

## L'EUROPA INCENTIVA IL FERRO

(Francesco Del Vecchio)

In Germania la Merkel ha annunciato che tasserà il trasporto aereo per incentivare l'uso del treno.

Gli aerei sono tra i mezzi di trasporto più inquinanti: ogni giorno solcano i cieli del pianeta circa 90 mila aerei, che bruciano migliaia di tonnellate di kerosene, e che rilasciano tanta CO<sup>2</sup> direttamente in alta quota, contribuendo a creare quella bella serra che tanto ci piace e ci dà caldo.

I treni – all'opposto - sono tra le modalità di trasporto meno inquinanti.

Per questo bisogna incentivare i cittadini a preferire, quando possibile, i secondi ai primi.

E senza perdere tempo, la tedesca Merkel, da decisionista come lo sono i tedeschi, ha pensato di tassare i prezzi dei biglietti aerei. Le tasse sui voli nazionali (7,38 euro attuali) saranno raddoppiate per disincentivare un mezzo di trasporto poco "eco-friendly" come l'aereo, mentre l'Iva sui biglietti del treno sarà diminuita. Stessa cosa anche per i veicoli, per i quali si propone una rimodulazione della tassa sull'auto sempre secondo il principio

dell'impatto ambientale: più un mezzo inquina, più deve pagare.

La Germania non è nuova queste drastiche misure appunto decisioniste. Negli anni sessanta del secolo scorso fu varato il c.d. Piano Leber, che imponeva drastiche limitazioni al trasporto stradale merci a favore del trasporto ferroviario. Fu calcolato infatti che il trasporto stradale pagava con tasse e accise solo il 15 % del danno che causava alla infrastruttura stradale.

Anche per il trasporto delle merci pericolose in Germania ci sono obblighi per il loro trasporto via ferrovia.

Certo, a scala intercontinentale l'aereo è insostituibile.

Ma a livello continentale ed in particolare in Europa, in molti casi è possibile sostituire l'aereo con il treno per combattere l'inquinamento. Sulle distanze con tempi di percorrenza fino a quattro-cinque ore terrestri con i treni veloci ormai disponibili, non ha più senso continuare a spostarsi col mezzo aereo, molto più inquinante. Oltretutto i cieli in europei

sono congestionati; si liberano slot militari per il traffico civile, si studiano tecnologie per aumentare la densità delle rotte.

E poi, oltre all'inquinamento c'è anche una ragione di capacità delle reti.

Nel mondo, ma anche in Europa, siamo in presenza di una crescita continua della domanda passeggeri e merci di lungo periodo. Le reti di trasporto che possono soddisfare questa domanda sono quella stradale, quella ferroviaria e quella aerea. La crescita più forte si ha sulla modalità stradale e su quella aerea. Ma non si possono costruire strade all'infinito. Né si possono aumentare le rotte aeree ugualmente all'infinito. Per queste poi sono più stringenti i vincoli legati alla sicurezza. Oltre un certo limite non si può andare. Per il segmento di domanda alla scala europea che collega i principali centri in tempi rapidi (esigenza sempre più diffusa), sopra le nostre teste c'è la rete aerea. Allora, o si va per aria o si va per terra. Ma la rete aerea si sta appunto saturando. Saturata la rete aerea, se ne deve creare una analoga per terra. Non c'è altro da fare. Altrimenti bisogna rassegnarsi ad una forte contrazione del segmento di offerta veloce, progressi-

1. L'EUROPA INCENTIVA IL FERRO
2. I VENTICINQUE ANNI DI ISFORT
3. LA CIRCUMETNEA NEL PROGETTO "L'EURPA NELLA MIA REGIONE"
4. IL RAPPORTO SVIMEZ 2019
5. TAV BRESCIA - VERONA: DOPO FLOP RIVEDERE IL PROGETTO
6. A ROMA IL SERVIZIO DI BIKE SHARING TARGATO UBER
7. CONVEGNO UIL TRASPORTI SU SISTEMI MARITTIMI FERROVIARI
8. LA FIT-CISL HA CHIESTO A FSI IL RINNOVO DEL CONTRATTO SCADUTO NEL 2017

vamente insufficiente a soddisfare la relativa domanda in crescita. La strada non può creare una rete ad alta velocità, neanche con l'adozione di tecnologie ITS di controllo e gestione della circolazione. La ferrovia - è intrinsecamente ovvio - si.

Alla scala europea il progetto di una rete ad alta velocità come fu concepita suo tempo in ambito Unione Europea con sicura lungimiranza va ripresa.

Anche la Corte dei Conti europea si è pronunciata in merito recentemente, sentenziando che in Europa

non esiste una rete AV, ma solo tratte nazionali, le quali, non essendo appunto una rete, un sistema,

non generano adeguati benefici per la collettività europea.

In definitiva, come si vede, ci sono tanti spunti per fare tante ricche analisi costi-benefici!

## I VENTICINQUE ANNI DI ISFORT

(la Redazione)

Il compleanno è stato celebrato il 17 ottobre scorso nell'Aula Magna della Sapienza, l'Università di Roma con cui è stato sottoscritto un Accordo Quadro di collaborazione.

L'Isfort, costituito nel 1994 su iniziativa della Banca Nazionale delle Comunicazioni e delle Ferrovie dello Stato con la partecipazione come azionisti degli stessi ferrovieri si è proposto come promotore delle conoscenze nel settore della mobilità con servizi di ricerca, consulenza, assistenza tecnica e formazione del personale

L'Istituto ha dato vita a tre "Osservatori" in materia di trasporti e mobilità, tutti

riconosciuti come efficaci strumenti scientifici e formativi per l'analisi per l'analisi ed il monitoraggio delle dinamiche del settore a livello nazionale:

L'Osservatorio "Audimob" sui comportamenti di mobilità degli italiani, l'Osservatorio nazionale sul trasporto merci e la logistica, l'Osservatorio sulle politiche per la mobilità urbana sostenibile. Le risorse proprie e una rete di collaborazioni esterne hanno consentito a Isfort di svolgere un efficace ruolo di integrazione di competenze diversificate e complementari con eccellenti risultati.

L'Ufficio statistiche dell'Istituto è inserito nella rete

del Sistema Statistico Nazionale e le collaborazioni con ministeri, Enti pubblici e relative strutture e gli hanno consentito di acquisire, anno dopo anno, piena autorevolezza nel campo dei trasporti.

Dal 2014 è anche partner dell'Osservatorio Nazionale sulla Sharing mobility promosso dal Ministero dell'AMBIENTE E Tutela del Territorio

Ormai, il rapporto sulla Mobilità in Italia che è giunto alla sedicesima edizione ha assunto la funzione di testo di riferimento per il monitoraggio e l'analisi delle dinamiche della mobilità è dei cittadini.

La manifestazione svoltasi nell'Aula Magna dell'Università ha avuto un notevolissimo successo di pubblico che ha assistito con interesse ai saluti del Magnifico Rettore dell'Università **Eugenio Gaudio**, del Sotto-

segretario **Salvatore Margiotta** e del Presidente ART, **Andrea Camanzi**.

Seguita con interesse la Relazione introduttiva del Direttore della Ricerca Isfort **Carlo Carminucci** e gli interventi dei relatori **Angela S. Bergantino dell'Università di Bari**, **Gabriele Malavasi** dell'Università La Sapienza, **Oliviero Baccelli** dell'Università Bocconi e **Marco Romani** Ad di Isfort sul tema: *la ricerca a sostegno e supporto delle politiche di mobilità: le prossime sfide*

Particolare interesse hanno suscitato gli argomenti sviluppati nella tavola rotonda sul tema: *Il futuro della Mobilità- Criticità e prospettive*.

A cui hanno partecipato, oltre al Presidente del CNEL **Tiziano Treu**, **Ennio Cascetta**, **Sandro Cruciani**, **Anna Donati** e **Zeno D'Agostino**.

## LA CIRCUMETNEA NEL PROGETTO "L'EUROPA NELLA MIA REGIONE"

(Giovanni Saccà)

"L'Europa nella mia regione" è un concorso organizzato dalla Commissione europea, Direzione generale per la politica regionale, nato con lo scopo di mettere in luce il valore di progetti altamente simbolici e finanziati con il contributo dei fondi europei.

La Sicilia è tra le sette regioni italiane scelte dalla Commissione europea per

la comunicazione degli interventi più simbolici tra quelli finanziati col contributo di fondi UE. Sono interessati cinque Paesi dell'Unione, tra cui l'Italia, e sette regioni della Penisola: Toscana, Abruzzo, Campania, Lombardia, Sicilia, Sardegna e Veneto. Dopo il Museo d'arte contemporanea Pecci di Prato, l'Area marina protetta di Torre Del Cerrano a Teramo, il

Polo universitario di San Giovanni a Napoli e i Navigli milanesi, ora si aggiunge la Ferrovia Circumetnea di Catania.

La ferrovia Circumetnea, nata nel 1890, è una ferrovia a scartamento ridotto che ogni anno trasporta circa 7 milioni di viaggiatori dal centro e dall'hinterland della provincia, garantendo alla città una mobilità velo-

ce e non inquinante, al pari delle grandi città europee.

A partire dagli anni Ottanta dello scorso secolo, la Ferrovia Circumetnea, al fine di migliorare e rendere più efficienti le proprie infrastrutture ferroviarie e costituire un moderno sistema di trasporto alternativo all'automobile, ha avviato un programma di potenziamento, ammodernamento e sviluppo della linea ferroviaria. Grazie ad investimenti della Regione Siciliana e Unione Europea è stato possibile iniziare la trasformazione della linea

ferroviaria in una metropolitana a doppio binario e scartamento ordinario, totalmente in galleria da Catania e Misterbianco e da Catania verso l'aeroporto e parzialmente in galleria fino a Paternò. La rete oggi in esercizio è di 8,8 km, dei quali 7 km in sotterranea e a doppio binario e 1,8 km a binario unico in superficie.

La campagna di comunica-

zione "Ferrovia Circumetnea, per una città davvero metropolitana", promossa dall'Unione Europea in collaborazione con la Regione Siciliana che ha preso il via il 15 ottobre a Catania e resterà aperta fino al 14 novembre, consiste nell'affissione di cartelloni in tutto il territorio siciliano e in una un'azione di promozione digitale su siti web e social avviata con

l'installazione di un totem touch screen in piazza Stesicoro. Lo strumento interattivo permetterà a cittadini e turisti di immortalare la propria immagine insieme a uno scorcio della città e alla grafica della campagna e di condividerla in tempo reale sui social.

Al centro della campagna, la realizzazione della tratta metropolitana "Stesicoro-Aeroporto", che a lavori

ultimati consentirà il collegamento dalla stazione di Nesima fino allo scalo di Fontanarossa permettendo così il completamento della metropolitana che collegherà il centro storico di Catania con le aree ad ovest e a sud della città, fino all'importante aeroporto di Fontanarossa.

## IL RAPPORTO SVIMEZ 2019

(Antonio Castellucci)

L'Associazione per lo sviluppo del Mezzogiorno, Svimez, nello scorso mese di agosto ha presentato il rapporto annuale sull'economia del Mezzogiorno. Documento che viene pubblicato annualmente fin dall'anno 1974.

Il rapporto, attraverso un'analisi dei principali indicatori economici mostra un Paese che nel 2018 è cresciuto poco e si è acuito il divario territoriale. Le previsioni per il 2019 sono ancora più preoccupanti, si registra una sostanziale stagnazione con un Centro-Nord al più 0,3% del PIL ed un Sud a meno 0,3%. Il rapporto certifica che il divario Nord-Sud continua ad aumentare, ma anche il Centro-Nord, almeno dal 2008 è sempre cresciuto meno della media europea. L'Italia negli ultimi anni si è progressivamente allontanata dai Paesi europei più prosperi. Esiste un doppio divario tra il Sud ed il Nord del Paese e tra l'Italia tutta e la media dell'Ue.

Da oltre tre anni la spesa pubblica diminuisce al Sud ed aumenta al Nord accentuando la disegualianza. Si ritiene necessario ripensare la programmazione e gestione dei fondi di coesione orientandoli su grandi progetti strategici di cui il Sud ha più bisogno e perché dal riscatto del Sud passa il futuro dell'Italia.

Se muore il Sud muore l'Italia, questa è la cruda realtà dei numeri della Svimez.

Negli ultimi quattro anni il Sud ha perso oltre 300 mila abitanti, in maggioranza giovani con un livello di istruzione medio alto, sono emigrati verso il Centro-Nord e verso l'estero ed il Mezzogiorno si sta spopolando, la Sicilia è scesa sotto la soglia dei 5 milioni di abitanti.

I dati Svimez sul divario economico tra le due Italia ci dicono che nel 2018 il prodotto interno lordo del cittadino meridionale è stato di circa 19 mila euro e quello del Nord di oltre

34 mila. Questo differenziale è stato causato dal forte calo degli investimenti per opere pubbliche, scuole, trasporti, ospedali e ciò può aggravare la stagnazione che può diventare secolare. Diventa fondamentale la risoluzione del divario territoriale.

La dotazione infrastrutturale delle regioni meridionali è molto carente rispetto alla media dell'Ue come evidenziano i seguenti dati percentuali che vanno dal 73,7% della Campania, al 36,9% della Calabria, al 31,5% della Basilicata, al 29,8% della Sicilia e al 19,9% della Sardegna, mentre la Lombardia è al 124,7% e l'Emilia-Romagna al 122%.

Anche la rete ferroviaria per l'alta velocità penalizza il Sud. La rete esistente di circa 1000 km va da Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli fino a Salerno., lasciando totalmente sprovvista tutta la Calabria per circa 450 km da Salerno a Reggio Calabria e la Sicilia che ha, come è noto, una rete ferroviaria e stradale scadente.

Nel versante opposto sono in corso i lavori per l'alta velocità ferroviaria da Napoli a Bari, circa 340 km, al

servizio di Caserta, Benevento, Foggia e Bari, lasciando scoperto il resto della Puglia fino a Lecce, circa 150 km. E comunque, i lavori procedono con lentezza dato che si prevede il completamento non prima dell'anno.

Attualmente i collegamenti ferroviari giornalieri da Roma a Reggio Calabria sono assicurati da quattro corse di frecce-argento e solo da tre corse da Roma a Lecce.

Per quanto riguarda gli investimenti, la spesa pubblica nel Sud è stata nel 2018 di appena 10,6 miliardi con un andamento progressivamente diminuito rispetto all'anno 2000 in cui la spesa è stata di 22,6 miliardi. Va in proposito sottolineato che i fondi strutturali europei vengono scarsamente utilizzati dato che, ad esempio, la percentuale utilizzata va dal 9,44% della Puglia allo 0,73% della Sicilia.

C'è da augurarsi che il nuovo Ministro del rinato ministero per il Sud e per la coesione territoriale, Giuseppe Provenzano, economista e politico del PD, proveniente proprio da Svimez, faccia di più e meglio dei suoi predecessori.

## TAV BRESCIA-VERONA DOPO FLOP RIVEDERE IL PROGETTO

(Dario Balotta "Europa Verde")

**Riceviamo e volentieri pubblichiamo**

Il bando da 205 milioni di euro pubblicato dal Consorzio Cepav 2 per la realizzazione della galleria di Lonato, l'intervento più complesso della linea ad alta velocità Brescia-Verona, è andato deserto e genererà uno slittamento nell'inizio dei lavori di almeno otto mesi. Un ritardo che apre la possibilità di una revisione radicale del progetto, trasformandolo da linea AV a quadru-

plicamento dei binari con fermata sul Garda: l'unico modo per rendere utile il progetto sia ai treni veloci che a quelli merci, senza escludere - come al solito - i fanalini di coda del trasporto pendolari.

E pensare che nel marzo scorso Pizzarotti, l'azionista tecnico/operativo del consorzio (a cui partecipa con il 27 per cento delle quote, assieme a Saipem con il 59 e IMC Maltauro con il 13 per cento), aveva minacciato di chiedere i danni al

Ministero dei Trasporti per i ritardi che sarebbero derivati dall'attesa dei risultati dell'analisi costi benefici eseguita dai tecnici incaricati dallo stesso ministero. Analisi che, una volta conclusa, aveva dato esito negativo, prevedendo una perdita netta di 2,4 miliardi di euro che renderebbe la Brescia-Verona-Padova una delle opere con i più alti costi per chilometro realizzato.

E ora, questo ennesimo ritardo a chi dovrà essere messo in conto? A Pizzarotti?

Questa vicenda dimostra che non c'è "sblocca cantieri" che tenga: gli ostacoli

alle grandi opere derivano dall'adozione di meccanismi di gara obsoleti, incapaci di velocizzare la realizzazione delle opere e che, anzi, favoriscono il far west negli appalti ai danni delle casse pubbliche. Invece di adottare regole chiare, semplici e veloci come quelle di altri paesi europei che hanno recepito gli indirizzi dell'Unione Europea sugli appalti, l'Italia continua a mostrare gravi carenze di trasparenza e a essere vulnerabile di fronte a fenomeni di corruzione, grazie a norme che premiano il contenzioso tra imprese e stazione appaltante piuttosto che disincentivarlo.

## A ROMA IL SERVIZIO DI BIKE SHARING TARGATO UBER

(la Redazione)

Una bici a pedalata assistita, facilmente localizzabile grazie al sistema Gps montato a bordo. Sono già operative 700 bici che entro qualche settimana diventeranno 2.800.

Uber si presenta dopo il flop dei precedenti gestori (Obike e GooBeeBike) le cui bici sono finite nel Tevere o sono state spolpate dai ladri. Una esperienza

che la dice lunga sulla maturità e civiltà dei cittadini.

Speriamo bene per il nuovo gestore. Il nuovo gestore Jump by Uber ha distribuito sul territorio le nuove bici elettriche di color rosso fiammante con telaio in alluminio, batteria sostituibile e un cestino sul manubrio.

Con il sistema di geolocalizzazione le bici potranno

essere controllate in tempo reale su tutto il territorio cittadino

Un grosso deterrente ai furti, stando alle dichiarazioni dei responsabili del servizio, dovrebbe essere costituito dal peso della bicicletta e da un sistema di rilevazione gps che consente di controllare la posizione di ogni veicolo.

Per entrare nel sistema è necessario scaricare l'app di Uber, selezionare "bici" e tra le opzioni di prenotazione appare la mappa delle bici disponibili più vicine. Sbloccata la bici si

viaggia a velocità fino a 25 km l'ora.

Un sensore segnala alla centrale quando la batteria sta per scaricarsi consentendo agli operatori di intervenire per la sostituzione. Infine, non è escluso che al servizio venga abbinato il servizio di monopattini elettrici.

Nel qual caso sarà necessario ed indispensabile definire con le necessarie modifiche del codice stradale le regole da rispettare per circolare sul territorio comunale.

## CONVEGNO UIL TRASPORTI "SISTEMI MARITTIMI E FERROVIARI"

(la Redazione)

Si è tenuto a Milano il tradizionale appuntamento della Uil di Milano sul trasporto ferroviario merci. Il titolo del convegno di quest'anno è stato "Un treno

che viene dal mare: il futuro del trasporto intermodale tra innovazione tecnologica, nuovi modelli di business ed impatti sul territorio".

Hanno partecipato i Presidenti di Lombardia e Liguria oltre al presidente di Assoporti, all'Ad di RFI, e al Direttore di Confetra Ivano Russo..

Il dibattito è stato coordinato da Marco Romani, Ad di Isfort.

Angelo Cotroneo ha tenuto la relazione introduttiva e Claudio Tarlazzi ha conclu-

so i lavori.

La relazione di Cotroneo è stata accompagnata da una ricerca commissionata a Isfort. dai cui risultati, illustrati egregiamente dal Dr. Appetecchia (esperto del settore merci in Isfort) emerge l'importanza della integrazione fra porti e ferrovia.

Obiettivo del Convegno è

stato essenzialmente quello di mantenere alta l'attenzione sul trasporto delle merci su ferro e stimolare tutti gli attori interessati; Governo, Parlamento, Regioni ed Enti Locali, affinché si realizzi una vera svolta per il settore.

Nel 2018, nonostante i vari incentivi messi in campo sotto forma di bonus, non è stato registrato un aumento significativo del trasporto delle merci su ferro. Ciò perché, in Italia il trasporto su ferro è ancora visto come competitore del trasporto su gomma sottovalutando gli aspetti rilevanti che derivano dalla

integrazione con il trasporto marittimo in termini di benefici ambientali.

Aumentando le quote di trasportato su ferro, si ottengono quindi benefici ambientali e indirettamente si riducono i sovra costi per la collettività "in termini di sicurezza per le vite umane.

Cotroneo ha apprezzato l'aggiornamento del contratto di programma tra MIT ed RFI, deliberato dal Cipe alla fine di luglio, che ha consentito l'aumento degli investimenti di quindici miliardi di euro." Finalmente dopo tanta retorica, una grossa fetta delle risor-

se aggiuntive, (circa la metà), potrà essere utilizzata per il recupero del gap infrastrutturale del Sud e per la copertura economica necessaria per portare a termine i lavori del terzo valico dei Giovi."

Il relatore ha anche apprezzato lo stanziamento dei primi duecentocinquanta milioni per il quadruplicamento della Pavia-Milano Rogoredo, opera necessaria sull'asse Genova - Rotterdam che, in mancanza, non darebbe i risultati sperati in termini di capacità e sfruttamento del terzo valico.

Si è soffermato ad elencare

gli investimenti in corso sull'intera infrastruttura ferroviaria e sulla opportunità che "la Politica" abbia un'idea chiara sulle modalità di rilancio del trasporto delle merci del Paese Italia all'interno del sistema Europa sottolineando l'opportunità di non perdere l'occasione, sia in termini economici che occupazionali, della Via Della Seta.

Ha concluso sul ruolo che le Imprese Ferroviarie di settore possono svolgere per il rilancio del settore anche per un serio confronto sulla scelta di regole contrattuali comuni da applicare nel settore.

## LA FIT-CISL HA CHIESTO A FSI IL RINNOVO DEL CONTRATTO SCADUTO NEL 2017

(la Redazione)

FIT-CISL ha chiesto a FSI il rinnovo del contratto e ha reclamato la distribuzione al personale di un premio per i risultati.

Si legge nella nota: "Apprendiamo dai media, e non direttamente nelle sedi preposte, che Ferrovie dello Stato continua a fare utili: un risultato netto di periodo di 362 milioni di euro (+15 milioni, +4,3%), i ricavi operativi del gruppo salgono, rispetto al primo semestre 2018, a 5,98 miliardi di euro con un incremento complessivo di 126 milioni di euro (+2,2%) crescita del Margine Operativo Lordo (Ebitda) di 91 milioni di euro che arriva a 1,3 miliardi di euro (+7,5%).

A tal proposito la Federa-

zione evidenzia la necessità di fare assunzioni "perché quelle attuate coprono a malapena il turnover, rispetto alle 15.000 in 5 anni previste dal piano industriale. Inoltre, ritiene necessaria "la riorganizzazione della manutenzione infrastrutture e del materiale rotabile per una migliore qualità del servizio ed il miglioramento degli elevati standard di sicurezza attraverso lo stanziamento di maggiori risorse finalizzate all'attivazione di una campagna straordinaria su salute e sicurezza",

La Fit-Cisl ha chiesto un incontro con l'azienda mettendo in evidenza che "il settore merci, nonostante sia stato rivitalizzato con la costituzione di una spe-

cifica sub holding non ha ancora recuperato i ritardi accumulati colpevolmente nel corso delle gestioni precedenti, nell'ambito delle quali era stato totalmente abbandonato. La Federazione denuncia l'assenza di avanzamento strategico e di efficacia rispetto alla forte domanda del mercato e comunque fa presente che "gli utili evidenziati sono sufficienti a garantire il rinnovo del contratto aziendale, scadu-

to nel 2017 e, l'assegnazione del premio di risultato 2019 a tutti i dipendenti, perché hanno contribuito ai risultati positivi"

In tema di potenziamento del welfare aziendale il Sindacato ritiene urgente il rinnovo degli organismi del Dopolavoro Ferroviario e lo sblocco dei percorsi di crescita professionale in tutti i settori "anche per consentire le necessarie innovazioni di processi e di prodotto".

# 2020

*sono aperte le iscrizioni a*

# DT



*la quota è di almeno € 30,00 da versare*

*c/c postale **61369252** o*

**IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**