



Notizie

Gennaio 2013

Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

presidenza@dimensionetrasporti.it

www.dimensionetrasporti.it

Notiziario di Dimensione Trasporti

MERCINTRENO

Convegno annuale di riflessione ed arricchimento in un settore che riveste un ruolo centrale nel paese

Il contributo della Fondazione BCE

di Ugo Surace

Federmobilità riunisce annualmente i protagonisti del trasporto merci per ferrovia. FerPress, l'Agenzia di informazione su ferrovie, trasporto locale e logistica, ha scelto di dar vita alla pubblicazione di specifici dossier relativi a manifestazioni ed iniziative di rilievo riguardanti il settore dei trasporti e ha dedicato al convegno di quest'anno uno specifico dossier al Forum internazionale per lo sviluppo del trasporto ferroviario delle merci (MERCINTRENO 2012) corredandolo degli interventi più significativi.

Ci piace mettere in evidenza il contributo di Aleramo Ceva Grimaldi, Presidente della Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, che contribuisce alla pubblicazione dello "speciale" di FerPress. Il Presidente, oltre a dichiarare che Mercintreno, se non ci fosse, bisognerebbe inventarlo, ne mette in evidenza il contributo di riflessione e l'arricchimento di conoscenza che deriva dal confronto delle posizioni e dalle esperienze concrete di imprese che ogni giorno si confrontano con le problematiche del mercato, con le contraddizioni e le eccellenze di un settore che

riveste un ruolo centrale nella vita del Paese. "Il convegno che fornisce annualmente un contributo particolarmente significativo allo sviluppo del trasporto merci e della logistica, si pone in coerenza con i percorsi della qualità, dell'efficienza, dell'innovazione e della competitività che "sono gli unici elementi attraverso i quali il nostro Paese può recuperare quel ruolo di protagonista che gli spetta - a livello europeo e mondiale - nel panorama economico, industriale, di funzionalità dei servizi e dei sistemi infrastrutturali". Tutti elementi che coincidono con le finalità della Fondazione che spiegano perché è identica la bussola che spiega perché la Fondazione sostiene l'attività di Mercintreno. La Fondazione, conclude il Presidente, "è sempre in prima linea nell'obiettivo di perseguire la ricerca degli elementi utili per conoscere, per indagare la realtà dei fenomeni e individuare le soluzioni più coerenti nel mondo dei trasporti, che costituisce l'ambito di radicamento delle proprie attività e un legame storico e culturale fondante". Ed è a tal fine che è stata costituita fin dal 1994 la Società ISFORT, Istituto

In questo numero

1. MERCINTRENO — IL CONTRIBUTO DELLA FONDAZIONE BCE
2. IL COSTO DEL DIFFERENZIALE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA
3. "XX RAPPORTO ACI-CENSIS" DOVE È FINITA L'AUTO? ANALISI DI UNA CRISI SENZA PRECEDENTI
4. GLI SCENARI DEL WELFARE — LE NUOVE TUTELE OLTRE LA CRISI
5. IL DEGRADO DEL TRASPORTO FERROVIARIO LOCALE
6. COME ANDRÀ A FINIRE L'ITALIANITA' DI ALITALIA ?

Superiore di formazione e Ricerca per i Trasporti che, nel corso degli anni, ha consolidato un know how di sicuro rilievo nel settore.

Il Presidente Ceva Grimaldi conclude formulando l'augurio che -

nel 2013 - i semi del confronto e della dialettica tra i protagonisti prefigurino uno scenario nuovo di reale inversione di tendenza e di crescita complessiva, non solo del comparto del trasporto merci, ma dell'intera economia del Paese.

IL COSTO DEL DIFFERENZIALE DELLA MOBILITÀ IN ITALIA

di Vincenzo Fragolino

Esiste un costo poco noto, costituito dai chilometri che un cittadino italiano è costretto a percorrere in più rispetto a un cittadino europeo, a causa della mancanza di servizi di TPL efficienti ed economici.

Questo settore sconta ritardi gravissimi rispetto agli altri Paesi europei, sia in termini di investimenti che di efficienza dei servizi.

Il confronto con l'Europa è particolarmente negativo nel settore ferroviario: in Europa ci sono quasi 8 treni/km per ciascun abitante, contro i 5 in Italia.

Nelle città maggiori si osserva una situazione di più rilevante squilibrio, con circa 20 km di rete metropolitana per milione di abitanti, rispetto a una media europea di 54 km; la sola metropolitana di Madrid supera il chilometraggio di tutte le città italiane messe insieme.

La dotazione di tram è ancora più sconfortante, con circa 120-130 km di rete per milione di abitanti in Europa contro i 40 km del nostro Paese.

I costi operativi in Italia risultano mediamente più alti rispetto al

livello europeo (+30%), mentre le tariffe sono più basse (-40% la tariffa orario e -50% il singolo biglietto).

Anche l'età del nostro parco circolante su gomma è maggiore: già nel 2005 era di 9,2 anni contro la media europea di 7,7 e dati più aggiornati evidenziano un netto peggioramento di circa 11 anni.

Non meno gravi sono i ritardi sul fronte dell'innovazione tecnologica: l'applicazione dei sistemi di trasporto intelligenti nel trasporto pubblico su strada – localizzazione dei veicoli, paline intelligenti, informazione all'utenza, priorità semaforica, controllo delle corsie preferenziali – costituisce un'eccezione su quasi tutto il territorio nazionale.

Secondo lo studio della Fondazione ACI, per adeguarsi agli standard europei bisognerebbe investire oltre un miliardo di euro di risorse aggiuntive in servizi e oltre quattro miliardi di euro all'anno per dieci anni in infrastrutture e materiale rotabile.

Lo stesso studio pone in evidenza che il trasporto pubblico può essere reso più efficace ed efficiente con una duplice azione:

- interna, ottimizzando i turni, aumentando la produttività del personale, ridiscutendo i contratti di secondo livello;
- esterna, aumentando le corsie preferenziali, le zone a traffico limitato e i parcheggi di interscambio, nonché utilizzando le nuove tecnologie su larga scala, pensando nuovi servizi più flessibili e adeguati ad aree e fasce orarie di domanda deboli.

Inoltre, con una riduzione del 10% dei costi di produzione del

servizio e un aumento del 10% dei ricavi del traffico, si recupererebbero circa 1,5 miliardi all'anno, sufficienti per allineare l'offerta dei servizi agli standard europei, favorendo nuovi investimenti in infrastrutture e materiale rotabile.

Ma per raggiungere questi obiettivi, lo studio della Fondazione ritiene necessario adottare sei misure prioritarie:

1. ripensare le priorità di investimento del comparto dei trasporti nazionali, allocando opportunamente le risorse per sviluppare gli investimenti nel trasporto pubblico locale;
2. ricercando fonti di finanziamento alternative a livello locale – *Versement Transport, Road Pricing*, partenariati pubblico-privati, cattura del valore – per recuperare le risorse aggiuntive necessarie per i servizi e gli investimenti;
3. avviare un percorso di riforme stabile e coerente nel tempo, per arrivare in tempi ragionevoli al completamento dei processi di liberalizzazione del settore;
4. realizzare un mercato aperto alla concorrenza, agendo soprattutto su aspetti trasversali come la certezza sull'entità e la tempestività del cofinanziamento pubblico, oltre che l'applicazione di una disciplina giustizioristica che favorisca processi di riorganizzazione aziendale ispirati a logiche di premialità ed efficienza;
5. fare chiarezza nel settore attraverso un Testo Unico per il TPL, che regolarizzi la normativa, risolva incertezze e contraddizioni e introduca le necessarie innovazioni, togliendo il setto-

re dalla sfera di influenza diretta della politica;

6. rendere operativa l'Autorità per i Trasporti, che a norma di legge dovrebbe svolgere com-

piti strategici nella regolazione del settore e nella tutela dei cittadini, dando concretezza e impulso ai processi di liberalizzazione.

“XX RAPPORTO ACI-CENSIS”

Dove è finita l'auto?

Analisi di una crisi senza precedenti

di Antonio Castellucci

Il “Rapporto annuale ACI-CENSIS” è arrivato alla 20° edizione. Già il titolo “Dov'è finita l'auto? con sottotitolo: Analisi di una crisi senza precedenti”, anticipa, con molta evidenza, la drammatica situazione del mercato dell'auto. Nei primi 11 mesi del 2012 le immatricolazioni di nuove auto sono state 1.314.868 con un calo del 20% rispetto all'analogo periodo del 2011 quando già c'era stato un calo di circa l'11% rispetto al 2010. Va però ricordato che il rapporto auto abitanti in Italia è ancora il più alto tra i maggiori Paesi d'Europa, 606 auto ogni 1000 abitanti, in Germania 517, in Francia 502, in Gran Bretagna 470, media europea 417. La difficile situazione economica e gli alti costi di gestione dell'auto lasciano prevedere che il calo continuerà ancora nei prossimi anni, ciò è desumibile anche dal minor utilizzo, infatti c'è stata una contrazione dei Km. annui percorsi tra il 5 e il 7% con conseguente maggior ricorso al trasporto pubblico dimostratosi inadeguato.

Nel 2012 è continuato anche il calo di acquisto di moto, 202.362, nel 2011 erano stati 249.380, meno 18,85%. Si è avuta invece una impennata nell'acquisto di biciclette il cui mercato, nel 2011, ha superato per la prima volta quello dell'auto, 1.750.000 contro 1.749.000. L'auto, nonostante il

minor utilizzo, ha costi di gestione in continuo aumento, nell'ultimo anno c'è stato un aumento del 4,5% portando il costo medio per auto anno a 3425 euro, secondo la Federconsumatori sarebbe invece di 4628 euro. Sui costi, oltre ai carburanti, hanno avuto una forte incidenza l'assicurazione i cui oneri fiscali incidono per il 26% contro una media europea del 18%, a cui vanno aggiunte le imposizioni a livello provinciale. Con la crisi e l'eccessivo costo delle assicurazioni sono aumentati i non assicurati e relative conseguenze. Secondo una indagine del Ministero dello Sviluppo Economico a fine 2011 circa 3 milioni di auto erano senza copertura assicurativa. La situazione si presenta ancora molto difficile ed il 52,6% degli italiani dichiara di non poter comprare auto nei prossimi tre anni. Con la restrizione del mercato dell'auto e con le delocalizzazioni produttive i nostri impianti lavorano ad una potenzialità molto ridotta ed i costi si scaricano sulla collettività, chiusura di stabilimenti, licenziamenti cassa integrazione ecc. Negli impianti italiani, nel 2012, la FIAT ha prodotto solo 400.000 auto contro una potenzialità di oltre un milione, con un utilizzo degli impianti al 60%.

Il servizio di car sharing (auto condivisa), è ancora marginale

anche se in costante crescita. E' un servizio innovativo della mobilità urbana. Con questa "formula" se ne acquista l'uso e non il mezzo. Gli utenti erano 19123 nel 2010. Sono diventati 22693 nel 2011 e le auto da 567 sono aumentate a 618. Sono numeri poco significativi e l'organizzazione è ancora complessa, ma questo nuovo modo di utilizzo dell'auto, specie per chi la usa poco, e con l'aumento della gestione che non cesserà,

tenterà ad aumentare.

Con il minor uso dell'auto e con la maggiore accortezza di guida, anche per evitare il costo sempre più elevato delle multe, c'è stata nel 2011 rispetto al 2010 una diminuzione degli incidenti (205.000 contro 211.000) e dei morti sulle strade (3.860 contro 4.090); ma sono ancora tanti. Il maggior uso della bicicletta ha portato invece un aumento degli incidenti; circa il 10% in più nel 2011 rispetto al 2010.

vizi) per migliorare l'attuale livello di precarietà del lavoro (37%), la perdita dell'occupazione (29,2%), la disoccupazione di lunga durata (33,6%).

I nuovi bisogni dei migranti con l'ambizione di migliorare il proprio status economico, costruendo una casa e fornendo una buona istruzione ai figli, indicano l'ottimismo sulle loro chance di integrazione nel nostro Paese (il 79% pensa che nel mondo del lavoro i più bravi non rimarranno confinati in lavori umili e a basso reddito, mentre il 53,2% ritiene che i più abili emergeranno nell'imprenditoria). I migranti chiedono più asili nido e scuola rispetto alle famiglie tradizionali (richiesti dal 44,8% contro il 30,3% degli italiani che si concentrano sui servizi socio-sanitari). Si manifesta anche un rischio di competizione fra questi soggetti sociali, poiché il 48% degli italiani pensa che i migranti prendano più di quanto danno al sistema di

welfare mentre solo il 16% ha una diversa convinzione.

Infine, il complesso problema degli anziani non autosufficienti: sono attualmente 2,2 milioni (3,9% della popolazione italiana). Nel 73,5% dei casi l'assistenza è fornita dai familiari più stretti mentre quasi in un caso su tre (29,3%) il carico assistenziale viene assorbito interamente dalla famiglia dell'anziano. E' quindi necessario potenziare i servizi di assistenza: quella domiciliare e mediante soluzioni di sostegno economico diretto alle famiglie. E' convinzione predominante che per affrontare la non autosufficienza si dovrà contare sulle proprie forze, perché i costi sono alti e la copertura pubblica inadeguata: risparmiando, integrando l'assistenza pubblica con l'acquisto di servizi privati, assicurandosi contro la non autosufficienza. Solo il 15,2% ritiene sufficienti gli attuali servizi pubblici.

GLI SCENARI DEL WELFARE

Le nuove tutele oltre la crisi

di Antonino Serra

Il Forum ANIA-Consumatori (ha presentato a Roma la seconda indagine sulle prospettive del welfare, realizzata in collaborazione con il Censis.

Lo scenario che scaturisce da questa ricerca è significativamente preoccupante e gli italiani chiedono un nuovo sistema di welfare. Infatti, crolla la fiducia nel welfare pubblico: per il 63% dei cittadini è inadeguato, l'86% vuole che sia modificato per dare copertura ai nuovi bisogni, il 54% chiede di tagliare le spese inutili, per l'86% è necessario far pagare i servizi di welfare in relazione al reddito delle persone che li utilizzano. Sarà inevitabile tutelarsi, perché in futuro diminuirà la copertura pubblica, adottando comportamenti più cauti e risparmiando per fronteggiare eventi imprevedibili, confidando nella capacità di adattamento della famiglia o sottoscrivendo polizze danni e/o vita o fondi pensione.

Occorre, altresì, razionalizzare il welfare pubblico, selezionando i

servizi e gli interventi necessari alla popolazione tagliando il resto anche per non aggravare ulteriormente l'asimmetria tra la copertura del welfare e i bisogni di alcuni gruppi sociali (i "Neet" giovani che non lavorano, non studiano e non cercano occupazione), la tutela dei migranti e la non autosufficienza degli anziani.

Bamboccioni per forza (52,9% dei giovani di 18-34 anni) che vivono con almeno un genitore mentre i "Neet" sono il 23,9% della popolazione di età compresa tra 15 e 34 anni con il problema e delle relative difficoltà ad accedere al mercato del lavoro. Il 60% degli intervistati ritiene ingiusto pagare e tutelare meno i giovani che entrano per la prima volta nel mercato del lavoro. Tuttavia, quasi il 92% pensa che i giovani debbano accontentarsi del primo lavoro che capita anche se a basso reddito o non adeguato al titolo di studio posseduto, pur di entrare in gioco. Al riguardo, sarebbe importante introdurre strumenti monetari (sussidi, ser-

IL DEGRADO DEL TRASPORTO FERROVIARIO LOCALE

di Antonio Castellucci

Legambiente, ha presentato il rapporto "Pendolaria 2012" su "La situazione e gli scenari del trasporto pendolare in Italia".

Con lo slogan "Fateci uscire dalla preistoria", sono state anche organizzate, in 14 stazioni ferroviarie dal Nord al Sud del Paese simboliche manifestazioni di protesta insieme ai pendolari per denunciare il degrado del trasporto ferroviario a livello locale.

Secondo stime del CENSIS i pendolari (con auto, autobus e treno) sono circa 14 milioni al giorno. Si servono del treno circa tre milioni

di persone (20%); ma il dato è stimato per difetto perché molti viaggiano senza biglietto. Il numero dei pendolari che si servono del treno è in continuo aumento (più 20% in cinque anni). Nel 2007 erano circa 2.400.000. Nonostante l'incremento della domanda l'offerta del servizio è diminuita e peggiorata a causa di soppressione di corse o, addirittura di linee, con ritardi, treni affollati, vecchi e sporchi, stazioni chiuse o abbandonate, aumento del prezzo dei biglietti. I treni locali di Trenitalia che gestisce l'80% del mercato, sono 6800 al

giorno. Erano 7.100 nel 2010, (meno 5%).

Il restante se lo dividono 20 Società locali. I tagli delle corse hanno interessato quasi tutte le Regioni. In Campania, sulla Napoli-Avellino, i tagli hanno raggiunto il 90%, e le linee della Circumvesuviana, molto frequentate, hanno subito tagli del 40%, in Puglia del 15%, in Liguria, Abruzzo e Calabria del 10%. Il primato della soppressione di linee (ben 12), spetta al Piemonte. Le Regioni, che hanno la competenza principale in materia, destinano scarse risorse al settore, ma il Governo nazionale non fa meglio. La "legge obiettivo 2002-2012, per ciò che riguarda le infrastrutture, destina il 71% delle risorse per strade ed autostrade, il 15% per le ferrovie ed il 14% per le reti metropolitane.

Il finanziamento del servizio ferroviario regionale è garantito dallo Stato e dalle Regioni. A livello statale, nel triennio 2010/2012, la media delle risorse stanziata è diminuita del 22% rispetto al 2007/2009. Le Regioni hanno investito per i treni pendolari meno dell'1% dei propri bilanci. Le peggiori sono state Veneto, Lazio, Campania e Piemonte che non arrivano allo 0,3%, la Lombardia, con circa 700 mila pendolari, non arriva allo 0,5%.

I pendolari scontano la totale assenza di una politica del trasporto ferroviario con una latitanza vergognosa da parte del Ministero anche per quanto riguarda il servizio "universale", con contributo pubblico, che ha ricadute anche sul servizio locale. Il contratto di servizio, tra Ministero ed FS è scaduto da tempo. Neanche

il Governo dei tecnici l'ha rinnovato e le FS sopprimono treni intercity e regionali con il totale silenzio del Governo.

Legambiente rivendica per i pendolari la stessa attenzione che viene rivolta ai clienti dell'alta velocità il cui numero, (meno di 50.000 al giorno), è inferiore a quello di una singola tratta media per pendolari. Pochi esempi: sulla Roma-Viterbo e Napoli-Torregaveta viaggiano circa 60.000 persone al giorno, sulla Roma-Velletri circa 56.000, sulla Milano - Lecco - Sondrio circa 53.000, sulla Milano-Como-Chiasso 45.000, sulla Padova-Venezia oltre 30.000.

Il tema trasporto pendolari, secondo Legambiente, deve entrare nell'agenda delle politiche nazionali se si vogliono raggiungere gli obiettivi al 2020 fissati dall'UE in materia di riduzione di CO2.

Occorre investire nel trasporto ferroviario pendolare in modo da arrivare a 5 milioni di persone al giorno al 2020 e l'obiettivo è raggiungibile; una larga maggioranza degli utilizzatori di auto si dichiara disponibile a prendere il treno se i servizi saranno migliorati ed adeguati alle esigenze. Ci si augura che la campagna elettorale affronti questi temi reali e che il nuovo Governo e le Regioni s'impegnino concretamente per migliorare il servizio su ferro. Il problema pendolari è una emergenza nazionale.

COME ANDRA' A FINIRE L'ITALIANITA' DI ALITALIA ?

La Redazione

E' ormai scaduto il patto che impegnava i soci di Alitalia a non vendere le rispettive quote. Sono scaduti i quattro anni e nel corso del 2013 è possibile il trasferimento delle azioni a terzi, ivi compresa Air France a condizione che i soci italiani non esercitino il diritto di prelazione.

Come è ormai accertato, i risultati economici della nostra compagnia di bandiera non sono entusiasmanti. Siamo in presenza di un indebitamento che, a fine anno 2012, ha raggiunto e superato i 900 milioni di euro e le perdite alla fine del terzo trimestre dell'anno 2012 ammontavano a 171 milioni che, aggiunte alle perdite degli anni precedenti (69 nel 2011 e 168 nel 2010) hanno raggiunto la bella cifra di 408 milioni. Ne consegue che occorrerà necessariamente procedere alla ricapitalizzazione. Questo risultato è anche figlio della incapacità di Alitalia di cogliere appieno gli effetti della concorrenzialità del treno ad alta velocità sulla tratta Milano - Roma - Napoli.

A dire il vero sarebbe bastato farsi spiegare da Air France che cosa è successo sul collegamento Lione-Parigi (tratta paragonabile alla Roma-Milano) dove Air France fu costretta a rinunciare al collegamento aereo.

La strada della ricapitalizzazione attraverso la vendita a Air France-Klm prende piede e vengono al pettine gli effetti delle scelte scellerate del Governo Berlusconi nel nome di un malinteso principio di difesa della italianità di Alitalia. E

il bello che si insiste nell'affermare che il nostro Paese non può non avere una propria compagnia di bandiera dimostrando un provincialismo di maniera che non è in grado di capire che, per garantire un futuro ad Alitalia è necessaria una integrazione internazionale così come è stato fatto da altre compagnie europee (si veda ad esempio la fusione fra Iberia e British Airway). E quindi ben venga Air France che, fra l'altro, possiede già il 25% del capitale. Peccato che, se l'operazione fosse stata fatta nel 2008 le condizioni sarebbero state molto più favorevoli e le spese non sarebbero state a carico della collettività.

Del resto oggi anche il ministro Passera è a favore della cessione di Alitalia CAI a Air France, ha dichiarato al Messaggero che "può essere una grande occasione per l'Italia diventare il primo azionista o comunque un azionista di peso del più importante carrier europeo": è la naturale evoluzione che avevamo immaginato da subito. In buona sostanza Passera sostiene il contrario di quando nel 2008, a capo di Intesa e della cordata berlusconiana dei "patrioti" si oppose alla vendita a Air France perché "dopo anni di cattiva gestione, darla ai francesi sarebbe come buttarla via". Sarà opportuno ricordare al Ministro che, con la bocciatura dell'offerta Air France del 2008 e con l'operazione CAI è stato scaricato sui contribuenti un costo di 3-4 miliardi.