

L'ECONOMIA ITALIANA ORA O MAI PIÙ

Antonio Dentato

L'economia italiana sembra destinata a crescere. Lo dice la Banca d'affari americana Morgan Stanley. Altri studi formulano previsioni più o meno conformi. Niente di nuovo, dunque. La notizia sta nel fatto che quest'isti-

tuto non è stato quasi mai particolarmente indulgente verso l'Italia e le politiche dei suoi governi. "Italia: Ora o mai più" (*Italy: Now or Never*) recita, invece, il titolo del recente Rapporto economico sull'Italia (20

aprile scorso).

Vi si legge che l'evoluzione negativa che ha accompagnato, negli anni passati, la nostra economia può trasformarsi in una ripresa più sostenuta se l'Italia è in grado di progettare e realizzare un profondo cambiamento strutturale della sua organizzazione economica e sociale. Per l'anno in corso la crescita non sarà molto elevata. La previsione corrisponde a quella del governo: 0,7%. Equivalente a quella della Francia. Il Rapporto si spinge fino

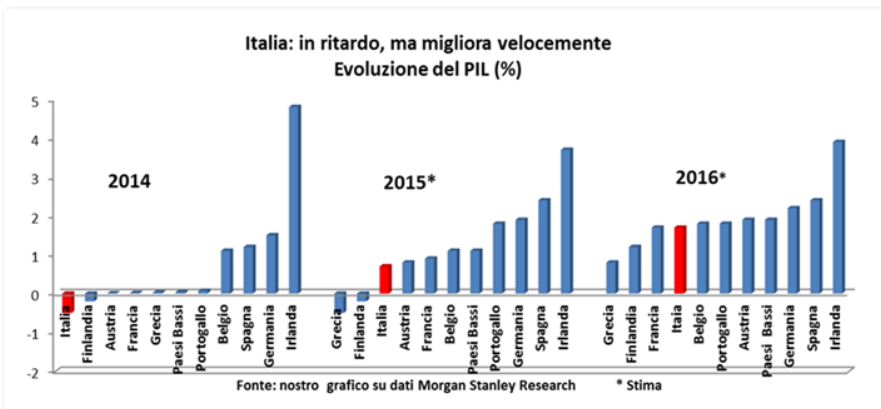
segnalare le buone opportunità offerte dai BTP italiani a fronte di titoli e equivalenti emessi nell'ambito internazionale.

Un richiamo particolare è al sistema fiscale. L'auspicio è che venga ridotta la pressione fiscale sulle imprese.

Quella sul lavoro è piuttosto elevata rispetto agli standard internazionali. Ma ci sono ampi margini per miglioramenti su questo fronte, soprattutto con la riduzione del cuneo fiscale.

Lo studio della Morgan Stanley pone speciale attenzione agli incentivi fiscali capaci di favorire gli investimenti delle imprese. Si riferisce, soprattutto, al credito d'imposta per l'acquisto di beni strumentali e al sistema di finanziamento per l'acquisto di macchinari e attrezzature (attivazione di

1. L'ECONOMIA ITALIANA: ORA O MAI PIÙ
2. SEGNALI DI RIPRESA DEL TRASPORTO MERCI
3. RIFLESSIONI SUL MANCATO COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO
4. FINMECCANICA SEGUE FIAT - Vende il settore ferroviario
5. REGIONE LAZIO - Protocollo d'Intesa fra l'Assessorato Mobilità e Trasporti e le Associazioni dei Consumatori
6. VACENZE IN SARDEGNA - Cronaca di un'avventura di viaggio in treno
7. GIANCARLO LAGUZZI nuovo presidente di FERCARGO
8. APPROVATA DALL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI LA DELIBERA SUL TPL



ITALIA - EVOLUZIONE DELL'ECONOMIA

% rispetto anno precedente	2012	2013	2014	2015*	2016*	2017-2019*
PIL	-2,8	-1,7	-0,4	0,7	1,7	1,2
Consumi privati	-4	-2,8	0,3	1,1	1,7	
Grandi investimenti in infrastrutture	-9,4	-5,8	-3,2	0,8	3,3	
Esportazioni (nette)	2,8	0,8	0,3	0,3	0,1	
Disoccupazione (% rispetto alla forza lavoro)	10,6	12,2	12,7	12,1	11,9	
Occupazione	0	-1,6	0,6	0,7	0,8	

*Stime

Fonte: Nostra tabella su dati Istat, Morgan Stanley Research

La quota annuale di iscrizione a Dimensione Trasporti è di € 25,00 da versare sul

c/c postale n. 61369252 intestato a DIMENSIONE TRASPORTI oppure

Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

SEGNALI DI RIPRESA DEL TRASPORTO MERCI

Antonio Castellucci

Il trasporto merci, con i suoi dati positivi o negativi, fotografa con anticipo la situazione economica generale.

Prima dell'esposizione di alcuni dati sul trasporto merci che, come è auspicabile, annunciano che si va verso il superamento della grave crisi economica, è utile riportare, brevemente, parte della premessa di uno studio del CENSIS che ben inquadra la crisi socio-economica italiana.

“Una crisi di origine finanziaria tracimata nell'economia produttiva e nella vita sociale, un salasso mondiale di reddito, occupazione, consumi, con numeri da brivido per tutte le economie”.

La caduta di variabili come il reddito familiare e il consumo ha toccato livelli assolutamente inediti: nel periodo 2007-2013 (di fatto il periodo di crisi a livello mondiale) oltre alla caduta del PIL -8,5%, si è registrato un crollo del reddito disponibile lordo delle famiglie pari a -10,6%

e dei consumi del -7,9%.

E nel nostro Paese anche nel 2014 è proseguita la discesa delle principali :PIL -0,4%, reddito disponibile lordo -0,1% ed investimenti fissi lordi delle famiglie -3,7%, mentre il consumo è rimasto di fatto fermo.

Significativa la dinamica del mercato del lavoro dove tra il 2007 e 2013 sono stati persi ufficialmente 704.000 posti di lavoro, con un tasso di occupazione 15-64 anni sceso dal 58,6% al 55,5% ed un tasso fisso di disoccupazione salito dal 6,1% al 12,1%.

I dati preliminari sul trasporto merci su strada, relativi al 2013, danno segnali positivi e ciò rappresenta una conferma reale di una lieve incoraggiante inversione di tendenza per il superamento della grave crisi.

Nel 2013, rispetto al 2012, nell'intera Europa c'è stato un incremento del traffico merci su strada dell'1,6%, in Italia l'aumento è stato di circa il 2,6%. Ma

tra il 2007 ed il 2012 il traffico aveva subito un calo di circa il 40%.

L'incremento del 2,6% dell'Italia nel 2013 può sembrare poca cosa, ma trattasi di un risultato migliore della Germania +0,4%, della Francia -0,6%, della Spagna -3,5%. Un incremento massiccio, circa +11% si è avuto in Polonia.

Nel 2014 rispetto al 2013, dai dati preliminari e da stime, si riscontra, in Italia, un aumento generalizzato per tutte le modalità del trasporto merci.

Nel trasporto merci su strada, che rappresenta la modalità più importante, con una quota di mercato di circa il 60%, l'incremento è stato di circa +2,5% che conferma e consolida il dato dell'anno precedente.

Nel trasporto marittimo l'incremento di circa il 4% lascia qualche dubbio dovuto alla non chiara ripartizione tra merci, teu in calo, rispetto alle altre merci in

crescita.

Anche il trasporto su ferro è in crescita di circa 1,4%, ciò è dovuto maggiormente all'attività di vettori diversi da Ferrovie dello Stato.

Il trasporto aereo cresce del 6,7% ed avrebbe recuperato il traffico pre-crisi, ma va considerato che questa modalità del trasporto merci è poco significativa in quanto assorbe meno dell'1% del traffico totale.

L'evoluzione in positivo è confermata dai dati AISCAT sul traffico dei veicoli pesanti sulle autostrade che, dopo sette anni, nel 2014, ha avuto un incremento dello 0,7%

Su quanto esposto sarà necessario ritornarci quando saranno disponibili dati più completi e consolidati per avere un quadro più attendibile del mercato del trasporto delle merci.

RIFLESSIONI SUL MANCATO COORDINAMENTO E INTEGRAZIONE DEL SERVIZIO FERROVIARIO

Luigi Bianchi

Cinquant'anni fa, senza l'ausilio della telematica, era possibile partire con il solo orario FS e realizzare un promettente viaggio circolare per raggiungere la Sardegna, potendo contare su un servizio ben coordinato dei trasporti e dei servizi di stazione di livello europeo, offerto da un unico vettore: le Ferrovie dello Stato.

Oggi invece, per ripetere la stessa esperienza, devono intervenire ben nove vettori, con altrettanti biglietti, in luogo dell'unico recapito di viaggio storico delle Ferrovie Italiane: il biglietto turistico ad itinerario combinabile, prezioso strumento di promozione ferroviaria, prontamente eliminato, in uno con il Servizio commerciale, all'atto del passaggio delle FS da azienda autonoma a società per azioni. In questa situazione, di fronte all'inesistente coordinamento (informativo, organizzativo, tecnico e commer-

ciale), il viaggiatore è indotto a concludere: “Perché ti ostini a preferire il treno?”. Infatti, sono le stesse Ferrovie a promuovere le modalità alternative, interessate come sono a lanciare solamente la “Metropolitana d'Italia” (mille chilometri su oltre sedicimila gestiti da RFI), non collegata all'Europa e non integrata con il trasporto regionale.

Dieci lustri sono stati sufficienti per coronare una vera e propria regressione culturale. Le FS sono riuscite infatti a realizzare la disintegrazione del coordinamento dei trasporti, introdotto fin dalla nascita della rotaia (quando il servizio cumulativo e di collegamento per assicurare la capillarità del porta a porta era assicurato dalla trazione animale con carri e carrozze, in attesa degli automezzi), in perfetta antitesi con il messaggio del Progetto '80: “Passare dal coordinamento all'integrazione dei trasporti”. Non a caso,

cinquanta anni fa l'Italia era la prima meta turistica mondiale, quando le FS assicuravano all'economia del Paese una efficiente saldatura della catena logistica nazionale ed internazionale – per le merci – e al turismo una comoda rete di relazioni – per i viaggiatori - di livello europeo.

Oggi l'Italia è riuscita a scendere al quinto posto come meta turistica mondiale. Forse è legittimo pensare ad una relazione tra i due fenomeni. Riflessione proponibile più al Ministro delle infrastrutture e dei trasporti che al vertice delle FS, il quale ha recentemente dichiarato “Siamo un soggetto privato”, mettendo in ombra che il 100% delle azioni di FSI S.p.A. sono in mano pubblica e che RFI e Trenitalia sono concessionarie di distinti servizi pubblici con diverse missioni che mal si conciliano sotto l'unica regia della capogruppo FSI, creando insani conflitti d'interesse.

L'infrastruttura ferroviaria infatti deve assicurare al Paese la piena efficienza sull'intera rete nazionale per collegarla a quella europea (e non solo su mille chilometri, per poter servire tutte le imprese di trasporto accreditate, pubbliche e private, nazionali ed estere), mentre Trenitalia, da impresa pubblica, deve competere con servizi – merci e viaggiatori - di livello europeo in tutto il territorio nazionale come operatore intermodale che si avvale dei vettori complementari, nazionali ed esteri. Invece le FS sono giunte a considerare concorrenti le altre ferrovie che da sempre hanno permesso di assicurare la complementarietà del trasporto con un unico biglietto (servizio cumulativo nazionale, internazionale e ferroviario - marittimo). Anche ad Alghero, come a Trieste Centrale, allo sportello di Trenitalia è possibile sentir parlare di “ferrovie concorrenti”.

Trenitalia, che ha diviso il contratto di trasporto addirittura al proprio interno, non partecipa al servizio integrato Mobilcard della Provincia di Bolzano e Micotra del Friuli Venezia Giulia. Splen-

dido isolamento, in Italia e in Europa. La riflessione del Ministro dovrebbe estendersi alla necessità di avere anche in Italia una Ferrovia che informi la propria attività all'integrazione dei

trasporti, senza la quale la deriva della rotaia italiana è destinata ad aggravarsi ulteriormente. Il turismo e l'economia hanno bisogno di una RFI pienamente efficiente in tutto il territorio nazionale,

collegata ai confini europei e marittimi, e di una Trenitalia competitiva sia nel servizio interno che internazionale.

FINMECCANICA SEGUE FIAT VENDE IL SETTORE FERROVIARIO

Ugo Surace

In Finmeccanica è ormai a buon punto il processo di perfezionamento dell'operazione di vendita del 100% di Ansaldo Breda e del 40% di Ansaldo Sts ai giapponesi della Hitachi.

M. Moretti ha affermato "La vendita del business relativo al trasporto ferroviario rappresenta una tappa importante nella realizzazione del nostro Piano Industriale che mira a focalizzare e rafforzare il Gruppo nel core business hi-tech Aerospaziale, Difesa e Sicurezza. Le operazioni in corso confermano il nostro impegno nel realizzare gli obiettivi economici e finanziari per ridurre significativamente il debito netto".

L'offerta di Hitachi ha battuto quelle della cordata concorrente guidata dai cinesi della Insigma, dai francesi di Thales e dagli spagnoli di Caf. A tale conclusione si arriva dopo un percorso iniziato più di tre anni fa quando Fin-

meccanica manifestò l'intenzione di cedere Ansaldo Breda (produttore tra l'altro del treno Freccia1000 di recente debutto) e Ansaldo Sts per dare respiro al proprio indebitamento finanziario.

La società giapponese entra così nel mercato europeo tendendo ad espandere l'attività a livello mondiale per rafforzare la propria posizione nei sistemi di segnalamento e gestione del traffico oltre ai prodotti all'avanguardia sui mercati internazionali. Come si sa Hitachi è un gigante che produce locomotive, treni multifunzionali per ferrovie urbane e per l'Alta Velocità.

L'integrazione con il settore ferroviario italiano dovrebbe rappresentare un'opportunità per l'Italia. Ma non tutti sono d'accordo: Per la FIOM-CGIL, Landini ha dichiarato che la cessione è un errore "il governo passa dal rendere pubbliche aziende priva-

te come l'Ilva per salvarle, al vendere o svendere aziende pubbliche semplicemente per far cassa"; per la FIM-CISL, il Segretario Nazionale Zanoc-

co dichiara di "considerare indispensabile avviare sin da subito il confronto sul piano industriale del Gruppo per verificarne la garanzia della permanenza nel nostro Paese delle competenze ingegneristiche e la solidità di prospettiva attraverso il potenziamento delle capacità tecnologiche, produttive e commerciali". Insomma, ancora una volta un giudizio negativo "a prescindere" della FIOM contro una valutazione sindacale della FIM responsabile e prioritariamente attenta alle garanzie per il Paese e per i lavoratori.

Bisogna prendere atto che le procedure seguite per la dismissione sono state trasparenti in tutti i passaggi avviati dall'inizio alla fine. La decisione è stata assunta già nel 2013 con l'avallo del Ministero delle Finanze e del Ministero dello Sviluppo Economico e rispondeva alla necessità di "fare cassa" per ripianare i debiti

della Holding. Oggi, dopo il risanamento, la decisione risponde ad una scelta di carattere industriale e consente maggiori opportunità di prospettiva grazie anche alla possibilità di investimenti che l'operazione consente. Si tratterà di non fare pagare il prezzo dell'operazione al personale.

Questa vendita segue un'altra importante dismissione nello stesso settore fatta dal Gruppo FIAT nel settore ferroviario. Furono i Francesi della Alstom ad acquisire le attività di Savigliano. Oggi, dopo l'operazione Hitachi, l'italianità del settore si è persa, ma i poli industriali delle società dismesse entrano nell'orbita industriale di grandi gruppi internazionali che non potranno che valorizzare le strutture produttive, le professionalità e le maestranze che hanno sedi nel nostro Paese. E non va sottovalutato che, mentre l'operazione Alstom è interna all'Europa, l'operazione Hitachi acquista una dimensione ed una importanza molto più ampia per le dimensioni globali ed è forse l'unica strada per non rimanere marginalizzati dalla competizione dei mercati.

REGIONE LAZIO

Protocollo d'Intesa fra l'Assessorato Mobilità e Trasporti e le Associazioni dei Consumatori

Antonino Serra

La Lega Consumatori Regione Lazio, insieme ad altre Associazioni facenti parte del C.N.C.U. (Consiglio Nazionale dei Consumatori e degli Utenti), ha firmato un Protocollo d'intesa con la Regione Lazio - Assessorato Mobilità e Trasporti - per l'applicazione della Legge 244/2007 (art. 2, comma 461).

E' un importante accordo, concretizzato ad oltre sette anni dall'approvazione della citata Legge Finanziaria 2008 che fissa

precise disposizioni in materia di tutela dei consumatori utenti con il coinvolgimento obbligatorio delle Associazioni riconosciute che li rappresentano, sia in fase di definizione e modifica dei contratti di servizio fra Regione Lazio e soggetti che erogano servizi pubblici (COTRAL, Trenitalia, ATAC limitatamente alle ferrovie in concessione da questa esercite) sia per la elaborazione delle connesse carte dei servizi - con particolare riferimento agli

standard quali-quantitativi, ai monitoraggi ed alle procedure di ristoro in caso di mancato adempimento degli impegni assunti nei confronti dei cittadini utenti - che questi documenti devono puntualmente indicare.

Si avvia in tal modo un processo di collaborazione e di confronto fra Regione ed Associazioni Consumatori con la partecipazione delle Aziende interessate sulle materie in oggetto che, come auspicato anche dall'Assessore Civita che ha sottoscritto il Protocollo d'Intesa, possa essere ulteriormente consolidato con specifici accordi locali che la Regione si impegna a favorire, per migliorare l'offerta e la qualità dei servizi di trasporto a beneficio dell'intera comunità regionale.

Anche per tale finalità il Protocollo d'intesa prevede la partecipazione delle Associazioni Consumatori nella procedura di de-

terminazione degli obiettivi e dei contenuti del Piano Regionale della Mobilità, dei Trasporti e della Logistica per rispondere alle esigenze dei cittadini e, nello stesso tempo, garantire un uso efficiente delle risorse pubbliche, ivi comprese quelle destinate alla Città Metropolitana di Roma, riducendo gli impatti negativi sull'ambiente.

Il Protocollo d'Intesa è immediatamente operativo ed ha durata biennale.

La Lega Consumatori Regione Lazio, esprimendo soddisfazione per l'importante risultato conseguito, si impegna ad operare con la massima determinazione per raggiungere i suddetti obiettivi con spirito di collaborazione e di costruttiva adesione agli adempimenti che il documento prevede, a tutela degli interessi dei cittadini utenti della Regione Lazio.

VACANZE IN SARDEGNA

CRONACA DI UN'AVVENTURA DI VIAGGIO IN TRENO

Luigi Bianchi

Tornando, dopo cinquant'anni, ad Alghero, trovare chiuso il deposito bagagli della stazione marittima di Livorno non è il miglior benvenuto per qualsiasi viaggiatore.

La sostituzione del regionale Olbia – Sassari con un autobus (anche la stazione di Olbia è priva di deposito bagagli, come del bar, la fermata del bus è all'ingresso dello scalo merci e non alla biglietteria) che matura mezz'ora di ritardo per raggiungere la stazione di Sassari non è una sorpresa piacevole.

Dover attraversare la piazza antistante la stazione di Sassari (in grave abbandono) per il ri-

storo, dal momento che il bar di stazione è chiuso (da tre anni), come il deposito bagagli (da lungo tempo) è sconcertante.

Salire nella stazione di Sassari su una "littorina" (automotrice termica degli anni '30 del secolo scorso) in pessime condizioni igieniche per raggiungere Alghero, non trovando all'arrivo nemmeno un taxi fuori della stazione è tutt'altro che invitante (nel 1965 una carrozza attendeva i viaggiatori).

Perdere la coincidenza Genova P. Principe – Milano Centrale perché il traghetto da Porto Torres arriva in porto con quasi due ore di ritardo (non inusua-

le, secondo diversi compagni di viaggio) non è uno stimolo alla pazienza.

Impiegare dieci minuti per trovare l'unico ed angusto deposito bagagli a Milano Centrale (un mare di pubblicità oscura la modesta segnaletica per i servizi di stazione) e rimanere in coda mezz'ora per poter effettuare il deposito, la pazienza la fa perdere.

Il regalo finale delle FS per concludere in bellezza: fuori uso due dei tre wc in I^a classe del Freccia Bianca TO-MI-TS (che gentilmente FS - Trenitalia mette a carico della Regione Friuli Venezia Giulia, come tut-

te le Freccie per Trieste e Udine).

"La prossima volta s'impone l'aereo" è la conclusione di mia moglie che aveva scelto il treno come cinquant'anni fa, memore di servizi inappuntabili in stazioni treni e traghetti.

Il bilancio del ritorno ad Alghero è comunque largamente positivo (nonostante l'incuria di FS e Trenitalia) solo grazie alla superba accoglienza di "Villa Las Tronas" e agli invitanti piatti offerti dal "Pesce d'Oro" di Alghero.

GIANCARLO LAGUZZI E' IL NUOVO PRESIDENTE DI FERCARGO

La Redazione

DT esprime a Giancarlo Laguzzi i migliori auguri per la sua nomina a Presidente di FerCargo, l'associazione che riunisce quasi tutte le imprese ferroviarie entrate nel mercato dopo la liberalizzazione.

In una recente dichiarazione rilasciata a Ferpress il nuovo presidente ha messo in evidenza come il Gottardo che ormai sarà aperto entro un anno consentirà di aumentare in modo esponenziale il numero delle tracce ferroviarie disponibili con un aumento della capacità di oltre il 50 per cento, ritiene che il Gottardo di aumentare la velocità dei convogli consentendo anche di ridurre il numero dei locomotori necessari per la trazione consentendo una riduzione dei costi che andrà a tutto vantaggio delle imprese ferroviarie.

FerCargo, pur ritenendo che il Gottardo consentirà uno sviluppo complessivo del trasporto merci ferroviario in Italia, della crescita dell'intermodalità e dell'efficienza dei sistemi logistici e sottolinea come diventeranno sempre più competitivi i porti del Nord Europa per le merci dirette in Italia accentuando il fenomeno che già oggi ha dimensioni penalizzanti per i nostri porti e per l'intero Sistema Paese "anche perché le accise sulle merci saranno incamerate nei paesi di sbarco e l'Italia vedrà diminuire una delle sue fonti di introiti, oltre al danno per le economie portuali e il sistema logistico in generale".

APPROVATA DALL'AUTORITA' DI REGOLAZIONE DEI TRASPORTI LA DELIBERA SUL TPL

La Redazione

L'Autorità di regolazione dei Trasporti ha approvato il 17 giugno scorso la delibera su le "Misure regolatorie per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di trasporto pubblico locale passeggeri e definizione dei criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici e per l'avvio di un procedimento per la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento".

Il documento contiene tutta la legislazione di riferimento a livello regionale, nazionale ed europeo e pone un punto fermo nella disciplina normativa delle gare per i servizi del TPL, funzionando anche da richiamo per le principali disposizioni in materia.

La disposizione contiene due allegati. L'allegato A riguarda le "Misure Regolatorie". Le misure previste sono 21, suddivise in tre titoli (Bando di gara; Schema delle convenzioni; Criteri per la nomina delle commissioni aggiudicatrici, sei capi, un glossario e cinque prospetti di sintesi)

L'allegato B contiene la "Relazione illustrativa. Che illustra gli esiti dell'attività svolta in fase istruttoria e le valutazioni poste a fondamento delle misure approvate.