



**DIMENSIONE
TRASPORTI**
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA
presidenza@dimensionetrasporti.it
www.dimensionetrasporti.it

L'UITP AL FORUM DI DAVOS

NON C'È CRESCITA ECONOMICA SENZA INVESTIMENTI IN TRASPORTI E INFRASTRUTTURE

La Redazione

In occasione del I Meeting del Forum Economico Mondiale di Davos, l'Associazione Internazionale del Trasporto Pubblico (UITP) ha voluto sottolineare che non c'è crescita economica senza un vasto programma forte e sostenibile di investimenti in trasporti e infrastrutture.

Dato che le città sono il punto centrale della maggior parte delle attività economiche è nelle città e nelle grandi aree metropolitane che gli investimenti debbono essere indirizzati dovendosi tenere conto che il settore del trasporto pubblico locale è un fattore importante per la ripresa economica.

Nelle capitali come Bruxelles, ad esempio, le aziende hanno iniziato a lasciare il centro cittadino a causa dell'aumento della congestione dovuta al traffico, che incide sul PIL nazionale per l'1 per cento ed il miglio-

ramento infrastrutturale diventa indispensabile per facilitare la mobilità delle persone e delle cose e le autorità locali e regionali dovrebbero sostenere investimenti e servizi a tale scopo finalizzati dato che i mezzi di trasporto pubblico facilitano la creazione di nuove attività e ne semplificano l'accesso.

In Svizzera, ad esempio, ogni euro investito nel trasporto pubblico crea un valore aggiunto di 4 euro nell'economia globale. Nell'UE-27, il contributo all'economia del trasporto pubblico ammonta a 130/150 miliardi di euro ogni anno, che rappresenta l'1/1,2 % del totale.

Il trasporto pubblico fornisce lavoro in tutta la filiera: operatori, autorità e industria. In molte grandi città, gli operatori del trasporto pubblico so-

no fra i maggiori fornitori di lavoro ed a livello globale forniscono

7 milioni di posti di lavoro.

Raddoppiando la quota di mercato del trasporto pubblico a livello mondiale entro il 2025, come raccomandato dalla stessa UITP, gli operatori potrebbero creare 7 milioni di nuovi posti di lavoro.

Alain Flausch – Segretario Generale di Utp—ha dichiarato: “E’ vero che dobbiamo risolvere l’attuale crisi, riducendo i costi ove possibile. Il trasporto pubblico sta facendo il suo dovere in questo senso, rivedendo il suo modello di business, ma non ne dobbiamo compromettere il futuro. Mantenere un elevato livello di investimenti in infrastrutture di trasporto pubblico è un must assoluto oggi. Non è il momento di tagliare la spesa per le infrastrutture, se vogliamo essere e rimanere il mezzo di trasporto preferito dai nostri cittadini”.

IL PONTE SI ALLONTANA

U. Surace

E’ stato scritto che “Il Ponte si allontana” e non poteva essere altrimenti. Siamo passati dal “Paese dei Sogni” del Governo PDL & LEGA al “Paese Reale” del Governo MONTI e il progetto del Ponte sullo Stretto di Messina, non poteva non assumere dimensioni diafane e sempre più indefinite. Basta scorrere il contenuto delle recenti decisioni del CIPE che ha sbloccato i fondi per opere ed infrastrutture di cui 3,9 miliardi per ferrovie, 1,7 miliardi per edilizia sociale, 1,2 miliardi per università, 679,7 milioni per rischio idrogeologico e 556,0 milioni per edilizia scolastica. Per quanto riguarda le infrastrutture ferroviarie è stata data la precedenza ad alcune reti del Meridione quali la Napoli-Bari-Lecce-Taranto (790 milioni), la Salerno-

Reggio Cal. (240 milioni) e la Potenza-Foggia (200 milioni).

Il Ponte sullo Stretto non è più una priorità.

L'ex ministro Matteoli ha dichiarato che si tratta di “decisioni di chiaro segno politico contrario rispetto ai programmi dell'Esecutivo di centro-destra ed approvati dagli elettori”. Anche alcuni deputati siciliani hanno parlato di decisioni da irresponsabili.

Non pochi sono coloro che hanno accolto con favore l'iniziativa: La Marcegaglia ha dichiarato che “finalmente si finanziano le opere piccole, si tira via il Ponte sullo Stretto e quindi il nostro giudizio complessivo è positivo”; altri deputati del PD e dell'IDV hanno preso

atto che “il Ponte avrebbe rappresentato uno spreco di risorse”. Il Wwf ha ribadito e richiesto che “il Governo rigetti il progetto definitivo del Ponte per gravi omissioni di carattere economico, finanziario e ambientale”.

Noi nel nostro piccolo e per quel che ci riguarda abbiamo da sempre sostenuto che il progetto esecutivo presentato dalla Concessionaria presenta numerose incongruenze e soprattutto quel che non convince è l'attraversamento ferroviario del ponte non essendo stata mai dimostrata la redditività economica e sociale di tale attraversamento né per quanto riguarda il trasporto passeggeri e ancor meno per quel che riguarda il trasporto merci.

RAPPORTO CENSIS 2011

A. Castellucci

Il Rapporto CENSIS, il 45°, presentato a Roma il 2 dicembre scorso, evidenzia la difficile congiuntura socio-economica del Paese. Descrive una società "fragile, isolata, eterodiretta", caratterizzata da responsabilità collettiva e da accennato individualismo, da ristagno economico, da un lento sviluppo e da Istituzioni che perdono peso. La profonda crisi colpisce soprattutto i giovani. In quattro anni un milione di giovani ha perso il lavoro. Per la mancanza di certezze la famiglia, pur iniziando a mostrare segni di debolezza, è considerata l'unica ancora di salvezza per il 65,4% dei cittadini che, per l'81%, condanna l'evasione e la corruzione considerate cause primarie della difficile situazione. Solo il 25% dei cittadini

ha fiducia nel Parlamento. In un sistema che vive sul quotidiano, senza prospettive, si registra una caduta generale ed anche i servizi essenziali mostrano forti segnali di criticità. Il Censis si sofferma con molta attenzione sul traffico urbano che definisce della "immobilità". Le città, e non solo quelle grandi, sono "malate di traffico". Le reti dei trasporti sono inadeguate, specie quelle su ferro. L'estensione delle metropolitane è molto limitata e nel confronto con l'Europa vi è un forte squilibrio. A Londra ce ne sono 402 km, a Madrid 293, a Parigi 213 mentre a Milano 83 km e a Roma solo 39 km. I tagli lineari della spesa pubblica degli ultimi 3 anni hanno aggravato la situazione del trasporto pub-

blico. La manovra di luglio (Governo Berlusconi) ha comportato un taglio di 1,6 miliardi di euro, riducendo il fondo a solo 400 milioni. Per tamponare la situazione il nuovo Governo ha dovuto recuperare d'urgenza 800 milioni, somma ritenuta insufficiente, e si prevedono ulteriori tagli di servizi ed aumento delle tariffe. I ritardi hanno aggravato la crisi. Le infrastrutture individuate dalla legge obiettivo erano 228 nel 2004, sono diventate 390 e, a fronte di un fabbisogno di 367,4 miliardi di euro, le risorse di copertura sono ridotte a circa 150 miliardi; Solo il 10% delle opere è stato compiuto."

Obiettivo" mancato!

IL NAUFRAGIO DELLA "COSTA CONCORDIA" ALL'ISOLA DEL GIGLIO

La Redazione

Un naufragio assurdo che non doveva assolutamente verificarsi, frutto di stupidi riti, assurde tolleranze, leggerezze, presunzione di onnipotenza. Gli organi di informazione ci hanno raccontato in modo ampio e particolareggiato il disastro della "Costa Concordia" avvenuto la sera del 13 gennaio all'isola del Giglio.

Il bilancio, al momento in cui scriviamo, sembra essere di almeno 38 vittime tra morti e dispersi e, se i soccorsi fossero stati tempestivi, potevano forse essere tutti salvati. Un danno economico, ambientale e di immagine del nostro Paese immenso.

In questa circostanza merita di essere ricordato un altro tragico evento marittimo anch'esso evitabile: la collisione nel porto di Livorno del 10 aprile 1991 tra il traghetto Livorno - Olbia "Moby Prince" e la petroliera "Abruzzo" di Agip. La collisione produsse l'incendio della Moby Prince. Ci furo-

no 140 vittime, 75 passeggeri e 65 membri dell'equipaggio. Si salvò solo un giovane mozzo. Quella notte c'era una fitta nebbia. Fu affermato che se fosse stato già attivato il programmato VTS (Sistema di controllo elettronico del traffico marittimo) l'incidente poteva essere evitato. Dopo oltre 20 anni di processi ancora non si è accertata la verità ed ora ecco una nuova sciagura.

All'isola del Giglio invece le condizioni meteo erano ottime e c'era solo la Costa Concordia, apparecchiature di controllo del traffico marittimo più avanzate e gli scogli che sono lì da sempre, ma sulle carte nautiche del Comandante (guarda caso) non figuravano. La mastodontica nave di 114500 tonnellate di stazza, lunga circa 300 mt, ed alta 60 mt. con 2400 ton. di carburante e carica di oltre 4200 persone si è schiantata sugli scogli. Al timone c'era il Comandante che per potersi avvicinare di più all'iso-

la aveva attivato la navigazione manuale per poter rendere più solenne l'inchino "all'isola". L'inchino è una assurda consuetudine di queste navi per allietare i viaggiatori e per pubblicizzare le crociere. Questa funzione è nota e forse voluta dagli armatori e, pare, tollerata dalle Autorità marittime di vigilanza. Dopo ogni sciagura assistiamo a dichiarazioni di impegni solenni per far rispettare non solo le regole esistenti che sono più che sufficienti, e se ne propongono di nuove e più rigide, ma poi il tempo passa e tutto si dimentica. C'è da augurarsi che il Governo mantenga l'impegno assunto in Parlamento di fare piena luce su questa ennesima tragedia. Oggi, rispetto a 20 anni fa, ci sono tecnologie di controllo con cui si possono accertare meglio le responsabilità. Si agisca con tempestività per individuare e perseguire i responsabili affinché fatti del genere non accadano più. Non si può causare un tale disastro e morire per un "inchino".

Anche per l'anno 2012 la quota di partecipazione a DT e di sostegno al presente notiziario resta invariata: € 25,00
Modalità di versamento

c/c postale n. **61369252**

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

IL RAPPORTO LEGAMBIENTE

“PENDOLARIA 2011- LIBERTÀ DI MUOVERSI IN TRENO”

A. Castellucci

Lo scorso dicembre Legambiente ha presentato il rapporto “Pendolaria 2011 - Libertà di muoversi in treno”. Il rapporto evidenzia la forte crescita del pendolarismo su treno nonostante i continui forti tagli al trasporto locale operati dal Governo Berlusconi. Con il nuovo Governo s'intravede una inversione di tendenza. Sembra che ci sia una maggiore attenzione al problema, infatti, anche per la forte azione delle Regioni sono stati stanziati 1,514 miliardi di euro per il trasporto regionale su ferro. Le risorse sono ancora insufficienti, ma le Regioni si mostrano piuttosto soddisfatte considerata la precedente totale assenza sulla politica dei trasporti. Il problema resta aperto perché mancano ancora consistenti risorse per il trasporto su gomma.

In 5 anni, dal 2007 al 2011 i pendolari su ferro sono passati da 2.400.000 del 2007 a 2.830.000 del 2011 con un incremento del 7,8% negli ultimi due anni nonostante il peggioramento del servizio: tagli di corse, aumenti dei biglietti, affollamento, ritardi. Al servizio pendolare su ferro non viene dedicata la dovuta attenzione sia da parte delle Regioni che dal 2000 hanno competenza programmatica in materia, sia da parte del Governo ed in particolare del Ministero dei Tra-

sporti, per non aver esercitato in modo efficace i poteri di indirizzo e vigilanza.

C'è stata una “latitanza vergognosa del Ministero” e, Trenitalia, in autonomia ha deciso forti tagli anche per il “servizio universale” perché da diversi anni non si rinnova il contratto specifico e ciò sta generando forti e giuste proteste specie dei viaggiatori Sud Nord. Le FS dedicano sempre più attenzione all'alta velocità sia perché è un servizio più remunerativo sia per il prossimo ingresso sul mercato di NTV. Il servizio dell'alta velocità ha conseguito ottimi risultati, ma esso interessa solo il 6% della rete, 1000 km circa su 16000 e circa 40.000 viaggiatori al giorno, numeri superati da oltre 15 linee di pendolari.

Nel rapporto sono citati i dati di alcune linee: Fara Sabina Roma Fiumicino; Roma Viterbo e Napoli Torre Gaveta con circa 65000; Roma Velletri circa 56000; Milano Chiasso e Milano Lecco Sondrio con circa 50000 ecc.

Per i pendolari il 2011 è stato “l'annus horribilis” come previsto da Legambiente nel precedente rapporto. In molte Regioni ci sono stati forti tagli ed aumenti di tariffe: in Veneto 20% di tagli di corse e 15% di aumenti; in Liguria 12% tagli e 20% aumenti; in Campania 10% tagli e 12,5% aumenti; in Lombar-

dia zero tagli 23,4% aumenti, in Abruzzo 10% tagli e 20% aumenti, in Piemonte 5% tagli e 10% aumenti, le Regioni più virtuose sono state l'Umbria con 3% di tagli e zero aumento e la Toscana 3,3% di tagli e 1,5% di aumenti.

Per quanto riguarda gli investimenti, negli ultimi 10 anni, sia a livello centrale che regionale l'attenzione maggiore è andata alle infrastrutture stradali: 72% delle risorse; 15% alle metropolitane ed il 12% alle linee su ferro.

Per essere in linea con il piano europeo proiettato all'anno 2020, bisognerebbe puntare ad un incremento dell'offerta di trasporto pendolare di oltre il 30%. L'obiettivo si può raggiungere con una forte inversione di tendenza, non più tagli, ma incrementi e miglioramenti di servizi e maggiore integrazione tra trasporto su ferro e gomma. Si otterrebbe così anche minore congestione e minore inquinamento. Da una indagine si rileva che il 70% dei pendolari sarebbe disponibile a prendere il treno.

Legambiente si propone di intensificare le iniziative per un mobilitazione che accomuni cittadini, associazioni e comitati per sensibilizzare la politica a favore del treno.

NASCE “STRADE FERRATE ALTITALIA” UNA NUOVA IMPRESA FERROVIARIA

La Redazione

ARENA tenta ancora l'avventura con la creazione della società “Strade Ferrate Altitalia” che dovrebbe tornare a correre sulle ferrovie piemontesi. Non abbiamo ben chiaro il passaggio dal fallimento della Arenaways alla nuova società.

Nei primi mesi dell'anno in corso i treni della nuova società dovrebbero tornare a correre sulle linee piemontesi per i collegamenti con Milano e non solo.

Il Consiglio regionale del Piemonte ha approvato all'unanimità una mozione che chiede all'assessore ai Trasporti di esprimere parere favorevole per l'esercizio sul territo-

rio regionale della nuova società che confida sul ritiro del divieto di fermate intermedie fra Torino e Milano imposto a suo tempo dall'Ufficio per la regolazione del servizio ferroviario ed ha in programma di mettere in funzione un servizio ad anello che dovrebbe collegare i due capoluoghi toccando anche le province di Asti, Alessandria e Pavia.

Le prospettive progettuali della nuova società vanno ben oltre l'ambito regionale. Si parla di voler realizzare un doppio collegamento tra il Piemonte e Bari e fra Torino e Villa San Giovanni approfittando delle recenti soppressioni del col-

legamento Palermo-Torino: tratta storica al servizio dei trasferimenti di passeggeri fra la Sicilia ed il Nord Italia.

Il servizio, stando alle dichiarazioni dell'Ad della nuova azienda, dovrebbe essere fornito mediante una partnership con la RENFE spagnola che fornirebbe i convogli per il trasporto di passeggeri ed auto al seguito. Insomma. Anche se si tratta di una piccola azienda i progetti sono notevolmente ambiziosi.

Abbiamo molti dubbi e non poche perplessità sulla effettiva realizzabilità di un tale progetto.

LIBERALIZZAZIONE DEL TRASPORTO FERROVIARIO

UN PROBLEMA EUROPEO

U. Surace

In materia di liberalizzazione e di apertura del mercato alla concorrenza il Governo Monti sta viaggiando spedito ed anche in materia di trasporto ferroviario sta tentando di arrivare a risultati che siano ampiamente condivisi dalle parti in causa oltre che dalla collettività degli utilizzatori dei servizi.

Nel settore ferroviario il primo scoglio è rappresentato dalla necessità di realizzare una netta separazione fra gestore della rete e attività delle imprese ferroviarie. Secondo i sindacati la separazione della rete dai servizi di trasporto ferroviario non è una soluzione. Sia la FILT- CGIL sia la FIT-CISL hanno recentemente dichiarato la loro contrarietà pur con diverse motivazioni. E' stato in particolare argomentato che la separazione della rete, non solo non è di per sé indice di una effettiva liberalizzazione del si-

stema, ma finisce per accrescere notevolmente i costi e non favorisce la crescita di efficienza e lo sviluppo del traffico su rotaia. E' stato, fra l'altro, citato il caso della Gran Bretagna dove, peraltro, il problema non è stato la separazione, ma la privatizzazione della rete. Problema poi risolto con la ripubblicizzazione della rete.

La realtà è che, come è ovvio, chi detiene il monopolio ne difende meglio che può lo statu quo. E' vero però che le condizioni per l'accesso alla rete debbono essere garantite a livello europeo in condizioni di perfetta reciprocità fra gli Stati e che è necessaria, come è stato recentemente deciso dalla IX Commissione Trasporti della Camera, l'adozione di un regolamento europeo che ridefinisca regole comuni che siano efficaci e rispettate in ogni Paese membro. Per quel

che riguarda l'Italia, ferme restando le condizioni da realizzare a livello europeo, non è pensabile che possa permanere l'attuale situazione in cui non è distinguibile la funzione e la responsabilità della rete dalla funzione di chi ha la responsabilità del trasporto delle persone e delle cose. Sfido chiunque a dirmi chi è e come si chiama l'Ad di Trenitalia.

Quale che sia la soluzione che sarà adottata, la compiuta liberalizzazione del settore dei trasporti, ivi compreso il trasporto ferroviario, passa attraverso la netta separazione della Rete dai gestori del trasporto la contemporanea individuazione di una Autorità realmente indipendente che garantisca e controlli parità di trattamento all'ingresso in rete.

ALTA VELOCITA' ALL'ITALIANA

U. Surace

L'ostilità degli italiani all'alta velocità ha origini lontane. Il viaggiatore medio italiano è stato sottoposto da sempre a messaggi che lo hanno indotto a ritenere il nuovo servizio un servizio dedicato all'élite a discapito di chi si serve del servizio cosiddetto universale.

Basti pensare che i primi ETR 450 (i pendolini) su Roma-Milano erano tutti di 1^a classe e, se volevi viaggiare in 2. classe al massimo potevi prendere un altro treno con tempi di percorrenza più lunghi. Alcuni di noi ricordano ancora chi, fra i dirigenti FS del tempo, sosteneva che i treni ad alta velocità dovessero essere dotati di vetture ristorante di alto profilo attrezzati secondo la tradizione italiana con il cameriere che ti serve a tavola con il tovagliolo immacolato sul braccio.

Ed ancora oggi, malgrado le esperienze dei servizi AV in Europa e nel Mondo, si fa ancora fatica a far capire che l'alta velocità è un servizio di massa i cui tempi di percorrenza e la frequenza del ricambio dei viaggiatori non sono compatibili con livelli di servizio più

adatti solo a viaggi di lunga percorrenza.

Le sale meeting, i compartimenti riservati, i salottini di alto bordo per viaggi che durano mediamente due/tre ore non sono compatibili, se non marginalmente, con l'Alta velocità ferroviaria. Se poi si giunge a vietare l'accesso al ristorante di una parte dei viaggiatori o a promuovere le differenti offerte con spot propagandistici che hanno sfiorato l'accusa di atteggiamento razzista da "apartheid", si rischia il ridicolo.

Frecciarossa parte con quattro livelli di servizio (**Executive - Business - Premium e Standard**) con il divieto per chi viaggia sulle vetture standard di accedere alla vettura ristorante (regola poi abolita a seguito del sollevamento generale di proteste da parte dei viaggiatori). Viene spontaneo domandarsi a chi sia venuta questa brillante idea; ma non ci stupiamo più di tanto considerata la permanente abitudine di propagandare su tutto il treno la diversità del trattamento fra chi viaggia in prima e chi viag-

gia in seconda classe. Basterebbe riascoltare i ripetuti annunci diffusi sui tradizionali Eurostar con cui si diffonde anche in seconda classe che in prima classe viene servito il giornale ed il caffè con biscotti.

Anche **NTV** non è da meno. Su Italia non più le classi; ma "ambienti". Tre ambienti: L'ambiente **Smart** paragonabile alla seconda classe con un vagone **Smart Cinema**; l'ambiente **Prima** con menu speciale e area break; l'ambiente **Club** con poltrone da volo intercontinentale, servizi offerti al posto, salottini per riunioni da quattro posti.

Insomma, come si può notare, tutto il contrario di un servizio rapido intercittà che ha il grande merito di accorciare l'Italia il cui futuro, specie in un territorio quale è quello dell'Italia delle cento città, sarà caratterizzato da una sempre più intensa pendolarità fra le diverse località con tempi di percorrenza del tutto simili ai tempi di percorrenza del pendolarismo metropolitano.