



## UNA NOTA A MARGINE

### La Redazione

Dopo la pausa estiva riprendiamo la pubblicazione del nostro Notiziario.

Nel frattempo:

- è stato siglato il nuovo contratto fra le società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e Assidifer-Federmanager che "prendono atto delle difficoltà derivanti dallo scenario macro economico di riferimento che comporterà una notevole diminuzione delle risorse finanziarie disponibili, nonché della necessità di proseguire nel processo di razionalizzazione degli assetti organizzativi e funzionali, anche per far fronte alle esigenze di un mercato a forte competitività". In proposito, sarà interessante verificare quali saranno le reazioni da parte dei Dirigenti interessati e quali le garanzie sindacali a tutela

degli interessi legittimi dei singoli.

- sono state liberate risorse per il finanziamento di opere infrastrutturali nel settore dei trasporti per complessivi 75,3 miliardi di Euro come da pubblicazione sulla Gazzetta Ufficiale del 21.8.2012 la deliberazione del Comitato Interministeriale per la programmazione economica per l'aggiornamento del contratto di programma 2007-2011 che assegna finanziamenti per nuove opere o per il completamento di quelle in corso al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e a RFI;
- Dobbiamo ancora veder nascere l'Authority dei trasporti la cui costituzione è ancora in alto mare per il braccio di ferro fra PD e PDL sul nome di Pasquale De Lise, con

il rischio che saltino anche gli altri due membri. Si perpetua l'andazzo di scegliere componenti di strutture tecniche senza tener conto delle caratteristiche professionali; ma per l'appartenenza a questa o quella area politica. Ora il Governo dovrà presentare una nuova proposta.

- la nota di aggiornamento del Documento di economia e finanza approvata dal Consiglio dei Ministri certifica il peggioramento del PIL con una contrazione del 2,4% nel 2012 anche se Mario Monti è ottimista e prevede un miglioramento per il 2013, anche se pur sempre negativo.

Insomma. Sembra che abbiamo superato agosto e quasi tutto settembre e ancora..... "ce la caviamo".

## CONVEGNO SIDT SU "IL TRASPORTO INTERMODALE MERCI, LA LOGISTICA E L' ECONOMIA REGIONALE

### M. Chisari

La Società Italiana dei Docenti di Trasporti ha realizzato a Roma il 14 settembre scorso, presso la Facoltà di Ingegneria dell' Università di Tor Vergata, nell' ambito della XXXIII conferenza scientifica annuale della Associazione Italiana delle Scienze Regionali, un interessante incontro sullo stato dell' intermodalità nel nostro Paese.

Le relazioni introduttive dei docenti (Professori Crotti, Giordano, Russo e Baccelli) hanno descritto in modo esaustivo il preoccupante quadro dell' intermodale in Italia. E' stato ribadito come Trenitalia abbia sostanzialmente dimezzato i propri traffici merci dal 2007 ad oggi, mentre le imprese ferroviarie straniere operanti in Italia e le nuove imprese private, tutte rappresentate da FERCARGO, hanno solo in parte recuperato tale perdita. Oggi l' insieme dell' intermodale da e per i porti) e di quello strada+rotaia non va oltre il 3% dei volumi di merci trasportate in Italia.

I traffici più in crisi risultano quelli nazionali, per varie ragioni: i limiti di sagoma sia sulla tirrenica che sulla adriatica (che impongono l' utilizzo dei co-

stosi carri ultrabassi per il trasporto di *high cube* e semirimorchi); i moduli di stazione o terminal spesso troppo corti (che implicano costose manovre in partenza/arrivo); la questione "sociale" degli autotrasportatori meridionali (che detengono saldamente la gran parte dei traffici di maggior concorrenza).

Per contro i traffici transalpini internazionali, attestati soprattutto su Novara, Busto Arsizio, Verona, Padova e Bologna, manifestano una maggiore tenuta a tutto vantaggio delle imprese ferroviarie estere che su queste "antenne terminali" delle loro reti intermodali utilizzano le loro controllate operanti in Italia.

Sul piano delle scelte di politica dei trasporti, per cogliere le opportunità offerte dai vincoli ai traffici camionistici transalpini e dal gigantismo navale, è stata evidenziata la necessità di un maggior coordinamento fra la pluralità dei soggetti regolatori (UE, Stato, Regioni, Autorità Portuali) e, più in generale, l' esigenza di affermare anche in Italia il principio " *chi usa paga e chi inquina paga*". Le linee di intervento

puntualmente identificate dal Piano della Logistica (ribadite dall' On. Giachino) dovranno risultare ben integrate con quelle del prossimo Piano degli Interporti.

Dagli interventi degli operatori che sono intervenuti nella seconda parte del convegno non sono emersi motivi di particolare ottimismo. In particolare, Trenitalia (Maietta) si è limitata a ribadire le "giustificazioni" per le quali non è possibile sviluppare una rete italiana di intermodale, mentre FERCARGO (Di Patrizi) ha chiesto nuovi incentivi economici (ferrobonus) a sostegno dell' avviamento di nuovi collegamenti.

Per costruire una rete intermodale in Italia necessitano soggetti capaci di generare una efficiente integrazione delle diverse componenti di valore che costituiscono il sistema e non si vede ancora chi, nella latitanza dei grandi operatori nazionali, possa essere il protagonista di questa operazione.

## AEROPORTI E TERRITORIO – LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE

R. Barcaroli

Il primo strumento di pianificazione dei trasporti (il Piano Generale dei Trasporti - PGT) fu istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984 e doveva essere aggiornato ogni 3 anni. Il primo PGT fu approvato nell'aprile 1986 e quello attualmente in vigore è del 2001.

Ma questo strumento, articolato in piani regionali e comunali, si è dimostrato estremamente complesso e in definitiva, scarsamente efficace.

In campo aeroportuale si è cercato allora di varare un Piano Nazionale degli Aeroporti, uno strumento dalle ambizioni più limitate ma che consentisse almeno di razionalizzare i flussi di traffico e, soprattutto, la distribuzione delle scarse disponibilità finanziarie.

Ma nonostante diversi aggiornamenti e un ponderoso studio commissionato da Enac e Ministero dei Trasporti al consorzio OneWorks-Nomisma-KPMG e consegnato nel 2010, la versione 2010 di questo piano rimase sulla scrivania del ministro, senza arrivare all'approvazione del Governo.

L'ennesima versione del Piano Nazionale Aeroporti, quella del ministro Passera, almeno secondo le dichiarazioni del suo Direttore Generale del Trasporto Aereo – Gerardo Mario Pelosi - introdurrà nel piano un capitolo finora ignorato, quello della compatibilità ambientale e territoriale, e ne rafforzerà uno già esistente, quello della compatibilità e sostenibilità economica.

Le compatibilità ambientali riporterebbero elementi di realtà rispetto alla possibilità di ipotizzare faraonici piani di crescita per aeroporti come quelli di Ciampino, Capodichino e altri simili per i quali è evidente a chiunque che non esistono possibilità di crescita e nemmeno di mantenere i livelli attuali di traffico.

Il rafforzamento del principio di sostenibilità economica vuole invece ricordare che è finita l'epoca dei soldi dello Stato che sostengono bilanci permanentemente e irrimediabilmente in perdita. I soldi non ci sono più.

Il rispetto delle norme ambientali è invece un tema più complesso e sistematicamente messo in disparte.

Ne è un esempio la storia tortuosa, accidentata e lunghissima per produrre le obbligatorie zonizzazioni acustiche e mappe acustiche per tutti gli aeroporti italiani, obbligatorie in base alla Legge quadro sull'inquinamento acustico (D.Lgs 447/1995 e decreti collegati), nonché unico strumento che consente di individuare limiti precisi, in ragione dell'impatto sul territorio, all'attività di ciascun aeroporto.

Così come rare e spesso contestate dalle controparti sono le Valutazioni Ambientali (VIA) e le Valutazioni Ambientali Strategiche (VAS), prodotte a fronte di espansioni del traffico o dell'infrastruttura aeroportuale.

Si tratterebbe in realtà del piano predisposto e presentato da Enac nel 2010, ma con significativi "emendamenti" introdotti dal ministro.

Questo piano dovrà essere approvato dal Governo non oltre il 31 dicembre 2012. L'istituzione della Authority dei trasporti, non ancora operativa, dovrà garantire la separazione del rapporto contrattuale con i gestori aeroportuali e le attività di verifica e controllo tecnico.

Secondo quanto già in discussione nel Governo, all'Authority dei trasporti andrebbero le scelte sui gestori e la responsabilità dei contratti di programma, mentre ad Enac resterebbe l'onere dei controlli tecnici e dell'applicazione delle sanzioni per le violazioni tecniche

e contrattuali. Interrompendo in questo modo il perpetrarsi di un "conflitto" di attribuzioni che mette l'Enac nella contemporanea posizione di controllore e controllato e che l'Enac stesso aveva già segnalato nella presentazione del suo "Rapporto annuale" del 2010.

Degli oltre 100 aeroporti di competenza Enac lo strumento di pianificazione prende in considerazione 48, aperti o in corso di apertura al traffico civile, e li suddivide in 14 aeroporti strategici, 10 aeroporti primari e 24 aeroporti complementari.

Agli strategici andrebbero i finanziamenti dello Stato, ai 10 primari quelli di regioni e province, mentre i 24 complementari si dovrebbero reggere da soli, trovando un loro spazio di mercato. In sostanza solo i 24 più importanti aeroporti italiani entrerebbero di diritto nella rete primaria e avrebbero accesso a finanziamenti pubblici.

L'origine di questa suddivisione e da ricercarsi nello studio sul futuro della rete aeroportuale italiana che l'Enac ha commissionato al consorzio OneWorks-Nomisma-KPMG.

Lo studio, di cui è stato deciso il finanziamento nel 2006, è stato consegnato nel 2010 e disegna un quadro non certo roseo dello stato degli aeroporti nazionali di fronte alle sfide che il futuro ci pone davanti.

Lo studio parte da previsioni secondo le quali nel 2030 ci dovremmo aspettare un incremento di almeno 100 milioni di passeggeri annui negli aeroporti italiani (a fronte degli attuali 148 milioni si arriverebbe ai 230 o forse 265 milioni) e gli aeroporti italiani devono prepararsi ad accogliere questi passeggeri.

## INTERMODALITÀ, PORTUALITÀ E TRASPORTI NELL'AREA DELLO STRETTO DI MESSINA

D. Caia



Dalla diffusa urbanizzazione delle fasce costiere del basso Tirreno e della parte contigua dello Ionio è possibile definire il percorso evolutivo di tipo metropolitano dell'Area dello Stretto di Messina. L'avanzata portualità all'interno dell'Area, oltre a stimolarne l'ampliamento a supporto dell'artigianato e della operatività locale, ha assecondato l'emergere di poli attrattivi per i collegamenti di corto, medio e lungo raggio.

All'interno del patto di coesione siglato nel dicembre scorso dal Governo con le Regioni Calabria, Sicilia, Lucania, Puglia e Campania, è necessario indivi-

duare le condizioni per inserire compiutamente quest'Area nella Rete della mobilità e della logistica allo scopo di rivitalizzarne in modo incisivo tutto il tessuto meridionale.

A tal fine va recuperata la valenza sinergica:

- del Contratto di Programma 1989/92 siglato dal Governo nazionale con i comuni di Villa San Giovanni, Reggio C. e Messina;
- del Contratto sindacale per la navigazione ferroviaria del 10/7/1998.

Facendo leva sulle analisi elaborate

dalle Università di Reggio C. e di Messina, è necessario superare in modo concreto ed efficace l'attuale indirizzo istituzionale perché non è più sopportabile per le popolazioni dell'Area l'esistenza di piani continuamente rielaborati ed aggiornati che, di fatto, smorzano le finalità di riordino della complessa mobilità all'interno dell'Area dello Stretto. A tal fine sono utili gli studi in corso di ISFORT.

Gli obiettivi sono ormai definiti, finanziati e inseriti negli accordi di programma sottoscritti dai responsabili istituzionali e dalle imprese, che, di fatto, rischiano di produrre un utilizzo deviato

delle risorse finanziarie destinate, in prima istanza, ad intervenire sulle priorità dettate dall'emergenza, caratterizzate da:

- emarginazione ed invecchiamento dell'infrastruttura, dei rotabili e della flotta;
- lacerante caduta competitiva del traghettamento;
- inarrestabile regresso delle attività di coordinamento nodale ed intermodale;
- deterioro sbriciolamento della risorsa portuale a Gioia Tauro, a Milazzo, a Messina, a Reggio Calabria e a Villa San Giovanni.

Lo scollamento esistente tra le sedi istituzionali interne alle province di Messina e Reggio Calabria comporta

l'annebbiamento amministrativo della gestione dei servizi integrati di trasporto con conseguente erosione dei servizi di traghettamento passeggeri, arbitrario inasprimento tariffario per il transito dei passeggeri e dei veicoli. Il tutto, in elusione della integrità dell'Area dello Stretto inteso come "BACINO delle DUE SPONDE".

Più in particolare, va valorizzata l'essenzialità e funzionalità del porto di Villa San Giovanni per i collegamenti con la sponda siciliana. In questo senso va consolidato l'adeguamento dell'infrastruttura portuale per un definitivo riordino degli approdi ed una razionalizzazione del sistema logistico in stretta correlazione con le moderne caratteristiche dei mezzi navali.

Si tratta, in conclusione, di tenere presente l'eccezionalità del rilievo che il

collegamento fra il continente europeo e la realtà siciliana assume nell'area tenendo presenti le implicazioni ed interrelazioni con la mobilità locale caratterizzata da una forte integrazione urbana e metropolitana, in una realtà territoriale interregionale che richiede la formulazione simultanea di un apposito Contratto di Programma e di un Contratto Locale dei Servizi di Mobilità con il coinvolgimento diretto delle istituzioni interessate.

In tale contesto assume rilievo la portualità di Villa San Giovanni per la fluidificazione del traghettamento (rotabili-ferroviari, autoveicoli e passeggeri) nel rispetto della dimensione metropolitana delle due sponde.

## SISTEMA "TRAM-TRENO" UN'IPOTESI DI LAVORO NELL'AREA PISA-LUCCA-LIVORNO-PONTEDERA

P. Bellapasta



Si è recentemente svolto a Pisa un convegno, organizzato da Amt Toscana, sui "Vantaggi e prospettive del Sistema Tram-Treno in rapporto alle esperienze europee".

La relazione è stata tenuta dall'Ing. Giovanni Mantovani che ha ampiamente illustrato le esperienze europee a cominciare da quelle di Karlsruhe, in Germania, ove il sistema è nato addirittura nel 1959 ed è sempre andato crescendo, tanto che oggi conta su ben 400 km di linee ferroviarie e tramviarie. Ora si hanno problemi di congestione nelle vie di Karlsruhe a causa dell'eccessivo numero di tram che le affollano....!

In Germania, altri servizi si hanno a Saarbrücken, Chemnitz, Kassel (122 km), Nordhausen, Zwickau.

In Francia, esistono servizi Tram-Treno a Mulhouse, Paris T2, Paris T4 e Lione.

Vengono poi Manchester (GB), Roudstuuhrail(ND), Alicante.

Anche, in Italia abbiamo due servizi Tram-treno: a Sassari (2,5 Km di linea in città e poi un prolungamento nella

linea verso Sorso) e a Cagliari, in totale 6,5 km di linea nella direttrice verso Illisi.

L'Ing. Mantovani ha messo in evidenza le problematiche di compatibilità esistenti e i principi fondamentali della normativa italiana, che il Ministero dei Trasporti e l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria stanno per emettere per le linee guida del sistema. Sono previsti tre sistemi di circolazione che avverrà con modalità diverse: sulla tratta tramviaria, marcia a vista e codice della strada; sulla tratta ferroviaria, marcia regolata da segnalamento e protezione; su rete RFI sistema SCMT.

Nel convegno è stata presentata, a cura del Prof. Massimo Losa, una ipotesi di applicazione del sistema nell'area vasta Pontedera-PisaTirrenia-Livorno. E' prevista l'utilizzazione (ripristinandola) della vecchia linea del tram Pisa-Marina di Pisa. In sostanza si prevede una tratta Pontedera-Pisa di 20,87 km ( con 98 corse al giorno) ed una Pisa-Livorno, passando per Marina di Pisa e Tirrenia di 27,80 km con 32 fermate.

Una terza ipotesi, elaborata dai Prof. Stefano Maggi e Roberto Lucani dell'Università di Siena, prevede l'utilizzazione della linea ferroviaria Salina di Volterra - Cecina. Da Cecina, il servizio dovrebbe proseguire su Pisa utilizzando la linea ferroviaria Cecina( Vada) Collesalveti - Pisa che è stata ristrutturata in questi ultimi anni e che rappresenta una alternativa alla Cecina -Livorno-Pisa. La linea, a semplice binario, è stata da poco tempo elettrificata e dovrebbe servire il transito dei treni merci evitando di interessare la tirrenica nella tratta Cecina-Livorno-Pisa

Tale linea, secondo i professori Maggi e Lucani, dovrebbe essere utilizzata per acquisire più sostenute correnti di traffico viaggiatori sulle tratte interessate.

In complesso le ipotesi presentate sono meritevoli di interesse perché rivolti a perseguire l'aumento della domanda di servizio su ferro con conseguente riduzione dell'inquinamento. Dal lato degli investimenti i costi sono abbastanza alti e tali da richiedere un finanziamento pubblico non inferiore al 50% del totale.

## STIMOLARE LA CRESCITA ECONOMICA PER SUPERARE LA CRISI: MA A CARICO DI CHI?

L. Annunziato

**Nelle attuali condizioni di estrema difficoltà dell'economia tutti invocano la crescita come la soluzione per ridurre il debito pubblico.** Un motivo pratico esiste: il debito è come una tavola imbandita a cui si presentano anche degli ospiti inattesi. Si può decide-

re di respingerli, ed il problema è risolto, ma se si accolgono ci sono due soli modi per servire anche loro: ridurre le razioni a tutti o aumentare le portate. E' proprio così che la crescita è vista come la soluzione del debito in alternativa ai tagli e agli aumenti di tasse.

L'argomentazione forte è che se aumenta la ricchezza prodotta, automaticamente dovrebbe aumentare anche il gettito fiscale e quindi le risorse per il pagamento di interessi e capitale. Ma la crescita pone tre ordini di problemi:

- una **questione di soldi** perché per investire le imprese hanno bisogno di più stimoli (più *mercato interno*, ordini, commesse, sovvenzioni, ecc.). *Ma dove trovare i soldi se il fondo del barile è stato già raschiato?* L'indicazione delle imprese è tagliare ulteriormente le *spese correnti* per recuperare risorse per loro. *Così la crescita si trasforma in antagonista delle spese sociali.*
- una **questione di diritti**. Sapendo di non avere soldi da spendere, il governo cerca disperatamente delle scorciatoie a costo zero per favorire le imprese. Ma l'unica via finora trovata è la riduzione del costo del lavoro, tramite la riduzione delle garanzie contrattuali, e delle pensioni: *preminenza dei contratti aziendali su quelli nazionali, maggiore libertà di licenziamento, minori tutele nelle assunzioni.* *Così la crescita si trasforma in antagonista dei diritti dei lavoratori.*
- una **questione di compatibilità ambientale**. La nostra sfida non è soltanto quella di accrescere la produzione, ma ristrutturarla in modo da garantire a tutti di vivere bene nel rispetto dei limiti del pianeta. La dignità personale, prima che dalle cianfrusaglie di mercato, dipende dalla qualità dell'abitare, dalla possibilità di curarsi e vivere in buona salute, dalla capacità di esercitare pienamente le funzioni di cittadino sovrano, dalla possibilità di fare comunità, dalla possibilità di potersi nutrire, vestire, muoversi, scaldare a buon mercato. Per questo il vero sviluppo, quello

umano e sociale, non dipende dalla crescita del Prodotto Interno Lordo, ma dal grado di equità, di inclusione lavorativa, di solidarietà collettiva che siamo capaci di mettere in atto. *Così la crescita si trasforma in antagonista dalla quantità e qualità dei servizi sociali e collettivi.*

Dipende, infatti, dal livello di diritti che sappiamo garantire, dal tipo di città che sappiamo strutturare, dalle forme e dai tempi di lavoro che sappiamo organizzare, dalle forme di partecipazione che sappiamo promuovere. **Non di più, ma meglio e diverso** devono essere le nuove parole d'ordine. Non si tratta di creare nuove fabbriche, ma di trasformare quelle esistenti per renderle più eco-compatibili e metterle in condizione di produrre ciò che serve secondo nuovi schemi di consumo orientati ai bisogni fondamentali per tutti. Trasformarle non solo da un punto di vista tecnico, energetico e produttivo, ma anche dell'assetto proprietario, delle forme di assunzione, dei tempi di lavoro, dei livelli salariali, dei diritti sindacali, tenendo a mente che **il lavoro non è un costo da comprimere, ma una ricchezza da valorizzare**. Una funzione che tutti abbiamo il diritto-dovere di svolgere in forma dignitosa e sicura **per poter prendere parte alla ricchezza prodotta**. E non solo in ambito mercantile, ma sempre di più in ambito collettivo perché quando le risorse si fanno scarse non è espandendo il mercato che può permettere a tutti di vivere con dignità ma l'economia della **solidarietà collettiva**. Non è dunque solo alla crescita cui dobbiamo puntare, ma a un altro modello organizzativo

che, pur mantenendo consumi e produzione al minimo, consenta a tutti la piena inclusione lavorativa, il pieno soddisfacimento dei bisogni fondamentali, la piena realizzazione umana, sociale e politica. Ma per riuscirci è quanto mai necessario trovare un via di uscita dal debito, alternativa all'attuale, per non trovarci alla fine tutti spogliati e nudi. Significa agire sia sul piano delle entrate che delle uscite. Sul piano delle **entrate** bisogna ripristinare una seria politica fiscale di tipo progressivo come prescrive la Costituzione. Contemporaneamente bisogna reintrodurre una **seria patrimoniale** (un'imposta sugli immobili, fra il 5 e il 20 per cento del loro valore, porterebbe un introito sufficiente a dimezzare il debito pubblico) che colpisca la ricchezza accumulata oltre misura, sotto forma di beni mobili e immobili, depositi e titoli. Perfino la Confindustria sostiene una simile proposta! L'intervento sulle entrate potrebbe continuare con misure contro l'**evasione fiscale e l'economia in nero (oltre 120 miliardi di euro l'anno)**. Nel contempo si dovrebbe incidere anche sul piano delle **uscite eliminando ogni forma di spreco e di privilegio**, ridurre le **spese militari** abbandonando ogni missione neocoloniale cancellare tutte le opere faraoniche destinando gli stessi soldi al **risanamento dei territori, al potenziamento delle infrastrutture e delle economie locali, alla riconversione della produzione** in un'ottica di sostenibilità, al **miglioramento dei servizi sociali**. **Ma quante volte sono stati indicati questi interventi?**

Il contributo di iscrizione per il 2012 è € 25,00 da versare:

c/c postale n. 61369252

Codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252