

NASCE LA CONSULTA PER LE POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE

Francesco Del Vecchio

Presso il MIMS è stata costituita la Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibili. Il MIMS - per chi non lo sapesse - è la nuova denominazione del MIT. Si tratta sempre del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, nato tempo fa dalla unione dei Ministeri dei Lavori Pubblici, dei Trasporti e della Marina Mercantile. In sigla era stato denominato MIT. Adesso cambia nome e si chiama Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, in sigla MIMS appunto.

Ma veniamo a noi: il 22 aprile scorso, in occasione della Giornata Mondiale della Terra, il ministro Enrico Giovannini ha colto l'occasione per istituire con decreto la **Consulta per le politiche delle infrastrutture e della mobilità sostenibile**.

Questo organo si occuperà dell'elaborazione di proposte e indirizzi, dell'aggiornamento e della condivisione della valutazione

d'impatto delle politiche e degli interventi del Ministero, a partire dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

«Le decisioni sulle attività e i progetti che realizzeremo nei prossimi anni avranno un impatto su persone e imprese, su economia e ambiente - ha affermato il ministro Giovannini - è importante raccogliere pareri, dati e valutazioni per perseguire le attività del Ministero in un'ottica di condivisione finalizzata allo sviluppo sostenibile, in linea con la visione espressa nel cambio del nome di questo Ministero».

La consulta continuerà «anche dopo l'approvazione del PNRR - ha aggiunto Giovannini - con focus di approfondimento sulle singole missioni del Piano stesso e sui progetti di competenza del Ministero. Mi fa particolarmente piacere aver firmato questo decreto nel corso della giornata mondiale della Terra, perché ci ricorda

quanto uno sviluppo sostenibile dal punto di vista economico, sociale e ambientale sia responsabilità di tutti».

La Consulta, tra l'altro, raccoglie studi e analisi, formula proposte di carattere normativo e tecnico, promuove le migliori pratiche rilevate nelle amministrazioni territoriali o nel settore privato, concorre alla trasparenza e all'accountability delle politiche e degli interventi del Ministero e dei loro risultati, analizza i costi della transizione alla sostenibilità, con l'obiettivo di supportare il Ministero nella definizione del corretto trade-off tra diverse politiche e interventi e propone misure compensative per renderli coerenti e favorevoli.

Partecipano alla Consulta le associazioni ambientaliste e le reti della società civile, le organizzazioni sindacali e i rappresentanti delle federazioni di settore, le organizzazioni imprenditoriali, dell'artigiana

1. NASCE LA CONSULTA PER LE POLITICHE DELLE INFRASTRUTTURE E DELLA MOBILITÀ SOSTENIBILE
2. SUD - PROGETTI PER RIPARTIRE
3. IL BILANCIO FSI PER NON ADDETTI

to, delle cooperative.

Le riunioni della Consulta sono convocate dal ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, con cadenza almeno bimestrale e la partecipazione non comporta corresponsione di emolumenti, compensi, indennità o rimborsi.

Ci sembra una lodevole iniziativa, questa del Ministro Giovannini; pertanto, ci auguriamo che quest'organo sia valorizzato al meglio e si tenga conto dei suoi pareri, che provengono dalla società civile, cioè da coloro che sono i destinatari delle politiche e che ne vivono e vedono da vicino emergenze, urgenze, bisogni. Ci auguriamo anche che la Consulta operi in un'ottica di coerenza con le iniziative e le proposte di altri organi del Ministero, in particolare della sua Struttura Tecnica di Missione.

SUD PROGETTI PER RIPARTIRE

Antonio Castellucci

L'on. Mara Carfagna, Ministra per il Sud e la Coesione Territoriale, nei giorni 23 e 24 Marzo scorso ha promosso una "Conferenza programmatica per il Sud" al fine di acquisire idee e proposte per il piano da presentare alla Commissione Europea a Bruxelles, entro fine aprile. Il piano "Next Generation Eu" da 750 miliardi di euro assegna all'Italia la quota più consistente, 191,5 miliardi di euro da spendere entro il 2026 di cui 27 mld potrebbero essere anticipati quest'anno. Al Sud dovrebbe essere destinata una parte consistente di queste risorse al fine di ridurre le disuguaglianze territoriali e sociali.

È stato pertanto rivisto ed aggiornato il "Piano per il Sud" presentato dall'ex Ministro Giuseppe Provenzano, presente l'ex Presidente del Consiglio prof. Giuseppe Conte, il 14 Febbraio 2020 a Gioia Tauro, pochi giorni prima della esplosione della pandemia da cui siamo stati investiti e che ha fermato tutto.

I lavori sono stati aperti dal Presidente del Consiglio prof. Mario Draghi che, apprezzando l'iniziativa, ritiene che i fondi europei siano fondamentali per recuperare il forte divario Nord/Sud. La spesa pubblica per il Mezzogiorno, in dieci anni, tra il 2008 ed il

2018 è stata dimezzata, da 21 miliardi di euro a 10 e ciò ha causato gravi danni sociali ed economici. C'è stato un crollo dell'occupazione, specie per giovani e donne occupati in lavori precari e di bassa qualità e ciò ha accentuato l'emigrazione, circa 160 mila giovani ogni anno hanno abbandonato il Sud per andare al Nord del Paese e all'Estero.

Il Sud è un problema nazionale e solo riducendo il divario tra il Mezzogiorno ed il Centro-Nord può realmente ripartire l'economia di tutto il Paese, pertanto è necessario ed urgente assumere iniziative per un suo rilancio. Il Presidente Draghi ha ricordato che negli anni '70 il Pil per persona nel Sud era il 65% di quello del Nord e che tra il 2008/2018 è sceso al 55%. Il problema degli scarsi investimenti è inoltre aggravato dalla lentezza nel completamento delle opere. A fronte di 47 miliardi di euro stanziati nel 2014 dal "Fondo per lo sviluppo e la coesione sociale", a fine 2020 erano stati spesi circa 3 mld di euro, meno del 7%. È importante, perciò, predisporre un piano credibile e da realizzare entro il 2026, termine fissato dall'Ue.

Il Ministro dell'Economia Daniele Franco sostiene che per colmare il ritardo del Sud non basta il piano

europeo, ma occorre una strategia complessiva di politica economica e sociale di più lungo tempo.

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, Enrico Giovannini, ritiene necessario modificare la normativa relativa agli appalti al fine di dimezzare i tempi per la realizzazione delle opere dando attuazione al decreto "semplificazioni" emanato ad Agosto dell'anno scorso. Intanto sta sollecitando le procedure per dare avvio ai lavori per una impegnativa opera, l'alta velocità ferroviaria da Salerno a Reggio Calabria, circa 400 Km con un costo di circa 20 mld di euro.

Il Ministro per la Funzione Pubblica On. Renato Brunetta ha bandito un concorso per l'assunzione di 2800 esperti per la gestione dei fondi europei destinati al Sud. Negli ultimi anni la Pubblica Amministrazione è stata depotenziata e si è avvalsa sempre più di società e consulenti esterni, anche esteri, e con costi enormi.

Il Presidente del Consiglio Draghi ed il Ministro delle Infrastrutture Giovannini hanno presentato un massiccio piano di investimenti che riguarda tutto il Paese per circa 83 mld di euro di cui il 44% è destinato al Sud e che dovrebbe assicurare il rilancio dell'economia creando l'occupazione per oltre 100 mila persone, con fondi sia del "Recovery Fund" che dello "Sviluppo e Coesione". I lavori riguarderanno infrastrutture ferroviarie per circa 61 mld di euro, stradali per circa 11, opere idrauliche per circa 3, portuali per circa 2, nonché circa 6 mld per l'anello ferroviario di Roma, opera avviata nel lontano 1990, in relazione ai mondiali di calcio, di cui spesso ce ne siamo occupati. Il programma prevede l'avvio di 20 opere nell'anno in corso, 50 nel prossimo anno e 37 nel 2023. Per snellire le procedure il Ministro Giovannini ha nominato per ogni opera un Commissario straordinario con poteri speciali.

2021

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

IL BILANCIO FSI PER NON ADDETTI

Vincenzo Fragolino

Ogni cittadino concorre al risultato economico delle Ferrovie dello Stato, sia come cliente che come contribuente e, in quanto tale, sarebbe interessato a conoscere il bilancio della società.

Infatti è nel bilancio che confluiscono i guadagni e le perdite e sono queste che, alla fine di ogni anno, si riassumono in costi e ricavi; due voci importanti che assumono significato se confrontate con le stesse voci dell'anno precedente.

Partiamo dai ricavi.

Per quanto riguarda l'esercizio 2020, i ricavi operativi (quelli che derivano dallo svolgimento delle attività caratteristiche, che costituiscono l'attività principale della società), ammontano a 10,8 miliardi di euro e, per sapere se sono tanti o pochi, dobbiamo confrontarli con quelli dell'anno precedente, che ammontavano a 12,4 miliardi.

Ci troviamo, quindi, di fronte a un minor ricavo generale di 1,6 miliardi di euro, un 12,8% in meno dovuto, come è facile immaginare, agli effetti del coronavirus.

Per quanto riguarda in particolare il servizio di trasporto (quello che interessa di più il cittadino comune), il ricavo dell'esercizio 2020 è pari a 5

miliardi di euro a fronte di 7,5 miliardi dell'anno precedente, con un decremento di 2,5 miliardi; anche in questo caso, il minor gettito è stato causato massimamente dalla pandemia che ha fortemente contratto il ricorso al treno sia sulle lunghe percorrenze che sul trasporto regionale.

A causa degli effetti della pandemia, tutte le componenti legate al trasporto mostrano segni negativi; diminuiscono infatti i ricavi relativi ai seguenti servizi di trasporto:

passaggeri a breve e a lungo raggio, per circa 2,4 miliardi di euro;

passaggeri su gomma, per 101 milioni di euro;

merci su ferro, per 75 milioni di euro).

Più in particolare, nella fase di lockdown, la perdita di volumi di domanda per Trenitalia nel 2020 è stata pari al 67,9% nella lunga percorrenza con una riduzione dei posti-km vendibili pari al 61%.

Ma anche in ambito regionale la riduzione della circolazione a causa dell'emergenza COVID si è tradotta in una forte riduzione dei viaggiatori-km (-55,3%,) con una contrazione dei treni-km pari a -14,9% rispetto al 2019.

Un discorso a parte meritano i ricavi relativi alle prestazioni, ossia alle atti-

vità non legate al trasporto delle persone e delle merci.

Rientrano in questa categoria i servizi infrastrutturali di rete, gestiti soprattutto da RFI che, responsabile delle linee, delle stazioni e degli impianti, garantisce alle diverse imprese ferroviarie l'accesso alla rete italiana, assicura la manutenzione e la circolazione in sicurezza sull'intera infrastruttura, gestisce gli investimenti per il potenziamento e per lo sviluppo delle linee e degli impianti ferroviari e sviluppa la tecnologia dei sistemi e dei materiali.

Nel 2020 i ricavi delle prestazioni ammontano a 5,2 miliardi che, depurati dell'impatto negativo legato alla pandemia (-357 milioni di euro), mostrano un incremento pari a 272 milioni di euro riconducibile principalmente ai maggiori lavori effettuati sulla rete stradale e autostradale in concessione (+262 milioni di euro).

Tirando le somme, i ricavi operativi ammontano a 10.837 milioni di euro, di cui 10.482 provenienti dalle vendite e dalle prestazioni.

Definite le fonti dei ricavi, occupiamoci dei costi operativi, anch'essi diminuiti di 610 milioni di euro rispetto al 2019, che si attestano a 9,2 miliardi di euro contro i 9,8 miliardi dell'esercizio precedente (-6,2%).

Tale riduzione è dovuta alla somma algebrica dei

seguenti costi:

incrementali, pari a 652 milioni di euro, per interventi manageriali tesi a combattere l'impatto della pandemia;

decrementali, pari a 42 milioni di euro, che contengono tutti gli altri costi.

Pertanto, i costi relativi all'esercizio 2020 sono inferiori di 610 milioni di euro rispetto al 2019.

Concludendo, la differenza tra i ricavi e i costi operativi è pari a 1.633 milioni di euro, con un decremento di 976 milioni rispetto all'esercizio 2019 (-37,4%).

Questo è quanto riguarda il cittadino comune, senza richiami a EBIT e EBITDA che interessano maggiormente gli addetti ai lavori.

A margine, infine, va sottolineato che il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, grazie ai crescenti volumi di investimenti tecnici, contribuisce notevolmente all'economia generale del Paese con un apporto al PIL nazionale pari a circa il 2,4% e con un impatto occupazionale equivalente pari a circa 260 mila unità.