



**DIMENSIONE
TRASPORTI**
Studi e Ricerche sui Trasporti



Viale Castro Pretorio, 116 - (00185) ROMA

Tel. : +39 06 44701884 presidenza@dimensionetrasporti.it
Fax.: +39 06 44701885 www.dimensionetrasporti.it

Gennaio 2008

RIDIAMO VOCE A DT A cura del Comitato

Con questo notiziario intendiamo ridare voce a DT che, per lungo tempo, ha diffuso la sua voce attraverso altri canali. Innanzitutto attraverso FENDIT e, negli ultimi tempi, attraverso le attività svolte nell'ambito del Comitato "Cittadini & Servizi".

A proposito del Comitato "Cittadini & Servizi" è opportuno sapere che la Presidente del Comitato, Simona Costamagna non ha ritenuto di dover più mantenere alcun contatto con Dimensione Trasporti dopo la dipartita di Sante Bianchini, né si è sentita in dovere di rendere conto agli organi rappresentativi di DT del suo operato e dello stato dell'organizzazione del Comitato stesso.

Ne prendiamo atto. Ci piacerà, però, sapere se e con quale procedura prevista dallo statuto si è deciso di chiudere l'esperienza del Comitato stesso.

Con questo primo numero del notiziario, dicevamo, intendiamo ridare voce diretta alla Associazione riacciando i contatti con il corpo associato e svolgendo il ruolo di stimolo, critica ed informazione che, di fatto, il suo Presidente, il Compianto Sante Bianchini, ha svolto egregiamente anche in nome e per conto delle associazioni citate.

Per quanto riguarda noi (che pur abbiamo sempre fornito la nostra collaborazione anche alle attività, diciamo così, collaterali a quelle di Dimensione Trasporti) siamo convinti che l'Associazione ha nel suo corpo associato le capacità di sviluppare le funzioni per le quali essa è stata fondata. Ovviamente il successo dipenderà dalla qualità dell'impegno che gli associati tutti profonderanno nel dare impulso ed efficienza alla sua azione.

I COSTI DEL TRASPORTO IN ITALIA

Quanto ci mette un autotrasportatore italiano per percorrere 100 mila chilometri?

Una risposta l'ha data alla fine dell'anno appena trascorso Giuseppe De Rita. Il nostro autotrasportatore spende, per percorrere quella distanza, 2 mila ore, più o meno un intero anno lavorativo contro le 1.800 ore di un collega francese o tedesco con un costo di 4,51 euro a chilometro, contro poco più di 1 euro dell'autotrasportatore spagnolo.

Se poi passiamo al settore ferroviario, scopriamo che nei bacini industriali più vivaci d'Italia (Veneto, Marche, Umbria), ricorre al trasporto ferroviario una percentuale che va dall'uno al quattro per cento. Ciò vuol dire che aziende leader in Europa e nel mondo, quali ad esempio Luxottica o Merloni intasano ogni giorno le strade di centinaia di TIR per raggiungere i loro mercati.

Imprese, cioè, che avrebbero bisogno di un sistema logistico

efficiente per far fronte alla concorrenza internazionale si ritrovano in una situazione nella quale si sa quando si parte e non si sa se e quando si arriva.

Non migliore è la situazione dei lavoratori pendolari di cui ben il 70% è costretto ad usare l'automobile privata contro il 15% che prende il treno o si affida al trasporto pubblico locale su gomma.

I numeri contenuti nel rapporto del CENSIS sono sufficienti a descrivere un Paese al collasso di mobilità..

Questa è la situazione. Ci si sbraccia a parole a denunciare la situazione di collasso incipiente; ma siamo immersi in una condizione di totale incapacità realizzativa. I tempi sono lunghissimi e non si riesce mai a vedere la luce.

C'è fra di noi chi ha impegnato la propria vita lavorativa nella progettazione di grandi opere quali l'Alta Velocità ferroviaria (che solo in Italia, contrariamen-

te a quanto avviene nel mondo intero, ci si ostina a chiamare Alta Capacità). Ha avuto il tempo ed il modo per veder realizzato il tunnel sotto La Manica, le migliaia di Km di nuove linee in Francia e Germania, le nuove linee AVE in Spagna, i tunnel in Danimarca e Svizzera. Non avrà la ventura di veder realizzata la famosa "T" (la ricordate?) della AV Milano-Roma (Batti-paglia) e Torino-Venezia la cui progettazione di massima fu impostata fin dal 1986 e la cui realizzazione era prevista per gli anni 1998 - 2002.

Allo stato attuale, sono in funzione solo la Torino-Novara, aperta in occasione delle Olimpiadi invernali e la Roma-Napoli, di cui mancano però le tratte finali per l'ingresso a Roma e Napoli a causa di veti e proteste di carattere localistico. Per fine anno dovrebbe essere aperta la Bologna-Milano.

SCIOPERI PERICOLOSI E BOTTIGLIE DI CHAMPAGNE

A cura di us

La fine dell'anno 2007 è stato caratterizzato da due manifestazioni sulle quali è bene riflettere. Due scioperi, o meglio due serate i cui effetti negativi sono stati sotto gli occhi di tutti. La reazione delle corporazioni al progetto di liberalizzazioni dell'ormai defunto Governo Prodi sono state feroci e le modalità praticate per la manifestazione del dissenso hanno fornito la chiara dimostrazione dei veri motivi che hanno determinato la scomposta campagna di vera e propria diffamazione dell'immagine del Governo, alla quale, (è pur vero) hanno contribuito le spesso oscure esternazioni delle diverse componenti della maggioranza, oltre ad una certa incapacità di comunicazione della compagine governativa che non ha saputo sempre mettere nella

dovuta evidenza la bontà dei traguardi raggiunti nel campo economico e sociale. Di fatto le liberalizzazioni sono state sistematicamente bloccate dalle lobbies e spalleggiate da un'opposizione di destra che si professa liberista e che invece alimenta la protesta per fini esclusivamente politici.

Lo sciopero dei tassisti a Roma si è chiuso con un aggravio per i cittadini.

Da subito l'aumento delle tariffe del 18%. In più un supplemento di 2 Euro da Termini ed un ulteriore aggravio del prezzo di radiotaxi di 2, 4 e 6 per aumenti dell'attesa da 5, 10 e oltre 10 minuti.

A tempi migliori l'aumento delle licenze.

Lo sciopero dei trasportatori, poi, con le nefaste conseguenze

che ha prodotto anche sul livello dei prezzi dei beni di consumo ha prestato il fianco al sospetto non infondato che la manifestazione rientrasse nella strategia di tener viva la minaccia della "spallata" al Governo.

Vi è stata una chiara sproporzione tra rivendicazioni, tra l'altro poco chiare e contraddittorie, ed azioni di protesta sfociate anche in atti intimidatori di violenza ingiustificata le cui finalità andavano al di là della difesa degli interessi di categoria.

Tutto si tiene! Oggi, al momento in cui redigiamo queste brevi note siamo in piena crisi istituzionale ed assistiamo allo stappo delle bottiglie di champagne ed alla gazzarra da bettola dei senatori rappresentanti del Popolo Italiano.

UNA NOTIZIA PER I PENSIONATI

A cura di us

L'INPS ha emanato una circolare con la quale ha disposto che gli uffici procedano al ricalcolo dell'importo delle pensioni FS per cessazione dal servizio con

anzianità contributiva maggiore di 37 anni.

Le sedi competenti dovranno ridefinire le pensioni in via di liquidazione e, su istanza o ri-

corso degli interessati ricostituire quelle già definite.

Qui di seguito il fac-simile della domanda da presentare da parte degli interessati.

Al Fondo Speciale Pensioni

Dipendenti Ferrovie dello DStato

Via Amba Aradam, 5 – 00184 ROMA

Il sottoscritto

Nato a il

residente a in via CAP

Codice Fiscale

Pensione diretta V/FS n. decorrente dal

Visto il messaggio INPS n.25063 del 16/10/2007, avente ad oggetto "doppio calcolo su pensione FS per cessazioni dal servizio con anzianità contributiva maggiore di anni 37"

Premesso che, alla data del collocamento in quiescenza aveva maturato un'anzianità contributiva complessiva utile a pensione maggiore di anni 37 (rectius di annimesigiorni ritenendo di aver titolo ad un trattamento più favorevole rispetto a quello attribuitogli

Presenta

Formale richiesta di ricalcolo della pensione previa applicazione dei criteri di cui al Messaggio con l'attribuzione del trattamento più favorevole.

Chiede inoltre che la nuova pensione sia perequata ai sensi dell'art.21 della legge 730/1983 e corrisposti gli interessi legali sino alla data della liquidazione degli arretrati spettanti.