



RIFORME E CONTRORIFORME

Riaccorpati i Ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti

A cura di:
Antonio Castellucci

La finanziaria 2008 ha ribadito che la legge "Bassanini" del 1999 vada applicata e quindi vanno accorpati il Ministero delle Infrastrutture e quello dei Trasporti.

L'esigenza di unificare in un solo ministero tutte le competenze in materia di trasporto scaturì nel lontano 1978 dalla prima conferenza nazionale sui trasporti che rappresenta la pietra miliare della politica dei trasporti in Italia.

Un primo passo concreto nella direzione indicata fu fatto con la legge 24 dicembre 1993 n.537 che unificò il Ministero dei Trasporti ed il Ministero della Marina Mercantile; ma è con il decreto 30 luglio 1999, frutto del grande impegno politico e professionale del Ministro Bassanini (primo Governo Prodi) che si dà finalmente avvio ad una riforma organica della Pubblica Am-

ministrazione ed è in tale quadro che il secondo Governo Berlusconi istituisce il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che assorbe il Ministero dei Trasporti e della Navigazione, il Ministero dei Lavori Pubblici con l'eccezione della Direzione del territorio che passa al Ministero dell'Ambiente e del Dipartimento arre urbane che viene collocato presso la Presidenza del Consiglio.

Finalmente il nuovo assetto ministeriale si adegua alle analoghe strutture degli Stati Europei.

Il Centro Sinistra che più si era impegnato nella riforma della Pubblica Amministrazione, tornato al governo nel 2006 rallenta l'azione di riforma e per dare spazio alla sua risicata ed eterogenea maggioranza, suddivide nuovamente la materia ricostituendo il Ministero dei Trasporti ridando fiato alle ataviche pole-

niche e conflitti di competenze fra i due settori: lavori pubblici e trasporti.

E' però doveroso sottolineare che il Ministro dei Trasporti ha rilanciato il piano Generale dei trasporti inopportuno accantonato dal Governo Berlusconi, con la presentazione delle "Linee guida del piano della mobilità"

E' da augurarsi che il nuovo Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti non l'accantoni perché il problema dei trasporti non riguarda solo le infrastrutture ma il sistema nel suo insieme.

Le prime dichiarazioni sulle priorità da affrontare non sembra che vadano nella direzione giusta per risolvere, con l'urgenza che la situazione richiede, le gravi insufficienze, in materia di mobilità delle persone e delle cose, a livello regionale, nazionale ed internazionale.

TRAFFICO FERROVIARIO ED EVOLUZIONE DELL'ECONOMIA

A cura di:
Antonio Dentato

Fonte:
Dati UIC
Rielaborazione grafica:
DT

Evoluzione delle attività di trasporto e crescita economica sono strettamente legate.

Grandi Paesi in via di sviluppo, nel 2007, hanno visto una forte crescita del loro traffico passeggeri per ferrovia: l'India +12,9%, la Cina + 8,5%. In meno di 12 anni il traffico ferroviario di questi due Paesi si è

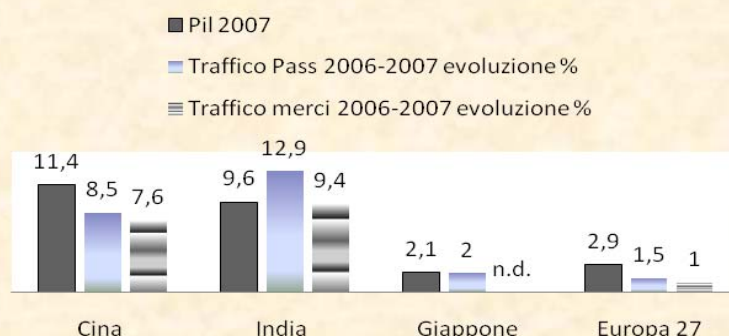
duplicato. Per contro, la crescita del traffico passeggeri su ferro, in Europa, è stata del 1,5% e in Giappone del 2%.

La lezione derivante dalle informazioni statistiche sui trasporti, recentemente diffuse, ripete un insegnamento da lungo tempo appreso. In presenza della crescita economica la domanda di

trasporto aumenta, laddove una stagnazione o recessione determinano effetti corrispondenti sui trasporti. Gli studiosi di economia del trasporto ritengono che ciò si verifichi soprattutto nel trasporto delle merci, ma i dati degli ultimi anni mostrano che ciò è vero anche per il trasporto passeggeri. Con una particolare accentuazione per il modo ferroviario.

La conclusione realistica che bisogna trarre da quanto sopra detto è che, in assenza di un rilancio della crescita economica in Europa, e in presenza di situazioni fortemente penalizzanti per la modalità di trasporto su ferro, il traffico ferroviario farà registrare, purtroppo, flessioni sempre più marcate. Con le ripercussioni che tutti possiamo prefigurarci sull'occupazione e sui salari.

Andamento PIL/Traffico ferroviario



SISTEMA FERROVIARIO EUROPEO E FERROVIE ITALIANE

A cura di:
Ugo Surace

Mentre le principali ferrovie europee vantano bilanci in attivo, il Gruppo FS deve fare i conti con un altro anno in profondo passivo. Circa quattrocento milioni di passivo nell'anno 2007, anche se molto meglio di come è andato l'anno 2006 che si è chiuso con un deficit di ben due miliardi e cento milioni di Euro.

La differenza sta nella circostanza non trascurabile che l'Europa è ormai velocemente avviata verso il sistema ad alta velocità; sistema a cui si sono uniformati gli Stati e le collettività che hanno saputo comprendere ed incoraggiare la realizzazione del nuovo sistema.

La Spagna ha lanciato il nuovo AVE (Alta Velocidad Española), i Francesi hanno ormai completato ed ammodernato il sistema TGV (Train Grande Vitesse), i Tedeschi stanno completando anche il riassetto istituzionale realizzando la separazione della rete che resta di proprietà pubblica e mettendo in borsa il 24,9 % del capitale della parte che riguarda l'impresa di trasporto.

L'Italia è, invece, il Paese dove addirittura si sta attenti a non pronunciare la parola Alta Velocità e gli stessi dirigenti delle Ferrovie, per non urtare i sentimenti di

buona parte del Popolo, parlano di AV/AC (Alta Velocità/ Alta Capacità).

La timidezza è tale che, non solo registriamo il ritardo che ci vede ormai al fanalino di coda del Sistema Europeo, ma siamo ormai nella situazione in cui le Ferrovie dello Stato Italiane rischiano di andare fuori mercato e dover subire passivamente la concorrenza delle nuove imprese italiane che stanno per entrare nel mercato e quella delle altre Ferrovie europee che si vanno attrezzando per entrare nel mercato italiano.

Di fronte a tale situazione l'Amministratore delegato Moretti cerca di correre ai ripari concentrando il core business sull'alta velocità cercando di scrollarsi di dosso i servizi meno remunerativi dove ormai la domanda langue e concentrando gli sforzi correttamente sull'alta velocità.

I recenti tagli all'offerta di intercity di lunga percorrenza e di treni internazionali dove i viaggiatori si contano sulle mani ne sono una patente riprova.

Il fatto è che, come al solito, i problemi non si affrontano con la necessaria chiarezza e non certo per colpa di Moretti che fa quel che può.

La strategia dello Stato ita-

liano in materia di trasporto ferroviario non è, come al solito, chiara.

Non è chiara in materia di separazione netta fra Infrastruttura ferroviaria ed Imprese di Trasporto: separazione della cui urgenza, mentre si moltiplicano i rilasci di nuove autorizzazioni, non sembra vi sia sufficiente consapevolezza.

Non è chiara in materia di costruzione di nuove infrastrutture.

A tal proposito ci sembra opportuno che si cominci a riflettere sulla opportunità di realizzare il collegamento ferroviario sullo stretto di Messina, Non ci pronunciamo sul ponte in sé; ci domandiamo se per quanto riguarda la linea ferroviaria ci saranno le imprese di trasporto ferroviario che avranno interesse a pagare il salatissimo pedaggio per attraversare il ponte con i propri treni sui quali non ci saranno sufficienti passeggeri.

E' un problema, questo, che sottoponiamo all'attenzione degli esperti prima ancora che a quella dei politici avendo consapevolezza che le analisi economiche del progetto non tengono sufficientemente conto del reale scenario di mercato prevedibile in futuro nel settore del trasporto ferroviario.

AIUTI ALL'AFRICA CON I TELEFONINI USATI

A cura di:
u.s.

La cosa non riguarda i trasporti, ma vale la pena occuparsene.

Quanti di noi hanno i cassette pieni di vecchi telefonini e non sanno come disfarsene? Ci sembra di fare cosa utile segnalando l'iniziativa di Magis, Ong dei gesuiti italiani, che ha firmato un contratto con una azienda ingle-

se che si occupa di smaltimento ecologico dei cellulari che, per ogni certo numero di cellulari usati, consegna l'equivalente di una cucina solare (apparecchiatura che in alcune zone dell'Africa si dimostra risolutiva) e consente a Magis, con i fondi raccolti, di contribuire al sostegno medico,

alimentare e scolastico ai bambini del Kenya.

Per aderire all'iniziativa e per... liberarsi dell'ingombro, basta collegarsi al sito www.magisitalia.org o telefonare al numero verde 800 999 999. Vi saranno comunicati i centri di raccolta a cui rivolgerci.