



**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

Dicembre 2008

CAPITALE, OBAMA ... E NOI

A cura di:

Antonio Serra



Strano titolo, quasi incomprensibile, volutamente provocatorio.

Il Capitale non è il patrimonio del nuovo presidente USA ma il libro-icone della dottrina marxista che recentemente in Europa ha conosciuto un significativo aumento di vendite.

Di Obama, nuovo simbolo del sogno americano - a giudicare del consenso ricevuto per l'elezione a presidente degli Stati Uniti d'America - tutti desiderano conoscere ogni sfaccettatura e le iniziative che adotterà per far uscire gli States dalle attuali difficoltà.

E da noi continua l'eterna sterile contrapposizione tra forze politiche e sociali anche dinanzi alla profonda crisi del sistema economico internazionale. Si affievoliscono i valori di riferimento che hanno sostenuto lo sviluppo del nostro Paese e non emergono figure carismatiche capaci di affrontare,

con la necessaria determinazione, le sfide della globalizzazione senza regole alimentando discriminazioni e ingiustizie fra gestori di potere e cittadini e di questi fra loro.

Il ritorno al passato (la rilettura del Capitale) e le aspettative suscitate dalla "favola Obama" rispondono, seppur con diverse connotazioni, al desiderio di "sognare un futuro migliore" scevro dalle incertezze e dai timori che pervadono l'attuale contingenza.

Si acuisce l'ostilità fra lavoratori precari - primi candidati alla emarginazione dal sistema produttivo, impossibilitati ad assumere individualmente e socialmente impegnativi percorsi esistenziali - e imprenditori-patroni, gestori di poteri forti ed esclusivi, nello "scontro di classe" che Marx pone a base della sua teoria economico-sociale.

L'enorme divario fra grandi patrimoni (concentrati in un numero decrescente di persone) e povertà diffusa, anche fra gli appartenenti al cosiddetto "ceto medio" (in via di estinzione), contribuiscono a diffondere inquietudine e timori nell'opinione pubblica assolutamente condivisibili. Per uscire dal tunnel non è quindi sufficiente vincere milioni di Euro in concorsi e scommesse di varia natura ma nell'impegno di tutte le forze più sane e rappresentative, a "ricostruire" un modello italiano di sviluppo sostenibile ed equilibrato,

fondato su un nuovo contratto sociale che abbia come fondamento l'aggancio con l'Europa e il rispetto dei lavoratori e del lavoro strumento, quest'ultimo, di insostituibile promozione umana e sociale, come richiamato nella nostra Carta Costituzionale.

Occorre superare le polarizzazioni e la spaccatura a metà della Nazione come le più recenti tornate elettorali hanno evidenziato, per tentare di recuperare, nelle imprese così come nella società, la condivisione di obiettivi e la volontà di affrontare e superare insieme le difficoltà che avanzano. In tale prospettiva acquisiscono rilevanza i soggetti intermedi, dalle organizzazioni sindacali alle associazioni culturali e del volontariato, gli enti di ricerca e le istituzioni pubbliche e private che, in parte terza e con onestà intellettuale e capacità operativa, sapranno coagulare intorno a progetti sostenibili, compatibili con la realtà ed orientati al futuro, le forze indispensabili e la credibilità necessarie per migliorare il nostro Paese. E' questa anche la missione di DT nella quale crediamo cercando di dare continuità al dibattito, di idee e di contenuti, per lo sviluppo del comparto dei trasporti e più in generale del sistema produttivo nazionale, invitando coloro che ne sono interessati a dare il loro contributo.

ALTA VELOCITA'

*Il treno sfida
l'aereo*

Ormai ci siamo. Il 14 dicembre, giorno successivo alla inaugurazione della linea AV Bologna - Milano, l'Italia farà un passo in avanti per entrare nell'era dell'alta velocità ferroviaria europea. Manca ancora la nuova linea Firenze - Bologna ed il completamento delle tratte sui "nodi" di Roma e Napoli. Oltre, ovviamente, al collegamento con la rete europea attraverso il valico del Frejus e quello del Brennero.

Per adesso ed in attesa di entrare a far parte dell'Europa, anche nell'alta velocità, sulla direttrice Milano - Napoli saranno 28 i treni che ogni giorno collegheranno il capoluogo lombardo e quello emiliano, 50 quelli tra Milano e la capitale e 27 quelli tra Milano e Napoli.

Arriviamo molto in ritardo nella sfida che le ferrovie hanno lanciato sul mercato del trasporto collettivo dei viaggiatori. C'è da augurarsi

che, al di là delle dichiarazioni roboanti dei vertici FS, il terreno perduto venga recuperato in termini di efficienza e regolarità del nuovo servizio avendo piena coscienza che manca ancora la Bologna - Firenze e soprattutto tenendo ben presente che gli investimenti sui "nodi ferroviari" delle aree metropolitane non sono ancora completati.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il Tram torna di attualità

Dopo la dissennata politica di smantellamento delle linee tramviarie e filoviarie, seguita in alcune realtà locali e ivi compresa in primo luogo Roma, la strategia delle Amministrazioni locali sta cambiando.

In applicazione della legge 211/1992 (Intervento nel settore del trasporto rapido di massa), frutto della stagione del Piano Generale dei Trasporti, gli Enti locali si stanno attivando per realizzare nuove linee tranviarie.

Le reti tramviarie sono state conservate e potenziate soprattutto a

Milano (km.114) e Torino (km.100) mentre a Roma, dopo il massiccio smantellamento degli anni settanta, sono rimasti circa 40 Km ed a Napoli, che peraltro è dotata di un efficiente servizio ferroviario metropolitano, sono presenti non più di 9 Km.

Attualmente il tram è in servizio in numerose città:

Oltre alla linea Trieste — Opicina (Km.5) sono dotate di linee tranviarie: Messina (km.7), Padova (km.10), Cagliari (km.26), Sassari (Km.2,5), e sono in costruzione nuove linee a Bergamo (Km.2,5),

Venezia — Marghera (Km.18,5), Firenze (Km.20), L'Aquila (Km.5), Palermo (Km.12).

Sono di prossima cantierizzazione nuove linee anche a Verona e Latina.

La rete complessiva sull'intero territorio urbano nazionale è ancora inferiore a quella esistente negli anni cinquanta. E' da augurarsi che la cura del ferro nelle aree urbane vada ulteriormente intensificata per ridurre il tasso di inquinamento causato dalla ormai insostenibile congestione del traffico su gomma.

IL RAPPORTO CENSIS SULLA SITUAZIONE SOCIALE DEL PAESE

E' stato presentato il 42° rapporto CENSIS sulla situazione sociale del Paese e crediamo di poterne estrarre il contenuto riportando alcune affermazioni fra le più significative:

Alla crisi ci crediamo e non ci crediamo: Per alcuni si sfiammerà presto, per altri il tracollo durerà a lungo: questa diversa percezione riflette l'assenza di una consapevolezza collettiva a conferma del fatto che restiamo una società "mucillagine".

E' stato l'anno delle paure: In un anno elettorale la politica ha trovato vantaggioso enfatizzare le paure collettive (i Rom, le rapine, gli extacomunitari, ecc.) e le promesse di securizzazione (i militari sulle strade).

La crisi finanziaria internazionale ci ha segnato: L'allarme collettivo è però salutare per verificare se il corpo sociale coglierà la sfida per una reazione vitale che recuperi una spinta in avanti o perdureranno le italiche tentazioni alla rimozione dei fenomeni.

Verso una seconda metamorfosi: Le difficoltà che abbiamo di fronte possono avviare processi complessi di cambiamento che ci spingano verso una seconda metamorfosi (dopo quella degli anni fra il '45 e il '75) che forse è già silenziosamente in marcia.

Di fronte ad uno scenario che richiede processi complessi induttori di sostanziale e profondo cambiamento, le classi dirigenti (non solo quella politica) accorciano i raggi delle decisioni, le riservano a sfere di responsabilità molto ristrette, le rattrappiscono al breve termine se non addirittura al presente.

Insomma il rapporto CENSIS ci presenta, ancora una volta, una a-

nalisi approfondita e impietosa della realtà.

Un capitolo: "LA RETE DEI FENOMENI" è riservato ai trasporti. In tale ambito il CENSIS si pone essenzialmente la domanda se la rivoluzione dell'Alta Velocità si risolverà in più concorrenza e più integrazione.

Con l'entrata in esercizio delle nuove tratte, anche in Italia, seppur in ritardo, l'alta velocità ferroviaria assumerà un ruolo decisivo nel ridisegnare il trasporto interno di lunga percorrenza. Basti pensare che, ad itinerario completato, sarà possibile coprire l'intera tratta Roma — Milano in 3 ore e forse anche meno.

Un primo effetto riguarderà la concorrenza tra modalità di trasporto. Il treno, grazie all'abbattimento dei tempi di percorrenza nei collegamenti diretti fra grandi città, assorbirà quote importanti del traffico aereo nazionale.

Un ulteriore effetto, oltre a quello della competizione crescente con l'aereo, riguarderà la concorrenza tra operatori. La nascita di NTV S.p.A che entrerà in servizio commerciale già a partire dal 2011 e che prevede di acquisire una quota commerciale di almeno il 20% del trasporto viaggiatori provocherà una radicale trasformazione del settore.

Un'altra opportunità di segno decisamente positivo riguarderà la possibilità di potenziare il trasporto regionale e metropolitano che potrà utilizzare le tracce ferroviarie lasciate libere dalle nuove linee dedicate all'alta velocità. Si tratta di u-

na prospettiva molto promettente che evidentemente richiederà nuovi specifici investimenti in materiale rotabile, stazioni, relativi parcheggi e nodi di scambio. La possibilità di offrire un servizio con elevata frequenza, puntualità e comfort provocherà un ulteriore spostamento del traffico delle grandi aree metropolitane dalla gomma alla ferrovia..

Quest'ultimo (concludiamo noi) è l'aspetto più interessante dell'impatto dell'alta velocità sul sistema Paese: l'effetto cioè che la costruzione delle linee AV avrà sul trasporto locale e metropolitano. Aspetto che viene sottaciuto dagli osservatori e sottovalutato da quelle popolazioni locali che persistono nella opposizione alla costruzione delle linee ad alta velocità..

A questo aspetto va poi aggiunto quello di non minor interesse riguardante la modificazione delle dinamiche relazionali tra le città collegate dalla rete AV.

Si tratta di scenari inediti per il nostro Paese. Basti pensare a come la riduzione dei tempi e la facilità degli spostamenti renderanno possibile svolgere attività lavorative in città geograficamente distanti da quella di residenza. Già oggi, del resto, il fenomeno è riscontrabile nelle tratte Roma - Napoli, Bologna - Milano e Roma — Firenze.

Ovviamente l'accorciamento delle distanze in termini di tempo fra le città richiederà un diverso indirizzo delle politiche di sviluppo delle città i cui amministratori dovranno sapersi adeguare alla nuova realtà.