

era stato tarato per realizzare investimenti per circa nove miliardi di euro. Le ripercussioni anche sull'indotto è stato grave ed evidente. Tutto questo è avvenuto quando sembrava che la politica verso il trasporto su ferro, anche sull'onda delle direttive europee, sembrava aver superato la fase di un sostanziale abbandono a favore di quello stradale. E la reazione del Vertice aziendale è stata debole, minimizzante se non accendiscendente: ricordiamo ancora quell'incredibile "abbiamo le spalle larghe", pronunciato ripetutamente nei nostri meeting e nelle interviste dall'ing. Catania. E' comprensibile, quindi, l'accogli-



già da qualche tempo avevamo in mente di tenere, insieme a Federmanager, questo incontro. Poi una serie di circostanze, tra le quali il nostro XXIV Congresso nazionale, hanno fatto slittare la data fino al prossimo 12 aprile. Le Ferrovie dello Stato attraversano uno dei momenti più difficili di sempre, tanto che si è arrivati ad ipotizzare la necessità di portare i libri di qualche Società in Tribunale: il fallimento! Questa situazione, che ha come segnale illuminante il deficit di bilancio del 2006 di oltre 1700 milioni di euro, si spiega alla luce di comportamenti più recenti, ma affonda le sue radici in un passato lontano. Non c'è dubbio che le scelte organizzative e le politiche degli investimenti degli ultimi due-tre anni, peraltro da noi denunciate anche pubblicamente, hanno aggravato in modo drammatico una situazione già precaria. Scelte organizzative che hanno mortificato le professionalità interne per far posto a risorse provenienti da esperienze esterne che, in molti casi, nulla avevano a che fare con le esigenze e le complessità di un'azienda come la nostra hanno creato disorientamento neutralizzando i punti di riferimento storici nei processi industriali significativi e delicati. La riduzione dei finanziamenti negli ultimi due anni, poi, ha costretto a rivedere in modo drastico i programmi di interventi, anche quelli già avviati sulla base del contratto di programma stipulato con il Governo. E' stato così modificare improvvisamente tutta l'organizzazione di un settore aziendale che

gligenza positiva che tutti i lavoratori delle ferrovie hanno riservato al nuovo Vertice nominato la scorsa estate. Si tratta di manager di provata esperienza maturata in questa azienda complessa, che, peraltro, ha assunto subito iniziative apprezzate. La riorganizzazione interna, con la rivalutazione di professionalità interne di provata esperienza e l'avvio di un processo di semplificazione organizzativa, hanno fatto ben sperare. L'interlocuzione positiva con il Governo e con il Parlamento sia per quanto riguarda i finanziamenti, finalmente almeno in parte ripristinati, che nel campo delle politiche tariffarie, l'avvio di un chiarimento dei rispettivi ruoli. Purtroppo i problemi si stanno dimostrando ancora più difficili da risolvere di quanto apparivano. La nuova squadra, in via di completamento, deve ancora dispiegare tutte le sue potenzialità, le regole non sono ancora tutte chiare. Aspettiamo ancora il varo dell'Agenzia per la sicurezza ferroviaria, l'Autorità di Vigilanza sui trasporti non vede ancora la luce. Invece si parla di provvedimenti che ci lasciano perplessi o contrari e che, comunque, non appaiono prioritari come la frantumazione del Gruppo in società diverse. Siamo senza riserve per la massima apertura del mercato, ma siamo contrari a provvedimenti che penalizzerebbero la nostra azienda rispetto ai concorrenti interni ed internazionali. Il nostro paese è stato tra i primi a recepire le direttive europee, siamo sicuramente più avanti rispetto a molti altri paesi; perché andare ancora tanto più avanti su terreni non esplorati da altri se non dagli inglesi, peraltro con risultati fallimentari? Non è che per caso gli obiettivi sono diversi da quelli dichiarati?

Su questi temi vogliamo confrontarci, aiutati anche da docenti e ricercatori del CERTET- Bocconi, dell'Università di Trieste e con quella della Calabria, con il Governo, con le imprese, con le parti sociali ed anche con i Vertici societari, dicendo la nostra e dimostrando, anche con l'illustrazione di alcuni casi di studio per cercare di dimostrare che se le regole sono chiare e uguali per tutti, se si creano le condizioni per competere alla pari, se il management è responsabilizzato sugli obiettivi, è possibile massimizzare i risultati degli investimenti.

Nicola Tosto



SISTEMA FERROVIE
PERIODICO DELL'ASSIDIFER

FNDI
ANNO 16°
N° 4/2007



Una encomiabile iniziativa

In un Paese come l'Italia, nel quale le principali infrastrutture soffrono da molti anni della mancanza di una adeguata visione strategica, da una parte, e di un pervicace negazionismo da parte delle istituzioni locali sorde agli interessi nazionali, dall'altra, risulta indispensabile che Federmanager, attraverso le sue diverse articolazioni organizzative, prenda posizione con proposte frutto della competenza e della professionalità di cui i managers sono naturali portatori. Assidifer si è opportunamente inserita in questo quadro generale con una importante iniziativa nella quale il management del Gruppo FS porta all'attenzione della pubblica opinione e del Governo le sue proposte maturate nel difficile e complesso passaggio delle Ferrovie da storica azienda di Stato a Società per azioni e nel quadro di una gravissima crisi aziendale, conseguenza di un processo di liberalizzazione mal gestito dai Governi che hanno preferito scaricare soltanto sull'Azienda le conseguenze delle loro mancate decisioni e del permanente rinvio delle responsabilità. Da qualche anno Federmanager sta riaffermando il suo diritto a portare nel dialogo sociale e nel confronto politico l'opinione e le concrete proposte del professionismo aziendale, di quel management che, forte dei suoi valori, della sua competenza e della sua totale indipendenza da aggregazioni politiche, può e deve contribuire alle soluzioni dei più importanti problemi economici ed infrastrutturali del nostro Paese. Un sistema associativo di manager non può rinchiudersi nel solo, sia pur importante ma ristretto, ambito di una rappresentanza di interessi categoriali; pena la sua progressiva emarginazione dal sistema economico - sociale con le inevitabili tentazioni di un progressivo e pericoloso corporativismo di categoria; ma deve proiettarsi all'esterno del suo ambito, mettendo a disposizione dei poteri istituzionali e della collettività le sue competenze ed i suoi valori nell'interesse più generale della cosiddetta società civile. In questo modo ne risulterà certamente rafforzato anche il ruolo rappresentativo, sindacale, come sta evidenziandosi in questi giorni con la nostra chiamata, da parte del Governo, ai noti tavoli della concertazione insieme alle maggiori e più importanti rappresentanze delle Parti sociali. Grazie, quindi, ai Colleghi di Assidifer per l'impegno, la professionalità e la trasparenza mostrate nel sostenere le più sfidanti politiche di Federmanager.

Edoardo Lazzati
Presidente Federmanager

Stare in tema

Molto spesso gli obiettivi che ci poniamo sono condivisi con coloro i quali vengono definiti. Non sempre, però, riusciamo a raggiungerli. Questo non accade solo a noi, a volte coinvolge anche grandi temi che interessano la vita generale del nostro Mondo, della nostra Europa, del nostro Paese, della nostra Azienda, del nostro Sindacato. Nel 2001 l'Unione Europea licenziò il "Libro Bianco dei Trasporti" fissando una serie di linee alle quali i Paesi si sarebbero dovuti attenere e definendo una serie di risultati da conseguire al 2010. Orbene, lo scorso 2006 la stessa UE ha provveduto ad una "valutazione di metà periodo". L'analisi ha consentito di accertare un soddisfacente grado di avanzamento dell'attività legislativa svolta dall'UE, ma un lento processo di recepimento nei singoli Paesi. Sono risultati modesti i livelli di crescita della modalità ferroviaria (l'obiettivo è quello di riequilibrare il sistema dei trasporti a favore del ferro), della sicurezza stradale e di una efficace tariffazione per la politica dei trasporti. Ciò ha portato a definire nuovi scenari che guardano al 2020. Che dire, poi, del "Protocollo di Kyoto" sottoscritto l'11 dicembre 1997 da più di 160 Nazioni. Il trattato prevede l'obbligo in capo ai Paesi industrializzati di operare, nel periodo 2008-2012, una drastica riduzione delle emissioni di elementi inquinanti in misura non inferiore al 5,2% rispetto a quelle registrate nel 1990 (anno base di riferimento). L'Italia ha ratificato il trattato nel 2002 ma esso, purtroppo, è entrato in vigore solo il 16 febbraio 2005, dopo analogo provvedimento della Russia che da sola produce il 17,6% delle emissioni. Intanto il 18 maggio 2006 la Corte di Giustizia della Comunità europea ha condannato l'Italia per il mancato recepimento della direttiva 67/2003 sullo scambio delle quote di emissioni dei gas serra. Le emissioni di tali gas, prodotte nel settore dei trasporti italiano nel suo complesso, infatti, sono aumentate a causa del continuo aumento del trasporto stradale. L'unica strategia possibile è il trasferimento di quote modali di traffico merci e viaggiatori a favore del ferro. A questo tende anche il fondo per la mobilità sostenibile istituito presso il ministero dell'Ambiente dalla legge finanziaria 2007. Che dire, inoltre, del "secondo pacchetto ferroviario". Alcuni giorni fa la Commissione europea ha deciso di deferire alla Corte di Giustizia dieci Stati membri, Italia inclusa, per la mancata nota-

fica delle misure nazionali necessarie al recepimento delle due direttive fondamentali tese a garantire livelli elevati di sicurezza e di interoperabilità del trasporto ferroviario europeo. Insomma, attuare gli obiettivi condivisi, a volte, è più difficile che concordarli. Nel nostro piccolo di dirigenti sindacali, occorre fare attenzione il più possibile ad onorare gli impegni che di volta in volta vengono assunti. Tra questi, certamente, vi sono quelli contenuti nel mandato ricevuto in occasione del XXIV Congresso Assidifer tenutosi ad ottobre 2006 a Campora S. Giovanni, mandato che sotto riportò perché sia sempre presente nella nostra memoria.

CHIAROSCURO di Claudio Vecchiotti

Mi risulta sempre più difficile comprendere che razza di informazione ci viene propinata quotidianamente da stampa e TV! Lasciamo stare tutto il chiasso che viene fatto in questi giorni attorno alle intercettazioni e alle foto dei presunti VIP - che, più che VIP, definirei piuttosto personaggi "morti di fama" - e parliamo di cose che ci riguardano più da vicino. Ieri molti quotidiani riportavano questo titolo: "Stazioni ferroviarie tirate a lucido". Una notizia da rimanere senza fiato quella di pensare di entrare in una stazione e trovarla ordinata e pulita! A chi giova far passare per eccezionale una cosa normale? Certo, non credo ci sia stata alcuna sollecitazione da parte della nostra azienda a pubblicare una notizia del genere. Altrimenti sarebbe come chi, uscendo di casa al mattino, andasse a sbandierare ai quattro venti di essersi lavato i piedi, ascelle e... il resto!

1. Sviluppare, d'intesa con Federmanager, i rapporti con le realtà industriali ed imprenditoriali, e con i dirigenti delle altre aziende di trasporto, per la definizione delle strategie sulla mobilità;
2. sviluppare, d'intesa con Federmanager, iniziative verso le istituzioni per il sostegno delle politiche di Gruppo tese alla valorizzazione ed al rilancio del trasporto ferroviario;

3. perseguire, attraverso meccanismi equi e trasparenti, la valorizzazione delle professionalità presenti in azienda, quali risorse strategiche al servizio del Paese;
 4. rilanciare il rapporto tra sindacato ed azienda attraverso la sottoscrizione di un rinnovato "Protocollo di Relazioni Industriali" che confermi la partecipazione di Assidifer sia nelle scelte strategiche, che nel riassetto organizzativo del gruppo;
 5. perseguire la piena attuazione del Contratto Nazionale di Lavoro, sottoscritto tra Federmanager e Confindustria il 24 novembre 2004, attuando in particolare una trasparente politica retributiva per tutti i dirigenti, legata ad obiettivi chiari e condivisi ed ai risultati raggiunti;
 6. rafforzare il sostegno del sindacato nei confronti dei dirigenti in situazioni di difficoltà;
 7. sostenere e valorizzare in ambito aziendale, e Federmanager, il rapporto di solidarietà tra dirigenti in pensione e quelli in servizio.
- Il "Protocollo d'Intesa" sottoscritto il 20 febbraio 2007 con l'Amministratore Delegato del Gruppo FS è in perfetta linea con il punto 4. Un plauso alla Segreteria. Sta ora a noi chiederne ed ottenerne la puntuale attuazione. Il Convegno del 12 aprile 2007, di cui si parla ampiamente in questo numero di F&S, è in perfetta linea con i punti 2 ed 1. Un plauso alla Segreteria ed al Gruppo di Lavoro costituito peraltro da giovani e brillanti dirigenti. Si tratta ora di far sì che le idee e le proposte non rimangano solo sulla carta, di adoperarsi perchè nel contesto di un sistema organizzato della mobilità delle persone e delle cose venga riconosciuto il giusto ruolo al trasporto ferroviario e di produrre il servizio con i migliori standard di qualità. Di guardare avanti, ed in alto, senza dimenticare la trincea ove i colleghi operano quotidianamente. Ove le linee del sindacato e dell'azienda sono meno note. Ove la riorganizzazione continua a generare ripercussioni non modeste. Ove la caccia ai colleghi alla "soglia dei sessanta anni" pare non sia terminata. Insomma, guardiamo in alto, guardiamo avanti, con attenzione a stare in tema: **non dimentichiamo di essere un sindacato** e teniamo sempre a mente anche i punti 3, 5, 6 e 7 del mandato di Campora S. Giovanni!

Giorgio Asunis

Il 50° del Trattato di Roma e i trasporti

Si è celebrato in questi giorni, con cerimonie solenni a Roma e a Berlino, il 50° anniversario del Trattato di Roma.

Il 23 marzo del 1957 i rappresentanti di Francia, Germania, Italia, Olanda, Belgio e Lussemburgo, firmarono in Campidoglio lo storico documento che dava vita al primo nucleo dell'Europa Unita.

Oggi, a distanza di 50 anni, quel primo nucleo è diventato di 27 membri e a breve sarà costituito da 30 paesi. La strada percorsa da quel giorno, nel campo politico, economico e sociale, è enorme, soprattutto nel settore dei trasporti.

Cinquanta anni fa i 6 paesi fondatori avevano messo nel programma di una Europa unita l'abbattimento delle barriere doganali, la libertà di circolazione di uomini e merci, l'uso comune di infrastrutture ferroviarie e stradali.

Oggi, quei programmi si sono realizzati e chiunque può viaggiare liberamente nei territori dei 27 Paesi aderenti al Trattato e chiunque può far

circolare qualsiasi tipo di merce.

Vediamo già circolare sulla nostra rete ferroviaria treni di società francesi, tedesche, svizzere, e i nostri treni, se vorranno, potranno circolare anch'essi sulle reti dei nostri confinanti.

Un fenomeno, questo, che potrà cambiare in maniera determinate il modo di esercitare il trasporto in Europa, un fenomeno del quale le nostre aziende e il nostro management non potranno non tener conto. Fare trasporto, sia per i viaggiatori che per le merci, non sarà più come è stato per tanti anni in passato: già da oggi, ma soprattutto da domani, bisognerà tener conto delle diverse realtà rappresentate dai nuovi paesi entrati a far parte dell'Unione Europea, paesi che non mancheranno, sicuramente, di far sentire il peso del loro entusiasmo e della loro aggressività nei confronti di paesi che per tanto tempo hanno goduto di favorevoli rendite di posizione.

Roberto Martinez

La modernizzazione e la competitività del Paese attraverso il rilancio del trasporto ferroviario

Perché un convegno su un tema così ambizioso

Su questo ambizioso tema Federmanager ha promosso un convegno nel quale presentare al Governo e alle imprese del settore le valutazioni e le proposte emerse dalla riflessione degli associati e dal confronto tra questi ed un gruppo di università. Occuparsi di un tema d'interesse generale, che va ben al di là della legittima rappresentanza di interessi particolari, è il modo più consono di svolgere il proprio ruolo di "parte sociale", in grado di fornire al Governo un giudizio su problemi essenziali per lo sviluppo del Paese, proprio a partire dalla particolare competenza tecnica ed esperienza professionale dei propri aderenti.

La natura associativa del soggetto promotore assicura il rispetto di una condizione essenziale per affrontare questo tema, delicato quanto complesso: l'indipendenza di giudizio rispetto sia agli schieramenti politici sia alle scelte delle singole aziende coinvolte.

L'Italia ha deciso di recepire, in modo più radicale e rapido rispetto agli altri Paesi dell'Unione Europea, la politica di "liberalizzazione regolata" per il settore ferroviario.

Le ricerche, che il CERTeT Bocconi ha svolto in questi anni, ci permettono di esprimere una valutazione positiva di questa scelta: pur mettendo sotto "stress" il nostro sistema di trasporto ferroviario, la liberalizzazione del settore appare l'unica via per affrontare le principali debolezze strutturali del nostro sistema ferroviario nazionale. Abbiamo constatato con soddisfazione che questa impostazione è condivisa dai dirigenti industriali, proprio coloro che saranno chiamati a gestire in prima persona i complessi adattamenti che questa trasformazione richiede.

Il cambiamento più profondo e rapido è richiesto ai comportamenti dei diversi attori coinvolti. Per questo abbiamo ritenuto utile, attraverso il convegno, mettere in evidenza tre aspetti: le trasformazioni in atto, alcune proposte per rendere più efficace ed efficiente il ruolo dei principali attori e il crescente ruolo che i dirigenti delle imprese industriali sono chiamati ad assumere in questo nuovo contesto.

La liberalizzazione regolata indicata dalla UE

Il trasporto ferroviario è un servizio di pubblica utilità, cioè un servizio essenziale per la sussistenza e lo sviluppo della nostra collettività, che non può essere prodotto il regime di libera concorrenza, stante le caratteristiche di monopolio naturale della rete infrastrutturale.

Al tempo stesso è un servizio di carattere industriale, per la cui produzione occorre un'organizzazione, con caratteristiche imprenditoriali, di risorse umane, materiali, tecnologiche e finanziarie.

Queste due caratteristiche richiedono che l'autorità di governo (ai diversi livelli) assicuri lo sviluppo di tali servizi e la loro particolare tutela e regolazione.

L'impostazione data dalla UE alla regolazione del settore si basa su alcuni principi fondamentali:

- separazione tra proprietà e gestione delle reti e dei servizi
- sviluppo delle reti sulla base di contratti di programma con le autorità pubbliche
- libero accesso alle reti per tutti gli operatori abilitati, in condizioni di parità e non discriminazione
- azione delle imprese di trasporto ferroviario secondo i principi di economicità e senza aiuti di stato, considerati distorsivi della concorrenza
- produzione in regime di libero mercato (competizione nel mercato) per i servizi i cui proventi sono in grado di coprire i costi di produzione
- acquisizione dei servizi che non verrebbero prodotti, in quanto non remunerativi, da parte delle autorità competenti (nazionali o locali), mediante

gare (competizione per il mercato) o, in determinati e limitati casi, mediante affidamento diretto ad imprese che non agiscono nel mercato.

Il ruolo dello Stato e delle Regioni

Questo schema di riferimento assegna ai poteri pubblici ruoli ben definiti, che richiedono un significativo cambiamento di comportamenti rispetto al passato. Allo Stato è demandato il ruolo di assicurare il funzionamento, l'aggiornamento tecnologico e lo sviluppo della rete infrastrutturale. Ciò richiede:

- di indicare gli obiettivi di servizio che la rete infrastrutturale deve assicurare sulle principali direttrici di collegamento del Paese;
- fornire le risorse necessarie per assicurare la gestione corrente della rete, stante che le tariffe per il suo utilizzo sono fissate a livelli non remunerativi, considerate le finalità di coesione sociale ed ambientali del trasporto ferroviario.

Alle Regioni è demandato il compito di assicurare i "servizi minimi" per la propria collettività, tenuto conto delle esigenze della popolazione ma anche della capacità di spesa. Ciò richiede:

- di formulare un programma di esercizio che assicuri il livello di servizio ritenuto sufficiente, valutare il costo e ripartirlo tra proventi diretti (tariffe) e contributi a carico della fiscalità generale;
- assegnare il servizio con una procedura concorrenziale e verificarne la corretta esecuzione.

Questa formulazione dei compiti di Stato e Regioni mette in evidenza almeno due aspetti che, pur impliciti nella prassi corrente, richiedono d'essere meglio definiti.

- La programmazione non deve essere di dettaglio ma per obiettivi. La complessità tecnica dello sviluppo della rete infrastrutturale sconsiglia di collocare al livello legislativo o di governo la scelta tecnica di compiere singoli interventi di potenziamento o estensione. A livello di governo devono essere assunte le decisioni relative ai livelli di servizio che si vogliono raggiungere, demandando agli organismi tecnici l'individuazione delle misure necessarie.

- La programmazione deve essere compatibile con le risorse economiche disponibili. Non si tratta semplicemente di avere a disposizione i capitali necessari per finanziare le opere, ma anche quelli eventualmente necessari per integrare i costi di gestione di servizi la cui realizzazione non può essere totalmente coperta dai proventi commerciali.

Il ruolo dei RFI, Trenitalia e degli altri operatori ferroviari

All'interno di questo schema di riferimento, la missione di RFI è la massimizzazione e la razionalizzazione della capacità della rete.

Trenitalia, invece, come ogni altro operatore ferroviario, deve poter agire in un'ottica *profit* e quindi investire soprattutto sui segmenti a maggior redditività, per non perdere quote di mercato sui propri punti di forza. L'onere di sostenere i servizi sulle direttrici dove il traffico non fornisce una redditività sufficiente a remunerare i fattori di produzione è invece, com'è stato detto, delle autorità nazionali e locali.

La scelta di aderire al processo di liberalizzazione indicato dalla UE richiede alle imprese implicate di adottare pienamente un'ottica di efficienza aziendale. Ciò comporta la necessità di un corretto rapporto tra management e sindacati, con i primi volti alla massimizzazione dell'efficienza operativa e gestionale ed i secondi alla tutela degli interessi dei lavoratori.

Roberto Zucchetti
Responsabile area "Economia dei Trasporti"
CERTeT Bocconi

ASSIDIFER



FEDERMANAGER
FEDERAZIONE NAZIONALE DIRIGENTI AZIENDE INDUSTRIALI

LA MODERNIZZAZIONE
E LA COMPETITIVITÀ
DEL PAESE ATTRAVERSO
IL RILANCIO
DEL TRASPORTO
FERROVIARIO

Roma 12 aprile 2007 ore 9,00
Centro Congressi Cavour
Via Cavour, 50/A - Roma

PROGRAMMA

- | | |
|-------|---|
| 9.00 | Registrazione partecipanti |
| 9.30 | Apertura dei lavori
EDOARDO LAZZATI
Presidente Federmanager |
| | Introduzione
NICOLA TOSTO
Segretario Generale Assidifer/Federmanager |
| | Relazione introduttiva
ROBERTO ZUCCHETTI
CERTeT/Università Bocconi |
| | Interventi
Rappresentanti di Organizzazioni di categoria
e di Associazioni Consumatori |
| | MAURO MORETTI
Amministratore Delegato Gruppo F.S. |
| | Conclusioni
ALESSANDRO BIANCHI
Ministro dei Trasporti |
| 13.00 | Pranzo |
| 14.00 | Saluto
STEFANO CUZZILLA
Presidente Sindacato Romano D.A.I. |
| | Relazione introduttiva
SALVATORE D'ALFONSO
Coordinatore Commissione Studi Assidifer |
| 14.30 | Sessioni tematiche
Trasporto viaggiatori: Il caso Torino/Milano,
il caso Regione Abruzzo
FABIO SANTORINI
Università di Trieste
GIOVANNI LONGO
Università di Trieste |
| | Trasporto Merci: Il caso Gioia Tauro
DEMETRIO FESTA
Università di Cosenza
SERGIO D'ELIA
Università di Cosenza |
| | Ambiente e mobilità
RAIMONDO ORSINI
Esperto UIC |
| | Dibattito |
| | Interventi:
VINCENZO SOPRANO*
Amministratore Delegato Trenitalia
MICHELE ELIA*
Amministratore Delegato R.F.I. |

* in attesa di conferma

Motivazioni e contenuti del Convegno

Tra le prime necessità di chi è chiamato a coordinare l'organizzazione di un seminario, o di un convegno, in generale di occasioni piccole e grandi di incontro e di riflessione "istituzionale", vi è quella di concepire l'idea di base, cioè la "traccia" che caratterizzerà e sintetizzerà i temi, vari e spesso complessi, sui quali saranno incentrati gli interventi dei relatori e i successivi dibattiti. Fin dalle prime mosse organizzative del convegno di oggi, emergeva una forte esigenza di concretezza, di vedere tradotti i programmi in azioni concrete, la voglia di "passare ai fatti": e, nonostante gli inevitabili passi correttivi, le riflessioni e gli approfondimenti, il binomio "piani-azioni" è stato condiviso e ha caratterizzato tutte le fasi del lavoro di preparazione.

La condivisione dell'idea di base è, a nostro avviso, un segnale importante, che racchiude in sé la coerenza degli obiettivi della nostra azione e delle nostre aspettative di dirigenti di un Gruppo il cui benessere è sicuramente elemento caratterizzante per la vitalità dell'intero Paese. Sono, contenute infatti, nel binomio "piani-azioni", le nostre richieste e le aspirazioni proprie di un momento di transizione tra un passato recente, in cui si è tanto prodotto, a tutti i livelli istituzionali e aziendali, in termini di "piani", sia di natura organizzativa che industriale, e una stagione futura, che in realtà già viviamo, e che dovrebbe essere improntata alla traduzione operativa dei piani stessi in "azioni" concrete, volte ad esplicitare il ruolo che vede le ferrovie europee, nel loro complesso, al centro di un disegno di riposizionamento competitivo nell'intero continente.

Per tradurre in "proposta" le nostre aspirazioni, abbiamo quindi cercato di intercettare e analizzare tutti i segnali provenienti dalle istituzioni europee e nazionali sull'attuale fase del mercato dei trasporti, al fine di cogliere tutte le opportunità offerte dall'estensione progressiva del processo di liberalizzazione del settore ferroviario, ma abbiamo svolto, al tempo stesso, una analisi critica molto severa, che ci consentisse di riscontrare le difficoltà in atto, le inevitabili inerzie di un processo sicuramente delicato ma strategico per la sopravvivenza stessa della modalità ferroviaria, e di individuare le necessarie azioni di adattamento dei principi ispiratori delle politiche dell'Unione Europea alla realtà socio-economica e territoriale del nostro Paese.

A questo riguardo, l'approccio organizzativo al Convegno si può evincere dalla successione con la quale sono stati analizzati – e sintetizzati nel nuovo sito web di Assidifer – i contenuti dei più recenti documenti di programmazione dell'Unione Europea e del Governo Italiano: tra tutti, le due Comunicazioni dell'Unione Europea di Luglio 2006, tra loro collegate, una dedicata alla revisione di metà periodo del Libro Bianco dei Trasporti del 2001 (314/2006) e l'altra sulla politica per la logistica merci (336/2006), e il Piano della Logistica che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha emanato nel Gennaio 2006.

Nella revisione di metà periodo del Libro Bianco dei Trasporti 2001, l'Unione Europea registra uno squilibrio tra le previsioni di crescita del traffico a suo tempo formulate e i dati oggi disponibili. Lo squilibrio viene attribuito al minore tasso di crescita dell'economia (+1,8% nel periodo 2000-2005) rispetto a quello ipotizzato dal Libro Bianco (+3%). Le nuove previsioni, quindi, sono più prudentziali, ma da esse si evince, tuttavia, che quasi nessuno degli obiettivi quantitativi del Libro Bianco sarà conseguito entro il 2010. In particolare, se ci si riferisce alla previsione più probabile, all'ipotesi, cioè, che siano rese operative le misure realisticamente più attuabili, pur essendo ipotizzabile un arresto del declino della modalità ferroviaria, non si conseguirebbe comunque l'obiettivo di riequilibrio modale indicato nel Libro Bianco 2001. In particolare, la quota di mercato della ferrovia, per le merci, si attesterebbe al 7,2% nel 2010 e al 6,1% nel 2020, contro l'attuale 10%, dati riferiti all'Europa dei "15".

Ma è la stessa "flessibilità" della nuova linea d'azione dell'Unione Europea, la maggiore ampiezza del ventaglio di misure proposte rispetto a quelle contenute nel Libro Bianco del 2001, ad evidenziarci la difficoltà, da parte della stessa UE, ad applicare e far recepire con rapidità ed uniformemente agli Stati Membri le azioni correttive.

E' indubbio, in questo contesto, che una delle chiavi interpretative del fallimento della politica di riequilibrio modale risiede nella mancanza di sviluppo, da parte del governo europeo, di sistemi attuativi dell'internalizzazione dei costi esterni e sociali del trasporto, le cosiddette esternalità causate soprattutto dalla gomma e dal trasporto aereo, che non sono riflesse nel costo del viaggio, ma vengono comunque sostenute dalla collettività. Ed ancora, ad un livello ancora molto "alto", e non certo di operatività concreta, ci appaiono le misure proposte dalla Comunicazione UE 336 sulla logistica merci, anche se sono particolarmente efficaci gli assunti "logistica, chiave per una mobilità sostenibile" e "introdurre una dimensione logistica nella politica dei trasporti" che ipotizzano una condizione ideale per la quale le stesse decisioni sugli investimenti nei trasporti possano essere guidate dalle esigenze della logistica.

I dati del Piano della Logistica del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Gennaio 2006) appaiono sostanzialmente in linea con quelli elaborati nello stesso periodo dall'Unione Europea. Con riferimento ai traffici dell'arco alpino, emerge, infatti, l'effetto di una minore crescita del traffico merci rispetto alle previsioni che segnalavano condizioni di saturazione ai valichi ferroviari già nel 2005. Applicando i tassi reali di crescita 1992-2003 al periodo 2004-2010, la ferrovia trasporterebbe nel 2010 circa 70 milioni di tonnellate di merci sul Brennero e sul Gottardo, che sono il 22% in meno rispetto a quelle ipotizzate dai precedenti studi di traffico, mentre i volumi su strada, al contrario, aumenterebbero del 12% sempre rispetto agli studi precedenti (157 milioni di tonnellate). In più, in assenza di interventi infrastrutturali per nuove linee ferroviarie o aumento della capacità delle esistenti, lo split modale della domanda di trasporto merci risulterebbe ancora più sbilanciato verso la strada da quanto previsto dagli studi precedenti, determinando una velocità di saturazione della stessa capacità inferiore alle previsioni. La saturazione resta, comunque, un fatto ineludibile e collocato dalle stime nel margine temporale 2010-2015.

Anche dal Piano della Logistica emergono, quindi, alcune indicazioni volte a consentire il riequilibrio modale, come la neces-

sità di innalzare le prestazioni del trasporto combinato in termini di regolarità del servizio, di certezza dei termini di resa, di incremento dell'offerta con innalzamento del peso del treno e conseguente riduzione dei costi unitari, ma, soprattutto, quella che ci è sembrata più efficace è di identificare in tempi rapidi alcuni terminali "essenziali" integrati in una "rete portante". In tal senso auspichiamo che il nuovo Piano Generale della Mobilità individui terminali e corridoi di tale rete di "primo livello", sui quali RFI potrà concentrare le risorse necessarie per rendere disponibile la capacità a dedicare ai servizi merci di qualità che viaggeranno su tali corridoi specializzati.

Queste, in sintesi, le riflessioni sui contenuti dei documenti di programmazione nazionale ed europea.

Abbiamo, tuttavia, ritenuto che fermarci a una analisi critica, per quanto approfondita e molto attenta, dei supporti documentali e delle azioni in atto non fosse sufficiente a rappresentare l'esigenza e l'aspirazione ad essere parte attiva nei processi di trasformazione e di passaggio dai "piani" alle azioni concrete. Volevamo, infatti, rafforzare il messaggio "politico" con applicazioni concrete, che rappresentassero proposte di approccio scientifico e sistemico a problemi di posizionamento della modalità ferroviaria in aree del Paese dove essa possiede già, o può nuovamente cogliere, l'opportunità di riaffermarsi nel territorio quale vettore trasportistico di riferimento.

Da qui la scelta di preparare ed offrire dei "casi di studio", prendendo in considerazione tutti e tre i segmenti della mobilità (passeggeri a lunga percorrenza, trasporto regionale, merci) e non perdendo mai di vista l'obiettivo di mettere a punto e, possibilmente, esportare le metodologie di analisi utilizzate a tutti i contesti territoriali ove si creino le medesime condizioni di opportunità di crescita o di recupero del mercato potenziale per la modalità ferroviaria.

Per il segmento passeggeri a lunga percorrenza è stata scelta l'area del Piemonte, in cui è stato affrontato il tema dell'impatto di una nuova infrastruttura (la linea AV/AC Torino-Milano) sull'organizzazione del servizio ferroviario sulla rete "ampliata". Per il segmento del trasporto regionale, abbiamo scelto di analizzare la rete ferroviaria abruzzese, applicando i principi dell'orario cadenzato coordinato per un più efficace coordinamento tra i servizi ferroviari di livelli diversi e tra essi e le altre modalità di trasporto.

I casi di studio sul Piemonte e sull'Abruzzo sono stati trattati con la consulenza del Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università di Trieste, rappresentato dai Professori Fabio Santorini e Giovanni Longo, utilizzando alcuni modelli per la simulazione dell'esercizio ferroviario con i quali è stata effettuata la progettazione della nuova struttura sistemica dell'offerta, considerando tutti i parametri più rappresentativi della qualità dell'esercizio ferroviario (velocità e tempi di percorrenza, puntualità, frequenze).

Ciò ci ha permesso di valutare, in funzione delle diverse situazioni territoriali, insediative e demografiche, diverse articolazioni dell'offerta e di ottimizzare il binomio infrastruttura-esercizio, facendo discendere l'esigenza di modifiche infrastrutturali e il coerente dimensionamento della rete, cioè il "rightsizing", dai parametri di qualità e dalle "performances" dei servizi di trasporto da erogare alla clientela.

Sono questi, infatti, i principi cardine sui quali vorremmo si consolidasse la progettualità del nostro Gruppo:

- un approccio integrato e sistemico all'analisi e alla valutazione delle alternative di un progetto di potenziamento della rete, tale che tutti gli elementi funzionali (infrastruttura, materiale rotabile, capacità, tempi di percorrenza, schema di servizio) siano trattati in modo coordinato e iterativo;
- la definitiva acquisizione del principio di "pianificazione a lungo termine", l'unica che può favorire, attraverso la progettazione degli interventi "per fasi funzionali", l'immediata fruibilità dell'investimento in ciascuno degli step intermedi individuati, metodologia, questa, che scongiura la realizzazione di interventi che possono rivelarsi inadeguati nel tempo;
- un trattamento simultaneo del binomio "orario-infrastruttura" che, a partire dall'analisi della domanda e dalla ipotesi di offerta, faccia discendere prima l'orario e, successivamente, la configurazione infrastrutturale idonea a gestirlo. La pianificazione dell'orario diviene, così come la progettazione dell'infrastruttura a cui è intimamente correlata, un elemento strategico di lungo termine.

Per il segmento merci, infine, la nostra scelta si è orientata su un caso di studio di grande attualità e delicatezza, e cioè la connessione tra i terminali del traffico merci (porti e interporti) e rete ferroviaria. In particolare, è stato affrontato il caso di studio dell'hub portuale container di Gioia Tauro, per il quale è stata sviluppata, con la consulenza del Dipartimento di Pianificazione Territoriale dell'Università della Calabria, rappresentato dai Professori Demetrio Festa e Sergio D'Elia, una analisi delle attuali criticità e delle opportunità future offerte da un potenziamento, anche qui con approccio "sistemico", della connessione del porto con la rete ferroviaria che permetta uno sbocco "inland" del porto stesso sui mercati di consumo delle merci containerizzate, sia nazionali che internazionali. Tema complesso, che coinvolge sia le strategie di Trenitalia volte ad associare al trasporto, attraverso una "integrazione verticale", anche le attività logistiche complementari ad alto valore aggiunto, sia la necessità, da parte di RFI gestore dell'infrastruttura, di attuare un alto coordinamento degli investimenti per rendere disponibili, a breve termine, corridoi ferroviari a prevalente utilizzazione merci, con standard idonei all'effettuazione di treni container completi su lunghe distanze e con tempi di resa concorrenziali rispetto alle altre combinazioni modali di trasporto.

Infine, in risposta alla necessità di promuovere una maggiore coerenza fra la politica dei trasporti e quella della sostenibilità, perché lo sviluppo del treno è la via più efficace per riequilibrare il sistema verso livelli più elevati di mobilità sostenibile che tutti auspichiamo, abbiamo trattato la questione ambientale, avvalendoci di un esperto di Trenitalia, il Dott. Raimondo Orsini, attualmente responsabile energia ed ambiente presso l'UIC.

Salvo D'Alfonso

Le sessioni tematiche (1)

Il Caso di studio sulla direttrice Torino – Milano

L'entrata in esercizio dell'AV/AC tra Torino e Milano e il completamento del potenziamento del nodo di Torino offrono la possibilità di un ripensamento dell'offerta di trasporto passeggeri a breve e lunga percorrenza sull'intera tratta, al fine di massimizzare i benefici derivanti da detti investimenti infrastrutturali. La grande varietà di servizi svolti sulle diverse linee, e la necessità di non penalizzare alcune categorie di treni rispetto ad altre, impongono di stabilire a priori nuovi principi per la gestione coordinata di tutte le tracce, per garantire elevati livelli di capacità e di prestazioni del sistema complessivo.

Lo studio, che presenta un approccio metodologico generalizzabile ad altri contesti, è partito dalla strutturazione dei collegamenti diretti (servizi) tra le stazioni di estremità (Torino e Milano), che sono stati considerati la base del modello di offerta. In primo luogo sono stati introdotti nuovi treni AV tra i due capoluoghi, con fermata anche a Porta Susa e con una percorrenza di circa 50', in modo da garantire buone coincidenze sia a Torino che a Milano verso le principali destinazioni, in un'ottica di rete di collegamenti di livello nazionale. Tra le medesime stazioni di estremità sono stati ipotizzati una serie di treni di livello "intercity" con cadenza oraria e con le stesse fermate dei treni attuali, ma con tempo di percorrenza ottimizzato. Il terzo livello di collegamenti veloci in ingresso nel nodo di Torino è costituito dagli "interregionali" da Aosta, con coincidenza a Chivasso con i servizi per Milano.

Sia per effetto del trasferimento di alcuni treni sulla nuova linea AV/AC, sia per effetto del riordino delle tracce sulla linea storica, ampie finestre temporali sono rimaste libere sulla linea storica stessa, e in esse sono stati inseriti i servizi di livello "regionale" e "metropolitano", anch'essi su base simmetrica e cadenzata, con prestazioni migliorative rispetto all'attuale modello di esercizio.

Nell'orario di base così costruito è rimasto ancora lo spazio per inserire altre tracce, che possono essere "vestite" a seconda della fascia oraria con servizi di prestazioni diverse, ad esempio rinforzi di treni AV, o "intercity" per Milano, o servizi diretti già oggi offerti nelle ore di punta, o servizi merci.

L'offerta appena delineata deve potere essere espletata sull'infrastruttura, in maniera sufficientemente stabile, in tutte le fasi intermedie di potenziamento della stessa. In particolare, nel caso di studio si è fatto riferimento, a titolo esemplificativo, allo scenario di esercizio "2009", in cui la linea AV/AC sarà completa, ma la tratta interna al nodo, tra Stura e Porta Susa, sarà ancora a doppio binario. Per valutare con la massima precisione l'impatto di questa criticità sulla stabilità e sulla capacità del sistema, l'orario ipotizzato è stato "microsimulato" al computer su un modello di infrastruttura sul quale sono stati rappresentati tutti i parametri caratteristici delle linee, sia infrastrutturali che funzionali.

Mediante l'ottimizzazione degli itinerari, al fine di poter assorbire gli eventuali ritardi, si è così riusciti ad ottenere un massimo di 12 tracce/h per direzione sulla tratta critica Torino Porta Susa – Torino Stura nello scenario suddetto, standardizzate in due sole categorie ("veloce" e "regionale") per semplificare al massimo la gestione dell'esercizio con un orario così denso, e poter essere poi "vestite" con i diversi servizi secondo le specifiche esigenze delle diverse linee afferenti (presenza di singolo binario, ecc...).

Il Caso di studio sulla rete dell'Abruzzo

La linea Pescara-Roma, elettrificata e a singolo binario, rappresenta il più veloce collegamento ferroviario tra l'Abruzzo e la costa tirrenica, ma risulta oggi penalizzata dal tempo di percorrenza non concorrenziale con i servizi su gomma e da uno scarso coordinamento con le altre modalità di trasporto.

Al fine di rivitalizzare i servizi su ferro di livello regionale, partendo dai collegamenti a lunga percorrenza attuali sulla direttrice "Adriatica", adeguatamente rivisitati nell'ottica di una rete di livello nazionale, e fissando come obiettivo la possibilità di ottenere un collegamento orario veloce tra Roma e Pescara con un tempo di percorrenza inferiore alle 2 ore e 50', in modo da garantire tutte le coincidenze nelle due stazioni terminali, sono stati costruiti un modello di esercizio ed è stato strutturato e simulato un orario.

Nella strutturazione dell'offerta, sono stati considerati sia i diversi vincoli infrastrutturali presenti sulla rete, sia una serie di esigenze poste dalle istituzioni regionali, tra le quali quella di garantire collegamenti diretti tra Teramo e Sulmona via Giulianova-Pescara, sia infine l'opportunità di organizzare l'offerta sulla direttrice Adriatica in tre livelli gerarchici (Eurostar, interregionali e regionali con cadenza oraria). Fanno parte del modello anche i servizi metropolitani "FR2" tra Avezzano, Tivoli e Roma, con cadenza a 30'. Le tracce sono state costruite con l'obiettivo di minimizzare i tempi di percorrenza dei treni Pescara-Roma, senza penalizzare gli altri servizi. Sono stati ipotizzati anche servizi di livello metropolitano tra Pescara e Chieti. L'offerta proposta permette di realizzare un nodo di interscambio anche a Sulmona al fine di garantire coincidenze ottimali con i servizi da/per L'Aquila/Teramo e Carpinone.

L'intera linea Roma Prenestina-Pescara e la tratta Francavilla-Giulianova (Nodo di Pescara) sono state microsimulate, così da poter costruire un orario il più stabile possibile e valutare i potenziamenti infrastrutturali necessari a garantire la programmazione delle tracce definite dal modello di esercizio. In particolare, sulla base di alcune previsioni di interventi infrastrutturali di potenziamento e velocizzazione della linea Roma-Pescara, il modello di infrastruttura attuale è stato progressivamente modificato con interventi mirati (velocizzazione o raddoppio di alcune tratte, modifiche al segnalamento, ecc.) i quali, abbinati all'utilizzo di materiale rotabile adeguato alle nuove caratteristiche dell'infrastruttura, hanno permesso di costruire un orario stabile e coerente con gli obiettivi prefissati.

E' stato così possibile pianificare un'offerta ampia e coordinata di servizi ferroviari di livelli diversi, ma con interventi sull'infrastruttura molto più contenuti e mirati rispetto a quelli previsti nel citato studio di fattibilità, e ciò senza penalizzare i tempi di percorrenza. La validità dei risultati del caso di studio va, ovviamente, valutata alla luce dell'analisi reale delle esigenze della domanda di mobilità nei territori interessati.

Giovanni Longo

Le sessioni tematiche (2)

Ruolo e prospettive di sviluppo del porto di Gioia Tauro

Il traffico mondiale di container è in forte espansione; particolare importanza acquistano, in questo contesto, gli scambi tra l'Europa ed i paesi del medio e dell'estremo oriente, in primo luogo India, Cina e Giappone. I traffici su questa relazione vengono tuttavia intercettati in prevalenza dai grandi porti del Mare del Nord (Rotterdam, Amburgo, ecc.). I porti del Mediterraneo non sono riusciti a sfruttare il vantaggio della loro posizione rispetto alle rotte per l'Oriente, che consentirebbe, in linea di principio, per le regioni dell'Europa Centrale, tempi di viaggio ridotti di circa sette giorni rispetto a quelli offerti dai porti del nord. Le migliori prestazioni dei porti del nord sono dovute, in generale, oltre che alla efficienza intrinseca dei singoli scali, soprattutto alle migliori prestazioni delle reti ferroviarie, ed in particolare dei corridoi est-ovest, che attraversano territori pianeggianti dall'Olanda fino alla Russia.

Il porto di Gioia Tauro ha mostrato, negli anni scorsi, un forte incremento di traffico, che l'aveva portato ad essere il primo porto di transhipment del Mediterraneo; tuttavia negli ultimi due anni il traffico è risultato in flessione, e Gioia Tauro è stato superato, per volume di traffico, dal porto spagnolo di Algeiras. Ciò è dipeso, tra l'altro, dalla nuova organizzazione dei flussi nel bacino del Mediterraneo: Algeiras serve maggiormente i porti delle coste orientali del Mediterraneo e del litorale atlantico della Spagna e della Francia, Gioia Tauro in prevalenza i paesi al centro del bacino, e nuovi porti, come Porto Said, sono orientati a servire i paesi delle rive orientali. In questo quadro Gioia Tauro è esposto alla concorrenza di altri porti del Mediterraneo centrale, continentali (Taranto) ed insulari (Malta, Cagliari).

La valorizzazione e lo sviluppo di Gioia Tauro nel contesto dei grandi flussi mondiali di traffico richiede la individuazione di ulteriori funzioni, che consentano a questo porto di intercettare non solo i traffici di transhipment, ma anche i traffici terrestri, riconducibili ad un ampio bacino territoriale: alla funzione di transhipment occorre sommare la funzione di porta verso l'entroterra.

Il bacino di interesse del porto di Gioia Tauro non può essere costituito dalla sola regione Calabria: la debole economia di questa regione non è in grado di alimentare flussi consistenti di traffico. Al contrario, Gioia Tauro deve rivolgere la propria attenzione ai traffici diffusi su tutto il territorio nazionale, ai traffici che si attestano sui grandi interporti immediatamente a Sud delle Alpi, ed ai traffici originati da numerosi paesi dell'Europa Centrale (Austria, Svizzera, Slovenia, Repubbliche Ceca e Slovacca, ecc.), per le quali è certamente più competitivo connettersi con l'Oriente passando per Gioia che non per Rotterdam. Il punto di forza di Gioia Tauro, nell'acquisizione di questi traffici, è costituito dalla presenza di collegamenti molto frequenti con tutti i paesi del bacino del Mediterraneo, l'Asia e l'America; ciò rende molto bassi i tempi di trasporto complessivi, grazie ai tempi di attesa ridotti per l'imbarco.

Questo recupero di funzioni postula necessariamente lo sviluppo di servizi logistici, soprattutto in corrispondenza del porto; necessita tuttavia in primo luogo degli interventi infrastrutturali, necessari per creare collegamenti terrestri efficienti tra il porto ed il bacino di traffico terrestre, così definiti.

Il ruolo centrale delle ferrovie per lo sviluppo di una mobilità sostenibile

L'utilizzo dei mezzi di trasporto è responsabile per quasi il 30% del riscaldamento globale del pianeta, un valore più alto di quello della produzione di energia e del settore industriale. E, fatto veramente importante, in Europa il trasporto è l'unico settore che, nonostante la continua produzione di motori più puliti, invece di diminuire le proprie emissioni di anidride carbonica, continua ad aumentarle inesorabilmente (dal 1990 ad oggi, +25%).

Non si può ritenere che una tale crescita esponenziale della mobilità di persone e merci possa realizzarsi seguendo per inerzia modalità, logiche e scelte relative ad epoche ed ordini di grandezza ormai superati, senza l'applicazione puntuale di criteri di priorità ambientale e di sostenibilità ecologica: la crescita sta raggiungendo un punto di non sostenibilità troppo squilibrata a favore di modalità di trasporto con un impatto eccessivo.

"Let's do more with less!" diceva più di 50 anni fa un visionario ingegnere canadese antesignano della sostenibilità. Questo dovrebbe essere lo slogan di oggi per lo sviluppo dei trasporti.

Trasportare di più, ma con un minor consumo di energia e di risorse.

Servono scelte che, rispondendo ai ritmi elevati di sviluppo della mobilità, possano offrire maggiore efficienza energetica e rispondere meglio ai segnali del pianeta.

Come fa il treno.

Nonostante la sua età e la sua dimensione "storica", gli ulti-

E' infatti da ritenere che i collegamenti basati sulla catena nave + treno (transhipment da Gioia Tauro ai porti del nord Tirreno e del nord Adriatico, treno da qui verso l'Italia settentrionale ed i valichi alpini) non possega i livelli di efficienza, soprattutto in termini di tempi di resa, richiesti da numerose filiere logistiche.

Scartati, per evidenti problemi di sostenibilità ambientale, di incidentalità ed anche di capacità autostradale, i collegamenti su gomma, si ripropone come inderogabile il potenziamento dei collegamenti ferroviari. E' necessario che questi assumano caratteristiche di livello europeo; i grandi corridoi europei per il traffico merci presentano ad esempio:

- peso lordo trainato non inferiore a 1.600 tonnellate;
- carri impostati a 140 km/ora;
- moduli di incrocio e precedenza di lunghezza pari a 700 metri;
- sagoma PC45, idonea al trasporto di container marittimi "high cube" alti 2,90 metri;
- categoria di peso assiale D4, equivalente a 22,5 tonnellate/asse;
- capacità adeguata ai livelli di traffico.

Non sono certo queste le caratteristiche delle linee attestate su Gioia Tauro.

La linea tirrenica, Gioia Tauro - Paola - Battipaglia - Napoli - Nord, non consente ad esempio il passaggio dei container high cube da Paola a Salerno per la presenza di numerose gallerie con sagoma insufficiente; analogamente avviene per alcuni tratti dell'itinerario adriatico Gioia Tauro - Paola - Sibari - Taranto - Bari - Nord, che peraltro presenta anche vincoli di capacità nei numerosi tratti a semplice binario.

L'adeguamento dell'itinerario adriatico appare più fattibile in tempi brevi, perché presenta discontinuità localizzate; rimane tuttavia da risolvere il problema della unicità del binario da Paola a Taranto. L'adeguamento dell'itinerario tirrenico, che pure consentirebbe un agevole collegamento con il nuovo sistema Alta Velocità - Alta Capacità, appare più problematico, in quanto l'adeguamento sotto traffico della tratta Paola - Battipaglia potrebbe richiedere tempi molto elevati.

A regime è ovviamente richiesto il potenziamento di entrambi i corridoi, anche in relazione alle esigenze del trasporto passeggeri lungo la fascia tirrenica. E' tuttavia indispensabile individuare una soluzione che risulti fattibile nel breve periodo, affinché il porto di Gioia Tauro possa inserirsi in forma concorrenziale nelle grandi correnti di traffico indicate in precedenza. Risulta perciò chiara l'opportunità di intervenire con decisione sull'itinerario adriatico, che consentirebbe di ottenere la operatività per il trasporto intermodale in tempi ragionevoli (2 - 4 anni).

E' appena il caso di notare che il potenziamento del ruolo funzioni di Gioia Tauro non risponde ad una logica locale, ma è funzionale allo sviluppo di tutto il Paese: le imprese produttive, al momento localizzate in prevalenza nelle regioni del centro - nord, verrebbero avvicinate ai grandi mercati mondiali; i traffici europei, catturati dal sistema logistico italiano attraverso modi di trasporto sostenibili (treno, nave), creerebbero valore aggiunto ed opportunità di sviluppo.

Demetrio Festa e Sergio D'Elia

Alcune riflessioni sul Convegno

A mio parere un buon approccio culturale al nostro convegno del 12 aprile non può prescindere da una riflessione sulla situazione europea dei trasporti.

I documenti che ci aiutano sono il Libro bianco sui trasporti, pubblicato nel 2001 dalla Commissione europea, e la Comunicazione 314 del 2006: "Una mobilità sostenibile per il nostro continente. Riesame intermedio del Libro bianco 2001".

L'indirizzo fondamentale del Libro bianco era il riequilibrio modale con trasferimento di quote di traffico dalla strada alle altre modalità, in particolare alla ferrovia, in orizzonte 2010. Venivano molto saggiamente dati degli obiettivi quantitativi al 2010 rispetto alla situazione del 1998.

Precisamente, con riferimento da ora in poi all'Europa a 15:

- *Traffico viaggiatori: nell'ipotesi di una crescita totale del 24%, l'obiettivo era di contenere la strada al 21%. Questo significava che il resto dell'incremento lo dovevano assorbire le altre modalità, destinate quindi a crescere ben più del 24% fino al 2010.*
- *Traffico merci: nell'ipotesi di crescita totale del 38% l'obiettivo era che la strada non superasse tale 38%. Quindi la ferrovia, l'aereo e le vie navigabili devono crescere anch'esse del 38% globalmente. Il Libro aggiungeva che la tendenza inerziale della strada era una crescita del 50% al 2010.*

Il riesame intermedio del Libro bianco, oggetto della Comunicazione 314/06, manca di un confronto diretto fra i dati 1998 e quelli 2005. Non consente quindi una valutazione del trend generale nel conseguimento degli obiettivi al 2010. Peraltro ciò non ha eccessiva importanza. Infatti più che la crescita complessiva, influenzata da vari fattori, quello che conta sono i rapporti di crescita fra le modalità, giacché l'obiettivo principe era il riequilibrio.

Si fanno, comunque, interessanti confronti 2004/1995 e proiezioni al 2020. Mi hanno particolarmente colpito i seguenti dati:

- *Viaggiatori, dal 1995 al 2004: +24% la strada e +9% la ferrovia, +55% l'aereo, in leggero calo le vie navigabili.*
- *Merci, dal 1995 al 2004: +35% la strada, +6% la ferrovia, +29% vie navigabili. Per le merci su strada viene fornito un ulteriore dato molto interessante: per il periodo 2000/2004 la crescita totale è stata del +10,5%, ma +16,9% sull'interazionale e +8,3% sul nazionale. Questo vuol dire che il trasporto merci terrestre sulle lunghe distanze, che dovrebbe essere delle ferrovie, se ne sta andando sulla strada.*

Ce n'è abbastanza per ipotizzare che la modalità che sta sbalando è proprio quella ferroviaria. "Una domanda sorge spontanea" avrebbe detto un tempo Antonio Lubrano: se questi sono i grandi numeri del continente, quali sono quelli italiani?

In altre parole mi piacerebbe che dal Convegno venissero risposte a domande del tipo:

- *Qual è stata la crescita complessiva del trasporto in Italia dal 1998 al 2005 e ad oggi? Come si colloca tale crescita rispetto a quella europea?*
- *Come si collocano la crescita europea ed italiana rispetto al trend ipotizzato dall'obiettivo al 2010?*
- *Come si è ripartita la crescita in Italia fra le varie modalità?*
- *In particolare: c'è stata una crescita complessiva ferroviaria, somma, in altre parole, delle quote di Trenitalia e delle altre società? Ci sono segnali di riequilibrio rispetto alla strada oppure la liberalizzazione ferroviaria ha aiutato solo il privato ferroviario a scapito di Trenitalia? Qual è la quota del privato ferroviario in Italia? Come si colloca tale dato rispetto alla situazione europea dove la quota di traffico merci in capo alle nuove imprese ferroviarie è stimata al 10% dei treni/km effettuati?*

Per me questi sono gli elementi conoscitivi fondamentali che dovrebbero esserci forniti per bocca dei politici.

Dovrebbero poi esserci fornite rassicurazioni sull'impegno dell'Italia per il conseguimento dell'obiettivo del riequilibrio. Infatti la Comunicazione 314, anche se meno forte del Libro bianco 2001, è molto chiara. Basti pensare all'obiettivo di arrivare ad una tassazione intelligente delle infrastrutture. Si prevede una prima fase nel 2007 di ricerca, consultazioni preparatorie e audizione delle parti interessate, ed una seconda ed ultima fase nel 2008 con una messa a punto di una metodologia comunitaria per la tassazione delle infrastrutture.

I "Casi di studio" che saranno proposti nel pomeriggio del 12 aprile sono una proposta professionale dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato e di insigni Università per dimostrare le potenzialità del sistema ferroviario.

Ma queste potenzialità possono tradursi in attualità solo se si pongono in essere politiche dei trasporti serie e coerenti con l'obiettivo del Libro bianco del 2001 e con la Comunicazione 314/06.

Intendiamoci, questo non vuol dire la "passivizzazione" dei dirigenti delle Ferrovie dello Stato, in attesa delle decisioni politiche. C'è molto da fare a totale carico del gruppo FS, pena il non pieno sfruttamento di politiche generali anche buone. Dalla gestione degli investimenti ai modelli organizzativi dell'Impresa. Ed anche e soprattutto attenzione al cliente. Su questo dovremo riflettere molto al nostro interno.

Sergio Graziosi

Raimondo Orsini