

Open Gate

RASSEGNA STAMPA

FERROVIARIA

20 OTTOBRE 2011

Riccardo Fuochi

Un check up per i trasporti

La logistica è una delle attività più importanti per la nostra economia e, secondo una stima di Confetra, ha un'incidenza pari al 7% del Pil. Il quadro, però, resta critico. Perdiamo competitività rispetto al nord Europa e a sud i nuovi porti del Mediterraneo stanno diventando dei temibili concorrenti. Occorre dunque, secondo Riccardo Fuochi, presidente di Confapi Trasporti, una presa di consapevolezza delle istituzioni e delle associazioni di categoria.

Quali restano le criticità del settore?

«Le criticità derivano innanzitutto dalla mancanza di cultura nel settore da parte delle nostre istituzioni, ma anche da parte degli operatori economici. Il trasporto viene considerato un elemento di disturbo nelle transazioni commerciali per cui

«La logistica deve essere considerata, oltre che un servizio, anche un'industria in grado di sviluppare nuovi posti di lavoro». È il monito di Riccardo Fuochi, presidente di Confapi Trasporti, che invita a un cambiamento di rotta e denuncia le carenze del settore, partendo dalla mancanza di cultura

Renata Gualtieri

chi vende lo fa ex works e chi importa acquista Cif. Questo comporta una rinuncia nella gestione del trasporto e favorisce gli operatori esteri. La logistica deve essere considerata oltre che un servizio anche un'industria in grado di sviluppare nuovi posti di lavoro. E non si tratta soltanto di recuperare i traffici che vengono dirottati sui porti del nord Europa, ma di sfruttare il fattore geografico e far diventare il nostro paese la piattaforma per la distribuzione europea dei prodotti. Il nostro sistema è troppo frammentato. Il risultato è che non riusciamo a disporre di nessuna struttura veramente attrezzata a gestire grossi volumi di traffico. L'insieme dei nostri 26 porti gestisce meno contenitori del solo porto di Rotterdam. L'attenzione delle autorità è unicamente sull'autotrasporto e si interviene con continue sovvenzioni per sostenere un settore in crisi perché ormai anti economico.

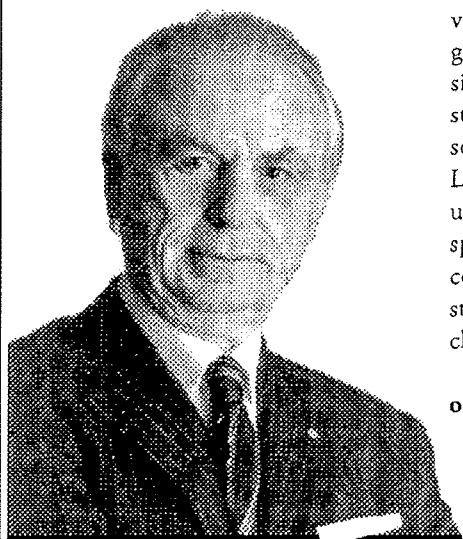
Il polo dell'economia si è ormai spostato verso l'Asia,

paese che offre infinite opportunità ma è molto complesso. Come è possibile per le pmi avvicinarsi ai grandi mercati asiatici?

«Le piccole e medie imprese devono capire che è fondamentale presentarsi in quei paesi in modo strutturato. Le reti d'impresa sono un'ottima occasione per farlo».

Nel biennio 2009-2010 in Italia c'è stata una preoccupante flessione del trasporto ferroviario, circa il 38%. Di contro, nei paesi europei si è registrato un recupero. L'Italia ha sempre più bisogno di un servizio ferroviario merci adeguato per far fronte all'interscambio con l'Europa nei prossimi 15-20 anni. Cosa propone Confapi?

«I vertici delle Ferrovie dichiarano con orgoglio il risanamento dei loro conti. Peccato però che hanno "tagliato" un settore vitale per la nostra economia, dismettendo scali, locomotori e carri lasciati in stato di abbandono pur di non cederli ai privati».



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**La logistica**

per il futuro del Paese

Il piano e la Consulta del trasporto e della logistica sono due strumenti che daranno un contributo molto forte al sistema economico e produttivo del nostro Paese, unica strada percorribile per la crescita. L'analisi del sottosegretario Bartolomeo Giachino

Renata Gualtieri

Dal punto di vista economico, gli ultimi due anni sono stati i più difficili dal dopoguerra. «Abbiamo retto alla crisi, grazie all'azione lungimirante del governo, meglio di altri Paesi, ora dobbiamo lavorare per aumentare la crescita». L'incremento dell'efficienza logistica, in base agli obiettivi posti nel Piano nazionale della logistica, può dare un contributo forte all'aumento di competitività del Paese. Nell'attesa che si realizzino le grandi

infrastrutture di trasporto (Tav, Terzo valico, Brennero, Napoli-Bari, piano per il Sud) una logistica più efficiente rende più attrattivo il nostro sistema economico per gli investitori esteri e contribuisce a disincentivare la delocalizzazione produttiva. «Grazie alle linee strategiche individuate dal piano, saremo in grado di lavorare da subito – assicura il sottosegretario alle Infrastrutture e ai trasporti Bartolomeo Giachino – al salto di qualità della logistica italiana e alla competitività del nostro si-

stema economico e produttivo, presupposto indispensabile per una maggiore crescita economica».

A quali esigenze risponde oggi il nuovo piano nazionale della logistica?

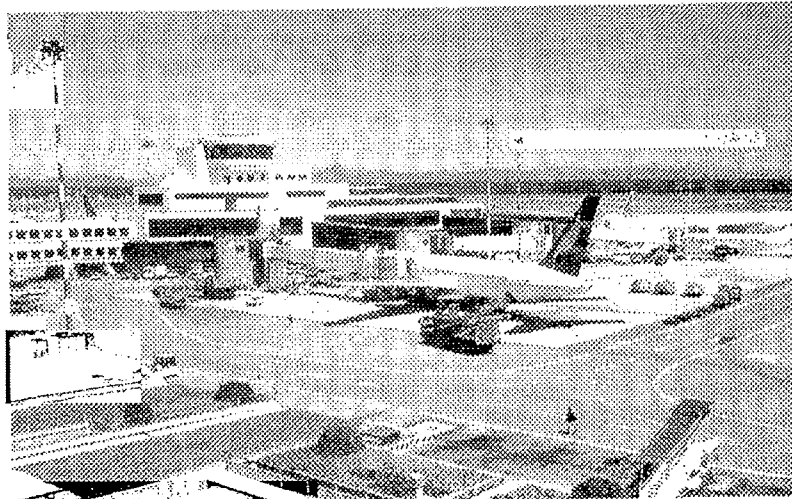
«Il piano e la con-



Bartolomeo Giachino

sulta del trasporto e della logistica vogliono dare un contributo molto forte al sistema economico e produttivo del nostro Paese, unica strada per aiutarlo a crescere di più. Il piano si basa anche sui lavori del documento approvato dal Cipe nel 2006 - purtroppo messo nel cassetto dal Governo Prodi, con la conseguente perdita di competitività del nostro Paese - e può essere immediatamente operativo attraverso 51 azioni emerse dall'ampio confronto con il mondo della logistica italiana. Il piano lavora su due binari paralleli: aumentare del 10% annuo l'efficienza logistica del Paese a partire dal 2011; aumentare i volumi di traffico intercettati dai nostri porti e aeroporti».

Quanto costa l'inefficienza



del'Italia nel settore dei trasporti?

«L'incidenza del costo complessivo del sistema trasportistico logistico (compresa la congestione del traffico) sul costo di produzione medio supera i 20 punti, mentre la Germania arriva a 15. L'inefficienza logistica del nostro Paese è stata calcolata e valutata da Banca d'Italia in 40 miliardi di euro, che si raggiungono mettendo insieme i

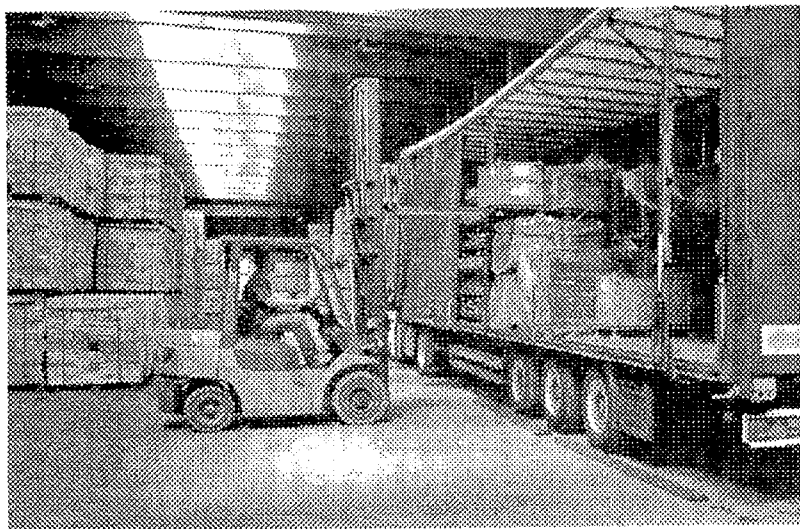
Sopra, il porto di Genova. A destra, l'aeroporto di Malpensa. In basso, Bartolomeo Giachino, sottosegretario del ministero Infrastrutture e Trasporti

maggiori costi della congestione del traffico, che in Italia costa il doppio della media europea; i maggiori costi dell'attraversamento delle Alpi, che è un costo solo per l'Italia; i costi dei tempi di attesa al carico e allo scarico e i costi dei viaggi di ritorno a vuoti dovuti alla scarsa esternalizzazione logistica del nostro sistema produttivo. Mentre per la Germania è un fattore di competitività e di maggiore crescita economica (infatti è il terzo settore di occupazione con oltre 2 milioni e mezzo di persone), in Italia la logistica non solo rende meno competitivo il nostro sistema economico ma gli fa perdere spinta economica perché una parte del trasporto via mare viene perso a favore dei porti del nord Europa che sono più competitivi ed efficienti di quelli italiani».

C'è un futuro migliore anche per il Sud?

«Il Sud avrà una duplice funzione: garantire il collegamento verso i mercati del nord del Paese e del centro Europa e allo stesso tempo rappresentare la testa di ponte verso i paesi del Mediterraneo, in particolare verso i Paesi del nord Africa». ⑦

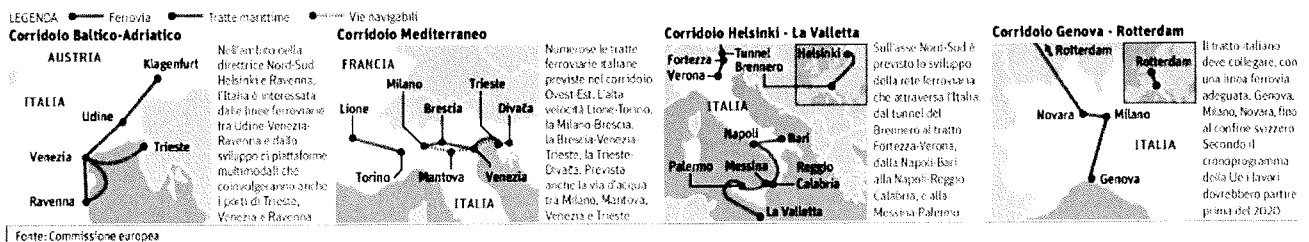
Il piano lavora su due binari paralleli: aumentare del 10% annuo l'efficienza logistica del Paese a partire dal 2011; aumentare i volumi di traffico intercettati dai nostri porti e aeroporti



La Ue salva la Tav e boccia il Ponte

Varato il piano per la rete dei trasporti fino al 2030 - Previsti in tutto 31,7 miliardi

I tracciati nel nostro Paese



Gli altri capitoli

Interventi anche per energia e telecomunicazioni digitali

Le risorse

Con i project bond della Bei si potrà salire fino a 500 miliardi

SCELTE STRATEGICHE

Il commissario Kallas: «La decisione se costruire l'opera sullo Stretto di Messina spetta al Governo italiano. Puntiamo su progetti piccoli»

Giuseppe Chiellino
MILANO

Dieci corridoi prioritari per realizzare entro il 2030 una rete centrale europea di trasporto, futura struttura portante del sistema di trasporto del mercato unico europeo. Su questi dieci assi si concentreranno nei prossimi vent'anni le poche risorse comunitarie a disposizione, 31,7 miliardi di euro. Ma soprattutto si cercherà di mobilitare, anche attraverso lo strumento dei project bond strutturati dalla Bei, una quantità di risorse molto più ampia: fino a 500 miliardi entro il 2030, di cui la metà da spendere nei prossimi 10 anni. È il succo del piano di investimenti "Connecting Europe" per migliorare le reti europee presentato ieri dalla Commissione europea che prevede un importo complessivo di 50 miliardi. Oltre ai trasporti, infatti, il piano prevede 9 miliardi di spesa per le reti energetiche e altrettanti per le reti di telecomunicazione digitali. Solo sul primo "capitolo", però, la Commissione ha dettagliato i progetti che ritiene più importanti per rendere più competitiva l'economia europea. Tra questi non è compreso il ponte sullo Stretto di Messina. «La decisione se costruirlo o meno - ha spiegato in conferenza stampa il commissario europeo ai Tra-

sporti, Siim Kallas - spetta al governo italiano». In pratica, se il Governo italiano vorrà comunque costruire il ponte, sarà libero di farlo, ma difficilmente potrà contare su contributi comunitari, a meno che non riesca a convincere Bruxelles che l'opera sia fondamentale per la rete "core" europea, sia realizzabile entro il 2030 e abbia un rapporto costi-benefici positivo. «Non ci stiamo impegnando su grandi progetti come il ponte o il tunnel sotto i Pirenei - ha precisato il commissario - ma ci impegnamo su progetti più piccoli» il cui obiettivo «è passare dall'attuale groviglio di strade, ferrovie, aeroporti e canali ad una rete unificata», la TEN-T. La decisione di escludere il ponte è stata presa nonostante i tratti ferroviari Napoli-Reggio Calabria e Messina-Palermo siano stati inseriti nel corridoio 5, da Helsinki alla Valletta, al contrario di quanto era previsto nella bozza del piano. In generale, per l'Italia non sarà facile ottenere i finanziamenti, visto che molti dei progetti a cui è interessata si basano su previsioni di crescita del traffico a lungo termine, mentre altri paesi, Germania in testa, hanno progetti per aree già oggi congestionate e richiedono interventi immediati.

Nel piano è stata confermata la Torino-Lione (nel corridoio Mediterraneo, da Algeiras in Spagna fino al confine orientale ungherese) dopo uno scambio di mail tra i presidenti italiano e francese della conferenza intergovernativa che nei giorni scorsi ha definito l'ultimo tassello che mancava per rispettare le



L'ANALISI

Giorgio Santilli

In Italia opere per 70 miliardi Le facciamo a «costo zero»?

Il forcing diplomatico condotto negli ultimi due mesi in Europa dal viceministro **Roberto Castelli** ha prodotto risultati insperati che miracolosamente coprono i soliti pasticci all'italiana, le incertezze della programmazione e dei fondi, le lentezze delle procedure e dei lavori, i conflitti mai sanati sul territorio, la vecchia abitudine di parlare con tante voci senza coordinamento. Coprono, in altre parole, il fallimentare modello italiano delle opere pubbliche.

Nella conferenza stampa del commissario Kallas qualcuno ha fatto notare ieri che, con quattro corridoi che attraversano il nostro territorio, l'Italia è il Paese più "premiato" dalla nuova geografia infrastrutturale europea. È un paradosso, ma è così.

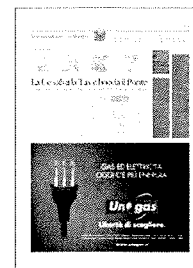
Alla fine viene sacrificato rispetto ai nostri programmi soltanto il Ponte sullo Stretto, ma fin dalle prime bozze del «Core Network» europeo 2020 quella era parsa una partita disperata e irrecoverabile (si veda *Il Sole 24 Ore* del 16 luglio).

La soluzione definitiva, per altro, "isola" il fallimento del Ponte dal resto dell'asse Napoli-Palermo, cancellando il primo dalle mappe europee ma lasciando in piedi l'asse ferroviario e autostradale Salerno-Reggio Calabria e i collegamenti triangolari Messina-Catania-Palermo (finora Catania non era contemplata). Resta in piedi anche la ferrovia Napoli-Bari che all'inizio era stata tracciata sulla

carta come alternativa al corridoio multimodale Napoli-Palermo. Un altro paradosso italiano sanato in extremis: come si fa a presentarsi a Bruxelles con la legge obiettivo che continua a esaltare il Ponte sullo Stretto in cui credono sempre meno anche Governo e maggioranza e intanto varare trionfalmente un «piano Sud» che lancia la nuova regina delle opere infrastrutturali meridionali, la ferrovia Napoli-Bari, senza neanche un accenno al Ponte? Giochetti incomprensibili fuori dei confini italiani.

Nella mappa definitiva dello sviluppo infrastrutturale Ue c'è anche la Torino-Lione che un mese fa sembrava spacciata. Anche lì recupero in extremis con l'accordo fra **Matteo** e Mariani, un mese fa.

Alla fine, dietro tutti questi paradossi e salvataggi in «zona Cesarini» resta una domanda che fa giustizia di tutto, anche della buona volontà diplomatica e delle illusioni di un giorno. Ora che abbiamo incamerato la promozione per opere che dovrebbero costare 70 miliardi nei prossimi 20 anni, dove troviamo le risorse per finanziarle e con quali procedure le facciamo marciare? Perché una cosa è chiara: prendere impegni in Europa non serve a nulla se ci espone ad altre figuracce nei prossimi anni. Una considerazione che vale anche per chi in questi giorni lavora a un decreto infrastrutture piccolo piccolo. Con il «costo zero» non andiamo da nessuna parte.

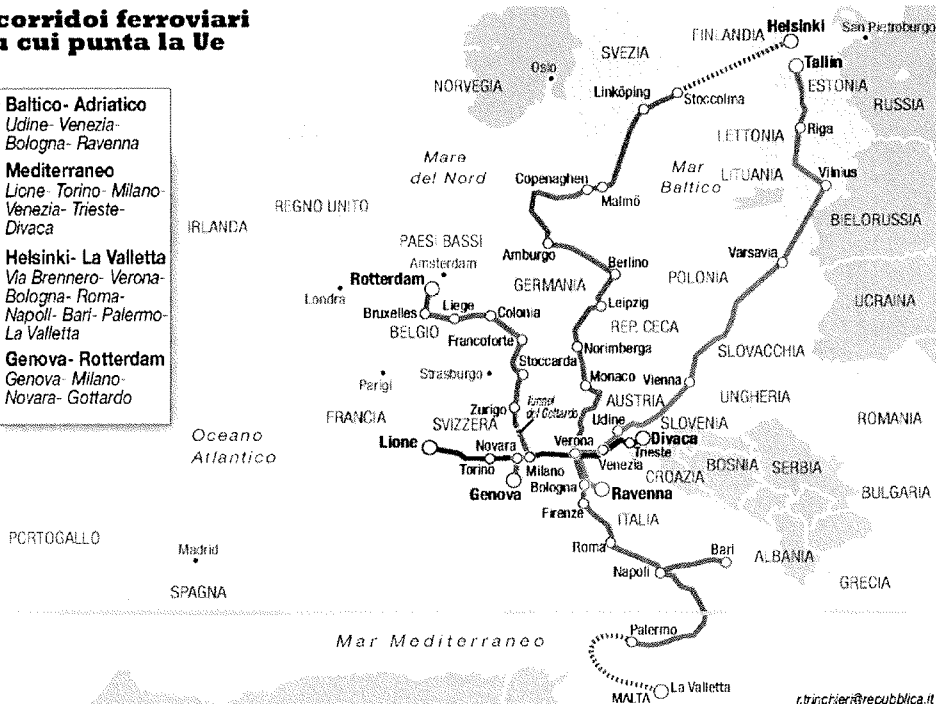


Bruxelles abbandona il Ponte sullo Stretto

Fuori dal piano dei trasporti Ue. Si alle ferrovie Napoli-Reggio, Napoli-Bari e Messina-Palermo

I corridoi ferroviari su cui punta la Ue

- Baltico-Adriatico
Udine- Venezia-
Bologna- Ravenna
- Mediterraneo
Lione- Torino- Milano-
Venezia- Trieste-
Divaca
- Helsinki- La Valletta
Via Brennero- Verona-
Bologna- Roma-
Napoli- Bari- Palermo-
La Valletta
- Genova- Rotterdam
Genova- Milano-
Novara- Gottardo



Ma Matteoli insiste: "Opera necessaria per collegare rapidamente Sicilia e Continente"

ANDREA BONANNI

BRUXELLES — Due assi Nord-Sud, una Est-Ovest, più un'asse mediterranea: sono queste le tre grandi priorità nel settore dei trasporti su cui la Commissione europea intende investire oltre 31 miliardi di euro. Il programma è stato illustrato ieri dal presidente Barroso e comprende anche investimenti per le reti di trasporto dell'energia e per il rafforzamento delle connessioni a banda larga per un totale di circa 50 miliardi di euro. L'Italia è interessata da tre delle assi portanti nel settore dei trasporti. Tra le priorità europee, figurano il completamento dell'alta velocità Lione-Torino-Milano-Venezia (corridoio mediterraneo); il rafforzamento della Genova-Milano-Novara-Gottardo (asse Genova-Rotterdam); il potenziamento dei collegamenti Udine-Venezia-Ravenna-Bologna (corridoio Baltico-Adriatico); il rafforzamento dei collegamenti Brennero-Bologna-Napoli-Palermo, Palermo-Messina e Napoli-Bari che fanno parte del

Corridoio Helsinki-La Valletta.

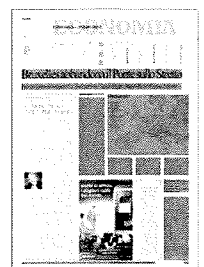
La Commissione invece non considera una priorità la costruzione del Ponte sullo Stretto. «La decisione se costruire o no il Ponte sullo Stretto spetta al governo italiano, l'essenziale è che il collegamento, via ponte o via mare, sia garantito entro il 2030», ha spiegato il commissario ai trasporti Siim Kallas. Secondo il ministro dei Trasporti **Altero Matteoli**, il Ponte sullo Stretto rimane invece una priorità: «È un'opera necessaria per realizzare un collegamento rapido e moderno tra il Continente e la Sicilia. Al finanziamento si provvederà con risorse reperite sul mercato».

Il fatto che anche questa volta il Ponte sullo Stretto non sia stato inserito nella lista dei progetti prioritari da parte di Bruxelles, significa che l'opera non potrà comunque usufruire di finanziamenti comunitari. Nell'annunciare il nuovo quadro delle priorità nel settore delle infrastrutture, la Commissione ha spiegato che intende lanciare i «project bond»: obbligazioni europee che saranno emesse dalla Banca europea degli investimenti (Bei) e che riceveranno garanzie dal bilancio comunitario. Con un impegno finanziario di 260 milioni a garanzie delle emissioni, la Commissione con-

ta di raccogliere sul mercato finanziamenti per 4,6 miliardi di euro, che saranno concentrati su una decina di progetti prioritari.

Il grande quadro delle infrastrutture prevede anche importanti investimenti nel potenziamento delle interconnessioni elettriche e nella costruzione di gasdotti. Su questo fronte la Commissione prevede che vengano impegnati nove miliardi di euro. Analogo impegno finanziario è previsto per il potenziamento delle reti a banda larga. «Oggi paghiamo un acconto per la crescita futura e l'occupazione in Europa. Questi investimenti nelle infrastrutture che ancora mancano possono generare crescita e posti di lavoro, allo stesso tempo possono rendere più facile il lavoro e gli spostamenti per milioni di cittadini europei e anche per le imprese», ha spiegato il presidente della Commissione, Barroso.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Il caso

L'Europa aumenta il budget
e mette l'opera nella top ten

Sorpresa, l'Europa alza il budget E inserisce l'opera nella top ten

Torino-Lione, Bruxelles pronta a investire 3,2 miliardi

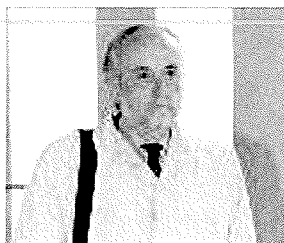
Virano: "Decisione molto rilevante, ora dovremo continuare a essere rigorosi"

Ma l'Ue mette tra le linee anche la Marsiglia-Nizza spauracchio nei sogni piemontesi

I numeri

8,2 MILIARDI
E' il costo della tratta internazionale della Torino-Lione: l'Europa si era impegnata a pagarne il 27-30%

3,2 MILIARDI
Ieri Bruxelles ha deciso di ritoccare il contributo per la Tav arrivando a 3,2 miliardi, pari al 40% del costo totale



MARIACHIARA GIACOSA

L'EUROPA aumenta il suo budget sulla Tav, la inserisce nella top ten delle opere strategiche ed è pronta a finanziarla con 3,2 miliardi. La decisione è arrivata ieri al termine della riunione della commissione trasporti a Bruxelles, che ha stabilito quanto e su quali opere stanziare risorse nel bilancio 2014-2020.

NON solo Bruxelles ha confermato l'impegno già promesso, ma il contributo sulla tratta internazionale, che costa 8,2 miliardi, passerà probabilmente dal 27-30% al 40, con una cifra che passa da 2,4 miliardi a 3,2.

Sembra quindi finito il tempo dei semafori gialli e degli avvertimenti di Bruxelles a Italia e Francia per il rispetto di scadenze e impegni. E sembrano passati secoli da quando, appena un anno fa, la commissione annunciava il taglio di 9 milioni, sui 672 già assegnati alla Torino-Lione, per i ritardi accumulati. Che il vento fosse cambiato si era già capito a Parigi, poche settimane fa, quando al termine della commissione intergovernativa, il coordinatore europeo Jan Brinkhorst aveva sottolineato «la particolare soddisfazione per i passi avanti fatti dai due Governi negli ultimi mesi» riferendosi all'intesa

672 MILIONI

E' la cifra che finora l'Unione Europea ha stanziato per finanziare la prima parte della Torino-Lione

9 MILIONI

E' la cifra che Bruxelles aveva deciso di tagliare dai finanziamenti per i ritardi. Forse ora tutto sarà superato

sui costi e all'avvio dei lavori in Italia. Ieri la conferma: ora la Tav italiano-francese gode di fiducia tanto che Bruxelles l'ha inserita tra le opere dieci super prioritarie.

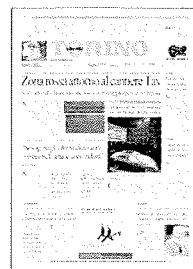
«Quella di oggi è una decisione molto rilevante» ha commentato il presidente dell'Osservatorio Mario Virano, e il merito di questa promozione sta nel «grosso lavoro fatto da tutti, esclusi coloro che fanno l'apologia di reato» ha aggiunto riferendosi ad alcune dichiarazioni dei leader del Movimento No Tav. «Comunque - ha concluso il commissario - non mi stupisco di nulla, prendo atto di come stanno le cose. L'importante è andare avanti. E, per arrivare al contributo del 40%, dovremo continuare a essere rigorosi e rispettare le scadenze come, nonostante tutto, abbiamo fatto finora».

Soddisfazione per il risultati raggiunti a Bruxelles è stata espressa anche dal viceministro alle Infrastrutture **Roberto Castelli**: «Per il nostro Paese - ha dichiarato - si aprono interessantissime occasioni per accedere ai fondi europei destinati alle infrastrutture che, se cono quando presentato oggi, sono quadruplicati rispetto al precedente periodo finanziario».

Per Stefano Esposito (Pd) la deci-

sione «certifica l'irreversibilità della realizzazione di un'opera fondamentale per il nostro Paese e per il Nord Ovest ed è la migliore risposta a chi continua a sostenere che l'opera e il cantiere sono illegali».

«E' l'ulteriore conferma di quanto la Torino-Lione sia strategica per lo sviluppo dell'Europa e del nostro Paese». Ha commentato il sindaco di Torino, Piero Fassino. «A maggior ragione adesso - ha sottolineato il sindaco - vanno compiute e messe in atto le scelte per assicurare la realizzazione dell'opera, senza ritardi o dilazioni che non avrebbero giustificazione». Sulla stessa linea anche Paolo Balistreri, il segretario generale di Confindustria Piemonte. «E' importante sapere di avere l'Europa dalla nostra parte - ha commentato - con priorità e fi-

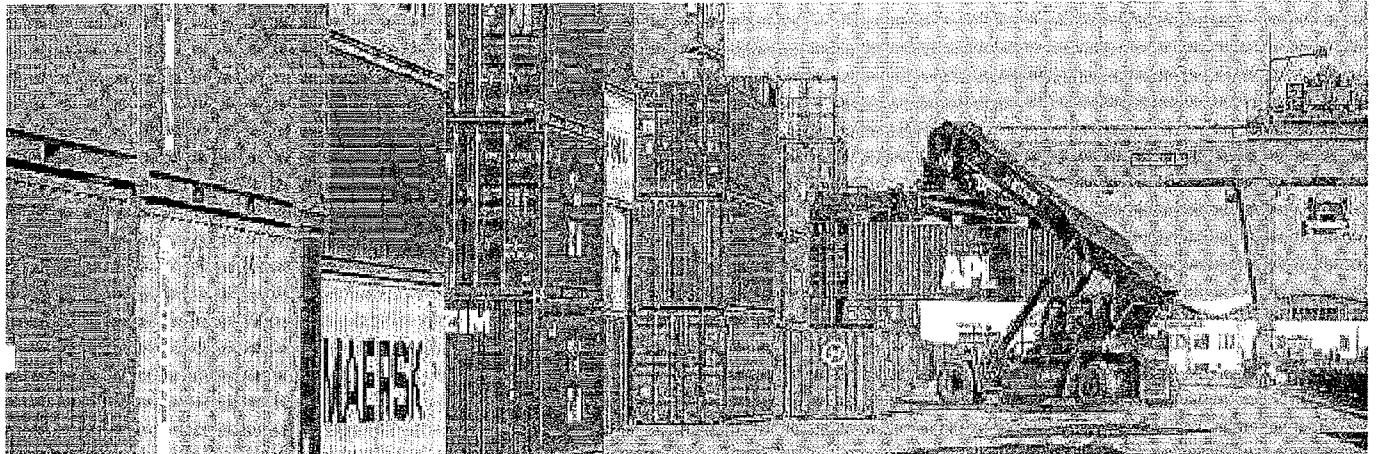


nanziamenti, nonostante il clima di tensione. E' ora - ha aggiunto - che anche gli Stati inizino a fare la loro parte per definire un piano di risorse per il territorio». Per il 25 è convocato un vertice tra le categorie economiche piemontesi per avanzare una serie di proposte.

Se almeno dal punto di vista dei soldi non paiono esserci nubi in vista, qualche problema per la Torino-Lione potrebbe arrivare dalla Liguria e dai vicini francesi. L'Europa ha infatti inserito tra le opere di interesse anche la linea ferroviaria ad alta velocità tra Marsiglia, Nizza e il confine italiano. Un «mostro nero» nei sogni dei piemontesi perché c'è sempre stato il timore, anche alla luce del clima di opposizione all'opera che continua a esserci in Valsusa, che l'alta velocità in Costa azzurra e poi in Liguria potesse essere considerata un'alternativa alla Torino-Lione. Soprattutto perché il presidente ligure Burlando non ha mai nascosto ambizioni in questo senso, nonostante i francesi abbiano più volte ribadito che Parigi non è interessata a questa soluzione perché non consentirebbe il passaggio delle merci, cosa che invece sarà possibile sulla nuova linea in Valsusa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SI RINNOVA L'ASSETTO AZIONARIO CON UN'OPERAZIONE DA 35 MILIONI DI EURO



Movimentazione container nell'Interporto di Rivalta Scrivia, nell'Alessandrino

INTERPORTO DI RIVALTA SCRIVIA FAGIOLI RIACQUISTA LA QUOTA (22,7%) DA F2I

GENOVA. Ritorno alle origini. Si rinnova l'assetto azionario dell'Interporto di Rivalta Scrivia, ad Alessandria, la più grande infrastruttura logistica a conduzione diretta presente in Italia, situata peraltro nel cuore delle grandi direttrici logistiche del Nord Italia e in grado di garantire l'intera gestione del ciclo distributivo operativo e le attività di movimentazione delle merci.

Fagioli Finance Spa - holding del gruppo Fagioli, azienda leader nel comparto dell'ingegneria applicata

ai trasporti e dei sollevamenti eccezionali, controllata al 100% da Alessandro Fagioli - ha infatti riacquisito il 22,7% di Interporto Rivalta Scrivia da F2i, il Fondo italiano per le infrastrutture guidato da Vito Gamberale. Dopo due anni e mezzo dall'ingresso, dunque, F2i esce. Era l'aprile del 2009 quando il Fondo aveva siglato un accordo con il gruppo Fagioli per l'ingresso nel capitale di Interporto di Rivalta Scrivia con una quota del 22,7%, incrementabile sino al 35% (l'investimento mas-

simo deliberato era di 60 milioni di euro). Oggi l'operazione di Fagioli ha un valore pari a 35,5 milioni di euro ed è finanziata da un pool di istituti di credito: è stata perfezionata tramite la costituzione di una società veicolo - Logistica Italia - controllata al cento per cento da Fagioli Finance Spa.

Il ritorno di Fagioli nell'Interporto è teso a rafforzare la *governance* della società, creando nuove occasioni di crescita e sviluppo della piattaforma logistica di Rivalta.

Nel triennio 2009-2011, Rivalta ha effettuato investimenti superiori ai 50 milioni di euro per lo sviluppo delle attività operative (entro il 2012 è prevista l'ultimazione di circa 100.000 metri quadrati di nuovi magazzini) e ha fatto registrare una crescita dei ricavi superiore al 30%. A seguito dell'operazione il gruppo Fagioli consolida la propria posizione di socio di riferimento all'interno della compagine azionaria superando la soglia del 90%.

G. F.





Trasporto ferroviario

Sncf porta il fatturato a 24,2 miliardi

NEI primi nove mesi del 2011 l'operatore ferroviario francese Sncf ha fatto registrare un fatturato di 24,191 miliardi di euro, in aumento del 7,1% rispetto allo stesso periodo del 2010. Gli incrementi maggiori sono registrati nel segmento Proximité (+10,2%) e nella Geodis (+7,4%).



STRAGE DI VIAREGGIO

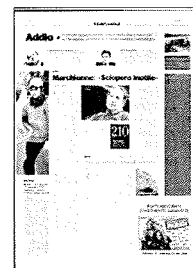
I familiari accusano le Ferrovie: «Corresponsabili»

Riccardo Chlari

Viareggio

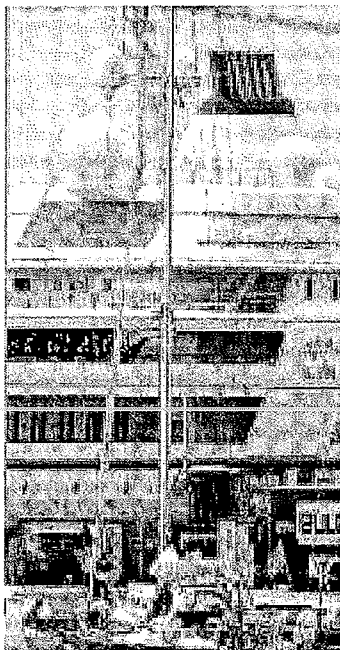
Hanno denunciato la nuova contestazione disciplinare al ferroviere-consulente Riccardo Antonini che ha continuato a seguire, in loro difesa, l'incidente probatorio sulla strage di Viareggio. Inoltre, alla vigilia del deposito della perizia dei professori Vangi e Licciardello incaricati dal Tribunale di Lucca, di fronte al montare delle indiscrezioni «innocentiste» almeno per quanto riguarda il gruppo Fs, hanno voluto organizzare una conferenza stampa. Per dire che loro, i familiari delle vittime, si sono fatti un'idea precisa sulla rottura della sala montata, sulle verniciature dell'assile e sulla foratura della cisterna. Insomma sulle concause del disastro ferroviario che il 29 giugno 2009 uccise 32 persone e ne segnò indelebilmente decine e decine. Un giudizio che collima con l'analitica relazione di oltre 450 pagine depositata nei giorni scorsi dall'ingegner Paolo Toni, consulente tecnico della procura lucchese. Una relazione che conferma in toto l'ipotesi accusatoria del procuratore Aldo Cicala e dei sostituti Giuseppe Amodeo e Salvatore Giannino: tutte le società coinvolte nel disastro, dalla multinazionale Gattx proprietaria dei vagoni merci alla Jungenthal che avrebbe dovuto controllarne lo stato, fino al gruppo Fs sulle cui rotaie avvenne il deragliamento, sono da ritenersi corresponsabili di quanto accadde quella terribile, interminabile notte di fuoco e di morte.

La conferenza stampa dei familiari delle vittime, riuniti nell'associazione «Il mondo che vorrei» e guidati da Daniela Rombi, si è svolta in palazzo Comunale a Viareggio. Appuntamento istituzionale quindi, con il sindaco Luca Lunardini e il presidente provinciale Stefano Baccelli. Dal quale sono arrivate parole chiare: «Secondo la Provincia di Lucca, che è parte civile al processo, la relazione dell'ingegner Toni è coerente con quanto rilevato dal nostro consulente Fabrizio Derrico. Inoltre è impeccabile sia dal punto di vista metodologico che per i criteri scientifici adottati. Offre tutte le risposte alle nostre domande sui perché del disastro. Comprovando la corrosione dell'assile del carro cisterna deragliato, la sua mancata manutenzione, e la determinante presenza del picchetto di regolazione delle curve che, sia per Toni che per Derrico, ha provocato lo squarcio nella cisterna carica di gas propano liquido».



GENNAIO-SETTEMBRE IL GRANO TRASCINA LA PERCENTUALE A +20%, CROCIERISTI +12 PER CENTO

Porto, dati ancora in positivo crescono merci e passeggeri



PORTO Numeri confortanti

Il porto di Bari conferma, a fine settembre, la tendenza positiva che sta caratterizzando il traffico merci e passeggeri nel 2011. I primi nove mesi dell'anno vedono un incremento a doppia cifra per le merci con un ragguardevole 20,14% in più rispetto all'analogo periodo del 2010, mentre i passeggeri varcano la soglia del milione e mezzo, con 1.581.194, registrando nello scalo barese, 11.747 presenze in più.

L'incremento delle merci è trainato dal grano, tradizionale prodotto di punta del traffico portuale barese nonché dal nuovo traffico container, avviato a fine 2010 da MSC, che ha spinto verso l'alto la quota delle merci varie.

Il traffico passeggeri ha visto una buona crescita del settore crocieristico (+12,24%), la tenuta dell'Albania (+1,02%) nonostante le difficoltà registrate ad inizio estate per il passaggio del con-

fine albanese da parte dei cittadini kosovari e la straordinaria performance della Croazia cresciuta del 24% dovuta allo sviluppo del turismo religioso verso Medjugorje.

Altro elemento positivo è il rallentamento della flessione del traffico sulla linea verso la Grecia in particolare per quanto riguarda il traffico pesante, in particolare si registra una forte ripresa del traffico non accompagnato risalito del 19% rispetto allo scorso anno. La tendenza alla ripresa del traffico greco sembra stabilizzarsi anche dai primissimi dati del mese di ottobre. Sempre negativa invece la tendenza del traffico per il Montenegro sul quale continua a pesare la lunga interruzione della linea ad inizio anno dovuto all'adeguamento della flotta alle regole dello «Stockholm Agreement».



Monopolisti a loro insaputa/1: le ferrovie

Fonte: <http://www.chicago-blog.it/2011/10/19/monopolisti-a-loro-insaputa1-le-ferrovie/>

Così è scritto nel bilancio annuale dell'operatore pubblico che svolge il servizio ferroviario in Svezia. Si può dire altrettanto di FS? Anche l'azienda pubblica italiana è posseduta al 100% dallo Stato. Opera a condizioni di mercato? I lettori di Chicago-blog sanno che non è così mentre i lettori dell'intervista dell'Ad di FS Mauro Moretti a Corriere Economia di lunedì scorso potrebbero convincersi dell'opposto, a maggior ragione se non hanno occasione di viaggiare sui treni italiani. E' allora opportuno rileggere assieme l'intervista per commentarne alcuni passaggi.

L'Indice delle liberalizzazioni dell'Istituto Bruno Leoni, per i treni, è di 36 su 100. Dieci punti in meno del 2007. Mercato chiuso?

«Niente affatto, tant'è vero che a Bruxelles l'unico esponente privato presente era l'italiana Ntv di Montezemolo. Siamo l'unico Paese dove per il traffico passeggeri gli operatori stranieri non devono firmare accordi di reciprocità. I treni merci sono già completamente liberalizzati e quelli passeggeri arrivano a Milano dalla Francia con Sncf, a Bologna e Venezia dal Brennero con Deutsche Bahn e l'austriaca Obb. Siamo in quattro sul mercato: noi, francesi, tedeschi e austriaci.

Il mercato ferroviario italiano non è completamente chiuso ma è distante anni luce dal mercato ferroviario svedese, quello sì completamente liberalizzato:

1. In Svezia nell'aprile 2010 è stato introdotto un regime di "open access" per il quale qualunque operatore ferroviario titolare di licenza rilasciata da paesi comunitari può chiudere al gestore della rete qualunque traccia oraria.

2. In Svezia la rete ferroviaria è stata scorporata dal gestore del servizio ferroviario nel lontano 1988, diversi anni prima che le direttive comunitarie iniziassero a chiedere almeno la separazione contabile tra le due attività. Dal 1988 l'azienda pubblica per la gestione della rete, Banverket, è totalmente separata e indipendente dall'azienda pubblica SJ che gestisce il servizio. Nel 2010, inoltre, la rete ferroviaria è stata incorporata nel nuovo gestore unico delle reti di trasporto, Trafikverket, il quale ha competenza anche sulla rete stradale e su porti e aeroporti.

3. In Svezia vi è da molti anni un regolatore pubblico indipendente per l'intero settore dei trasporti: Transportstyrelsen.

4. In Svezia ogni servizio ferroviario che necessita di sovvenzione pubblica è da molti anni obbligatoriamente assegnato tramite gara, regola che ha aperto il mercato ad aziende diverse da SJ, riducendone in conseguenza considerevolmente la quota di mercato. Come si può leggere nella relazione di bilancio: "SJ is a customer-oriented, modern and profitable travel company that manages 55 percent of the total train traffic in Sweden". 55% del traffico in capo a SJ implica che ve ne sia un altro 45% in capo a operatori diversi e concorrenti rispetto a SJ. Questa è la miglior prova che non solo il mercato svedese è pienamente liberalizzato da un punto di vista legale ma che è anche effettivamente aperto alla concorrenza.

E l'Italia? Nel 2009, come si può leggere nel più recente Conto Nazionale dei trasporti, hanno viaggiato sulla rete gestita da FS 323,4 milioni di treni-km dei quali 307,2 milioni, corrispondenti al 95% del totale, sono stati prodotti da Trenitalia. E' evidente che tra il 95% di Trenitalia e il 55% della svedese SJ passa un po' di differenza. Ancora più interessanti i dati relativi alle merci e ai viaggiatori trasportati in Italia: per quanto riguarda le merci nel 2009 Trenitalia ha trasportato 15,2 miliardi di tonnellate-km mentre gli operatori privati titolari di licenza altri 4,1 miliardi. Le corrispondenti quote di mercato sono state dunque del **78,6% per Trenitalia** e del **21,4% per gli operatori concorrenti**. Si può dire quindi che nel trasporto merci la concorrenza abbia prodotto risultati apprezzabili. E nel trasporto passeggeri? Nel 2009 hanno viaggiato con Trenitalia 44,4 miliardi di passeggeri-km mentre con operatori alternativi titolari di licenza hanno viaggiato solo 48 milioni. **La quota di mercato di Trenitalia è stata quindi del 99,9%**! Non male, trattandosi di un mercato nel quale i competitori risulterebbero ammessi. E' evidente che non bastano alcuni TGV inviati da SNCF a Milano o alcuni treni inviati da Deutsche Bahn nel Lombardo-Veneto, peraltro all'insaputa dei viaggiatori italiani, a fare di un mercato non del tutto chiuso un mercato sul serio liberalizzato.

Altre due domande di Alessandra Puato a Mauro Moretti:

Avete due società in Germania, 7x Logistik e il gruppo Netinera. «E vanno bene. Tx Logistik, che porta merci dal Nord al Sud, ha redditività netta del 7%. E con Netinera, che fattura 500 milioni, facciamo servizio universale fino a Praga. In Germania poi abbiamo appena vinto due gare, una sulla rete Heudekreuz da 300 milioni e una a Ostbayern da oltre mezzo miliardo».

Dopo la rottura con Sncf, socia di Ntv, in Francia vi siete invece alleati con Veolia, la rivale. Vendetta? «Necessità. L'11 dicembre partiamo con il Venezia-Parigi. Non lo facciamo più con Sncf, abbiamo dovuto scegliere un altro. Ma il mercato francese resta bloccato. Abbiamo chiesto di fare il Bruxelles-Parigi e il Milano-Parigi sull'Alta Velocità, non ce li danno».

Queste risposte sono interessanti per diversi motivi: 1) In Germania FS fa trasporto merci e guadagna. Perché allora in Italia registra sulle merci perdite consistenti che gravano sul contribuente/azionista forzato di FS? 2) In Germania FS fa servizio universale sovvenzionato e vince gare al riguardo. Potrebbe Deutsche Bahn far lo stesso in Italia? Ovviamente no: il servizio regionale sovvenzionato in Italia è prerogativa di FS. Perché allora Moretti quando chiede reciprocità a SNCF sul mercato francese non la offre per il trasporto regionale italiano? Ulteriori domande: i) FS in Germania adotta lo stesso contratto di lavoro di Deutsche Bahn? ii) FS trae vantaggio dal mercato ferroviario tedesco liberalizzato, perché allora i consumatori italiani, quelli del trasporto regionale in particolare, non possono trarre vantaggio da un mercato italiano egualmente liberalizzato?

Per concludere. Vi sono da un lato mercati legalmente e solo apparentemente liberalizzati e dall'altro lato mercati legalmente ed effettivamente liberalizzati: Svezia, Germania e, ovviamente, Gran Bretagna appartengono al secondo gruppo, l'Italia per ora appartiene ancora al primo: in Svezia il 45% dei treni è offerto da operatori diversi dall'incumbent, in Germania il 20,3%, in Italia solo il 5% e le regole attuali non sono tali da favorirne un rapido incremento. Anche se noi guardiamo alle liberalizzazioni con ottica deontologica, osservandole come un bene in sé perché accrescono le libertà per tutti i soggetti economici anziché riservarle solo ad alcuni, non dobbiamo

trascurarne le conseguenze che sono, ovunque le liberalizzazioni siano state realizzate, di segno positivo e di entità consistente. Un breve confronto ferroviario tra tre paesi:

1) UK: totale privatizzazione degli operatori ferroviari (1995), regolazione indipendente del mercato, assegnazione tramite gare per tutti i servizi sovvenzionati. Risultati: aumento dell'85% del traffico passeggeri tra il 1995 e il 2010; aumento della quota modale del treno dal 4,8 del 1997 al 6,8% del 2009.

2) SVEZIA: imprese ferroviarie a totale controllo pubblico ma separazione netta tra rete e trasporto già nel 1988, graduale liberalizzazione del mercato nel tempo completata nel 2010 (qualsiasi operatore può chiedere ora qualunque traccia) e gare per l'assegnazione di tutti i servizi sovvenzionati, regolazione indipendente del mercato. Risultati: traffico passeggeri +65% tra il 1995 e il 2009; quota modale del treno dal 5,7% del 1997 al 9,3% del 2009, quota di mercato dell'operatore ferroviario pubblico al 55% nel 2009.

3) ITALIA: separazione effettiva rete/trasporto NO, gare per i trasporti sovvenzionati NO, regolazione indipendente NO. Risultati: traffico passeggeri invariato tra il 1995 e il 2010 (46,7 miliardi di pax-km nel 1995, 48,1 nel 2010) a fronte di un aumento superiore al 30% per l'UE-15; quota modale del treno scesa dal 6,3% del 1997 al 5,6% del 2009 mentre nell'UE-15 è aumentata nello stesso periodo dal 6 al 7,2%, quota di mercato dell'incumbent al 95%.

Val la pena sacrificare il mercato ferroviario per difendere il monopolio (inconsapevole) dell'incumbent?

Il ministero apre a Benedini per la ferrovia

Il sottosegretario Giachino: «Via i binari nel tratto da Frassine alla città? Si può fare»

Fonte: <http://gazzettadimantova.gelocal.it/cronaca/2011/10/18/news/il-ministero-apre-a-benedini-per-la-ferrovia-1.1604348>

Lo spostamento del traffico merci che oggi corre sui binari tra Frassine e la stazione centrale si può fare. A dirlo è il sottosegretario ai trasporti Bartolomeo Giachino, che ha affrontato il problema delle infrastrutture nel Mantovano nel corso del convegno organizzato ieri in Confindustria dall'associazione Robert Schuman, guidata dal pidiellino Gilberto Sogliani.

Sul tavolo c'è la proposta uscita dagli uffici comunali dei lavori pubblici: stop al traffico merci tra Frassine e piazza don Leoni e realizzazione di un anello ferroviario che consenta l'ingresso dei treni in città da Roverbella e Porto Mantovano. Un'idea, quella lanciata dall'assessore Giampaolo Benedini, che servirebbe a risolvere problemi di sicurezza (merci pericolose passano quotidianamente per la città), di traffico (passaggi a livello di porta Cerese e viale Gorizia) e di salute del patrimonio artistico (le vibrazioni minacciano Palazzo Te).

Giachino ha spiegato che la soluzione proposta dal Comune insieme a Rfi si può fare, nonostante una prima stima delle spese parli di circa 180 milioni di euro. «Ma si può abbassare – commenta Benedini – anzi lo abbiamo già fatto con una prima revisione del progetto. Per ora incassiamo questa notizia molto positiva: l'apertura del governo è un segnale molto importante di attenzione verso il nostro lavoro». Le parole del sottosegretario hanno trovato l'apprezzamento anche di Centro Padane, la società costruttrice dell'autostrada Cremona-Mantova e delle relative opere di compensazione, restyling del passaggio a livello di Porta Cerese compreso.

Nel corso del convegno spazio anche all'assessore provinciale alle infrastrutture Giulio Freddi: «In provincia abbiamo troppe opere incompiute – ha detto – il nostro non è più solo un territorio agricolo, abbiamo un'impresa ogni otto abitanti. Tutte sono penalizzate dalla carenza di strade, ferrovie e vie d'acqua».

Da Giachino un invito: «Non fate la lista della spesa, perché negli ultimi 12 anni, a causa della bassa crescita, abbiamo perso 500 miliardi di euro e occorre utilizzare al meglio le poche risorse che abbiamo». Il presidente dell'associazione Schuman, Gilberto Sogliani, ha esortato anche ad intervenire per la terza corsia di Autobrennero e a «far funzionare» il porto di Valdarò.(g.s.)