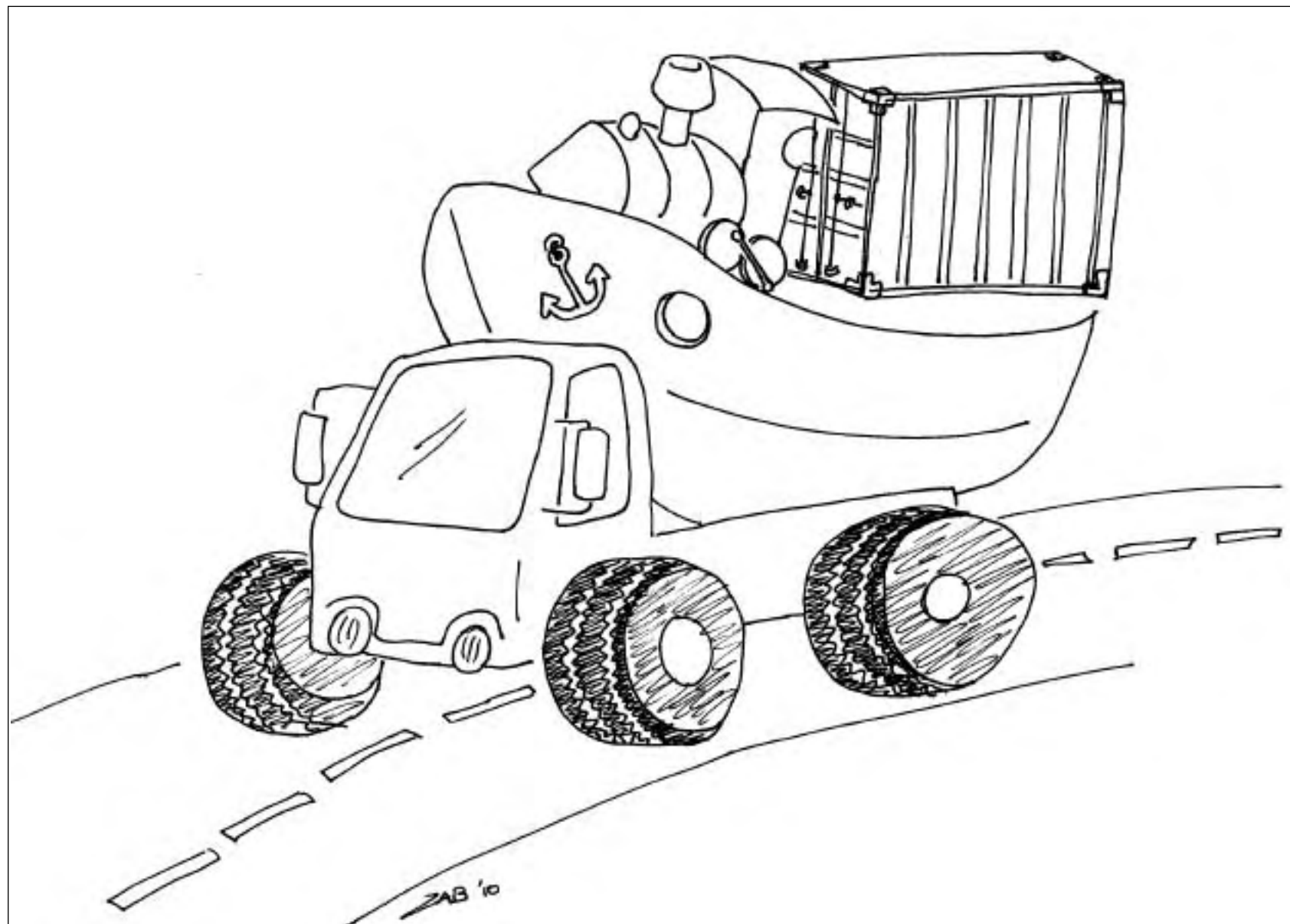


Intermodalità all'italiana



Il frutto del mio benessere, un'assicurazione UniSalute

Quando si parla di salute è meglio essere chiari. Con i Piani Sanitari UniSalute hai maggiore comfort in caso di ricovero, visite tempestive e più opportunità nella scelta del medico. UniSalute offre coperture sanitarie vantaggiose per il settore trasporti su gomma, ferro, mare, aria e per i lavoratori dei porti. Affidati ad UniSalute, l'assicurazione che pensa a farti stare bene, sempre.

UniSalute, un nuovo modo di guardare all'assicurazione

www.unisalute.it
Numero Verde 800-114444

TIC UNISALUTE
Specialisti nell'assicurazione salute

IL LAVORO NEI TRASPORTI MENSILE DI INFORMAZIONE E APPROFONDIMENTO DELLA FILT CGIL
 DIREZIONE E AMMINISTRAZIONE: EDITRICE TRASPORTI Via Morgagni 27 - Roma DIRETTORE: Franco Nasso DIRETTORE RESPONSABILE: Marilisa Monaco REDAZIONE: Michele Azzola, Guido Barucci, Tatiana Fazi, Roberto Martelli, Marilisa Monaco, Alessandro Rocchi, Mauro Rossi UFFICIO ABBONATI: Piera Antonuzzi ABBONAMENTO: 10 copie euro 10 Versamento sul c/c n. 46813002 INTESTATO A: Editrasporti srl Via Morgagni, 27 - 00161 Roma TARIFFA REGIME LIBERO: Poste Italiane Spa - spedizione in abbonamento postale - 70% CN/BO PROGETTO GRAFICO: Cristina Clausi Schettini IMPAGINAZIONE: Antonella Rotellini STAMPA: DATAMEC S.R.L., VIA SPERANZA 31, 40068 SAN LAZZARO DI SAVENA (BO) Chiuso in tipografia il 19/11/2010



"Alla fine, non ricorderemo le parole dei nostri nemici, ma i silenzi dei nostri amici".

MARTIN LUTHER KING

Il lavoro nei trasporti

Mensile di informazione, cultura e documentazione

In questo numero

- 2 La logistica industriale: un'occasione perduta
- 10 Ora bisogna creare altre regole
- 12 Il nostro punto di partenza
- 14 L'Europa punta al trasporto merci su rotaia

Inserto: 4 domande a bruciapelo sull'autotrasporto in Italia

La competitività del nostro Paese dipende anche dal sistema con cui si movimentano le merci

Fare la differenza

Ogni anno l'inefficienza della logistica costa al sistema produttivo italiano 7 miliardi di euro. Oggi, poi, c'è la crisi.

In molti sostengono che il settore dei trasporti può aiutare la ripresa economica del nostro Paese, non solo per l'incidenza che ha sul prodotto interno lordo. Uno dei tavoli più impegnativi tra quelli aperti negli ultimi giorni tra le forze sociali riguarda la scarsa competitività del nostro Paese e l'insufficiente crescita della produttività. Il trasporto merci incrocia gran parte del sistema economico italiano ed è certamente uno degli elementi che ne determina la competitività.

L'attuale crisi di domanda, però, insiste su di una precedente e strutturata crisi di offerta della qualità dei servizi: l'efficienza di un sistema complesso come quello del trasporto merci dipende da fattori che richiedono interventi di programmazione e regolazione di sistema. Il mercato non è sufficiente a garantire l'adeguata allocazione delle scarse risorse disponibili, occorre compiere scelte e favorire i processi virtuosi. L'assenza di una politica dei trasporti è all'origine di buona parte dell'inefficienza del nostro sistema logistico. Il giornale della Filt offre un luogo adeguato per intavolare una discussione serena ma rigorosa sul sistema della logistica in Italia.

Per non sottrarsi a questo invito occorre non solo analizzare la qualità e quantità delle infrastrutture, ma è necessario

sottolineare che la struttura produttiva nel trasporto merci su gomma è talmente frazionata da essere incapace di realizzare sinergie significative e innovazione.

Si avverte la necessità di una politica di alleanze che interrompa la tendenza al frammentarsi di imprese e cicli produttivi e incentivi la nascita di un soggetto imprenditoriale che faccia dell'innovazione e della qualità il perno dello sviluppo aumentando il valore aggiunto attraverso lo sviluppo delle attività di complemento alla semplice funzione vettoriale. Il contratto unico della logistica aiuta questo processo e costituisce una opportunità da cogliere senza esitazioni. Conoscenza del territorio e innovazione dei sistemi sono le leve su cui puntare.

L'innovazione è la capacità di un corpo sociale di interpretare e affrontare i cambiamenti e garantire che il sistema economico abbia, contemporaneamente, una forte competitività e una forte coesione sociale.

Il nostro Paese e l'intera Europa non possono pensare ad un modello produttivo che disgiunge la crescita economica dalla tutela dei diritti delle persone. Non esiste alternativa ad un incremento della competitività dell'intero sistema produttivo e dei servizi basato sulla qualità e non semplicemente sulla competizione dei costi. Riuscirci o meno farà la differenza.

Fabrizio Solari
segretario confederale Cgil



Alle opere pubbliche incompiute è dedicato l'orizzonte del giornale. Nel 2007, il procuratore nazionale antimafia denunciò che, in Italia, le opere realizzate a metà erano 357. Oggi si dice siano 395. Le foto che scorrono lungo queste pagine, scattate da Cristiano Tardioli, segretario generale Filt Umbria, documentano lo scempio della galleria della Guinza, diventata simbolo dello spreco di denaro pubblico nel nostro Paese.

FILT CGIL



Il nuovo modello integrato della logistica rischia di essere assente dalla pianificazione pubblica

La logistica industriale: un'occasione perduta

Un terminale è efficiente non solo quando ha spazi e gru potenti ma quando ha regole di gestione chiare, uniformi e valide per tutta la rete e tutti gli attori

La logistica è una priorità strategica per il rilancio della competitività dell'Italia.

Infrastrutture, trasporti, sviluppo territoriale, sostenibilità ambientale e sviluppo del "business" sono gli elementi che caratterizzano la "Sfida Logistica" e che dovrebbero indirizzare le linee di intervento. Ciò dovrebbe concretizzarsi in obiettivi, progetti e investimenti per dar vita ad un Sistema Logistico di Paese più coerente alle necessità attuali.

Occorre, dunque, definire nuovi indicatori per l'analisi del mercato logistico: i parametri quantitativi (tonnellate, tonnellate_chilometro, unità di trasporto intermodale ecc.) non sono più sufficienti a misurare l'efficienza del sistema.

È necessario introdurre nuove variabili (parametri economici) che diano una misura del grado di efficienza: tempi di resa, transit time, frequenza, giornate medie di giacenza degli stock ecc. Due nuovi parametri stanno acquisendo un rilievo sempre maggiore: il consumo energetico e l'inquinamento ambientale.

INVESTIMENTI INFRASTRUTTURALI DI RILIEVO IN ITALIA

- dal 1980 al 2001: 14 miliardi di euro - Media annua: 0,7 miliardi di euro
- dal 2002 ad oggi: 49 miliardi di euro - Media annua: 7 miliardi di euro
- Manovra triennale del 26 giugno 2009: 28.218 milioni di euro - Media annua: 8,7 miliardi di euro

DESTINAZIONI FONDO INFRASTRUTTURE (milioni di euro) (delibera CIPE 6/3/2009 e 26/6/2009)

	L.O	FAS C.Nord	FAS Sud	Totale
Sistema Ferroviario	1632,6	343,9	904,0	2880,5
Strade e Autostrade		110,0	1891,0	2001,0
Sistemi Urbani e Metropolitani	17,4	760,0	880,0	1657,4
Intermodalità		0,5	33,6	34,1

AUTOTRASPORTO - parco circolante veicoli

	Parco circolante (veicoli)	Merci su gomma	Autocarri ogni km di autostrada
Italia	4.735.111	88,3%	15,71
Francia	6.309.390	80,6%	9,34
Gran Bretagna	4.091.868	88,9%	16,79
Spagna	5.459.641	95,8%	10,81
Germania	2.806.351	65,4%	7,86

DEFICIT INFRASTRUTTURALE: AUTOSTRADE (2008)

L'Italia ha accumulato negli anni un forte gap infrastrutturale e gestionale nel sistema dei trasporti, connesso al mancato adeguamento dell'offerta alla crescita della domanda.

Il gap è particolarmente accentuato nel settore autostradale, asse portante del sistema nazionale dei trasporti.

Paesi	Popolazione Abitanti (x 1.000)	Parco circolante Totale veicoli	Rete autostradale		
			Autostrade (km)	km di autostrade per mln abitanti	Veicoli per km di autostrade
Francia	59.900	35.354	10.509	175	3.364
Germania	82.550	46.790	12.511	52	3.740
Portogallo	10.480	4.769	2.113	202	2.257
Spagna	40.980	22.312	10.299	251	2.166
Media (esclusa Italia)	-	-	-	183	3.083
Italia	57.480	39.332	6.532	114	5.809

La necessità di considerare i parametri "economici" comporta una profonda revisione del sistema dell'informazione statistica.

Le singole imprese hanno già sviluppato nuovi metodi di rilevazione ed elaborazione dell'informazione in grado di fornire un quadro preciso del sistema e del suo funzionamento; sfortunatamente questi dati sono considerati un elemento fondamentale per la definizione delle strategie aziendali e quindi sono trattati come segreto aziendale.

L'informazione statistica pubblica consente di valutare solo i fenomeni a

livello macro e ciò comporta gravi carenze nella progettazione di nuove infrastrutture. Il nuovo modello integrato della logistica rischia di essere assente dalla pianificazione.

L'Italia, si dice, è carente di infrastrutture e le performance delle sue catene logistiche sono inadeguate, con effetti negativi sulla competitività dei prodotti. Distinguiamo: le infrastrutture di trasporto sono una cosa, le infrastrutture specificamente dedicate alla logistica un'altra.

Le prime sono costruite con denaro pubblico, le seconde da investitori istituzionali privati.

Se si osservano gli investimenti fatti in Italia nell'ultimo decennio in "piattaforme logistiche", "centri di distribuzione" o simili, si potrà constatare che pochi paesi europei hanno avuto simili tassi di crescita. Anzi, per esempio, nell'area metropolitana di Milano vi è un grado di affollamento tra i più alti d'Europa.

Qual è il problema di queste infrastrutture? Sono state costruite al di fuori di una pianificazione del territorio, non per colpa degli investitori ma per carenze della Pubblica Amministrazione; non sono orientate verso il trasporto ferroviario ma al 98% muovono le merci su camion e sono localizzate esclusivamente nel Norditalia.

Le infrastrutture pubbliche di trasporto, i grandi assi ferroviari e stradali, si dividono a loro volta in due categorie: le linee e i nodi. In Italia, ma non solo, i problemi più acuti sono sui nodi e più aumenta la velocità sulle linee, più si aggravano le criticità nei nodi.

Il 75% dei ritardi dei treni merci intermodali, cioè della tipologia di trasporto su rotaia più promettente, si accumulano in prossimità o dentro i nodi e nel cosiddetto ultimo miglio ferroviario. "I tempi necessari per effettuare i servizi nei tratti terminali hanno un'elevatissima incidenza su quelli complessivi di percorrenza dei treni (dal 20% al 200%)", "Il costo dei tratti terminali assorbe tra il 15% ed il 65% dei ricavi della vendita dei servizi ferroviari". Affermazioni tratte da una presentazione di Trenitalia ad un convegno del 2004 e da allora non si è fatto granché.

L'indizio

Amava ripetere: "Il modo più efficace di fare qualcosa è ... farlo".

LA SUPERSTRADA FANO-GROSSETO È L'ENNESIMA, GRANDE OPERA INCOMPIUTA. LA SUA REALIZZAZIONE DIPENDE DAL TRAFORO DELLA GUINZA, UNA GALLERIA ABBANDONATA DOPO ESSERE STATA REALIZZATA E, ORMAI, FATISCENTE.

VERSO IL NULLA

TRAFFICO TOTALE INTERNO DI MERCI (1990 - 1995 - 2000 - 2004 - 2008)

TRAFFICO TOTALE ITALIANO DI MERCI
COMPOSIZIONE PER MODO DI TRASPORTO

Modalità di Trasporto	1990	1995	2000	2004	2005	2006	2007	2008
Impianti Fissi	16,04	16,25	16,11	15,74	14,92	16,36	16,30	16,32
Su strada	64,93	66,31	67,93	65,95	65,08	62,62	61,49	62,26
Vie d'acqua	18,71	17,12	15,57	17,88	19,59	20,56	21,74	20,99
Navigazione aerea	0,32	0,32	0,39	0,43	0,41	0,46	0,47	0,43
Totale Generale	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

In corsivo i dati stimati - Le somme possono non coincidere con i totali a causa degli arrotondamenti

TRASPORTO FERROVIARIO - Dati 2009

Il trasporto merci su rotaia è in via d'estinzione. In Italia appena il 9,9% dei prodotti viene caricato sui treni contro l'11,8% dell'Inghilterra, il 15,7% della Francia e il 21,4% della Germania.

In Europa la media si aggira intorno al 17% (studio Eurostat divulgato dall'associazione Federmobilità).

- Nel 2007 il traffico combinato si trovava agli stessi livelli del 2002; per gli ultimi due anni non si hanno dati ufficiali, ma il trend è in calo.
- La quantità di merce movimentata sui binari sfiora a fatica il 10%
- Trasporto merce su camion supera il 60% (Conto nazionale dei Trasporti 2009)
- Uno studio di Eurostat stima che i TIR trasportino il 90% della merce

PAESE	% MERCI TRASPORTATE SU ROTAIA (2009)
ITALIA	9,9%
Inghilterra	11,8%
Francia	15,7%
Germania	21,4%

Un terminale è efficiente non solo quando ha spazi e gru potenti ma quando ha regole di gestione chiare, uniformi e valide per tutta la rete e tutti gli attori, quando ha sistemi informatici che ottimizzano le operazioni, quando l'ambiente che lo circonda, compreso il "padroncino" che entra ed esce col suo camion, parla lo stesso linguaggio secondo protocolli condivisi; le carenze maggiori stanno qui.

Se ci sono queste inefficienze non è a causa della carenza di infrastrutture ma del modo in cui è stata gestita la logistica da parte delle aziende.

La logistica è informatica perché organizza una rete, una Supply chain. Piattaforme collaborative, sistemi, tecnologie di rete: questa è logistica.

Scorrendo i report della Banca d'Italia sullo stato delle nostre industrie, al capitolo investimenti la voce tecnologie di rete è la cenerentola. Al Sud non se ne parla nemmeno.

Ma tutti gli imprenditori gridano in coro: "Infrastrutture, infrastrutture!" L'azienda italiana concepisce spesso il logistico come una specie di Mary Poppins tuttofare, sulle cui spalle scaricare i problemi e le rogne, senza dargli le risorse necessarie all'importanza del suo ruolo.

E lui non ha altra soluzione, per cavarsela, che usare il trasporto ad libitum, tanto costa poco, al 98% su gomma.

È costretto a farlo perché gli standard di servizio al cliente che gli vengono imposti sono analoghi a quelli dei paesi con catene logistiche d'eccellenza. L'importante è correre, non ottimizzare i carichi.

L'Italia del Nord abbonda di piattaforme logistiche, di magazzini e ribalte costruiti secondo i più moderni criteri, ma non si può dire altrettanto della dotazione interna, dell'automazione degli scaffali, dei sistemi avanzati di gestione degli ordini e del picking, spesso si vedono ancora solo facchini di cooperativa e muletti.

I provider di logistica non investono in automazione perché i contratti di outsourcing sono a un anno, due anni. Nel settore vige la legge dell'usa e getta.

Eppure i sistemi per migliorare le inefficienze ci sono, sono i sistemi che l'intelligenza artificiale ha messo a disposizione della logistica, ma richiedono, più che capitali, un cambio di mentalità, trasparenza nelle



L'autotrasporto in Italia: un sistema in bilico

4 domande a bruciapelo di Deborah Appolloni

In Europa, e non solo, la produttività di un paese dipende anche dal trasporto delle merci che produce. In Italia, nonostante ingenti siano state le risorse pubbliche destinate all'autotrasporto, il sistema della logistica continua a penalizzare i nostri prodotti.

Perché e di chi è la responsabilità? Con quattro domande rivolte ai protagonisti del settore, cerca di scoprirlo Deborah Appolloni, giornalista de il Sole 24 Ore. È uscito a novembre, edito dal Sole 24 Ore Trasporti, il suo libro sull'autotrasporto italiano.

1 Secondo una ricostruzione del Sole 24 Ore Trasporti, l'autotrasporto italiano ha ricevuto aiuti economici per circa 4,2 miliardi dal 2000 al 2010. Che cosa ha prodotto nel settore, secondo Lei, questo immenso flusso di denaro?

MICHELE AZZOLA - Filt Cgil

Per rispondere bisogna prima chiedersi a che cosa dovevano servire gli ingenti aiuti economici indirizzati al settore.

L'assenza di un piano preciso di interventi ha comportato una distribuzione a "pioggia" delle risorse, spesso con meccanismi distorti, come quello individuato per gli sconti autostradali, che finisce per finanziare le associazioni datoriali.

Il risultato finale è stato quello di mantenere inalterata la struttura del settore (130.000 imprese: oltre il doppio di quelle presenti in Germania) e tenere bassi i costi di trasporto per il comparto industriale.

Di conseguenza, pochi hanno investito in logistica innovativa, in efficienza e produttività in quanto l'intervento economico dello Stato garantiva il sistema. La seconda considerazione riguarda il fatto che la totalità di quelle risorse è stata distribuita con il consenso di tutte le associazioni datoriali, a dimostrazione che, in assenza di decisioni politiche, il settore non è in grado di autoriformarsi.

PIERO LUZZATI - Confetra

Quando si parla di autotrasporto si fa riferimento alla modalità che assicura in Italia la stragrande maggioranza della mobilità delle merci.

Si sta parlando di 150.000 imprese, di 450.000 veicoli, piccoli e grandi, in conto terzi, condotti da altrettanti autisti. L'entità degli stanziamenti deve dunque essere rapportata alla vastità del settore.

La vera questione riguarda non l'entità delle risorse impiegate, ma gli obiettivi che con quella spesa pubblica si vogliono raggiungere.

I problemi dell'autotrasporto da risolvere sono l'assetto polverizzato del settore, l'eccesso di offerta, la sua sottocapitalizzazione, la sua debolezza commerciale. Ebbene, se siamo d'accordo su questa analisi, allora dobbiamo concludere che quei 4,2 miliardi di contributi erogati a pioggia per ridurre i costi d'impresa (pedaggi, inail,

bollo, spese non documentate, ecc.) non sono serviti e non servono a nulla, anzi sono controproducenti perché avendo finalità assistenziale ostacolano anche il dispiegarsi delle forze crudeli, ma razionalizzatrici del mercato.

FERDINANDO PALANTI - Legacoopservizi

Poco o niente. Principalmente per due motivi; il primo è che 4,2 miliardi se visti complessivamente sono una cifra ingente ma se consideriamo quanto è toccato ad ognuna delle 120 mila imprese attive nell'autotrasporto sono poca cosa, circa 3500 euro per anno ad impresa.

Il secondo è che molti di questi aiuti si sono trasformati in riduzioni di prezzo per il cliente.

In questo modo si è ottenuto solo una maggiore economicità del trasporto ma non si sono aiutate le imprese ad investire, crescere e migliorare la produttività.

PAOLO UGGE' - Confrtrasporto

Occorre ricordare il percorso intrapreso dalle associazioni di categoria per dare una risposta sensata ad una domanda a risposta scontata.

Le risorse messe a disposizione avevano un solo obiettivo allineare il più possibile i costi sopportati dalle imprese di autotrasporto italiano a quelli delle imprese concorrenti europee in attesa che riforme strutturali mutassero la struttura del trasporto italiano.

Occorre ricordare che il Patto della logistica prevedeva misure finalizzate a far crescere le imprese superando la logica degli interventi a pioggia.

Non è un mistero che quegli obiettivi non sono stati perseguiti e pertanto non si è potuto abbandonare l'unica scelta che ha consentito alle imprese nazionali di restare sul mercato.

Appare evidente che occorre ripartire da quegli obiettivi. Ma occorre che il ragionamento avviato con il Patto della logistica venga ripreso, integrato e attuato.

4 domande a bruciapelo

di Deborah Appolloni

2 L'ultimo accordo tra Governo, associazioni di categoria e una parte della committenza, firmato il 17 giugno scorso, reintroduce i costi fissi. Sembra un passo indietro rispetto alla riforma che, nel 2005, aveva aperto il settore alla concorrenza. Si arriverà realmente, nel giro di nove mesi, alla definizione degli accordi di settore? E più in generale, le nuove norme serviranno a "ricostruire" i rapporti tra vettori e committenti?

MICHELE AZZOLA - Filt Cgil

Anche nel caso di questo accordo, le soluzioni introdotte non servono a modificare lo stato delle cose. Peraltro avevamo espresso identiche perplessità anche a seguito della riforma introdotta nel 2005 e all'accordo raggiunto dopo 3 giorni di fermo del settore nel 2008. Esempificando con un paradosso potremmo affermare che "l'assenza dello Stato sta determinando troppo Stato". Infatti, l'incapacità di far garantire il rispetto delle regole (quelle sui diritti del lavoro, quelle fiscali e previdenziali, quelle relative al Codice della Strada) da parte degli organi competenti, sta causando un eccesso di produzione normativa che rende impossibile la vita delle imprese senza alcun effetto concreto. Così le aziende di autotrasporto vedono, riforma dopo riforma, aumentare gli adempimenti burocratici senza che ciò comporti una reale modifica di come vive il settore. Temiamo che, salvo alcuni settori di nicchia, non si realizzeranno accordi in grado di supplire all'assenza dello Stato nel rispetto delle regole. Ma proprio il rispetto delle regole è il problema del nostro Paese.

PIERO LUZZATI - Confetra

Invero la riforma liberalizzatrice del 2005 conteneva già gli indizi della controriforma dirigitica del 2010. Nel 2005, infatti, accanto all'affermazione della libera contrattazione dei prezzi, si introduceva anche il principio della corresponsabilità del committente per le violazioni del codice della strada commesse dal vettore, la previsione, di regola, della forma scritta per i contratti di trasporto, l'attribuzione all'Osservatorio della funzione di calcolare i costi medi delle imprese, l'introduzione di procedure per controllare la regolarità amministrativa della circolazione. Da questi presupposti sono scaturiti negli anni successivi la scheda di trasporto e la connessa corresponsabilità, i costi minimi da rispettare nei contratti verbali e ora anche in quelli scritti, la possibilità per il vettore di agire direttamente nei confronti del committente iniziale per il soddisfacimento dei suoi crediti, e così via. La Confetra non crede in questi strumenti. Le norme positive (fiscali, previdenziali, sindacali, civilistiche, di circolazione) per consentire che la concorrenza tra i vettori si svolga nei limiti della correttezza già ci sono e vanno fatte rispettare. Se quelle norme non vengono fatte rispettare, la capacità commerciale dei vettori corretti crolla, la moneta cattiva caccia la moneta

buona e, specie nei momenti di crisi come quella che abbiamo attraversato, il mercato diventa un caos. Contro quel caos la controriforma del 2010 è inefficace. Riusciremo in via pattizia a sopperire alla carenza dello Stato e a correggere le disfunzioni di un mercato malato? Sicuramente la Confetra si appresta al confronto con serietà, buona fede e buona volontà. Assegno al confronto un 50% di possibilità di ottenere un buon risultato.

FERDINANDO PALANTI - Legacoopservizi

Nutro sinceramente qualche dubbio sul fatto che i problemi del settore possano essere risolti dalla reintroduzione dei "costi di sicurezza". Mi auguro comunque che una tale misura possa almeno spingere le parti in causa ad arrivare, per quei settori e per le tipologie di trasporto dove ciò è possibile, alla definizione degli "accordi volontari di settore" che considero in questa contingenza un utile strumento di governo dei rapporti commerciali e di regolazione del mercato.

PAOLO UGGE' - Conftrasporto

Non ritengo che l'accordo con il Governo sia un ritorno alle tariffe come sostenuto in più occasioni. In piena sintonia con la legge n.32/05 sono stati indicati i costi della sicurezza che, secondo il protocollo d'intesa e la stessa legge, possono essere frutto di accordi tra le parti. Se si fosse trattato di un ritorno a forme di imposizioni dall'alto come mai la gran parte delle altre rappresentanze della committenza hanno sottoscritto l'intesa? Occorrerebbe aggiungere anche che quanto concordato è stato contestato da alcune organizzazioni che rappresentano l'autotrasporto convinte che l'intesa non dia risposte all'esigenza di introdurre tariffe minime di sicurezza o antidumping. Gli accordi di settore sono una opportunità per tutti. Certo non potranno prevedere i prezzi di trasporto ma definire regole e modalità specifiche. A mio avviso chi si chiama fuori commette un errore non solo perché gli accordi ricostruirebbero un rapporto tra committenti e vettori ma anche perché dopo nove mesi i costi minimi della sicurezza saranno emanati dall'Osservatorio e quindi dal ministero. E su questo non ci piove.

L'autotrasporto in Italia: un sistema in bilico

3 Tra le ultime "emergenze" del sistema, spunta il costo del lavoro. Molte aziende hanno cercato di aggirare il problema assumendo, anche con l'ausilio di agenzie interinali, autisti "distaccati" provenienti dai Paesi dell'Est Europa a costi notevolmente ridotti rispetto agli italiani. Contribuendo a creare "concorrenza sleale", ma anche un mercato del lavoro sempre più precario e privo delle necessarie garanzie. Che cosa ne pensa? Può indicare una possibile soluzione?

MICHELE AZZOLA - Filt Cgil

Il costo del lavoro rischia di diventare l'ennesimo paravento dietro cui nascondere il fallimento della gestione politica del settore dell'autotrasporto. Sono anni che il sindacato, spesso in perfetta solitudine, denuncia una concorrenza sleale da parte di imprese che, attraverso la violazione delle regole, hanno creato il "Far West" in questo comparto. Cronotachigrafi taroccati, lavoro nero/irregolare, la totale assenza di controlli sono da anni presenti nel settore, con ricadute pesantissime in termini di sicurezza alla circolazione e all'incolumità degli addetti. Le stragi di questi ultimi anni ne sono la triste testimonianza.

Il fenomeno dei distaccati provenienti dall'Est dell'Europa rappresenta solo un ulteriore tassello della violazione delle regole. In realtà la normativa italiana e il Ccnl hanno introdotto soluzioni in grado di far competere le imprese italiane in condizioni assai più vantaggiose di quelle presenti in Francia o in Germania. Di conseguenza sarebbe necessario ripristinare un sistema con regole chiare e applicabili, sul cui rispetto non transigere ed entro cui far competere le imprese di autotrasporto. Per il resto riteniamo positivo il lavoro di coordinamento realizzato dal Sottosegretario Giachino, che permetterà di controllare il fenomeno dei finti distacchi.

PIERO LUZZATI - Confetra

L'anima dell'Unione Europea è ancora quella del MEC del 1957: è un'anima commerciale, mercantile, non fondata su istanze ideali. Il nucleo storico dei 6 Paesi originari era sufficientemente omogeneo per rendere non necessarie, prima dell'apertura dei mercati, alcune armonizzazioni di fondo, quali quelle della disciplina del lavoro, quelle fiscali, quelle del welfare. Man mano che l'Europa si allargava, fino a ricomprendere Paesi provenienti dalla tradizione marxista, ci si poteva aspettare che l'ingresso sarebbe stato subordinato alla verifica dell'esistenza di una minima equivalenza delle condizioni di base. Si è invece presa la scorciatoia della competizione tra ordinamenti statali storicamente e culturalmente diversi: sarà il mercato a livellare ricchezze, produzioni, redditi e condizioni del lavoro. Non pigriamoci addosso, ma rimbocchiamoci le

maniche. Altri Paesi che come noi hanno fondato il MEC, vedi la Germania, non sembrano per nulla a disagio in questo scenario di competizione globale.

FERDINANDO PALANTI - Legacoopservizi

Penso che per il nostro Paese oltre al costo una vera e propria emergenza sul fronte del lavoro sia quella della sempre maggiore "precarizzazione" dei rapporti di lavoro. Naturalmente non ho in tasca la soluzione, penso però che non si debba agire in una sola direzione ma su più versanti.

Intanto con la introduzione di limiti e restrizioni, le più ampie possibili all'uso del distacco da Paesi con lavoro low cost, poi con forme di contrasto all'utilizzo di lavoro nero e grigio attraverso un serio ed intenso piano di controlli ed infine con l'attuazione di una riforma della "fiscalità" del lavoro invertendo un meccanismo assolutamente ingiusto e dannoso per il quale il lavoro precario costa alle imprese significativamente meno del lavoro stabile.

PAOLO UGGE' - Conftrasporto

La soluzione non esiste in quanto l'Unione europea, attraverso, le liberalizzazioni mira a riequilibrare i costi. Anche il costo del lavoro dunque è oggetto di questi principi e questo assunto traspare in modo chiaro, leggendo la risposta che i competenti uffici comunitari e quelli del ministero del lavoro hanno inviato alla Fai che aveva chiesto lumi proprio sulla questione degli autisti in "affitto".

Ai lavoratori distaccati occorre riconoscere la retribuzione prevista nel paese dove si opera ma per la contribuzione e la fiscalità occorre prendere a riferimento quelli del paese d'origine del lavoratore.

È vero che possono essere effettuati i controlli ma presso il ministero competente del paese dal quale proviene il lavoratore. Una possibile soluzione può essere trovata a livello settoriale con il consenso delle parti, previa autorizzazione della Comunità, che potrebbe concedere una deroga per l'autotrasporto che vive in una condizione diversa rispetto alle imprese stanziali. Senza questo percorso la concorrenza sul costo del lavoro esploderà e si estenderà determinando anche non pochi problemi di natura sociale.

4 domande a bruciapelo

di Deborah Appolloni

4 Si ricomincia a parlare di "Piano della Logistica" e di riforma del settore. Potrebbe indicare almeno 5 mosse assolutamente necessarie per arrivare ad un reale rinnovamento e sviluppo dell'autotrasporto italiano?

MICHELE AZZOLA - Filt Cgil

Domanda difficile che richiederebbe un approfondimento adeguato. Intanto, è opportuno precisare che il Piano della Logistica può rappresentare un'autentica opportunità per il Paese. Stante che la carenza di risorse pubbliche impedirà la realizzazione di un piano di infrastrutture a breve termine, introdurre soluzioni in grado di utilizzare al meglio l'insieme delle reti già presenti è l'unica risposta su cui lavorare. In un ambito in cui si ragiona di Logistica (intesa come l'insieme delle reti fisiche e virtuali necessarie), in cui raccordare porti, strade, ferrovie ed interporti, l'autotrasporto gioca un ruolo fondamentale visto che la stragrande maggioranza delle merci utilizza oggi quella modalità. Il primo intervento da realizzare è quello di diminuire l'offerta, riducendo il numero delle imprese e creando le condizioni per accrescerne le dimensioni. Solo con imprese più forti sarà possibile equilibrare il mercato. Defiscalizzazioni e decontribuzioni per le fusioni ed aggregazioni sono la soluzione da utilizzare. La seconda linea è intervenire sulla filiera. Oggi con il meccanismo dei subappalti tra chi realizza il contratto di trasporto e chi lo esegue, ci sono troppi passaggi, che permettono a meri intermediari di speculare. Terzo, va semplificato il quadro normativo e garantita l'applicazione delle regole. In poche parole si tratta di passare da tante regole non applicate a pochissime regole sul cui rispetto non si deve transigere. Quarto, occorre perseguire un riequilibrio modale al fine di utilizzare al meglio le reti esistenti vista l'impossibilità di realizzarne di nuove nel breve periodo. Il quinto punto è culturale: si tratta di passare da un sistema in cui esiste una competizione tra le modalità di trasporto ad uno in cui ci sia piena collaborazione: tutto ciò è realizzabile solo con politiche precise da parte del Governo.

PIERO LUZZATI - Confetra

Questa è sicuramente la domanda più difficile, perché una cosa è criticare la situazione, altra cosa formulare proposte concrete di correzione. Prendendola alla larga mi sento di dire innanzitutto che l'autotrasporto ha bisogno delle stesse cose di cui ha bisogno tutta l'imprenditoria italiana: riforma fiscale, lotta all'evasione, rispetto delle regole, riforma della giustizia civile, riforma della pubblica amministrazione, alleggerimento dei carichi burocratici, accesso al credito, tanto per elencare alcuni titoli. Venendo a ricette più specifiche per il settore ne elenco solo tre in ordine di importanza: una rapida attuazione della direttiva controlli del 2006 che prevede l'istituzione di una banca dati cui far affluire tutti i dati comportamentali delle imprese di autotrasporto (fiscali, previdenziali, commerciali, di sicurezza della circolazione) per ricavarne dei feed back indicatori di rischio cui il mercato potrà o dovrà tener conto; la introduzione di significativi livelli dimensionali e qualitativi minimi per consentire l'accesso al mercato dell'autotrasporto; l'elaborazione di una "Tremonti quater" che defiscalizzi i processi di fusione o di acquisizione di imprese di autotrasporto.

Confidiamo nell'intelligenza del Sottosegretario Giachino e nel suo Piano della Logistica. Come diceva Califano: tutto il resto è noia.

FERDINANDO PALANTI - Legacoopservizi

La prima è mettere l'autotrasporto al centro di qualsiasi piano di riforma del trasporto merci perché volenti o nolenti è con il trasporto su gomma che si muove e continuerà a muoversi almeno per molti anni la gran parte delle merci nel nostro Paese. La seconda è il varo di una politica industriale del settore dell'autotrasporto e della logistica che preveda attraverso un piano di interventi concordato con la U.E. una norma di incentivazione alle aggregazioni e concentrazioni finalizzata alla riduzione della polverizzazione ed alla crescita non solo dimensionale delle imprese di autotrasporto e logistica, anche ai fini di una migliore sostenibilità ambientale del trasporto su gomma. La terza un piano serio ed incentivato di diversificazione modale ed intermodale che riduca l'uso della strada a vantaggio del ferro e dell'acqua avendo cura di minimizzare le rotture di carico. La quarta in attesa della definizione e della realizzazione di un nuovo piano infrastrutturale (che se attuato vedrà la luce tra decenni) mettere mano ad un progetto di interventi di adeguamento ed ammodernamento infrastrutturale dei così detti "colli di bottiglia" sia materiali che immateriali al fine di ridurre nel medio breve periodo la congestione ed aumentare la velocità commerciale. Infine per ultima ma non in ordine di importanza quella di non ripetere gli errori del passato e cioè ricominciare tutto da capo ad ogni cambio di Governo. Negli ultimi due decenni infatti abbiamo assistito al poco edificante spettacolo del varo di 4/5 piani di riforma del sistema trasportistico del Paese (piano generale dei trasporti, piano della logistica, piano della mobilità e potremmo continuare) senza che nessuno di questi trovasse la via dell'attuazione, poichè di solito l'approvazione avveniva in prossimità della fine della legislatura e con il nuovo esecutivo si azzerava tutto per ricominciare da capo.

PAOLO UGGE' - Confrtrasporto

Intensificare l'azione di controllo per un reale rispetto delle regole; destinare incentivi alle imprese che scelgono le modalità alternative alla strada; prevedere facilitazioni per quelle che si accorpano, riducono l'offerta ed investono in logistica; favorire lo sviluppo di sistemi intelligenti per razionalizzare i traffici; migliorare la velocità commerciale, individuare porti di accoglienza sui quali intervenire per rendere fluidi i collegamenti dell'ultimo miglio, eliminare le restrizioni e i divieti decisi sia a livello territoriale che nazionale, riproporre infine la necessità di maggior permeabilità dell'attraversamento dell'arco alpino. Sono più di cinque ma comunque indispensabili per ridare competitività al sistema Paese.

ANCHE NEL 2009, IN ITALIA, LE OPERE INCOMPIUTE HANNO PRODOTTO UN'INGENTE SPRECO DI RISORSE PUBBLICHE. LO HA DENUNCIATO MARIO RISTUCCIA, PROCURATORE GENERALE DELLA CORTE DEI CONTI.

transazioni, condivisione dei protocolli, partnerhip, disponibilità al cambiamento, dettaglio e accuratezza nella raccolta dei dati, e tante, tante tecnologie di rete. Là dove questi sistemi sono impiegati sistematicamente, come in Germania, la percentuale di vuoti nel traffico merci su strada è del 15% (fonte Associazione degli spedizionieri tedesca). Costruire infrastrutture in un ambiente che non è disposto a questo salto tecnologico, finanziare opere e non incentivare l'upgrading delle filiere logistiche, pensare ad esser più veloci e non più efficienti, significa nel trasporto merci condannare il nostro sistema produttivo e distributivo al supplizio di Sisifo.

Le trasformazioni del sistema economico-produttivo, quali il just in time e le delocalizzazioni, hanno portato le imprese a ridurre gli stock e i costi logistici e hanno imposto alle società di logistica di modificare la propria strategia competitiva.

Le società che fanno logistica sono sempre più società che forniscono la progettazione e la gestione di sistemi logistici complessi: servizi a valore aggiunto che si integrano perfettamente con il processo produttivo della clientela, per rispondere alle sue specifiche esigenze di business. In questa ottica lo sviluppo e la diffusione dell'ICT diventano importanti fattori competitivi.

Ettore Maraschi Politecnico Torino

L'indizio

"Ogni volta che facciamo una scelta, la paghiamo con il coraggio di guardare un brutto giorno e di considerarlo bello".

HDI Assicurazioni
presenta l'esclusiva
Carta di credito HDI Assicurazioni
con cui potrai scegliere di pagare le tue polizze in comode rate mensili.

Entra anche tu nella squadra HDI
Ci hanno già scelto oltre 100.000 Dipendenti e Pensionati FS.

Prodotti e servizi realizzati in esclusiva per i Ferrovieri

- InLinea - una rete di consulenti dislocata presso le Stazioni
- Comodo pagamento delle polizze tramite busta paga
- Protezione per la casa e la persona
- Gestione del risparmio: capitale protetto, rendimento assicurato
- Piano di Risparmio per i figli/e/o nipoti
- Polizza di Inidoneità al Servizio per il personale viaggiante
- Contributi per nascite e premi di studio (con Fondazione BNC e IBL Banca)

Maggiori informazioni presso le nostre sedi presenti all'interno e nei pressi delle Stazioni FS

CGIL VALORI CONDIVISI UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO
CONVENZIONE CGIL - UNIPOL GRUPPO FINANZIARIO

Tutela.

Protezione in buone mani.

Nuove tutele assicurative e soluzioni finanziarie per gli Iscritti e i loro familiari. Per informazioni rivolgiti presso le Sedi CGIL, le Agenzie Unipol e le Filiali UGF Banca.

"L'assenza o la grave superficialità di una analisi di fattibilità sono spesso le cause... del fallimento dell'opera... Una seconda rilevante categoria di danno erariale continua ad essere connessa a fatti corruttivi... che determinano fraudolenti aumenti del prezzo degli appalti pubblici", conclude Ristuccia.

Il nuovo Piano Nazionale della Logistica sarà realizzato insieme a tutto il mondo dei trasporti e della Logistica

Ora bisogna creare altre regole

La mobilità delle persone e delle merci è diventata una priorità nelle politiche di intervento pubblico perchè è un settore davvero strategico

Il Paese attraverso una serie di misure apprezzate da tutti gli organismi internazionali ha retto la grave crisi economica mondiale. Ora dobbiamo lavorare tutti alla ripresa e la logistica è una delle carte strategiche più importanti per recuperare competitività ma soprattutto per avere una spinta nuova alla crescita economica del Paese. Il momento di transizione che stiamo vivendo ci impone di essere severi con

noi stessi per trattare in maniera rigorosa la spinta giusta per definire un percorso in grado dapprima di creare il clima giusto per discutere i tanti punti di analisi che ci troviamo di fronte, e poi di migliorare il sistema logistico del nostro Paese: dal territorio alle infrastrutture, dalla gestione del servizio alle regole.

Questo è lo spirito con cui abbiamo avviato la discussione per la definizione del "Piano Nazionale della Logistica" che dovrà aggiornare il Piano già approvato del CIPE nel 2006 e sarà realizzato con il qualificante contributo di tutto il mondo dei trasporti e della Logistica.

Confidiamo in questo modo di attivare le giuste sinergie per arrivare in tempi brevi alla soluzione dei problemi congiunturali, ma soprattutto per definire le linee strategiche che consentano al settore di poter contare su una politica industriale capace di creare, in un mercato più trasparente, meccanismi virtuosi di crescita sul piano della efficienza e della produttività, presentandosi come volano per l'economia del Paese.

Da qualche tempo, ormai, è convinzione di tutti che la mobilità delle persone e delle merci è diventata una priorità sul piano delle politiche di intervento pubblico: questo richiede, anche da parte delle imprese dei diversi settori produttivi, un'attenzione alla modifica dei processi organizzativi, nel senso di esternalizzare maggiormente le attività e spingere le aziende di autotrasporto sempre più verso la logistica, accompagnando il tutto da una politica che punti a migliorare la catena del valore.

Siamo, infatti, consapevoli che, per il nostro Paese più che in altri, l'autotrasporto è un settore strategico, per il peso fondamentale del trasporto su gomma nella mobilità delle merci, anche a causa della mancata pianificazione logistica degli anni '70 in poi, e che questo settore svolgerà una funzione essenziale nella ripresa economica.

Con questa consapevolezza, chiediamo di abbandonare il franco fabbrica nella pratica delle esportazioni, per convincerci che è necessario un cambiamento nel comportamento da parte di tutti, ma anche delle regole che governano il settore, che dobbiamo rivedere attraverso una bonifica normativa, semplice e capace di delineare un quadro di contesto più agile che inneschi elementi competitivi e di trasparenza del mercato.

Fin dall'inizio del mio insediamento alla Presidenza della Consulta, ho più

volte ribadito che saremmo partiti dal lavoro fatto nel 2006 con l'aggiornamento del Patto e del Piano della Logistica con lo spirito che bisogna ritrovare un consenso allargato attraverso anche la partecipazione degli Enti Locali.

Restano fermi i capisaldi del Piano della Logistica che sono politiche infrastrutturali, ma anche regole e mercato, sicurezza e controlli, nella considerazione e convinzione che il quadro di contesto si è completamente modificato in questi anni e che le prospettive sono sempre più condizionate da processi economici e politici non più di scala nazionale né tantomeno europea.

Il nostro spirito deve essere innanzitutto orientato a consolidare il nostro ruolo in Europa, ma al contempo di collegamento per cogliere le nuove opportunità che si aprono sia nell'Est - Europa che nel bacino del Mediterraneo.

Gli scambi commerciali dell'Italia per il 70% sono tenuti con i Paesi della vecchia Europa e per questo noi terremo costantemente sotto osservazione le decisioni riguardanti il protocollo delle Alpi così come, nei lavori della Commissione, riprenderemo i temi che rendono virtuosi i capisaldi che abbiamo poc'anzi citato.

Le aspettative sono anche concentrate sui risultati dei lavori dell'Osservatorio sull'attività di autotrasporto, che, in uno con quelli del Comitato Scientifico, ci devono consentire di orientare la rotta per cogliere gli obiettivi che abbiamo prefigurato.

Durante il primo anno di attività abbiamo scontato purtroppo un ritardo di tre anni sul piano temporale, periodo nel quale questo settore è stato sostanzialmente ignorato: pertanto, c'è la necessità di ricostituire un consenso intorno alle attività che sono espresse dall'economia del Paese e dalle esigenze del settore.

Il lavoro della Consulta, attraverso l'aggiornamento del Piano della Logistica, consentirà di definire, in un quadro di contesto generale, rispetto anche alle politiche specifiche riguardanti la valorizzazione dei parametri di costi legati alle diverse tipologie di servizi, il programma per un rafforzamento delle politiche per la sicurezza, per l'intermodalità nelle

diverse articolazioni, per le piattaforme logistiche e gli interporti, per l'accesso ai porti e il miglioramento delle procedure per risalire la graduatoria dei Paesi virtuosi sul piano delle politiche del trasporto merci e della logistica.

Il lavoro diventa complesso per la grave congiuntura economica che stiamo attraversando e per la presenza di una crisi economico - finanziaria che sussultoriamente tende a destabilizzare l'economia del Paese e la coesione dei Paesi Europei; dobbiamo gettare le basi per assorbire le diseconomie di sistema e consentire agli operatori, agli Enti Locali e a tutti i soggetti che operano nel trasporto di guardare con maggiore ottimismo al futuro!

Non sarà un libro dei sogni, sarà un Piano operativo che attraverso le azioni condivise e concertate con il territorio darà vita a un recupero, giorno per giorno, punto logistico per punto logistico, di efficienza del sistema.

Ci siamo posti l'obiettivo di recuperare 1/10 del gap logistico (40 miliardi di euro) l'anno. Un recupero che via via sarà valorizzato dalla realizzazione delle nuove infrastrutture.

Sin qui il lavoro procede in maniera positiva verso la direzione prefissata. Prima l'accordo con l'autotrasporto che non solo ha evitato il blocco dei tir ma ha ottenuto dall'autotrasporto la firma per la pace sociale sino al 31 dicembre 2011.

A fine luglio siamo riusciti a fare approvare il nuovo Codice della strada con norme importanti sulla sicurezza stradale anche per il trasporto merci, ai primi di agosto la Legge 127 che da risposte importanti sui tempi di attesa al carico e allo scarico, sulla gestione dei bancali, sugli accordi di settore.

Alcune settimane fa il voto unanime di tutte le forze politiche per la realizzazione del TAV - Torino Lione che boccia ogni possibile ipotesi di alternativa di tracciato.

E' una bella soddisfazione dopo anni di dibattiti, convegni, comunicati a favore dell'infrastruttura che darà un grande impulso alla ripresa economica del Paese aver potuto rappresentare in Parlamento un Governo che crede molto nei trasporti e nella logistica.

Bartolomeo Giachino

Sottosegretario Ministero dei Trasporti e Infrastrutture

Tra il 2007 e il 2013 ingenti sono gli investimenti europei destinati allo sviluppo della ferrovia

L'Europa punta al trasporto merci su rotaia

In Italia, dove permane l'anomalia per cui la rete ferroviaria e l'operatore principale sono entrambe società che fanno capo a un gruppo partecipato dallo Stato, il processo di liberalizzazione non ha portato al recupero di competitività del trasporto ferroviario

Nell'Europa a 27 le strade coprono il 73% del totale dei 4 modi di trasporto via terra, e rimangono la modalità principale di trasporto.

Se si eccettuano l'Estonia e la Lettonia, dove prevale la ferrovia, in altri paesi come Cipro, Malta, Irlanda, Grecia, Portogallo e Spagna, le altre modalità di trasporto sono praticamente inesistenti. Le ferrovie coprono solo il 17% del trasporto merci dell'UE, mentre le vie navigabili interne e i canali petroliferi coprono il 5% ciascuno.

Già solo da questi rapporti, risulta chiaro che occuparsi del problema di un sistema organico di movimentazione delle merci a livello europeo significa confrontarsi in prima battuta con la sfida della costruzione di un sistema di trasporto ferroviario merci efficiente e competitivo.

Il Consiglio ha spiegato bene che, al fine di essere competitivi rispetto agli altri modi di trasporto, "i servizi ferroviari nazionali e internazionali di trasporto merci, che sono stati aperti alla concorrenza dal 1° gennaio 2007, devono poter beneficiare di un'infrastruttura ferroviaria di buona qualità sufficientemente finanziata, che garantisca la fornitura di servizi di trasporto merci in buone condizioni per quanto riguarda la velocità commerciale e i tempi di percorrenza e sia affidabile, nel senso che il servizio fornito corrisponda effettivamente agli impegni contrattuali sottoscritti con gli operatori ferroviari".

Si parte dal dato che il trasporto ferroviario europeo paga lo scotto di un grave ritardo nella liberalizzazione. Contrariamente a quello aereo, liberalizzato circa dieci anni fa, questo settore è stato sottoposto al vaglio dell'Unione Europea nella metà degli anni Novanta. In seguito sono stati varati tre differenti pacchetti normativi: il primo, del 2001, gettava le basi per la creazione di un mercato unico per il settore ferroviario. Il secondo, approvato nel 2004, sanciva invece la totale liberalizzazione del trasporto merci, sia nazionale sia internazionale, ed è stato applicato concretamente a partire dal 1° gennaio 2007. Il terzo, approvato lo scorso dicembre, porta con quest'anno alla liberalizzazione del trasporto passeggeri, oltre a consentire l'adozione di norme di sicurezza per il trasporto su rotaia comuni a tutti gli Stati membri. Infine, il regolamento votato a giugno di quest'anno dal Parlamento Europeo riunito in seduta plenaria a Strasburgo punta a una rete ferroviaria europea per un trasporto merci competitivo.

La liberalizzazione ferroviaria ha fatto emergere il ritardo con cui si è messo mano ai nodi strutturali, cosicché il primo effetto è stato la

riduzione dell'offerta, in quanto all'arretramento del monopolista non è succeduto l'avanzamento sul mercato di nuovi attori. In Italia, dove permane l'anomalia per la quale la rete ferroviaria e l'operatore principale sono entrambe società che fanno capo a un gruppo partecipato dallo Stato, bisogna riconoscere che il processo di liberalizzazione non ha comportato un recupero di competitività del trasporto ferroviario merci.

Il trasporto su gomma - per le sue caratteristiche intrinseche, per una relativa libertà di comportamento rispetto a regole e divieti (su cui l'Ue dovrà intervenire ancora), e confidando particolarmente in Italia sull'attenzione del pubblico, ha potuto e saputo rispondere meglio di quello ferroviario alle richieste del mercato, consolidando il suo ruolo di protagonista indiscusso del trasporto merci. Sintomatico il blocco della ratifica della Convenzione delle Alpi da parte dell'Italia proprio per la scelta di privilegiare l'autotrasporto.

Nonostante difficoltà e ritardi, il rilancio del trasporto ferroviario merci rimane un'opportunità che l'Europa non può e soprattutto non vuole perdere. Rientra infatti nelle priorità della Ue l'attenzione per modelli di mobilità sostenibile, dal ridotto impatto ambientale e che contribuiscano alla riduzione delle emissioni di CO2, oggi prodotte per un quarto dai sistemi di trasporto. Gioca un ruolo strategico anche la portualità che, come è stato ribadito in questi giorni dal voto del Parlamento europeo sulla politica marittima integrata, è destinata ad assumere proporzioni via via crescenti, richiedendo lo sviluppo di una rete di servizi ferroviari merci a supporto, anche in ragione di un aumento della movimentazione intermodale. E' del 2006 la comunicazione della Commissione sulla logistica delle merci in Europa come chiave per una mobilità sostenibile, che riconosce il ruolo della logistica e la necessità di promuovere l'intermodalità per rendere il trasporto merci più pulito, sicuro ed efficiente dal punto di vista energetico. Anche l'analisi dei cosiddetti "costi esterni", che tiene conto ad es. dei costi sociali legati all'incidentalità, dei costi ambientali, di salute ecc., convince della convenienza di trasferire i trasporti sul ferro.

L'insieme di una serie di elementi di valutazione come questi ha contribuito alla formazione di un orientamento politico europeo che si è concretizzato in forti investimenti destinati alla costruzione di

una rete transeuropea di infrastrutture ferroviarie, il cui sviluppo è destinato a generare maggiori capacità di trasporto e quindi aumento di concorrenzialità.

Nell'ambito del quadro finanziario 2007-2013 i finanziamenti per le reti di trasporto trans europee sono per lo più destinati allo sviluppo della ferrovia: oltre il 63% degli investimenti Ten-T, cioè 246 milioni di euro su 390. La quota dei finanziamenti assegnati alla ferrovia è ancora più elevata per i progetti Ten-T prioritari: oltre l'83% dello stanziamento totale.

Si inserisce in una logica di questo genere l'accordo politico raggiunto dal Consiglio il 12 giugno 2009 su una Proposta di regolamento per la creazione di una Rete europea ferroviaria per un trasporto merci competitivo, volta a creare una rete ferroviaria per le merci costituita da corridoi internazionali attrezzati con infrastrutture che permettano il trasporto merci efficiente e di alta qualità.

Grazie a questi corridoi gli operatori ferroviari dovrebbero essere capaci di offrire servizi efficienti e di alta qualità e essere più competitivi sul mercato dei trasporti di beni. La proposta definisce le regole per la creazione e le modifiche dei corridoi merci, la loro organizzazione e governance, le misure per implementare i corridoi, la pianificazione degli investimenti e la capacità e gestione del traffico.

E' il pieno sviluppo delle strutture interportuali, sino a pervenire a un sistema a rete che valorizzi i nodi, che permetterà ai collegamenti ai principali Corridoi europei di diventare strumento di competitività per le nostre imprese, costituzionalmente votate all'export. Ovviamente questo panorama è realistico solo a fronte della comprensione piena delle conseguenze dei corridoi per le economie regionali ed a patto della realizzazione di quel sistema ramificato di collegamenti locali, che deve servire le principali aree ad alto insediamento di attività logistiche.

Un rilancio del trasporto ferroviario merci in Italia richiede altri provvedimenti, tra cui una riforma del pedaggio di accesso alla rete ferroviaria per i treni merci o politiche di incentivo alla intermodalità.

E non si dovrebbe escludere nemmeno di pensare, per le parti sociali, a un nuovo contratto unico che tenga conto delle specificità industriali degli operatori del trasporto ferroviario merci.

Debora Serracchiani europarlamentare PD

NELLA FINANZIARIA 2010
IL COMMA 232 DELL'ART. 2
"RISCHIA DI GENERARE ALTRE
MASTODONTICHE INCOMPIUTE.
PERMETTE, INFATTI, DI AVVIARE
LA REALIZZAZIONE DI STRUTTURE
COMPRESSE NELLE RETI TRANSEUROPEE
CON IN CASSA SOLO
IL FINANZIAMENTO DEL PRIMO LOTTO,
E DI ALMENO IL 20 PER CENTO
DEI LAVORI COMPLESSIVI".

STEFANO LENZI, WWF ITALIA.



L'indizio
SOLUZIONE
Amelia Earhart

la prima donna ad attraversare
da sola l'Atlantico e la sola
persona ad averlo fatto due volte