

## **UNO SGUARDO CRITICO SU 25 ANNI DI FERROVIA IN ITALIA**

**di Giuseppe Pinna**

Nel triennio 86-89, in varie fasi e con varie accentuazioni, ottenne in Italia e in Europa un grande “effetto” la politica (di origine reganiana) della famosa Lady di Ferro britannica. Tra le sue varie decisioni politiche, dure e crude, si verificò la privatizzazione delle miniere e insieme quella delle ferrovie, queste ultime fatte a spezzatino in tre tronconi di Rete e in tre società di trasporto. Alcuni deflagranti eventi successivi con morti, feriti e incidenti a iosa, in linea e nelle stazioni, posero fine a quella privatizzazione ferroviaria ma non al calo delle attività ferroviarie ed al loro peso negativo sul bilancio dello Stato. Dobbiamo inoltre trascurare gli eventi del tunnel sotto la manica in quanto fondamentalmente a carico dell’azionista principale: Il Tesoro Francese

Intanto in Italia si combatteva nell’87’ e negli inizi 88’ una delle battaglie più dure dentro il Consiglio di Amministrazione dell’Ente *pubblico ma non ancora “Ente economico” delle FFSS*, ( *diventerà , qualche anno dopo il commissariamento con Schimberni e poi con Necci, FS SpA* ) per abolire l’appalto del servizio “vagoni ristoranti” gestito da un operatore internazionale che per questa attività riceveva forti sovvenzioni dallo Stato. Un pasto, oltre alle 15/20.000 lire allora pagate dal cliente-viaggiatore, costava al Tesoro, tramite le FFSS, oltre le 100.000 lire circa, cioè il doppio di un biglietto di prima Roma - Milano.

E’ da quell’anno che ho incominciato a riflettere a lungo su cosa significa pubblico, privato, sovvenzione, investimento, marketing, azione

commerciale, servizi, partendo dalle necessità e dalle esigenze della collettività. Il diritto alla mobilità ed insieme l'opportunità di muovere e trasferire, a livello di massa, persone e merci. Per lo più con una offerta prevalente sul mercato nazionale o su quello europeo, ristretto per i passeggeri, più ampio per le merci.

Successivamente internazionale o anche globale, ma come ferrovia di transito.

Fra l'altro l'opinione pubblica è spesso stravolta, usata, distorta da eventi drammatici che la portano ad ondeggiare ora verso una soluzione ora verso un'altra. Dobbiamo tenere sempre conto però che i media sono molto pressanti, in molti casi dominati da interessi e da comitati di interesse che sanno svolgere il loro lavoro di occulti persuasori. Costruire è sempre stato e credo lo sarà sempre, la prima e la più facile risposta ad ogni esigenza di mobilità come di residenza. Anche per le possibili e variabili soluzioni che vengono offerte: la città che si aggrega, la città che si disperde. Porti e Interporti, strade di asfalto e strade ferrate. Aeroporti a iosa, in ogni Provincia, se è possibile. Rimessa in ordine di una strada mal costruita : il caso della Salerno - Reggio Calabria è una strada maestra, in questo caso nefasto.

E' chiaro invece che il territorio è un bene così prezioso che occorre ben valutare il suo utilizzo. Così dobbiamo anche comportarci con l'acqua e l'aria, e giustamente come dice Obama, anche per la salute e l'assistenza a tutti soprattutto ai più poveri, negli USA, adoperando fra l'altro le ingenti somme che già ora lo Stato (in Europa come negli USA) versa per tutti i servizi, anche quelli scolastici. La cosa incredibile (più che curiosa) è che i primi che utilizzano spesso in modo dispendioso i soldi dello Stato e li pretendono sono proprio gli enti privati o/o di carattere religioso, spesso fra l'altro dedicati anche a categorie (sia nelle scuole che nella sanità) che li utilizzano essendo anche in grado di pagare rette elevate, con il paravento

di qualche “opera pia” indirizzato a poveri e/o persone disagiate in toto. Proprio come il caso del vagone ristorante, sempre per i più agiati. Ovviamente come sempre vanno fatte le distinzioni. E’ spesso il mercato stesso che decide chi è un bravo volontario e/o un buon samaritano. Cosa che accade, tanto per citare alcuni esempi, con Comboniani , Medici senza Frontiere, la Emergency, come pure per locomotive sempre attive dal dopo guerra ad oggi. Non certamente quelle che furono acquistate e mai adoperate per la rete sarda.

Per non essere, già lo sono, ripetitivo e noioso ancor più del dovuto, vado però al dunque.

In una economia globale com’è quella che viviamo non possiamo negare l’esigenza, nella mobilità , di velocità, efficienza, sicurezza, per passeggeri e merci. Ed anche confort e rapide informazioni. Prioritaria è la sicurezza. Pur tuttavia dobbiamo soddisfare le esigenze di mercato, ottenendo buoni risultati, con costi contenuti, alta professionalità e forte innovazione tecnologica. Mi auguro che ciò avvenga anche per i servizi igienici ferroviari.

Nessuna meraviglia quindi che anch’io, che sono favorevole ad un drastico ridimensionamento del CO2 e del PM10, sia favorevole alla “liberalizzazione” dei trasporti. Dai taxi all’aereo, dalle flotte di camion a quelle delle navi mercantili, a quelle aeree. Quindi anche per il trasporto su ferrovia. Decisamente contrario, almeno per l’Europa e sicuramente per il nostro Paese, lo sono invece non solo verso la privatizzazione ma pure per la liberalizzazione, a macchia di leopardo, della Rete dei binari e finanche delle strade e degli impianti che ne costituiscono i Nodi essenziali (così pure sono contrario alle privatizzazioni avvenute per le reti di telecomunicazione, per l’acqua, per l’intelligenza artificiale e virtuale e per la comunicazione video, di base. Tutte queste meriterebbero una analisi a parte). Cosa significa? E’ necessario, a mio parere (in modo più

professionale, agguerrito e dotato anche di strumenti di controllo, di comando e di incentivazione) che l'investimento pubblico (in genere l'unico che affronta il progetto e la realizzazione della rete) consenta a tutti coloro che obbediscono **a regole condivise**, di concorrere sul mercato **con il loro prodotto** senza correre sulla rete senza avere padrini e monopoli di parte o di sistema inseriti in una holding. La regola base è che tutti garantiscano, nelle loro attività, la massima sicurezza (safety e security) verso **la rete** che li ospita (pagando le tariffe concordate misurate alle prestazioni e alle esigenze pubbliche) e nello stesso tempo verso partner e concorrenti e verso il territorio. Altrettanto importante è che la collettività possa ricevere lo stesso grado di attenzione, sicurezza, e soddisfazione grazie a pubblici servizi ad essa connessi.

Vediamo in sintesi cosa accadrebbe alle nostre ferrovie se questi concetti venissero messi in pratica:

A) L'Agenzia della Sicurezza Ferroviaria (merci, passeggeri e ogni altro elemento relativo al controllo e alle certificazioni): è stato un bene averla resa autonoma da FS SpA. Essa dipende dal Ministero. Infatti è pagata dall'erario. Proprio per questo deve essere messa in grado di poter agire professionalmente e secondo disponibilità di mezzi e personale professionale sufficiente in qualità e numero e con investimenti relativi alle necessarie innovazioni richieste nella sua attività.

B) Non può esistere la SpA FS. E' veramente oramai un controsenso (anche per altre ferrovie europee ovviamente) avere insieme sotto di sè la Rete e la società di trasporto monopolista con una holding strategica e di controllo di fatto su tutto il mercato. Esiste un conflitto di interessi che crea certamente molti danni allo sviluppo di una liberalizzazione sul mercato per le imprese ferroviarie di trasporto.

## **ERMTS**

*A fine luglio la Commissione europea ha adottato il piano d'attuazione del sistema europeo di segnalamento e di gestione del traffico ferroviario noto come ERTMS (European Rail Traffic Management System). Il piano prevede l'attrezzamento progressivo dei principali assi europei. L'applicazione di questo sistema sulla rete ferroviaria diminuirà i costi di funzionamento e migliorerà l'efficacia sulle lunghe tratte transfrontaliere ed è usato anche sulle linee ad alta velocità.*

*L'idea alla base dell'ERTMS è semplice: un computer a bordo del treno riceve informazioni inviate dalla linea ferroviaria e le elabora per calcolare la velocità massima consentita e per rallentare automaticamente il treno in caso di necessità. Il computer installato nella locomotiva deve dunque essere in grado di comprendere le informazioni inviategli.*

*In realtà, esistono già più di venti sistemi nazionali di controllo automatico della velocità dei treni. Questi sistemi nazionali sono però incompatibili gli uni con gli altri. Per poter circolare su reti attrezzate con sistemi diversi occorre cambiare locomotiva alle frontiere (e ciò comporta notevoli perdite di tempo) oppure avere locomotive che dispongano di diversi sistemi di bordo compatibili con i sistemi di terra applicati dalle diverse reti ferroviarie (e ciò comporta sovraccosti e maggiori rischi di guasti); in entrambi i casi, vi è un ostacolo alla libera circolazione e una disfunzione del mercato unico.*

*Questa situazione è particolarmente pregiudizievole per quanto riguarda il trasporto merci: benché sulle lunghe distanze il trasporto ferroviario dovrebbe essere più competitivo di quello su strada, la mancanza di un sistema di segnalamento ferroviario armonizzato comporta sovraccosti e*

*notevoli rischi di ritardo, il che determina il congestionamento della rete stradale.*

*Gli Stati membri, installando sulle loro linee l'ERTMS, oltre a beneficiare di un sistema moderno ed efficiente, eliminano un ostacolo tecnico allo sviluppo della concorrenza sulle loro reti ferroviarie.*

*Senza un piano coordinato a livello europeo, ciascuno Stato membro potrebbe essere tentato di attendere che il Paese limitrofo faccia il primo passo. Di conseguenza, l'attuazione dell'ERTMS richiedeva un accordo globale che indicasse date precise entro le quali installare il sistema su determinate linee ferroviarie.*

*Il piano europeo prevede che quasi 10.000 km di linee ferroviarie saranno attrezzate entro il 2015. Queste linee costituiscono una rete che comprende corridoi molto importanti per il traffico merci come quelli Rotterdam-Genova, Anversa-Basilea o Barcellona-Lione-Budapest-Constanta. L'ERTMS permette di aumentare significativamente la competitività del trasporto ferroviario. Per esempio, sul corridoio Rotterdam-Genova l'applicazione del sistema armonizzato europeo consentirà di raddoppiare il volume di merci trasportate entro il 2020.*

*Per il 2020 una rete di 25.000 km collegherà i principali porti e terminali di trasporto europei. Inoltre, molti Stati membri si sono impegnati, tramite piani nazionali, ad andare oltre gli obblighi comunitari, sicché nel 2020 dovrebbero essere attrezzati con l'ERTMS circa 40.000 km di linee ferroviarie.*

*Questo piano dà alle imprese ferroviarie la sicurezza necessaria per investire nell'ERTMS. Molte di esse stanno già anticipando l'attuazione del piano, che la Commissione sostiene concedendo cofinanziamenti, per un totale di 500 milioni di euro, attraverso il bilancio per le reti*

*transeuropee di trasporto 2007-2013, il Fondo regionale europeo e il Fondo europeo di coesione.*

*Da Prof.ssa Michela Sironi*

C) Esiste quindi, pubblica, solo la impresa Rete che può anche avere presenze significative su impianti, su stazioni, su porti. Anzi sarebbe bene che essa realizzasse, in accordo con il demanio e con una decina di importanti Autorità Portuali (per un incremento di scambi commerciali, con uso soprattutto di container marittimi) la messa in funzione di binari sottobordo alle navi per treni lunghi e pesanti, abolendo la maggior parte delle manovre ferroviarie derivate dai binari corti e diffusi nei Porti, di vecchia installazione, con il treno alla porta del Porto, immettendo o introducendo invece. i treni nella Rete e nei Porti, con il locomotore di linea e nel più breve tempo possibile.

La rete può benissimo essere azionista anche di reti regionali o legate ad essa da accordi tecnici e di servizio. Occorre certamente uno stretto collegamento, anche finanziario, con le Reti estere/europee a contatto. Forse qualche pensierino dovrebbe essere fatto verso le metropolitane tradizionali o di superficie. Tutti sanno che in Italian vi sono solo in tutto 120 Km di metropolitane; si tratta di 1/3 dei Km della metropolitana di Parigi. La rete potrebbe essere addirittura sponsor e protagonista di Reti ferroviarie in altre parti del Mondo. Nessuna presenza invece deve esservi in imprese di trasporto anche pubbliche o regionali o estere. Se queste avessero capitali pubblici devono dipendere da settori Ministeriali diversi come anche da settori finanziari dediti al trasporto e non agli investimenti infrastrutturali. Non nego anche una possibilità: la Rete potrebbe

avere, se lo ritiene utile ai fini del mercato o dei suoi stessi interessi, come anche di quelli della collettività, avere una sua Società di pura trazione (locomotive, tecnici, macchinisti, controllori, ausiliari, ecc). Un servizio per “noleggio” breve, medio, lungo, **anche per l'estero in accordo** con società che forniscono (non riciclati dalla rottamazione) vagoni, carri, cisterne, o anche armatori **o anche società di trasporto** ferroviario o camionistico, meglio se intermodale, che hanno l'esigenza, (come avviene nel trasporto su gomma) di particolari servizi aggiuntivi e/o per contratti che hanno bisogno di essere soddisfatti in occasione di improvvisi **picchi di domanda di trasporto richiedenti investimenti aggiuntivi**, ma non sicuri per continuità nel tempo o nella gestione delle direttrici di traffico. Ovviamente con un atteggiamento ben diverso da quello praticato, ma sconfitto, del 1994-95 quando non si voleva in luglio e agosto dare udienza al marketing e si mandavano i macchinisti (e le locomotive) in ferie, a riposo o in manutenzione, tenendo conto solo delle ferie passeggeri da Nord a Sud e poi per il ritorno, viceversa. Da quando le fabbriche rimasero aperte una o due settimane in più in agosto con i lavoratori che avevano le ferie scaglionate e i porti ricevevano anche in agosto navi container, dovettero, ma dopo una bella scozzonata (i dirigenti del settore!) farsi carico di ferie scaglionate nelle ferrovie e di squadre che recuperassero le locomotive ammucchiate al Sud in attesa del ritorno dalle ferie dei viaggiatori diretti a Nord a fine luglio o fine agosto. Non ci sono più quei calendari di lavoro. Oramai i programmi seguono le esigenze del mercato globale o meglio anche iniziative di promozione che potrebbero essere di nostra elaborazione nel mercato europeo e mediterraneo. Una politica così fatta otterrebbe dallo scioglimento di FS SpA soprattutto meno consiglieri, consulenti, presidenze ed



altro ancora, come anche annullerebbe la cattiva sensazione di predicare “liberalizzazione” e praticare monopolio. Sarebbe invece necessario per la Rete un forte incremento di professionalità e di responsabilità, anche con capacità di rapporto con il mercato e con tutti gli impianti europei, con quelli del Mediterraneo soprattutto se sono in relazione con il Medio Oriente e con l’Asia.

**D)** Non meno impegnativa è la riduzione dell’attuale società di trasporto **Trenitalia**. Essa non può avere sotto di sé una società di controllo e certificazione dei mezzi non propri. Sarebbe meglio che fosse divisa e specializzata tra merci e viaggiatori, per ricercare gli azionisti privati necessari e utili alle sue attività di mercato. D’altra parte è nell’interesse nazionale essere certi che il pendolarismo di masse di lavoratori sia garantito migliorando i tempi e la qualità del trasporto e dei suoi mezzi. Così per le merci indispensabili alla produzione e all’export. Niente sussidi. Ma presenza pubblico-privata indirizzata agli investimenti con l’utilizzo di **tariffe contrattate** sia a livello industriale che a livello di sedi universitarie e scolastiche e ancor più con Imprese commerciali, con Enti pubblici, con strutture locali. In questo ambito vanno anche collocati i concorrenti veri e quelli a metà! Alla intermodalità vera (treni con container, semirimorchi e casse mobili) sono infatti concorrenti a metà, le cosiddette autostrade viaggianti (se il camion è sui vagoni del treno) o le autostrade del mare (se il camion è nelle navi). Dare sussidi agli armatori o alle imprese di trasporto perché i camionisti abbiano tariffe favorevoli a viaggiare sul treno o su nave piuttosto che per strada può essere solo valido per brevi tratti e per particolari circostanze. Il costo è molto elevato per il contribuente italiano, quello vero che paga le tasse e non le una tantum liberatorie e secretate, del ritorno dei capitali. Quella semi intermodalità ha un

costo elevato e non cambia la situazione a favore di una sistema logistico che indirizzi tutti a riorganizzarsi incentivandoli negli investimenti e nella organizzazione, affinché i trasporti utilizzino la politica del container, dei treni per media e lunga percorrenza, della distribuzione nelle aree urbane con mezzi ecologici e dalle/ alle piattaforme camionistiche che sono attrezzate per la distribuzione da container o da rimorchi discesi da navi; utilizzabili anche per il futuro progetto francese AV, per il cargo aereo. Occorrerà sempre più una concentrazione meno costosa o più efficiente ed efficace attraverso nodi attrezzati, cioè gli interporti dotati di binari e sistemi informativi di collegamento virtuale con gli altri nodi e con i mezzi di movimentazione.

Diverso è il problema AV. Già essa costa di più perché è AV/AC. Ha impegnato più soldi e più tempo per definirsi (soprattutto nei Nodi solo se si pensa a Firenze e alla stazione di Santa Maria Novella). Fra l'altro la rete che ha il possesso di AV/AC senza la Roma - Firenze, questo non avrebbe valore nazionale. Quel lungo tratto è la direttissima di fortunata e proficua produzione dei decenni precedenti al progetto AV con diversa alimentazione elettrica da mantenere bene in servizio e da proteggere essendo il pezzo più vecchio ma decisivo per l'unità del Paese, per i suoi servizi ferroviari e con i suoi 280 km che servono oltre 220 treni/giorno. Meno importante, anche se grande opera europea è la costosissima AV del tunnel Firenze - Bologna, se, come credo, abbia ragione Rumiz ha anche distrutto le falde acquifere degli Appennini centrali e del Mugello. Rende poco più dei 20' di risparmio sulla percorribilità attuale. Con minori costi si poteva ottenere anche i 10' in meno sulla vecchia linea.

Importantissima è la Bologna - Milano - Torino. Da capire invece perché rendono così poco rispetto al concorrente traffico auto e camion, tuttora, le

tre coppie di binari di cui una coppia AV/AC tra Roma-Napoli-Battipaglia ecc. è costruita in mezzo alle linee tradizionali passanti per Formia e Cassino. Anche in questo caso vi è certamente un problema di rete e di sue **prestazioni certe** in rapporto a varie **imprese di trasporto** da supportare innanzi tutto con le reti regionali campana e pugliese, per poi raggiungere nuovi livelli di qualità con la Calabria e la Sicilia prima di pensare al Ponte di Messina.

Occorre liberare binari e tracce orarie per il merci, in primo luogo l'intermodalità, ed insieme i collegamenti regionali e locali. Sono l'obiettivo primario. Con le 50 città più importanti che sono sulle linee tirrenica, adriatica, centrale e trasversale Nord (Trieste- Milano - Torino) si sviluppa l'altro dovere: velocità sì ma anche fermate idonee per i passeggeri. La gara Milano-Roma aereo-treno è uno spot costoso, dannoso, oltre che inutile esibizione di forza. Sarebbe in questo caso utile fare sinergia più che concorrenza e forse anche, se è possibile, tentare di avere sui binari di AV treni merci leggeri (come promesso ma non attuato) collegati a servizi di "Colli Espressi" in particolare di origine aerea (merce leggera e di alta qualità e valore) come sta progettando la SNCF . Parigi è per SNCF **l'hub aereo** che può produrre una concentrazione di contenitori in rapporti aerei intercontinentali che possono interessare non solo la Francia ma anche molte parti in Europa se i vagoni sono progettati per quei contenitori. Il nostro Paese deve rivolgersi invece ai Paesi più in contatto con noi sul versante ferroviario, non più avanzati di noi tecnologicamente ma ben organizzati come linee di transito. Essi potrebbero convenire con il nostro Paese un hub per le merci aeree da "corriere". Penso soprattutto al confine ad Est per i rapidi collegamenti con nostri/o loro aeroporti/o e ferrovie, collegando un area dalla Lombardia al Veneto all'Emilia ed alla vicina Austria e Slovenia e Ungheria con i continenti non europei.

**Conclusion:** queste sono note di discussione. Non hanno alcun valore di documento di studio né possono averlo. Valgono forse e me lo auguro per costituire una “linea politica” da approfondire, da discutere, da vagliare tecnicamente e finanziariamente. Nascono anche da esigenze reali e diffuse. Inoltre dobbiamo sottolineare che il precedente Ministro dei Trasporti ha provveduto per sua convinzione e per richiesta dei nostri Sindacati dei trasporti a deliberare un dispositivo legislativo che introduce il concetto ma anche le regole di un contratto unico dei lavoratori in ferrovia in Italia. Siamo sempre stati della convinzione che in Italia e in Europa dovessero valere per le varie ferrovie e per le varie imprese di trasporto regole e linee guida relative agli orari di lavoro, alla sicurezza e ai possibili criteri di professionalizzazione e di introduzione delle innovazioni (vedi il caso di ERMTS).

Anche indicazioni su criteri di prepensionamento così come i criteri per la difesa della salute o di protezione per situazioni negative per il ferroviere derivanti dal suo lavoro. Del tutto fuori luogo sono invece indicazioni, criteri, regole di carattere cogente che siano imperative per ogni impresa di trasporto ferroviario o di gestione della rete esistente in Italia. Non è altro che un mezzo per favorire l’oligopolio e impedire la concorrenza tra imprese di trasporto. Al contrario poi si permette all’impresa di licenziare sindacalisti anche quando, in modo corretto, espongono dubbi o valutazioni negative per alcune deficienze sia della rete che del trasporto, come nel passato è avvenuto frequentemente.

E’ passato un quarto di secolo dallo Spezzatino Ferroviario Britannico. Un guaio essere giunti al Polpettone Italiano. Esso, con oltre il 55% (cioè 130.000 ferrovieri su 220.000 messi fuori dalla produzione) è purtroppo un derivato dovuto al blocco voluto o intercorso sul grande e graduale “progetto Necci” indirizzato ad una “IRI moderna dei Trasporti” che congiunge pubblico e privato sull’ossatura ferroviaria.

Dopo la Sua dolorosa e anticipata esclusione dal futuro delle ferrovie, si è limitata la dotazione professionale di tecnici e dirigenti che spesso sono stati licenziati brutalmente anche a 45/50 anni secondo il criterio della non fiducia del capo. Non sono certamente migliorati: il confort nei treni di massa e nelle stazioni. Sono rimasti invece ancora sotto indagine quei vagoni ristorante del 1988 perché riciclati. E' tardata la realizzazione di AV/AC e ancor più in ritardo i mezzi per il trasporto locale e regionale. Possiamo quindi dire che Spezzatino e Polpettone non hanno più alcun futuro e che spetta a tutti noi costituire un nuovo sistema logistico che utilizzi bene la nostra rete e ampli la concorrenza tra imprese di trasporto integrate e di maggiore qualità ed efficienza..