

L'Amministrazione Ferroviaria

n. 3/2018

dal 1974



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano



Confindustria – Sindacati: Accordo per la contrattazione collettiva 4.0

Le ferrovie nelle Alpi centrali

**Il mezzo del futuro? Il tram, rivoluzionario
e ipersostenibile come il Citadis X05 di
Alstom**

**Fiscalità e aree ferroviarie di
trasformazione urbana**



Rivista "AF -
L'Amministrazione
Ferroviaria"

www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Anno XLIV • MENSILE DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE FERROVIARIO
Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano • CAFI Associazione NO PROFIT con personalità giuridica (n. 12/2001)
Iscritta al Registro Nazionale della Stampa n. 7397 ed a quello degli Operatori della Comunicazione (n. 6114/01)
I Soci CAFI hanno diritto a ricevere per email una copia della presente rivista.
I non Soci hanno la possibilità di acquistarla al costo di Euro 5,00 secondo le modalità riportate all'interno.
Si ricorda che la presente rivista è tutelata come opera d'ingegno e qualsiasi utilizzo non consentito è illegale.

Associarsi al CAFI al costo di 60 € annui (5 € al mese)



L' associazione al CAFI dà diritto:

- all'abbonamento gratuito alla rivista "L'Amministrazione Ferroviaria" con invio sull'email indicato;
- a ricevere gratuitamente, con l'invio al domicilio privato, l'agenda annuale del CAFI;
- allo sconto del 50% sul prezzo di copertina su tutti i testi editi a cura del Collegio.

Modalità di associazione (per i ferrovieri in servizio)

Compilare la sottostante delega di trattenuta a ruolo e inviarla all'indirizzo e-mail **afcafi@tin.it** oppure inviarla tramite fax al numero **06.4881634**

Il sottoscritto..... CID.....

Profilo/Qualifica.....

SOCIETÀ FS

IMPIANTO

DOMICILIO PRIVATO Via/P.zza.....

n.....CAP.....CITTÁ.....PROV.....

Telefono privato.....

E-MAIL personale.....

E-MAIL FS

CHIEDE:

che gli venga trattenuto l'importo annuo di euro 60,00 da suddividere in quote mensili
di Euro 5,00 al Cod. 831, relativo all'**associazione al CAFI**.

- I dati forniti saranno custoditi ai sensi del D.lgs 196/2003 ed utilizzati esclusivamente per le finalità richieste.
- Eventuali revoche decorrono dal 1° gennaio successivo alla data di presentazione.

Data

Firma

Tutti, anche i non ferrovieri possono associarsi con pagamento diretto secondo le modalità PAY PAL disponibili sul portale www.cafi2000.it, oppure con versamento sul c/c postale n. 54311006 intestato a
“L'Amministrazione Ferroviaria” via G. Giolitti, 46 - 00185 Roma

Rivista mensile di istruzione, formazione ed aggiornamento professionale, edita dal C.A.F.I.
Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano
Roma, via Giolitti 46, 00185 - Iscrizione al ROC n. 6114/01

Una copia: Euro 5,00 – Abbonamento annuo: Euro 60,00 – Associazione al CAFI: Euro 60,00
I versamenti relativi agli abbonamenti ed ai numeri arretrati debbono essere effettuati
sul c/c postale n. 54311006 intestato a: L'Amministrazione Ferroviaria via Giolitti, 46 - 00185 Roma.

L'abbonamento decorre dal 1° del mese successivo alla data del versamento.

- Il contenuto degli articoli pubblicati rispecchia le tesi dell'autore, che risponde altresì dell'esattezza delle leggi, opere, date ed avvenimenti citati.
- La pubblicazione, anche parziale, di articoli, foto e grafici è consentita solo se preventivamente autorizzata dal Direttore responsabile de «L'Amministrazione Ferroviaria» ed accompagnata dalla citazione della fonte.
- I manoscritti, anche se non pubblicati, non saranno restituiti.

Autorizzazione
del Tribunale di Roma
n. 15272
del 16 Novembre 1973

Direzione, amministrazione:
C.A.F.I.
v. Giolitti, 46 - 00185 • Roma
tel e fax 06.4881634
afcafi@tin.it
.....

Direttore Responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

**IL CAFI E' ABBONATO
A FERPRESS.
SI AVVALE PERTANTO
DEI SUOI SERVIZI DI
RASSEGNA STAMPA**



Segreteria redazionale
Alessia Nigro
Tel. Fax 06.4881634
E-mail redazione:
afcafi@tin.it

**A questo numero
hanno collaborato:**

Armando Conte
Francesco D'Alessandro
Antonio D'Angelo
Giovanni Saccà
Ignazio Spoto

Composizione e impaginazione:
Alessia Nigro

Variazioni di indirizzo
o di riferimenti
per la spedizione
di «**L'Amministrazione
Ferroviaria**» ai Soci CAFI
e articoli per la pubblicazione su AF
dovranno essere inviati
al seguente indirizzo:
afcafi@tin.it
tel. 06.4881634

Siti Internet:
www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Ancora non si è sciolto il nodo della definizione e della costituzione del nuovo Governo del Paese, a seguito delle recenti elezioni politiche del 4 marzo scorso, e del risultante (e preannunciato) sconvolgimento, che già si addensano scadenze e compiti che dovranno essere affrontate anche nell'ambito dei trasporti. Per rimanere ancorati al mondo dei trasporti, vorrei richiamare almeno due eventi (ampiamente illustrati negli articoli che seguono) che avranno conseguenze molto rilevanti:

- 1) è nato il tavolo di Partenariato per la logistica e i trasporti, dato che è stato firmato il decreto attuativo previsto dalla Legge di Bilancio;
- 2) la Confindustria e CGIL-CISL-UIL hanno firmato, il 9 marzo scorso, 5 giorni dopo le elezioni, il documento "Contenuti e indirizzi delle relazioni industriali e della contrattazione collettiva". Il cosiddetto "Accordo per la contrattazione collettiva 4.0".

Tutti da scoprire (e da illustrare su "AF"), saranno i contenuti di questo nuovo "patto per la logistica". Trattasi di una problematica molto importante, della quale abbiamo già messo in evidenza gli aspetti più urgenti nel numero di agosto/settembre 2017 di AF, dedicato al "Forum per il trasporto ferroviario delle Merci", organizzato da Mercintreno, e che certamente continueremo a seguire nei prossimi mesi.

Per quanto riguarda invece l'Accordo per la contrattazione collettiva 4.0, vorrei innanzi tutto mettere in evidenza che interviene subito a ridosso delle elezioni, e riguarda due controparti con un antagonismo forte ed anche recente, che però si compattano all'istante proprio quando cominciano a temere che rilevanti pezzi della propria autonomia sociale, potrebbero essere espropriati o fortemente condizionati da forti indicazioni governative.

Vi vorrei anche ricordare che per il comparto dei trasporti è in fase di lancio il nuovo "Contratto per la mobilità". Questo contratto forse e per la prima volta, metterà insieme una vastissima platea di lavoratori rappresentati, dai dipendenti ferroviari a quelli del trasporto autoferrotranviario, senza dimenticare il delicato insieme dei servizi dati in appalto.

Come si rifletterà sul Contratto per la mobilità questo Accordo 4.0? Come e quanto conteranno le indicazioni dei nuovi pesi politici?

I punti di questo 4.0, che vorrei riassumervi sono:

- a) la conta, ossia la definizione delle sigle sindacali dei lavoratori che sono omologate per la firma e del loro numero di rappresentati; analoga definizione delle controparti datoriali, in una galassia in via di espansione di sigle e protagonisti che si differenziano da Confindustria;
- b) l'indeterminatezza dei livelli di contrattazione e dei relativi limiti, (richiamo in proposito l'articolo del

Dott. Francesco D'Alessandro di pag.22: "Il TEC, trattamento economico complessivo, si delinea dunque come una sintesi di elementi stabiliti a livello nazionale e di elementi individuati a livello aziendale. Ciò porta a compiere un importante passo verso il decentramento contrattuale. L'applicazione, infatti, di questa significativa parte dell'Accordo è lasciata ai sindacati e alle associazioni datoriali degli specifici settori, senza che nessuna disciplina generale sia stata fissata in sede di Accordo interconfederale");
c) il peso che assumerà il welfare, infatti il TEC dovrà "complessivamente" includere tutti i trattamenti economici, compreso il welfare, che il CCNL di categoria identifierà come comuni a tutti i lavoratori del settore, prescindendo dal livello di contrattazione a cui lo stesso CCNL di categoria ne affidera la regolamentazione".

E quindi? Tutto ciò servirà a "salvare il salvabile" del vecchio Stato sociale o ad adeguarsi ad un nuovo sviluppo tecnologico e produttivo di tipo selvaggio, che invece "smarterà" il suddetto Stato Sociale? Servirà a aumentare o forse anche invece a contrastare, la Globalizzazione? Per ridurre il peso dei Sindacati? Per mettere una generazione (i giovani non tutelati, le partite IVA) contro l'altra (i "tempo indeterminato", ecc. e i pensionati)? O sarà vera innovazione e vero positivo sviluppo?

Come vedete ci sono pietanze adatte per cucinare tutte le salse. Come andrà avanti ancora non si sa, potremo riprendere la trattazione nel prossimo numero di "AF", quando si spera a fine Aprile un nuovo Governo sarà insediato ed operativo. Quello che ci preme già oggi dire (ed è nel nostro ruolo di Collegio e di rivista qualificata di Settore) è che sarà necessario l'intervento di persone competenti ed esperte sarà necessario per passare dalle parole ai fatti. Nell'ambito di tali esigenze, anche il C.A.F.I. con i propri soci ed esperti, rivendica una propria competenza e propone una sua presenza. Del resto secondo l'Accordo, sarà centrale la necessità di accrescere il ruolo della formazione, finalizzata ad accrescere ed adeguare le competenze di chi è attualmente al lavoro ed a ridurre gli effetti che l'introduzione delle nuove tecnologie potrebbero avere sull'occupazione. La formazione pertanto, diventa centrale nell'ambito della nuova strategia dell'Impresa 4.0, il che rende necessaria la costruzione di un adeguato sistema di certificazione delle competenze acquisite e da acquisire. E sulle competenze amministrative il C.A.F.I. può fornire un contributo e certificare una qualità, sia per gli operatori già attivi che per i giovani che si affacciano al lavoro nel comparto del trasporto.

Buona lettura.

30



34



36



COMUNICATI STAMPA

- ## **34 Nasce il tavolo di Partenariato per la logistica e i trasporti. Firmato il decreto attuativo previsto dalla Legge di Bilancio**

- ## **36 Fondi per la progettazione: 200 milioni a Città metropolitane, Comuni, Province e AdSP**

a cura della Redazione

- 39 Sicurezza ferroviaria: il Ministro Delrio ripartisce 440 mln alle linee ferroviarie regionali isolate.**

Si tratta delle linee ferroviarie che non sono interconnesse con la rete nazionale
a cura della Redazione

- ## **41 Il TAR Piemonte dà ragione ad ANITA: imprese di autotrasporto e logistica escluse dal contributo all'Authority Trasporti**

- ## **42 Segnalazione evento Forum “La Macroregione mediterranea centro occidentale” 7 aprile 2018 Università degli Studi di Messina**

39



Le ferrovie nelle Alpi centrali

di Giovanni Saccà
Responsabile del Settore Studi Trasporti Ferroviari del C.A.F.I.

Si è svolto ad Andalo, nel parco Naturale dell'Adamello, il “Primo Raduno sulla neve” organizzato dalla sezione AEC Veneto e Trentino Alto Adige (fig.1). Nell'ambito di questa iniziativa, si è tenuta venerdì 9 marzo la conferenza dell'ing. Giovanni Saccà “Possibili realizzazioni di nuove linee ferroviarie trasversali alpine nelle Alpi centrali” organizzata insieme al CAFI (fig.2).



Fig. I - Il paese di Andalo nel parco Naturale dell'Adamello

Sono state analizzate le principali direttrici alpine, l'asse Monaco-Verona e le ferrovie trasversali alpine centrali, prima con un excursus storico (fig.3), poi con l'analisi dello stato attuale, dei progetti, degli studi di fattibilità in atto e possibili futuri.



Fig. 2 – Locandina della conferenza AEC-CAFI



Fig. 3 – Mappa delle ferrovie del 1856 con tratteggiate le linee in via di progettazione e realizzazione, tra queste la ferrovia del Brennero

Nell'area alpina centrale retica e atesina, la linea del Brennero, che attualmente fa parte del corridoio europeo Scandinavo-Mediterraneo¹, è l'unico asse ferroviario internazionale che sino ad oggi vi è stato realizzato. Tutte le altre linee ferroviarie appartenenti a questa area sono di interesse locale o regionale.

Nella maggioranza dei casi sono state realizzate con specifiche tecniche diverse e non sono collegate tra di loro anche per motivi storici dovuti alla diversa appartenenza nazionale e alle guerre che si sono succedute nell'Ottocento e nel Novecento.

Ciò senza considerare che a partire dagli anni 40-50 del secolo scorso, lo sviluppo

dell'industria automobilistica ha portato alla dismissione di numerose linee ferroviarie².

Sull'**asse Monaco-Verona**, agli inizi dell'800 il viaggio da Innsbruck a Bolzano attraverso il Brennero durava tre giorni, mentre per le merci ci volevano in media cinque giorni. Attualmente è in fase di realizzazione la Galleria di Base del Brennero³ che nel 2027, alla conclusione dei lavori, collegherà Innsbruck a Bolzano in circa mezz'ora. Lungo tale asse sono previsti per lotti interventi di potenziamento per aumentare la capacità di trasporto delle merci e la velocità di tracciato (fig.4).

¹ https://ec.europa.eu/transport/themes/infrastructure_en

² <http://www.ferrovieabbandonate.it/> Il database delle ferrovie non più utilizzate

³ Youtube "Galleria di Base del Brennero" <https://www.youtube.com/watch?v=HcHTjgLXyzA>



Fig.4 - Interventi previsti lungo la linea ferroviaria Monaco-Verona
(in blu Galleria di Base del Brennero)

A metà dell'800 oltre alla linea del Brennero fu ipotizzata anche la realizzazione di un importante progetto di **collegamento** internazionale, **trasversale alpino**, che avrebbe dovuto collegare l'area delle Alpi Retiche e la Val Venosta (fig.5) e da qui scendere fino a Venezia, realizzando una "via dell'oriente" dall'Inghilterra all'Adriatico.

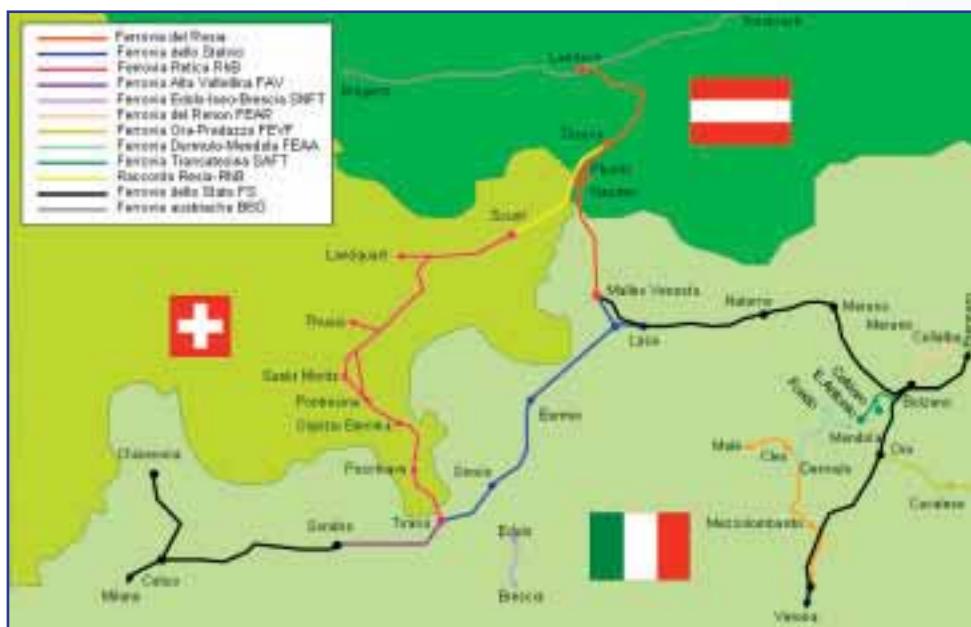


Fig. 5 – Progetti ferroviari di fine '800 e inizio '900 da realizzarsi nelle valli delle Alpi Retiche

Il progetto venne a lungo dilazionato e osteggiato per mancanza di fondi e per il sopravvenire degli eventi bellici. La linea Bolzano-Merano venne aperta all'esercizio nel 1880 e nel 1906 la ferrovia della Val Venosta. Quest'ultima, ovvero la **Merano-Malles**, fu chiusa al servizio ferroviario nel 1990, perché divenuta improduttiva. Nel 1998 l'intero trac-

cato, compresi fabbricati e pertinenze, venne acquistato dalla Provincia Autonoma di Bolzano che procedette alla riqualificazione dell'intera linea, al riordino del sistema di trasporto pubblico e alla riattivazione avvenuta nel 2005. Oggi la frequenza della linea crea nei periodi di punta addirittura problemi per il sovraffollamento dei treni, che hanno portato

la Provincia Autonoma di Bolzano ad approvare l'elettrificazione della linea a 25 kV 50Hz e ad acquistare nuovi più capienti treni. Questo successo ha riaperto in Trentino-Alto Adige il dibattito sul ripristino di altre tratte abbandonate. L'intero Alto Adige continua a trarre profitto a livello di immagine per il successo della ferrovia della Val Venosta, che ha fatto da volano per la riqualificazione delle rimanenti linee.

Ad ovest dell'Alto Adige, in Svizzera, nel confinante Cantone dei Grigioni sono state realizzate a partire dal 1888, le **ferrovie Retiche** (fig. 6), realizzate a scartamento metrico, lunghe complessivamente circa 382 km di cui 61 km, elettrificati in corrente continua 1.000 V (la linea Tirano-St. Moritz) e 321 km elettrificati in corrente alternata 11.000 V 16 2/3 Hz. Tra Klosters e Susch/Saglains si trova la galleria del Vereina⁶, la più lunga d'Europa a scartamento ridotto, costruita per il trasporto di camion, autobus e containers nel rispetto della sagoma limite Gabarit C è predisposta per la posa di binari con scartamento stan-



Fig. 6 – Mappa delle ferrovie del Cantone svizzero dei Grigioni (Rhätische Bahn⁴ e AlbulaBahn⁵)

dard. Le linee ferroviarie dell'Albula e del Bernina tra Thusis e Tirano (sul cui percorso transita in gran parte il Bernina Express) sono state inserite nella lista dei patrimoni dell'umanità dell'UNESCO come esempi tecnicamente avanzati di gestione del paesaggio di alta montagna e come ferrovie a scartamento ridotto più spettacolari del mondo⁷ (fig.7).

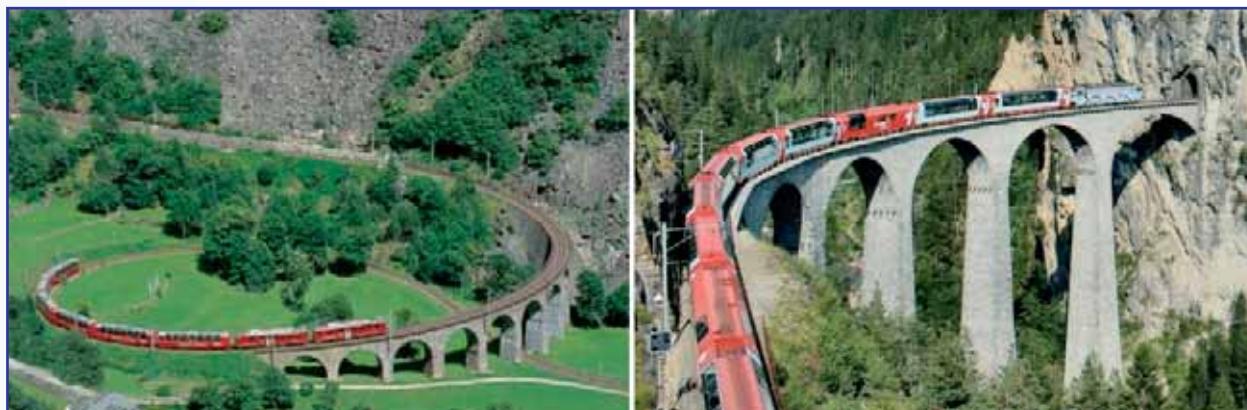


Fig. 7 – Ferrovia del Bernina: viadotto elicoidale di Brusio (Bernina) e viadotto della Landwasser (Albula)

⁴ https://de.wikipedia.org/wiki/Rhätische_Bahn

⁵ <https://de.wikipedia.org/wiki/Albulabahn>

⁶ <https://de.wikipedia.org/wiki/Vereinatunne>

⁷ YOUTUBE “Ferrovia Retica Tirano - Bernina - Sankt Moritz” -

<https://www.youtube.com/watch?v=AE2on0rCdRg>

Nel periodo 2000-2006, nell'ambito del progetto europeo INTERREG III A⁸, sono state esaminate varie ipotesi per la realizzazione di una linea ferroviaria che colleghi il Cantone dei Grigioni, ovvero l'Engadina, con Malles Venosta⁹ e più in generale sono stati ipotizzati collegamenti con l'Alto Adige, con il Trentino, con la Lombardia, con Zurigo, con l'Austria e la Germania (Fig. 8).

In particolare sono state esaminate cinque varianti tra Malles e l'Engadina ed è stata ripresa in considerazione l'ipotesi di realizzare la ferrovia dello Stelvio, progetto del 1922, mai realizzato, che partendo dalla stazione di Tirano avrebbe dovuto raggiungere Bormio e da qui, attraverso il tunnel dello Stelvio, la val Venosta separandosi poi in due tronconi: a nord verso Malles Venosta, dove avrebbe dovuto congiungersi con la ferrovia del Resia, e ad est verso Lasa-Merano-Bolzano permettendo il collegamento con la linea del Brennero per raggiungere Monaco di Baviera. Il traforo dello Stelvio avrebbe ridotto la distanza tra Milano e il capoluogo della Baviera evitando di passare per Verona.

Nel 2015 la Provincia di Bolzano e la Regione Lombardia hanno siglato un protocollo d'intesa per lo sviluppo dell'area del Passo dello Stelvio annunciando che è in fase di ideazione un progetto per prolungare la linea ferroviaria dell'Alta Valtellina da Tirano a Bormio¹⁰.

La realizzazione di tali collegamenti ferroviari darà la possibilità di sviluppare nuove più intense relazioni tra i territori confinanti sinora collegati tramite servizi stradali con le ovvie limitazioni.

L'attivazione del nuovo Tunnel di Base del

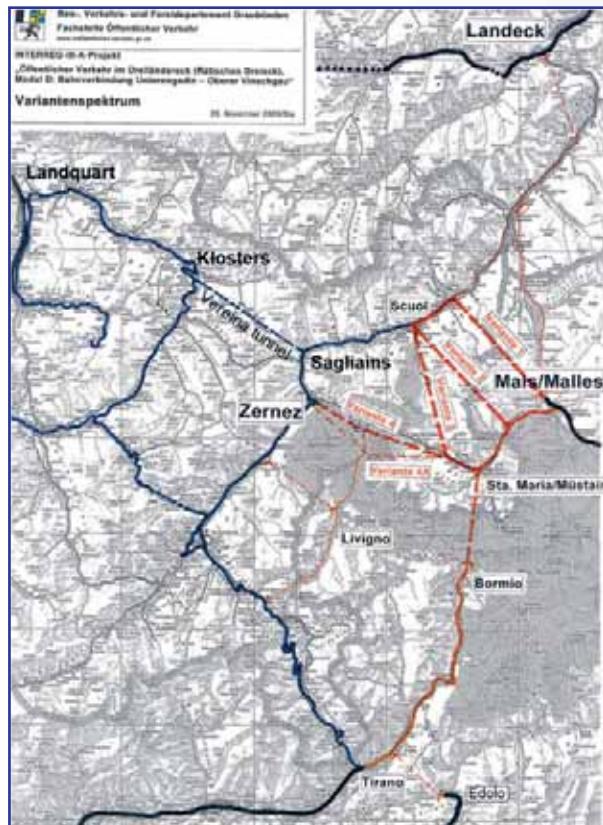


Fig. 8 – In rosso le ipotesi di variante delle linee ferroviarie studiate nell'ambito del Progetto europeo INTERREG III A

Brennero darà nuovo impulso alla realizzazione di tali ferrovie in quanto a partire dal 2026 si creeranno le condizioni per ridurre drasticamente i tempi di percorrenza e i costi di trasporto. Ciò darà la possibilità ad un maggior numero di viaggiatori di poter raggiungere le vallate alpine in tempi brevi e quindi di sviluppare l'industria turistica e allargare il giro di affari e i posti di lavoro in un'area potenzialmente ricca, che però soffre di parziale isolamento infrastrutturale.

La **Provincia Autonoma di Bolzano**, oltre a prevedere nuovi collegamenti ferroviari verso la Lombardia e verso il Cantone svizzero dei Grigioni, ha previsto la possibi-

⁸ https://www.gr.ch/DE/institutionen/verwaltung/bvfd/aev/dokumentation/VDokumente/061201_RaetDrei_ber_langf_GQ.pdf

⁹ <https://de.wikipedia.org/wiki/Ofenbergbahn>

¹⁰ www.altarezianews.it/2017/12/06/traforo-dello-stelvio-un-progetto-condiviso/

lità di realizzare nuovi collegamenti ferroviari con il Veneto. In particolare si vorrebbe ripristinare un collegamento tra Dobbiaco, Cortina d'Ampezzo e Pieve di Cadore secondo un nuovo tracciato¹¹ e realizzare una nuova ferrovia tra Bolzano e Cortina attraverso la Val Gardena, Val Badia, Val Parola e il Falzarego (fig.9).

Il Governatore della Regione Veneto, il presidente della Provincia Autonoma di Bolzano e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti hanno concordato nel 2016 che verrà attivato un moderno servizio di trasporto locale interregionale che rispolvera la storica **Ferrovia delle Dolomiti**¹² a scartamento ridotto, operativa dal 1921 al 1964 tra Dobbiaco e Calalzo¹³. Il nuovo tracciato sarà progettato però a scartamento ordinario, con una velocità minima di percorrenza attorno agli 80-90 km/h e una velocità massima di circa 100 km/h.

Molto probabilmente la nuova linea ferroviaria sarà elettrificata in modo da permettere un esercizio compatibile anche in termini economici. Il tempo di percorrenza dovrebbe oscillare tra i 45 e i 60 minuti.

Il nuovo collegamento ferroviario **Bolzano - Cortina d'Ampezzo**, proposto dalla Società SAD della Provincia Autonoma di Bolzano¹⁴, attraverserebbe l'altipiano dello Sciliar, la Val Gardena, Passo Gardena, la parte alta della Val Badia, Passo Valparola e Passo Falzarego per un percorso di circa 85 chilometri. Il viaggio da Bolzano a Cortina avrebbe una durata stimata in circa due ore e un quarto; i lavori potrebbero partire nel 2021 per concludersi in circa sei anni in contemporanea con il previsto completamento del Tunnel di Base del Brennero che consentirà di aprire un nuovo immenso mercato turistico per l'area centrale delle Alpi.



Fig. 9 – Nuovi collegamenti ferroviari in corso di studio nella Provincia Autonoma di Bolzano

¹¹ <http://www.venetoeconomia.it/2016/02/percorso-durata-costi-ecco-come-sara-il-treno-delle-dolomiti/>

¹² https://it.wikipedia.org/wiki/Ferrovia_delle_Dolomiti

¹³ Youtube "Presentato il Treno delle Dolomiti" - <https://www.youtube.com/watch?v=0GbEfSG3tF4>

¹⁴ Youtube "Treno delle Dolomiti" - https://www.youtube.com/watch?v=iC_ug60gFb4

La **Provincia Autonoma di Trento** da molti anni impegnata in un'azione strategica di rilancio della modalità ferroviaria, sia a favore del trasporto merci che passeggeri, a seguito della partecipazione ai tavoli tecnici per la definizione del progetto di potenziamento della linea del Brennero, ha iniziato ad elaborare l'ipotesi di creare una sistema ferroviario provinciale in grado di collegare velocemente le principali realtà del territorio trentino al corridoio del Brennero. Nel mese di giugno 2007 è stato presentato il Progetto "Rete ferroviaria del Trentino" noto come "**Progetto Metroland**"¹⁵ predisposto dalla Provincia Autonoma di Trento¹⁶. Di tale progetto sono state elaborate negli anni varie versioni, che prevedevano la realizzazione di lunghe gallerie di collegamento tra Trento e le principali località delle valli trentine (fig.10).

Nell'analisi trasportistica del progetto Metroland, furono evidenziate importanti criticità nello studio di fattibilità¹⁸.

Dopo i progetti predisposti a cura della Provincia Autonoma di Trento, sono nate numerose iniziative e i dibattiti sul territorio, che hanno promosso ricerche e studi su soluzioni di trasporto in ambiente alpino e dolomitico in linea con i contenuti della Convenzione delle Alpi¹⁹ ed in particolare con il protocollo "Trasporti"²⁰.

Tra gli altri si ricordano: la proposta denominata "Il Treno dell'Avisio: Una ferrovia per Cembra, Fiemme e Fassa" predisposta nel 2010²¹, dalla Società Qnex di Bolzano su incarico dell'Associazione Transdolomites e lo studio commissionato dal BIM dell'Adige²² al Dipartimento di Studi Economici dell'Università di Verona dell'aprile 2015 "Studio preliminare di una ipotesi di tracciato di una nuova ferrovia per il collegamento delle Valli dell'Avisio con la linea ferroviaria del Brennero, con capo tronco in Trento e tronco terminale in Penia di Canazei"²³.

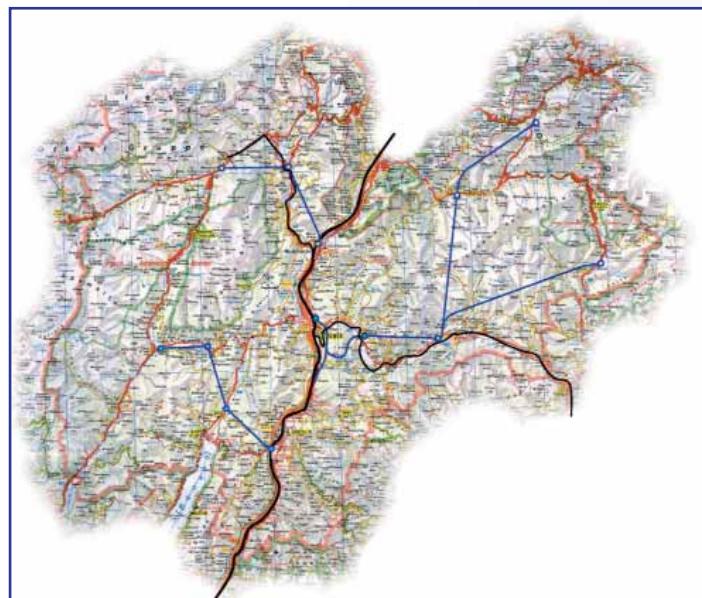


Fig. 10 - Tracciati del progetto Metroland, versione luglio 2008¹⁷

¹⁵ <http://www.consiglio.provincia.tn.it/Ricerca/Pagine/default.aspx#k=metroland>

¹⁶ Youtube "Metroland Trentino" - <https://www.youtube.com/watch?v=yBIJSCQdGXM>

http://www.giunta.provincia.tn.it/binary/pat_giunta_09/XIV_legislatura/documento_attuazione_psp.1288699476.pdf

<http://silos.infrastrutturestrategiche.it/admin/scheda.aspx?id=716>

¹⁷ Documento presentato e distribuito dal Consiglio della Provincia Autonoma di Trento-23 maggio 2011 -

¹⁸ http://www.transdolomites.eu/wp-content/uploads/Metroland_RelazioneI.pdf

¹⁹ https://it.wikipedia.org/wiki/Convenzione_delle_Alpi

²⁰ http://www.alpconv.org/it/convention/protocols/Documents/trasporti_it.pdf?AspxAutoDetectCookieSupport=1

²¹ http://www.transdolomites.eu/wp-content/uploads/TrenodellAvisio_Studio_201007121.pdf

²² <http://www.bimtrento.it/ita/content/search?SearchText=ferrovia&SearchButton=>

²³ Youtube "Ipotesi di linea ferroviaria dell'Avisio" -

https://www.youtube.com/watch?v=wuMT_2hnFv8&t=6s

Tra le linee ferroviarie ipotizzate dalla Provincia Autonoma di Trento particolare rilievo è stato dato al possibile collegamento dell'area di Riva del Garda con l'asse del Brennero ed in particolare alla linea Rovereto, Mori, zona del Garda, che registra ogni estate circa 700.000 presenze turistiche.

Un'altra ipotesi che è stata prospettata è relativa alla possibilità di collegare le ferrovie retiche con la ferrovia Trento-Malè, riprendendo alcuni progetti discussi sin dalla fine dell'800 (fig.11). In tal caso avremmo una linea a scartamento metrico in grado di garantire servizi di trasporto viaggiatori e merci tra Trento e la Svizzera.



Fig.11 – Ipotesi di tracciato ferroviario a scartamento ridotto
St. Moritz-Belluno (1910)

Conclusioni

Nuove prospettive per il Trasporto Pubblico Regionale e Locale si sono aperte con il progetto europeo INTERREG²⁴ di cooperazione territoriale transnazionale e interregionale e con l'istituzione delle Macroregioni²⁵, uno strumento comunitario approvato dalla Comunità Europea, nato con lo scopo di favorire la partecipazione al processo decisionale non solo degli Stati ma anche delle Regioni, degli Enti locali e della società civile in aree circoscritte dello spazio europeo. In particolare, la strategia UE per la Macroregione alpina (EUSALP fig. 12), istituita nel 2015 dall'Unione Europea, interessa vari ambiti di intervento e tra questi la connettività e la mobilità, con il miglioramento della rete stradale e ferroviaria.

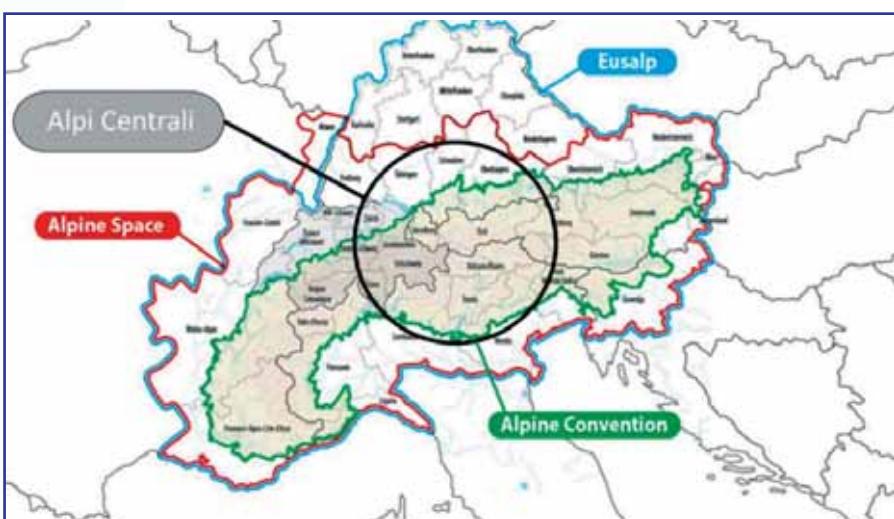


Fig.12 – Aree di competenza della Macroregione alpina (EUSALP)²⁶,
dello Spazio alpino²⁷ e della Convenzione delle Alpi²⁸

Dai confronti seguiti alle presentazioni delle varie ipotesi è emerso che hanno maggiore possibilità di essere finanziati in ambito macroregionale (EUSALP) i progetti di collegamento tra le varie regioni che realizzino nuove linee trasversali in grado di rilanciare le economie dei territori attraversati e che coinvolgano il maggior numero possibile di aree geografiche (fig.13). Alcuni di tali progetti potrebbero essere realizzati in tempi relativamente brevi se dovessero essere assegnate le Olimpiadi invernali del 2026 all'area Dolomitica, così come recentemente proposto²⁹.



Fig. 13 – Mappa delle ferrovie in esercizio (nere), ipotizzate (tratteggiate in rosso) e progettate (rosse)

²⁴ Youtube " Interreg Europe" - https://www.youtube.com/channel/UCZwtD1uYJWyTnuKCie_dI5g

²⁵ Youtube "Transnational programmes and EU macro-regional strategies"

<https://www.youtube.com/watch?v=n2s9OM0C850&t=34s>

²⁶ <https://www.alpine-region.eu/> EUSALP - EU Strategy for the Alpine Region

²⁷ <http://www.it.alpine-space.eu/>

²⁸ <http://www.alpconv.org/it/convention/default.aspx>

²⁹ http://corrieredelveneto.corriere.it/veneto/sport/18_marzo_12/olimpiadi-invernali-2026-zaia-sfida-torino-candida-dolomiti-6cc74846-25ec-11e8-a232-e6aa3f633053.shtml

Il mezzo del futuro? Il tram, rivoluzionario e ipersostenibile come il Citadis X05 di Alstom

di Antonio D'Angelo



© ALSTOM SA 2017. Design&Styling | Ora Ito | CITADIS™

Il vecchio tram, onusto di gloria e di storia, rivive a nuova vita e si propone come il mezzo ideale, flessibile e leggero, per la mobilità delle città del futuro. L'ultimo modello prodotto da Alstom, il Citadis X05 attrezzato con sistema SRS, non necessita di catenaria ed è ideale per penetrare anche nei centri storici. Le speranze per l'Italia dopo le risorse messe a disposizione da Delrio per rinnovare il parco rotabile.

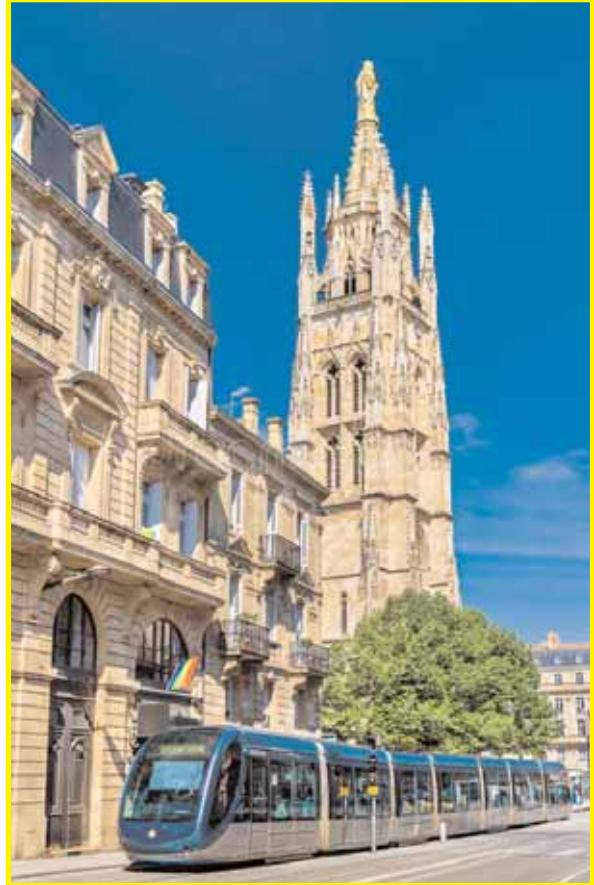


Citadis X05 attrezzato con sistema SRS: è la sigla magica con cui la casa costruttrice Alstom (uno dei leader mondiali che – insieme con Bombardier e Siemens – si dividono il mercato globale) propone l'ultimo modello di tram per la soluzione dei problemi della mobilità collettiva nelle nostre città. Il primo tram come lo intendiamo oggi (in realtà, prima c'erano stati dei tentativi di vetture trainate da cavalli o addirittura a vapore) è stato inventato nel 1881, ma quello di cui parliamo ora è un veicolo sostanzialmente diverso dal mezzo che pure ha avuto la sua storia e i suoi trionfi. I nuovi tram sono in tutto e per tutto simili a veicoli di una metropolitana leggera: l'ingresso è a raso, la modularità consente lunghezze fino a 44-45 metri, le prestazioni in termini di accelerazione e velocità possono essere eccezionali se la creazione di una linea di tram viene accoppiata con nuovi sistemi di segnalamento e una nuova sede per i binari. L'ultimo ostacolo – diciamo così – a sfavore del tram rimaneva la necessità di realizzare la linea aerea predisponendo i fili della cosiddetta catenaria (quelli che hanno segnato anche la fine di un mezzo invece prezioso, come i filobus, dei quali a Roma è stato fatto un vero scempio).



Un tram della linea 8 di Roma

Il sistema SRS (Stationary Recharge Solution) adottato da Alstom - che rappresenta un'ulteriore evoluzione rispetto all'analogo sistema APS (Alimentation par le Sol), che la casa costruttrice ha sperimentato fin dagli anni 2000 – è una soluzione rivoluzionaria che elimina del tutto il problema di alimentare la corrente elettrica dei mezzi attraverso la catenaria, e – una volta realizzato l'investimento – si presenta come la soluzione ideale in termini di sostenibilità ambientale, ecologica, ma anche energetica e di relativo impegno economico. Il nuovo Citadis X05 uscito dai centri di ricerca di Alstom utilizza nuove tecnologie, quali i motori a magneti permanenti, che riducono il consumo energetico del 25 per cento, sono riciclabili al 97% e garantiscono una diminuzione dei costi di manutenzione (curata dalla stessa Alstom, con contratti "all inclusive" di fornitura) del 18 per cento. Senza contare che i tram emettono quattro volte meno Co2 per passeggero e per chilometro rispetto agli autobus e dieci volte meno rispetto all'auto, il mezzo privato contro cui tutte le città del mondo dovrebbero essere capaci di dettare una guerra senza quartiere.



Come funziona il sistema SRS

Nel 2003, la città di Bordeaux inaugurò la sua prima linea di tram senza fili, con alimentazione con sistema APS. Chiunque abbia visitato la capitale girondina, ricorderà la sorpresa nel veder circolare questi tram imponenti e silenziosi a pochi passi dai principali monumenti cittadini, ad esempio la magnifica cattedrale di Saint André, o altri edifici storici. Oggi Bordeaux ha ingrandito le sue linee di tram e conta una rete di ben 66,1 chilometri, un patrimonio che costituirebbe l'invidia per tutte le città italiane anche se fosse trasformato in linee di metropolitana. Il sistema APS (applicato anche recentemente in una città come Dubai, dove è stata costruita ed in via di completamento una linea tranviaria, che corre nei territori strappati al deserto per una trentina di chilometri circa) funziona sfruttando una sorta di "terza rotaia", vale a dire un elemento che funziona da conduttore sistemato al centro della carreggiata e da cui il veicolo trae l'alimentazione attraverso apposite strisce di contatto. Detto così, sembra una cosa semplice, ma i tecnici di Alstom – ad esempio – hanno dovuto usare tutta la loro abilità per risolvere il problema di adattare il sistema ad un territorio come quello di Dubai, dove la sabbia

– nonostante l'urbanizzazione spinta di

questi ultimi anni – la fa ancora da padrona. Il sistema SRS supera, in un certo qual modo, anche questi problemi, anche se non è certamente nato per contrapporsi all'APS. La verità è che la tecnologia ha fatto passi da gigante anche per migliorare il rendimento delle batterie ricaricabili (quelle prodotte da Alstom e di ultima generazione sono denominate Ecopack). Un tempo, per garantire la ricarica di energia per consentire al tram di fare un lungo percorso (ma anche di garantire il funzionamento di luci, aria condizionata, computer di bordo etc.) occorreva fornire i mezzi di batterie molto grandi, ma soprattutto molto pesanti, un handicap che finiva per limitare le prestazioni del mezzo. Le nuove batterie sono molto più leggere e con un rendimento molto maggiore, sono sistemate sul tetto del veicolo e contribuiscono in qualche maniera a diventare un elemento del design. Associata a questa evoluzione, c'è la rivoluzione del sistema di ricarica, che avviene in apposite stazioni o sottostazioni elettriche che si possono costruire ovunque, ma che – per ragioni di razionalità – è opportuno costruire nelle stazioni centrali o più frequentate, dove il tram è comunque costretto ad una sosta abbastanza prolungata per consentire discesa e salita dei passeggeri.

Durante questo periodo, un braccio magnetico sistemato sotto la cassa del veicolo "succchia" letteralmente la corrente dalla base di alimentazione, senza che nulla del procedimento sia visibile a occhio nudo o – perlomeno – a portata di passeggero.





Il tempo per una ricarica completa è di appena 20 secondi, anche se in realtà la ricarica non è mai completa, perché il mezzo arriva già con un carico di energia non consumato; un quadro comandi del tutto simile a quello di un Frecciarossa o dei mezzi più evoluti, fornisce tutte le

informazioni necessarie al pilota e il cammino del veicolo può tranquillamente riprendere, con rumorosità ridotta assolutamente a zero e possibilità di raggiungere addirittura una velocità di 80 chilometri orari. L'impegno maggiore è – ovviamente – la costruzione delle sottostazioni elettriche, che vengono interrate dopo essere state a loro volta collegate alla rete; il sistema è in grado di funzionare in tutte le situazioni climatiche, perlomeno quelle che consentono la normale circolabilità dei veicoli. Alstom è un produttore globale che ha oltre 2.500 Light Rail Vehicles (LRV, il termine inglese che designa i mezzi di superficie destinati al trasporto urbano e suburbano su rotaia) in circolazione in oltre 50 grandi sparse in tutto il mondo.



I Citadis X05 di Nizza e le speranze di ordini per l'Italia

Nello stabilimento Alstom di La Rochelle, nel Sud-Est della Francia, sono in produzione i Citadis X05 destinati alla municipalità della città di Nizza. La casa produttrice francese ha organizzato una visita allo stabilimento per mostrare le potenzialità rivoluzionarie dei nuovi mezzi, effettuando anche delle corse prova nel circuito sperimentale annesso allo stesso stabilimento. Lo stabilimento di La Rochelle è uno dei più importanti di Alstom in Francia e ha una capacità produttiva di oltre 110 tram Citadis, cui va aggiunta la produzione o l'assemblaggio di 18 TGV Euroduplex, l'ultima evoluzione dei trains grand vitesse, che hanno a loro volta

caratteristiche rivoluzionarie. Il TGV Euroduplex è il primo convoglio ad alta velocità bipiano, con prestazioni che rimangono comunque da record assoluto: il convoglio è in grado di raggiungere i 320 chilometri orari di media, anche se le limitazioni delle linee attuali riducono la velocità commerciale effettiva per ora al limite dei 250 km/h. Il TGV Euroduplex ha stabilito il record di velocità con 574,1 km/h ed è già utilizzato da SNCF per essere impiegato sulla nuova linea AV che collega Parigi a Bordeaux e Tolosa, che ora sono raggiungibili – rispettivamente – nel tempo di 2 ore e 4 minuti e 4 ore e 9 minuti contro le 3 ore e 15 e 5 ore e 30 dei convogli precedenti. Tornando al Citadis X05, la città di Nizza e la RLA (Régie Ligne d'Azur, l'ente che gesti-





sce i trasporti in ambito metropolitano) hanno ordinato 25 tram con opzione per ulteriori 12 tutti alimentati con sistema SRS attraverso 66 stazioni di ricarica che saranno realizzate sulle linee. Il contratto è stato firmato nel 2015, nell'aprile 2017 sono state attrezzate le prime sottostazioni e nel giugno dello stesso anno è stato iniziato l'assemblaggio definitivo dei nuovi convogli. A febbraio del 2018 è cominciato il trasferimento dei primi tram e fino al mese di giugno proseguiranno i test di prova e di esercizio dei mezzi, entro l'estate è previsto l'avvio del servizio commerciale nella prima sezione.

Alstom ha in ordinativo o in progetto la realizzazione di sistemi integrati ecosostenibili basati sui tram in varie città del globo (Dubai, Rio de Janeiro, Cuenca, Sidney, Strasburgo, Avignone e molte altre), ma il progetto di Nizza con l'attrezzaggio con sistema SRS presenta una particolare importanza non solo per le caratteristiche rivoluzionarie del progetto stesso, ma perché il potenziamento della rete su ferro si

associa – grazie al progresso delle tecnologie – allo sviluppo dei sistemi wi-fi, dei sistemi di telecontrollo, per non parlare della possibilità di evolvere il sistema verso una prospettiva ancora più rivoluzionaria, cioè utilizzare il sistema SRS per alimentare le batterie elettriche dei bus, con un esperimento di evidente innovazione.

Nello stabilimento di La Rochelle, il numero di tram in produzione in un anno è superiore ai tram messi in circolazione o ordinati negli ultimi dieci anni. Veniamo, cioè, alle dolenti note di un paese come l'Italia, che ha praticamente rinunciato – nell'ultimo periodo – a rinnovare il suo parco rotabile, fino a perdere persino le industrie costruttrici nazionali di quei veicoli, stremate dall'assenza di ordinativi e di mercato (sul nostro territorio sopravvivono, infatti, solo costruttori stranieri, ma per una produzione che – in alcuni settori – è destinata prevalentemente all'estero).

In realtà, ci sono speranze che le cose possano evolvere in meglio. Le risorse stanziate e messe a disposizione dalle politiche del ministro Delrio e dal programma per le metropolitane e tram di "Connettere l'Italia" rappresentano perlomeno un cambiamento di tendenza, anche se i ritardi accumulati sono destinati a pesare. Il settore del TPL lamenta una contrazione di risorse destinate al comparto che è arrivata a toccare il 20%, con conseguenze che hanno pesato particolarmente proprio sul rinnovo del materiale rotabile, poiché le imprese – strette dalla forbice di spese spesso incomprimibili, soprattutto sul versante sociale – hanno in prima istanza tagliato la spesa per investimenti, facendo diventare il parco autobus del nostro Paese



quello con l'età media più alta nel continente europeo, mentre per i tram la classifica risulta ancora più impietosa e – in alcuni casi – addirittura impubblicabile. Il responsabile produttivo delle vendite di Alstom accredita la possibilità che quattro città italiane – Firenze, Milano, Torino e Palermo – siano in prima fila nel rinnovamento del parco rotabile puntando soprattutto sui tram. In effetti, Firenze e Palermo sono le città più attive che, negli ultimi tempi, hanno inaugurato nuove linee tramviarie, caratterizzate – inoltre – da uno straordinario successo, con numeri di frequentazione molto elevati fin dall'inizio. Purtroppo, il tram di Palermo ha dovuto attendere – tra infinite vicissitudini – ben 15 anni dall'idea originaria di progetto e oltre 7 anni dall'inizio del lavoro nei cantieri (alla fine il tram è stato inaugurato nel 2015). Gli ostacoli – a parte la questione finanziaria – nel nostro Paese sono molti: a Nizza, Alstom ha potuto avere a che fare con due entità – il Comune e l'agenzia di gestione della rete – che hanno funzionato come un interlocutore unico in grado di programmare investimenti e strategie, con un vantaggio che si è risolto anche in termini economici, perché è evidente che una cosa è contrattare 2 o più singoli tram, è altra cosa è investire in sistemi integrati con contratti che si estendono alla sfera manutentiva e a tutte le aree connesse. In Italia, i livelli di competenze (spesso in conflitto tra loro) sono molteplici, e a

ciò si aggiunge la farraginosità della burocrazia, le procedure che spesso incentivano il meccanismo dei ricorsi, per non parlare della carenza di strategia che spesso coinvolge non solo il settore del trasporto locale, ma l'organizzazione e la pianificazione urbanistica, e via dicendo. Nonostante ciò, anche in Italia il vecchio tram è destinato a prendersi una rivincita su quanti lo volevano mettere anticipatamente in soffitta: il costo della realizzazione di una linea metropolitana sotterranea ha raggiunto oramai cifre astronomiche, le sorprese del sottosuolo (soprattutto nelle nostre città con tradizioni storiche a volte millenarie) non finiscono mai, mentre il tram oggi con questo rivoluzionario sistema di alimentazione senza catenaria ha bisogno di realizzare solo la linea dei binari, operazione complicata ma certo molto più possibile rispetto ad altre alternative. Senza contare che un tram come il Citadis è un vero salotto che viaggia attraverso la città: le sue ampie vetrate (appositamente studiate da Alstom per garantire la massima visibilità) consentono di vivere i nostri centri cittadini (e le bellezze che spesso vi abbondano) con un elemento di compiacimento in più. La casa costruttrice francese, poi, ha un vero catalogo per “personalizzare” ogni tipo di tram per le esigenze del committente: nel paese transalpino – dove alberga una consolidata tradizione di ricerca dell'originalità e dell'eccentrico – sono numerose le città che hanno “inventato” fantasiose livree ai propri tram, per non dire che Alstom ha previsto i Citadis X05 possano circolare tutti illuminati anche all'esterno, quasi come un albero di natale. Saremo fare di meglio in Italia? È sperabile, l'importante è puntare sul tram, che da noi si chiama ancora desiderio, ma un desiderio che può anche avverarsi.



Confindustria – Sindacati: Accordo per la contrattazione collettiva 4.0

di Francesco D'Alessandro

Con la firma tra Confindustria e CGIL-CISL-UIL del documento “*Contenuti e indirizzi delle relazioni industriali e della contrattazione collettiva*”, si è concluso, il 9 marzo 2018, il negoziato che ha portato alla nascita di un vero e proprio piano condiviso di sviluppo per il Sistema-Italia, alla prova delle nuove sfide, sempre più 4.0, sempre più rivolte ad affrontare la c.d. “quarta rivoluzione industriale”, quella che riguarda “internet of things”. Si riparte dal presupposto che ogni intesa che sia realmente efficace non può che prendere le mosse dai principi di rappresentanza dei propri iscritti ma anche di rappresentatività dell’interesse generale della categoria. L’Accordo fa seguito alla precedente intesa del 10 gennaio 2014 tra le parti sociali, conosciuta come Testo Unico sulla Rappresentanza, che ha messo a fuoco la titolarità delle Organizzazioni sindacali nella stipula dei contratti collettivi nazionali che hanno nella pratica un’applicabilità “*erga omnes*”, cioè per tutti i lavoratori iscritti e non iscritti al sindacato (Cfr. F. D’Alessandro “La democrazia sindacale tra autonomia e legislazione” in “AF” n.3/2015).

Ora Confindustria con quest’Accordo del 2018 apre alla misurazione della rappresentanza anche nelle organizzazioni datoriali. “*Conoscere l’effettivo livello di rappresentanza di entrambe le parti stipulanti un CCNL – si legge nel documento – è indispensabile se si vuole davvero contrastare la proliferazione di contratti collettivi, stipulati da soggetti senza nessuna rappresentanza certificata, finalizzati esclusivamente a dare “copertura formale” a situazioni di vero e proprio “dumping contrattuale” che alterano la concorrenza fra imprese e danneggiano lavoratrici e lavoratori*”.

Nell’archivio nazionale della contrattazione collettiva curato dal CNEL sono stati, infatti, censiti ben 868 CCNL, di questi soltanto 300 possono essere considerati “regolari”.





A questo proposito lo stesso Presidente del CNEL Treu ha proposto la creazione di una certificazione di qualità per arginare il ricorso a contratti che presentano condizioni peggiorative per i lavoratori, soprattutto per risparmiare sul costo del lavoro, e un “dumping” ai danni delle imprese che si comportano correttamente. L’ipotesi è quella di individuare in base al numero dei lavoratori iscritti, ed ai contenuti salariali, i contratti veramente rappresentativi, che l’Accordo Confindustria e Sindacati del marzo 2018 ha inteso definire.

Al contempo, partendo da queste necessarie premesse di definizione del perimetro contrattuale delle Parti sociali, l’Accordo tra Confindustria e Sindacati ha inteso delineare un vero e proprio piano di sviluppo per il Sistema-Paese, basato sul rilancio del modello di relazioni industriali partecipative, volte a migliorare sempre più la produt-

tività, con maggiori salari, più formazione, più competenze per tutti i lavoratori coinvolti. *“Le Parti sociali – ha sintetizzato la Segretaria Generale della CISL, Annamaria Furlan- indicano al Paese una strada condivisa e responsabile per favorire la crescita”*.

L’intesa si sviluppa in sei capitoli, che individuano le principali direzioni di sviluppo programmatico che le Parti hanno scelto di condividere nel documento: crescita di una nuova politica industriale attraverso investimenti pubblici e privati; strategia di sviluppo inclusiva fondata su formazione, ricerca e innovazione, mercato del lavoro che favorisca prima di tutto l’inserimento di giovani e donne; modello di relazioni sindacali autonomo e partecipativo.

In questo quadro, viene poi confermata l’articolazione dei due livelli di contrattazione: la prima a livello nazionale con i CCNL e la seconda a livello aziendale, o

anche territoriale. L'Accordo affida ai CCNL di categoria il compito di individuare, il trattamento economico complessivo (TEC) che include il trattamento economico minimo (TEM), riguardante la definizione dei minimi tabellari.

Quest'ultimi verranno definiti, "secondo le regole condivise, per norma e per prassi, nei singoli CCNL," in funzione degli scostamenti registrati nel periodo dall'indice dei prezzi al consumo armonizzato per i Paesi

della Comunità europea, dalla dinamica dei prezzi dei beni energetici importati come calcolato dall'Istat (IPCA). Il contratto collettivo nazionale di categoria, in ragione dei processi di trasformazione e o di innovazione organizzativa, potrà comunque modificare il valore del TEM, mantenendo una sua autonomia nella base di calcolo dei minimi contrattuali.



Nella foto da sinistra, Carmelo Barbagallo (UIL), Susanna Camusso (CGIL), Annamaria Furlan (CISL), Vincenzo Boccia (Confindustria)

Ulteriori elementi di flessibilità si rilevano nel TEC che dovrà “complessivamente” includere tutti i trattamenti economici, compreso il welfare, che il CCNL di categoria identificherà come “comuni a tutti i lavoratori del settore”, prescindendo dal livello di contrattazione a cui lo stesso CCNL di categoria ne affiderà la regolamentazione. Il TEC si delinea dunque come una sintesi di elementi stabiliti a livello nazionale e di elementi individuati a livello aziendale. Ciò porta a compiere un importante passo verso il decentramento contrattuale. L'applicazione, infatti, di questa significativa parte dell'Accordo è lasciata ai sindacati e alle associazioni datoriali degli specifici settori, senza che nessuna disciplina generale sia stata fissata in sede di Accordo interconfederale.

In quest'ottica ci si rimette alla prova del nuovo quadro politico delineatosi all'indomani delle elezioni del 4 marzo scorso. L'effettiva disponibilità delle forze politiche a incentivare gli accordi di produttività e la diffusione del welfare contrattuale a livello aziendale, è ancora da verificare. Da parte loro Confindustria e i Sindacati condividono la necessità di salvaguardare il “carattere universale” del welfare pubblico del quale il welfare contrattuale deve essere integrativo e non sostitutivo (Cfr. F. D'Alessandro “Responsabilità sociale di impresa in Europa: il ruolo del sindacato tra democrazia economica e partecipazione” in “AF” n. 11/2012).

Più in generale, le scelte nel campo delle politiche del lavoro che l'Accordo in argomento auspica, non possono fare a meno di misurarsi con l'interlocutore nel Governo che dovrà essere espresso dal nuovo Parlamento appena eletto. E' il nuovo esecutivo che dovrà decidere se accettare il confronto, se non proprio una fase di “concertazione”, su questi temi con le Parti sociali. Comunque sia centrale sarà la necessità di accrescere il ruolo della forma-

zione, finalizzata ad accrescere ed adeguare le competenze di chi è attualmente al lavoro e a ridurre gli effetti che l'introduzione delle nuove tecnologie potrebbero avere sull'occupazione. La formazione, pertanto, diventa centrale nell'ambito della nuova strategia dell'Impresa 4.0, ritenendo, inoltre, necessaria la costruzione di un adeguato sistema di certificazione delle competenze acquisite e da acquisire. E' pertanto essenziale rilanciare un confronto con il Governo al fine di attivare un grande piano formativo, attraverso i fondi per la formazione continua, quali Fondimpresa, puntando su una fiscalità premiante che viene richiesta alle forze politiche. Questa sfida non può più essere rimandata perché, ormai, risulta parte integrante di una rilettura complessiva del riequilibrio e sviluppo del mercato del lavoro, in funzione di una efficace salvaguardia dei livelli occupazionali. Le Parti sociali ritengono importante affrontare la questione del mercato del lavoro sia durante le fasi di transizione da un lavoro ad un altro, supportando le politiche attive per l'occupazione, che durante la gestione di situazioni di crisi, attraverso un utilizzo flessibile degli ammortizzatori sociali. Come evidenziato nell'Accordo in argomento, questa comune volontà delle Parti sociali si è già manifestata, per quanto concerne il confronto sindacale in situazioni di crisi aziendali, nell'Accordo interconfederale del 1 settembre 2016. Queste tematiche, in parte recepite dalla Legge di bilancio 2018, dovranno essere materia di confronto con il prossimo Governo, per favorire la loro completa applicazione, tenuto conto che la trasformazione in atto del mercato del lavoro sconta, nel medio periodo, gli effetti delle riforme che hanno ridefinito gli strumenti delle politiche passive di tutela del lavoro, con la messa a regime della riforma delle politiche attive di un nuovo mercato del lavoro, sempre più esigente rispetto alle richieste del mercato.

FISCALITA' E AREE FERROVIARIE DI TRASFORMAZIONE URBANA

di Ignazio Spoto

Le grandi previsioni di trasformazione delle aree ferroviarie inserite in varianti urbanistiche attuate dalle amministrazioni locali in un arco ultraventennale di governo del territorio hanno lasciato in molti casi inalterate, anche se temporaneamente, talune funzioni strumentali che ivi si svolgevano in attesa della fase attuativa delle previsioni di piano o della loro alienazione alla fine del processo di dismissione, o delocalizzazione, avviato.

Queste complesse dinamiche della pianificazione urbanistica hanno peraltro creato un quadro incerto di riferimento in materia di imposizione fiscale e tributaria sulle aree genericamente soggette a trasformazione urbana solo di recente chiarito sotto i profili giurisprudenziali, normativi e dottrinari.

In particolare, nel calcolo degli imponibili tributari di aree FS suscettibili di trasformazione, il nostro pur corretto e, sino ad oggi, regolare operato tecnico-formale nell'ambito urbanistico e catastale potrebbe talvolta, alla luce della giurisprudenza della Cassazione e dei chiarimenti forniti dall'Agenzia delle Entrate, configurare condotte censurabili circa l'individuazione

delle esatte redditività fiscali dei beni strumentali e delle relative pertinenze da sottrarre, queste ultime, all'imposizione tributaria locale.

Addirittura tali condotte, nel campo tributario potrebbero essere riconosciute come elusive legandosi di fatto ad una patologia giuridica di confine che solo nell'ultimo decennio ha avuto espressione normativa attraverso varie sentenze che ne hanno delineato il reale campo d'azione: parliamo dell'*abuso di diritto*. Per quest'ultimo, comunque, rispetto agli aspetti fiscali, ne è stata riconosciuta l'irrilevanza penale, pur permanendo le previste sanzioni amministrative, tramite l'emanazione del Decreto Legislativo 5 agosto 2015, n. 128 pubblicato nella Gazzetta Ufficiale n. 190 del 18 agosto 2015.

Il discorso prende l'avvio da una serie di premesse che hanno costituito alla fine, se si osservano nel loro insieme, il primo quadro certo di riferimento delle implicazioni fiscali e tributarie riguardanti l'evolversi della pianificazione urbanistica e specificatamente la dinamica della zonizzazione territoriale e l'attuazione dei comparti di trasformazione urbana locale.



Tali premesse ricostruiscono ciò che ha costituito nel tempo l'evolversi della dottrina e delle pratiche di governo del territorio in materia e sono, in sintesi, così riferibili:

- la commisurazione dell'imponibile tributario delle aree riconosciute edificabili, secondo criteri fissati da un'innumerabile serie di sentenze degli organi di giurisprudenza amministrativa, della Corte di Cassazione e della stessa Corte Costituzionale, al valore venale, inteso come valore di mercato stimato, delle medesime aree;
- l'iniziativa assunta da moltissimi Comuni di individuare dei minimi valori unitari, periodicamente aggiornati, delle aree zonizzate degli strumenti urbanistici generali e attuativi locali;
- l'affermarsi della linea di principio secondo la quale alle pertinenze, ancorché aree di edifici strumentali e non, vada applicato il medesimo regime fiscale dell'immobile principale;
- l'obbligo, per l'area pertinenziale riconosciuta edificabile in variante dello strumento urbanistico locale, di presentazione

della dichiarazione IMU che ne attestì la destinazione di pertinenza all'immobile principale; infatti in assenza di tale dichiarazione avverrebbe il mancato riconoscimento del vincolo di pertinenzialità con la conseguente imposizione tributaria autonoma sulla pertinenza riconosciuta quale area edificabile;

Tali premesse servono per affrontare con più chiarezza il problema dell'imposizione tributaria sulle aree ferroviarie costituenti al contempo pertinenze di impianti, dismessi o in esercizio, e zone di trasformazione riconosciute come tali dagli strumenti urbanistici magari supportati da precedenti Accordi di Programma fra vari Enti, competenti nel governo del territorio, e l'Amministrazione ferroviaria.

Numerose aree di scalo e di impianti ferroviari dismessi o in via di dismissione sono state interessate da varianti urbanistiche che prevedevano un'assegnazione di potenzialità edificatoria teorica; molto spesso in tali circostanze la sovrapponibile situazione catastale prevedeva delle *graffature* dei manufatti edili, di diversa categoria catastale e funzionale,

a particelle oltremodo estese costituenti formalmente, per conseguenza, particelle la cui redditività veniva strettamente legata a quella dell’immobile al quale risultavano asservite attraverso una *graffatura* grafica non congruente alla situazione di fatto.

Per contro tale incongruità del disegno catastale poteva a volte costituire delle particelle minime del tutto insufficienti a soddisfare l’utilizzo che le attività che si svolgevano all’interno dell’immobile principale richiedevano.

Alcune pronunzie giurisprudenziali riguardanti questo tema hanno stabilito che l’esatto contorno degli spazi che costituiscono pertinenze di beni immobili va determinato esaminando lo stato di fatto reale, a un dato momento, del vincolo di utilizzo che lega la pertinenza al bene principale.

Già con la sentenza della Cassazione n. 25127

del 2009 si è disconosciuta la pertinenzialità ad aree per le quali il vincolo era solo simulato e non reale e sottolineando quindi la mera volontà, in tali comportamenti del contribuente, di generare pertinenze *fittizie* riconducibile, come già detto, a una condotta configurante l’illecito fiscale dell’*abuso di diritto*.

E’ chiaro che la nostra attenzione deve rivolgersi all’attenta valutazione tecnica delle singole situazioni dei luoghi evitando di tracciare acriticamente delle perimetrazioni e *graffature* catastali incongrue rispetto alle effettive consistenze funzionali delle aree pertinenziali FS.

Non è poca cosa aver stabilito finalmente nell’ambito urbanistico – fiscale, spesso carente di processi di razionalizzazione giuridica della materia, l’importanza del regime tributario delle pertinenze urbane classifica-



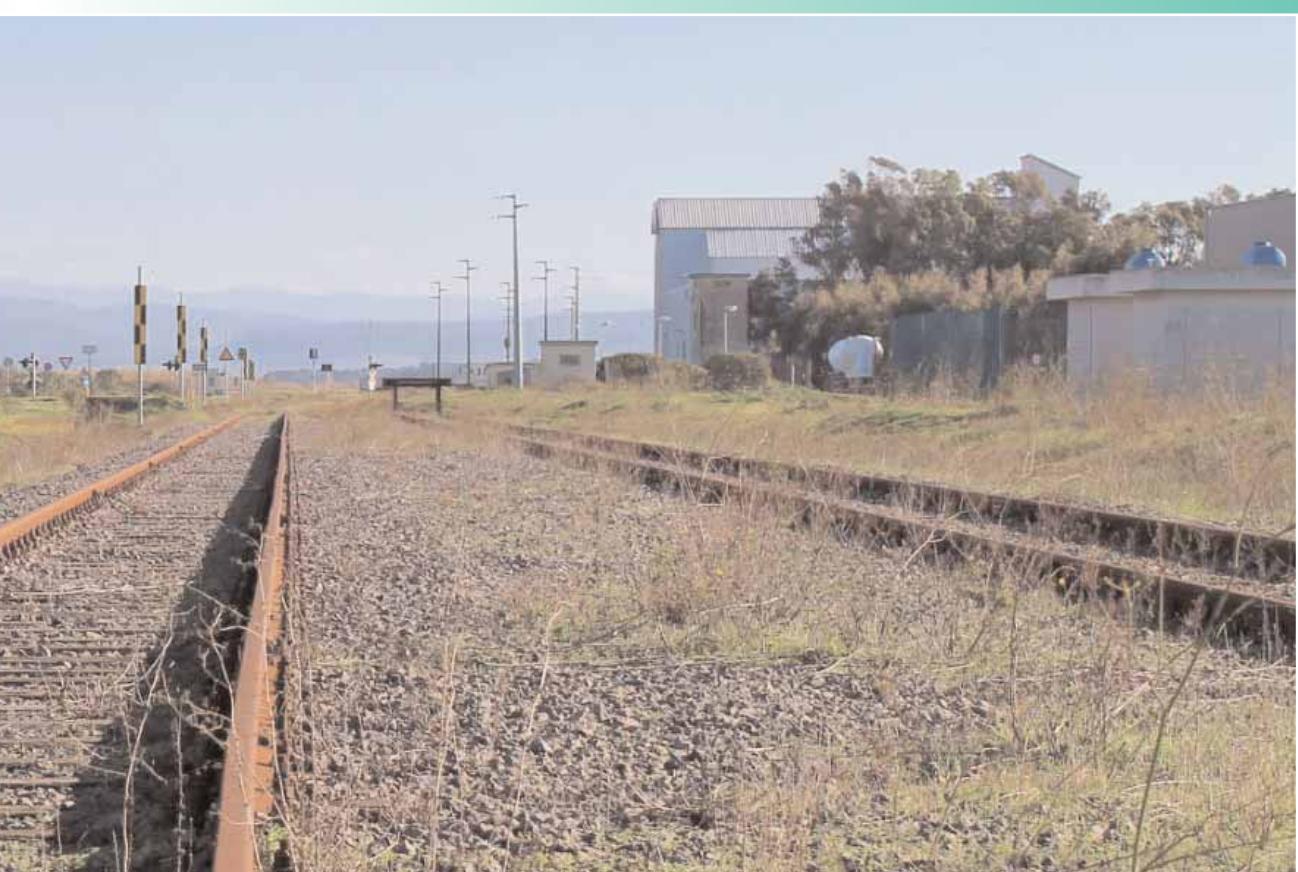
te; questo fa il paio, a parere dello scrivente, con l'introduzione della *perequazione*, anch'essa importante sotto l'aspetto fiscale, all'interno dei compatti urbanistici attuativi. Oltretutto all'operatore fiscale delle aree urbanistiche di trasformazione FS (attualmente Ferservizi SpA) si porrà la sfida professionale di rendere congruenti e corrette queste complesse valutazioni che si concretizzeranno con specifici rilievi sul campo, insieme alle società del Gruppo detentrici di asset patrimoniali, volti a stabilire gli ambiti reali dei vincoli pertinenziali urbanistici e attuando di conseguenza le necessarie varianti catastali.

La forte dinamica di trasformazione che subiscono nel tempo queste aree ferroviarie, a seguito di processi di dismissione, delocalizzazione, cambi di destinazione d'uso, immissione sul mercato immobiliare o

nuove varianti urbanistiche, renderà necessaria anche un'attività di monitoraggio che consenta di apprezzare eventuali variazioni di rilevanza catastale e urbanistica e, per conseguenza, tributaria.

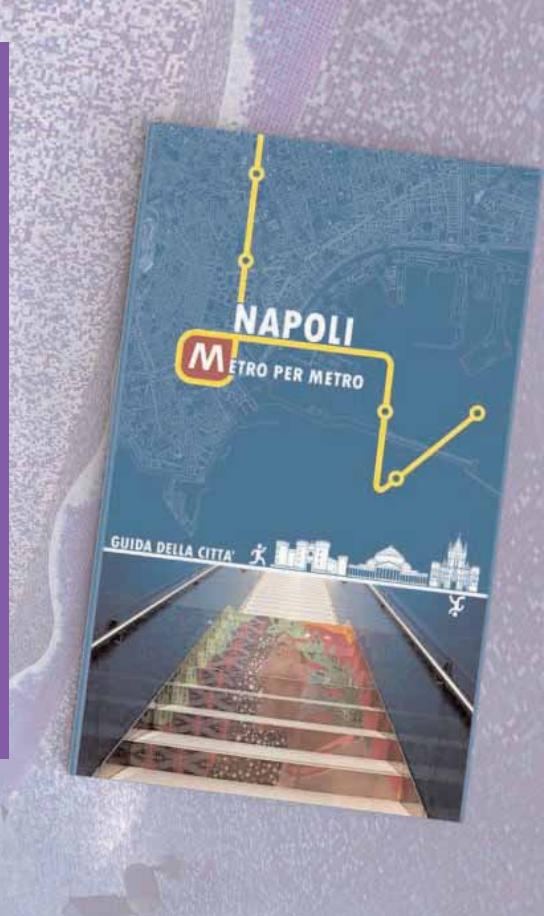
Concludendo, quando ci si troverà a considerare aree FS pertinenziali e classificate come soggette a trasformazione dagli strumenti urbanistici locali, sarà necessario che l'eventuale dichiarazione di esonero tributario sia preceduta dalla verifica dell'utilizzo di fatto e da idonea documentazione.

Tutto ciò, vale ripetere, non è un discorso marginale perché introduce una nuova ottica nel rapporto fra la materia della pianificazione urbanistica e quella della fiscalità in cui l'operatore FS dovrà senz'altro riporre la propria attenzione in relazione a un campo tecnico – amministrativo ancora in corso di ulteriore definizione.



NAPOLEOPEO

PRESENTAZIONE DELLA GUIDA “NAPOLI METRO PER METRO”



di Armando Conte
Delegato Circoscrizionale CAFI Campania Basilicata

Scoprire i misteri e le bellezze di Napoli attraverso la linea I della Metropolitana. È l'idea di giovani architetti napoletani i quali hanno realizzato una guida alternativa della città che segue l'itinerario tracciato dalle Stazioni dell'Arte della Linea I della Metropolitana cittadina. Il progetto è stato ideato da una giovane start up napoletana, la FAR_ART (società fondata da tre professioniste), ottenendo il patrocinio morale del Comune di Napoli. La presentazione della guida "Napoli Metro per Metro" si è svolta sabato 3 febbraio presso la libreria Raffaello di Napoli.

Scoprire Napoli "Metro per Metro" vuol dire spaziare tra Arte, Architettura e Archeologia nonché curiosità, miti, usanze e cibo del popolo partenopeo, attraverso

un percorso inedito e un servizio pubblico con zero emissioni ambientali e con un forte impatto sul senso civico. Il volume tascabile è pensato non solo per i turisti ma anche per i napoletani che hanno voglia di approfondire la conoscenza della loro città, allo scopo di coniugare il sopra e il sotto della città creando itinerari turistici da visitare in superficie, più vicini alla metropolitana, e fornendo le mappe per sapere dove ci si trova e come raggiungere i luoghi che si cercano. Nella guida ci sono le stazioni dell'arte con descrizioni, progetti di grandi architetti, piantine dei quartieri e luoghi di interesse nei dintorni della metro che vale la pena visitare. Un vademecum prezioso corredata da foto, indicazioni sulle vie dello shopping, su locali,

ristoranti, negozi e alberghi quartiere per quartiere, conditi da leggende, curiosità e usanza popolare.

Dieci stazioni in dieci capitoli e si sta già lavorando ad un aggiornamento della guida sulle altre stazioni che completeranno la linea 1 e successivamente la linea 6, i cui lavori sono in corso. Si parte dalla fermata di Piazza Vanvitelli costruita su progetto di Michele Capobianco, per arrivare alla Stazione Garibaldi ideata dall'architetto Dominique Perrault, con l'obiettivo di prendere per mano e accompagnare i visitatori lungo percorsi inusuali, seguendo l'itinerario tracciato dalla metropolitana cittadina. E da scoprire c'è davvero tanto, anche per un napoletano!

La metropolitana di Napoli è una delle cose più belle da vedere, dove sono allocate opere

d'arte che fanno sembrare le stazioni dei Musei meravigliosi! Insomma Napoli è ricca di bellezze, perfino sottoterra!

La metropolitana di Napoli? La più bella del mondo. Lo dicono i viaggiatori e i turisti, lo certificano riviste e periodici specializzati, lo sbandierano con orgoglio gli opuscoli promozionali di alberghi e B&B cittadini. Metro Napoli è una vera e propria opera d'arte, un'attrazione tra le tante della metropoli affacciata sul Golfo, tanto che le stazioni dell'arte a Napoli sono una delle prime mete per chi arriva in città. Una meta che non necessita di biglietto d'ingresso, visto che l'ingresso è gratuito.

La metro art di Napoli è ancora in costruzione. Presto, infatti, saranno aperte nuove stazioni, che si preannunciano straordinarie al



pari delle precedenti. Le nuove uscite della fermata Municipio-Porto saranno completate nel 2019 e metteranno in vetrina i grandiosi reperti di epoca romana rinvenuti durante i lavori di costruzione, in quello che si è rivelato a tutti gli effetti lo scavo archeologico più grande d'Europa. Prima dovrebbe essere aperta Duomo, un'altra fermata di grande impatto progettata da Fuksas. Metro Napoli, insomma, non finisce mai!



La linea I non è la più antica, ma è la più importante tra le linee della metropolitana di Napoli. Mette infatti in collegamento la stazione centrale di Piazza Garibaldi con Piazza Municipio, Via Roma e il Vomero, fino ad arrivare a Scampia e Chiaiano. Nel suo percorso abbraccia alcune delle zone più caratteristiche di Napoli e, in futuro, arriverà anche all'aeroporto di Capodichino. Nelle intenzioni dei progettisti di Metro Napoli, inoltre, c'è il completamento dell'anello che dovrebbe trasformare la linea I in una tratta circolare, con partenza e arrivo a Piazza Garibaldi. Al di là dell'itinerario, il punto di forza della metropolitana partenopea è la magnificenza delle sue stazioni. In più occasioni, infatti, Metro Napoli è stata premiata da autorevoli riviste internazionali come la più bella d'Europa o addirittura dell'intero pianeta. Esagerazioni?

No. Si potrà constatarlo di persona.

Basta fare un viaggetto a Napoli.



Nasce il tavolo di Partenariato per la logistica e i trasporti

Firmato il decreto attuativo previsto dalla Legge di Bilancio

a cura della Redazione

Comunicato stampa del 14 marzo 2018
www.mit.gov.it/comunicazione/news

Nasce il Partenariato per la logistica e i trasporti. In attuazione della Legge di Bilancio 2018, infatti, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato il decreto che dà il via al nuovo organismo che, in una logica di ampia partecipazione, avrà il compito di svolgere attività propositiva, di studio, monitoraggio e consulenza al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, per la definizione delle politiche di intervento e delle strategie di governo nel settore della logistica e dei trasporti.

Il Partenariato è stato istituito in considerazione della centralità della logistica per l'economia e il benessere del Paese. Il contributo della logistica e dei trasporti è stato fondamentale in Italia per la crescita del Pil e una migliore organizzazione logistica che superi il gap rispetto ad altri paesi Ue può dare un ulteriore contributo.

In linea con l'allegato al Def 2017 “Connettere l'Italia: fabbisogni e progetti di infrastrutture” che disegna il futuro della mobilità del Paese fino al 2030, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti apre al confronto e alla parteci-

pazione con i protagonisti del settore, per rendere stabile e aggiornata la visione, creare occasioni di lavoro e sviluppo sostenibile per il Paese.

Il Partenariato sarà un luogo di definizione delle politiche infrastrutturali, aperto al contributo dei Ministeri competenti e delle associazioni di categoria più rappresentative, che dovrà tenere conto dell'evoluzione dello scenario del commercio mondiale e degli impatti dello stesso sulla logistica e sui trasporti.

All'interno del Partenariato saranno attivati Tavoli specifici di approfondimento, con particolare attenzione alla sostenibilità ambientale, economica e sociale dei nuovi sistemi di infrastrutture, nonché all'innovazione nella logistica e nei trasporti.

I lavori del nuovo organismo verranno presentati al Parlamento attraverso una relazione annuale sullo stato della logistica e dei trasporti del Paese.

Il Partenariato sarà presieduto dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti. Ne faranno parte i Capi Dipartimento del Mit con i direttori generali competenti, il Presidente del Comitato centrale per l'Albo nazionale degli autotra-



sportatori, un rappresentante del Comando generale delle Capitanerie di porto e della Struttura tecnica di missione del Mit. A livello istituzionale, verranno coinvolti anche gli altri Ministeri competenti, Interno, Economia e finanze, Ambiente e tutela del territorio e del mare, Lavoro e politiche sociali, Sviluppo economico, il Dipartimento politiche europee, l'Agenzia delle dogane e dei monopoli e la Conferenza Stato-

Regioni. Faranno parte, inoltre, del tavolo, rappresentanti delle associazioni di categoria della logistica e dei trasporti associate alle Confederazioni presenti nel Cnel. Il Partenariato sarà inoltre integrato da un rappresentante dell'Aiscat, di Assoporti, di Assoaeroporti, di Uir, di Rfi e di Anas e di Uirnet. Le funzioni di segretariato tecnico della struttura sono svolte dalla società Ram Logistica, Infrastrutture e Trasporti.

Fondi per la progettazione: 200 milioni a Città metropolitane, Comuni, Province e AdSP



Due decreti assegnano risorse
agli enti locali per i progetti di
fattibilità, PUMS, opere
prioritarie

Comunicato stampa del 9 marzo 2018
www.mit.gov.it/comunicazione/news

a cura della Redazione

Una progettazione di qualità come primo passo indispensabile per realizzare opere pubbliche di qualità, dai costi certi, nel rispetto dei tempi di realizzazione previsti. Per dare concretezza a uno dei principi fondanti del Nuovo Codice dei Contratti, il Governo ha previsto contributi agli enti locali per realizzare progetti di buon livello. Due decreti del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, assegnano per i prossimi tre anni più di 200 milioni a città metropolitane, province, comuni, autorità di sistema portuale.

Con il “Fondo progettazione Enti locali”, previsto dalla legge di bilancio, lo Stato cofinanzia con 90 milioni nel prossimo triennio gli enti locali nella progettazione di fattibilità tecnica ed economica relativa a opere pubbliche, tra cui adeguamenti antisismici ed edilizia scolastica.

Con il “Fondo progettazione Insediamenti Prioritari”, previsto dal Nuovo Codice dei Contratti, sono previsti 110 milioni, sempre nel triennio, destinati a diversi tipi di interventi prioritari, dai Piani urbani della mobilità sostenibile alle opere nei porti.

“Queste risorse – afferma il Ministro Delrio – consentiranno agli enti locali di realizzare buone progettazioni. Dalla messa in sicurezza di infrastrutture ed edifici pubblici, tra cui le scuole, alla revisione di progetti invecchiati, alla pianificazione strategica nelle città metropolitane, ai piani urbani della mobilità sostenibile, a progetti per la portualità. In questo modo si costituirà un buon parco progetti: progetti fattibili, pronti per essere finanziati, sopperendo alla carenza di progettazione efficace che impedisce o rallenta la realizzazione degli investimenti pubblici. Un’attività che potrà essere utile anche per consentire agli enti locali di partecipare a bandi e finanziamenti”.

FONDO PROGETTAZIONE ENTI LOCALI: 90 MILIONI

Il decreto ministeriale per il “Fondo progettazione enti locali” riguarda criteri e modalità di accesso, selezione e cofinanziamento per il triennio 2018-2020, previsti dalla legge di Bilancio 2018 e ha avuto ieri il parere favorevole della Conferenza Stato-Città.

Il “Fondo progettazione enti locali” ha l’obiettivo di cofinanziare con risorse statali la redazione dei progetti di fattibilità tecnica ed economica e la redazione dei progetti definitivi relativi alla messa in sicurezza degli edifici e delle strutture pubbliche, con priorità agli edifici e alle strutture scolastiche.

Sono ammessi anche progetti di demolizione e ricostruzione, pur mantenendo la stessa destinazione d’uso, così come i progetti finalizzati all’adeguamento degli edifici alla normativa sismica, o anche la messa in sicurezza edile ed impiantistica.

Le risorse stanziate sono 30 milioni di euro all’anno anno per il triennio 2018 – 2020 (90 milioni di euro) e sono suddivise, con una ripartizione massima di cofinanziamento statale pari all’80% per città metropolitane e province, in questo modo:

- 4.975.000 euro alle 14 città metropolitane.

Con una quota fissa di 100.000 euro, a cui si aggiunge una quota variabile, proporzionale alla popolazione;

- 12.437.500 euro alle 86 province

Con una quota fissa di 70.000 euro, a cui si aggiunge una quota variabile proporzionale alla popolazione;

- 12.437.500 di euro ai comuni, con bando.

I criteri di assegnazione prevedono una ripartizione su bando pubblico in base ad una graduatoria triennale 2018/2020, con priorità ai progetti di adeguamento alla normativa sismica degli edifici e delle strutture scolastiche, e un ammontare massimo di cofinanziamento statale a 60.000 euro.

FONDO PROGETTAZIONE INSEDIAMENTI PRIORITARI: 110 MILIONI

Il “Fondo per la progettazione di fattibilità delle infrastrutture e degli insediamenti prioritari per lo sviluppo del Paese, nonché per la project review delle infrastrutture già finanziate” è stato istituito dal Nuovo Codice dei Contratti e finanziato dal Fondo Investimenti 2016 con 500 milioni.

Il decreto del Ministro Delrio, firmato in queste ore, assegna 110 milioni di euro per il triennio dal 2018 al 2020, ripartiti in 25 milioni per il 2018; 35 milioni per il 2019 e 50 milioni per il 2020.

Le risorse sono state assegnate in questo modo:

- 30 milioni di euro alle 15 Autorità di sistema portuale.

Il Decreto di riparto è stato predisposto attraverso la ricognizione dei fabbisogni delle singole Autorità di Sistema Portuale, valutato dalla Direzione generale per la vigilanza sulle autorità portuali del Ministero e da Ram, condiviso alla Conferenza nazionale dei presidenti.

- 25 milioni di euro alle 14 Città Metropolitane;

con una quota fissa di 800.000 euro, a cui si aggiunge una quota variabile, proporzionale sia alla popolazione (65%) che alla superficie territoriale (35%);

- 30 milioni ai 14 Comuni capoluogo di Città Metropolitane

con una quota fissa di 1.200.000 euro, a cui si aggiunge una quota variabile, proporzionale sia alla popolazione (65%) che alla superficie territoriale (35%);

- 25 milioni ai 36 Comuni capoluogo di Regione o di Provincia autonoma,

(non ricadenti in Città Metropolitana) o con popolazione superiore ai 100.000 abitanti.

Con una quota fissa di 200.000 euro, a cui si aggiunge una quota variabile, proporzionale sia alla popolazione (65%) che alla superficie territoriale (35%).

Le risorse destinate alle Città Metropolitane, ai Comuni capoluogo di Città Metropolitana e agli altri Comuni andranno utilizzate prioritariamente per la predisposizione dei Piani Strategici Metropolitani (Psm) e dei Piani urbani della mobilità sostenibile (Pums).

Per chi ha già redatto i Psm o i Pums o già affidato l'incarico per la loro realizzazione, le risorse andranno utilizzate per la predisposizione di Progetti di Fattibilità o di Project

Review riferiti ad opere contenute in tali strumenti di pianificazione o comunque di prioritario interesse nazionale, cioè coerenti con le strategie della nuova politica di pianificazione infrastrutturale e con i fabbisogni infrastrutturali individuati nell'Allegato al Def 2017.

Sono ammissibili solo le spese sostenute a valere su contratti e obbligazioni giuridicamente vincolanti stipulati dopo l'emanazione del decreto.

Le risorse complessive per le città metropolitane

Queste le risorse assegnate alle 14 città metropolitane e capoluogo di regione.

Bari, 4,255 milioni, di cui 2,618 per la città metropolitana, e 1,637 milioni per il comune capoluogo;

Bologna, 4,103 milioni, di cui 2,381 per la città metropolitana e 1,722 per il comune capoluogo;

Cagliari, 3,055 milioni, di cui 1,610 per la città metropolitana e 1,445 per il comune capoluogo;

Catania, 4,172 milioni, di cui 2,462 per la città metropolitana e 1,710 per il comune capoluogo;

Firenze, 4,034 milioni, di cui 2,366 per la città metropolitana e 1,668 per il comune capoluogo;

Genova, 4,066 milioni, di cui 2,044 per la città metropolitana e 2,022 per il comune capoluogo;

Messina, 3,685 milioni, di cui 2,005 per la città metropolitana e 1,680 per il comune capoluogo;

Milano, 4,770 milioni, di cui 4,141 per la città metropolitana e 2,629 per il comune capoluogo;

Napoli, 6,223 milioni, di cui 4,011 per la città metropolitana e 2,212 per il comune capoluogo;

Palermo, 4,754 milioni, di cui 2,753 per la città metropolitana e 2,001 per il comune capoluogo;

Reggio Calabria, 3,597 milioni, di cui 1,933 per la città metropolitana e 1,664 per il comune capoluogo;

Roma, 10,917 milioni, di cui 5,537 per la città metropolitana e 5,380 per il comune capoluogo;

Torino, 5,997 milioni, di cui 3,845 per la città metropolitana e 2,152 per il comune capoluogo;

Venezia, 4,077 milioni, di cui 2,119 per la città metropolitana e 1,958 per il comune capoluogo.



Sicurezza ferroviaria: il Ministro Delrio ripartisce 440 mln alle linee ferroviarie regionali isolate

Si tratta delle linee ferroviarie che non sono interconnesse con la rete nazionale



Comunicato stampa del 1° febbraio 2018
www.mit.gov.it/comunicazione/news

a cura della Redazione

I febbraio 2018 - Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Delrio, ha firmato un decreto di ripartizione di 440 milioni per la messa in sicurezza delle ferrovie regionali isolate, quelle linee ferroviarie che non sono interconnesse con la rete nazionale. Il decreto ministeriale segue a quello da 254 milioni firmato lo scorso settembre.

I finanziamenti statali, previsti nell'ambito del Fondo Investimenti istituito dalla legge di Bilancio 2017, sono finalizzati a dotare anche le linee isolate di sistemi tecnologici e di protezione di marcia del treno per migliorare i livelli di sicurezza, secondo gli standard individuati dall'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria. Tutte le richieste ammissibili delle Regioni sono state integralmente accolte.

| | |
|-------------------|---|
| Basilicata | Ferrovie Appulo Lucane, 15,01 milioni |
| Calabria | Ferrovie della Calabria 74,86 milioni |
| Campania | Ferrovie Cumana e Circumflegrea 9,26 milioni Ferrovia Circumvesuviana 43,93 milioni |
| Lazio | Ferrovia Roma-Civitacastellana–Viterbo 66,97 milioni Ferrovia Roma – Giardinetti 3 milioni |
| Liguria | Ferrovia Genova-Casella 17,44 milioni Ferrovia Principe Granarolo 0,60 milioni |
| Lombardia | Ferrovia Brescia -Iseo – Edolo 14,90 milioni |
| Piemonte | Ferrovia Domodossola - Confine Svizzero 22,73 milioni Ferrovia Torino Ceres 15,78 milioni |
| Puglia | Ferrovie Appulo Lucane 21,89 milioni |
| Sardegna | Ferrovie della Sardegna 31,63 milioni |

Il decreto destina, inoltre, 41,81 milioni alla Regione Campania per la Circumvesuviana a valere sulle risorse ancora disponibili del Fondo di Sviluppo e Coesione, Piano nazionale della Sicurezza ferroviaria. Infine con separato provvedimento sono stati assegnati 60 milioni alle linea Circumetnea in Sicilia, a Catania.



Il TAR Piemonte dà ragione ad ANITA: imprese di autotrasporto e logistica escluse dal contributo all'Authority Trasporti

Comunicato stampa dell'8 marzo 2018

www.anita.it

Roma, 8 marzo 2018 – Annullate le delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti relative al contributo 2015 e 2016 nella parte in cui hanno inserito tra i soggetti tenuti al pagamento le attività di trasporto merci su strada e di logistica. È questo l'esito del giudizio scaturito da un ricorso nel 2015 proposto da ANITA, Confetra e altre Associazioni, che hanno da subito lamentato l'ingiustizia del prelievo per le imprese del settore.

“È un'importante vittoria per il nostro settore – dichiara Giuseppina Della Pepa, Segretario Generale di ANITA – già liberalizzato e regolato dall'Albo degli autotrasportatori, al quale le nostre imprese versano cospicui contributi. L'Authority dei Trasporti non ha mai esercitato le proprie funzioni in via diretta sulle aziende del comparto e perciò sarebbe stato ingiusto chiamarle a versare un contributo per il suo funzionamento”. I giudici di Torino non hanno infatti rinvenuto alcun atto regolatorio dell'ART che abbia come destinatarie della regolazione le imprese del settore autotrasporto e logistica. Sbaglia pertanto l'ART a confondere i destinatari della regolazione con i beneficiari della stessa, che sono astrattamente tutti i



consumatori, ma non per questo diventano soggetti regolati e tanto meno tenuti al versamento di un contributo.

“Ci auguriamo ora che dopo le chiare indicazioni della Corte costituzionale dello scorso anno – continua il Segretario Generale ANITA – anche questa importante pronuncia convinca l'Authority a non richiedere più il contributo al settore, che si aggiungerebbe a quello che già le imprese versano all'Albo, all'Antitrust e in molti casi anche all'Agcom. Tutti costi che incidono sui bilanci aziendali e rappresentano una delle tante voci che contribuiscono ad accrescere il gap competitivo con le imprese straniere”. ANITA esprime dunque piena soddisfazione per questo importante risultato, che comporta un notevole risparmio per le imprese di trasporto e logistica. L'Associazione ha già provveduto ad impugnare le delibere ART per il 2017 e il 2018, che si basano sugli stessi presupposti di quelle che ora il TAR Piemonte ha annullato.

CONVEGNO: AVVISO AI LETTORI



Accademia Peloritana
dei Pericolanti



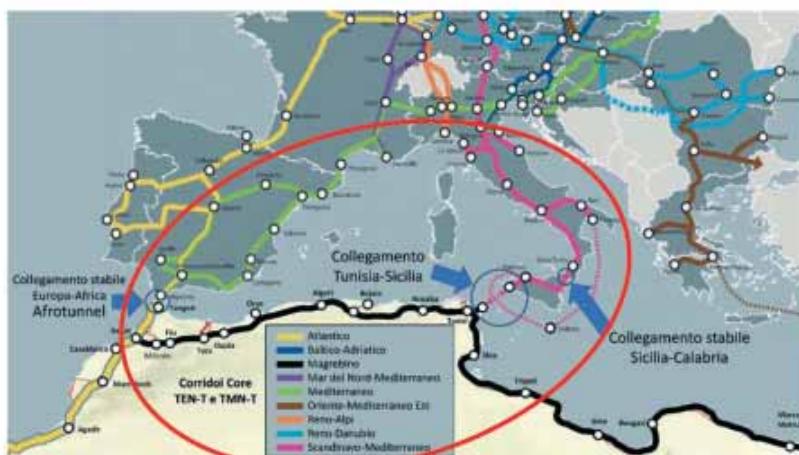
Macroregione Mediterranea
Centro Occidentale (MMCO)



Collegio Amministrativo
Ferroviero Italiano

FORUM

LA MACROREGIONE MEDITERRANEA CENTRO OCCIDENTALE



Università degli Studi di Messina
Aula Magna - Piazza Pugliatti n. 3
Sabato 7 Aprile 2018 - Ore 9.30

Patrocinio morale

Fondazione Nuovo Mezzogiorno - On, Francesco Barbalace
Associazione Amfizione, Atene

F.A.P.I. Associazione piccole imprese - Dott. Gino Seiotto

Biennale Habitat "Mediterraneo Patrimonio dell'Umanità" - Arch. Annika Patregnani

A.I.C.C.R.E. Associazione italiana per il Consiglio dei Comuni e delle Regioni d'Europa - Prof. Giuseppe Valerio
Kiwanis Club Messina



The Platform for Future
Issues & Challenges



KIWANIS INTERNATIONAL



SPONSOR

Accademia Peloritana dei Pericolanti - Kiwanis Club Milazzo