



NEWS FLASH TRASPORTI



A cura delle Politiche di Programmazione Economiche e Finanziarie



N° 9 Settembre 2013



TRASPORTO AEREO

Alitalia: Uil, aumento capitale non risolve problemi

"Sarebbe un gravissimo errore pensare che con l'aumento di capitale si possano considerare superati tutti i problemi di Alitalia. Il Governo e i vecchi azionisti - a parere del segretario confederale Uil Antonio Focillo e di Claudio Tarlazzi, segretario Uiltrasporti - devono

intervenire direttamente ed esplorare tutte le vie possibili per evitare che la nostra compagnia venga fortemente ridimensionata". Secondo i due sindacalisti, "occorre pensare a un assetto strategico dell'azionariato che consenta ad Alitalia di avere una prospettiva, essendo venuta meno l'ipotesi di fusione con Air France".

(ANSA) - ROMA, 26 SET

(FIN) Alitalia: Angeletti, no ad Air France, Governo faccia intervenire Cdp

"I motivi della nostra contrarietà ad Air France sono gli stessi del 2008, allora il contrasto fu sul fatto che noi chiedevamo che Air France garantisse gli stessi collegamenti effettuati da Alitalia". Lo dice il segretario generale della Uil Luigi Angeletti all'Economia prima di tutto su Radio1 Rai. "L'Italia non può essere un paese isolato, per il quale nel 90 per cento dei casi bisogna fare scalo a Parigi Amsterdam o Francoforte. Abbiamo cento milioni di passeggeri, ma veramente vogliamo portare milioni di cinesi facendogli fare il giro d'Europa prima di farli arrivare a Roma? E' un problema di infrastrutture e il governo deve prenderne atto: in tutti i paesi sviluppati dell'Ocse esiste una compagnia di bandiera, non perché siano nazionalisti, ma per ragioni strategiche. Si tratta ora non solo di fare un aumento di capitale, ma impegnare il governo affinché intervenga, attraverso gli strumenti a sua disposizione, come la Cassa Depositi e prestiti".

(Il Sole 24 Ore Radiocor) - Roma, 27 sett. 2013

TRASPORTO AEREO

Alitalia, 100 milioni di aumento Arriva il no dei francesi

Il consiglio approva una miniricapitalizzazione da 100 milioni di euro. Gli italiani votano a favore, mentre Air France dice di no. Zanonato: "Al lavoro per soluzione ponte con le banche". Lupi risponde: "Si interessi dei suoi dossier". Per la società, i primi sei mesi in rosso per 200 milioni, debiti a quota 946 milioni

MILANO - Due consigli di amministrazione per varare una ricapitalizzazione minuscola, da 100 milioni di euro, che darà solo una lieve boccata d'ossigeno alla compagnia di bandiera. Servivano almeno tra i 300 e 400 milioni per soddisfare le necessità finanziarie e di liquidità della società. I soci italiani hanno votato a favore, mentre Air France ha espresso la sua contrarietà.

Il consiglio ha comunque previsto un'assemblea per il prossimo 14 ottobre per varare l'operazione. I conti comunque non lasciano molte speranze: a fine giugno i debiti netti sono risultati pari a 946 milioni (in calo dal miliardo di fine marzo), mentre il rosso di bilancio è di 294 milioni, quando nello stesso periodo dello scorso anno era di 200 milioni. Il fatturato è di 1,6 miliardi (-4%) e non riesce a coprire i costi, tanto che il risultato operativo è negativo per 198 milioni, in peggioramento rispetto a giugno 2012 (-169 milioni). Confermato un cda di aggiornamento per il prossimo 3 ottobre.

E' stato un "consiglio bellissimo e produttivo", ha avuto la forza di dire il vicepresidente di Alitalia, **Salvatore Mancuso**, al termine della riunione del board. Rispondendo ai giornalisti, il rappresentante di Equinox (3,8% del capitale di Alitalia) ha detto: "Faremo i consigli di amministrazione che servono, noi lavoriamo sempre". Oggi è stato indicato da più parti come il "giorno più lungo" dell'Alitalia dei "capitani coraggiosi", nata nel gennaio del 2009 dalle ceneri della "vecchia" Alitalia controllata dallo Stato grazie al progetto "Fenice". Operazione concepita per salvare l'italianità della compagnia di bandiera messa a punto da **Corrado Passera**, allora amministratore delegato di Intesa Sanpaolo (e dal direttore generale responsabile Corporate Gaetano Micciché) e sponsorizzata dal candidato premier dell'epoca, Silvio Berlusconi, con il sostegno dei sindacati che bloccarono la generosa proposta del gruppo Air France-Klm.

La prima tappa di questo "D-day" è stata la riunione del consiglio di amministrazione dell'ex compagnia di bandiera che ha esaminato i conti del primo semestre, previsti in perdita per 300 milioni. Nella riunione del board sono state presentate le prime valutazioni di Banca Leonardo sul reperimento del credito necessario a finanziare il nuovo piano industriale messo a punto dal nuovo amministratore delegato, Gabriele Del Torchio. Se l'aumento di capitale verrà sottoscritto da Air France-Klm, i francesi potrebbero iniziare la salita nell'azionariato (ora sono al 25%) fino a prendere il controllo del gruppo

Un'opzione finora ritenuta la più percorribile, ma stoppata in qualche modo dal ministro dello Sviluppo economico, **Flavio Zanonato**, che in un'intervista al *Sole 24 Ore* ha spiegato: "Non è detto che solo i francesi possano immettere capitale" nella compagnia, aggiungendo la propria preoccupazione all'idea "che una compagnia sposti tutto l'asse del trasporto aereo centrale in Francia, con l'Italia marginalizzata". Si possono, invece, "trovare soluzioni alternative, ci stiamo lavorando proprio in queste ore" annuncia il ministro, spiegando che "il tentativo è coinvolgere il mondo bancario per provare a superare le difficoltà di Alitalia e poi negoziare con altri partner". "Stiamo lavorando - aggiunge ancora - a una soluzione ponte con il coinvolgimento di alcune banche".

"Ognuno approfondisca i temi che conosce", ha risposto il ministro dei trasporti Maurizio Lupi alle dichiarazioni di Zanonato contrarie a un maggiore ruolo di Air France in Alitalia. "Credo che il collega abbia altri problemi di cui occuparsi come Finmeccanica e Riva", ha osservato Lupi, aggiungendo "sul tema Alitalia sono in corso da mesi lavori da parte del sottoscritto". Comunque, ha aggiunto, quelle di Zanonato sono opinioni legittime, come io ne ho su Riva".

[La Repubblica 26 sett. 2013](#)

TRASPORTO AEREO

Emergenza trasporto aereo, i sindacati si mobilitano

Trasporto aereo: sindacati, subito confronto per gestione emergenza

- "La convocazione per la ripresa del tavolo di confronto istituzionale per il coordinamento e la gestione dell'emergenza del Trasporto Aereo Italiano". La chiedono unitariamente le segreterie nazionali di Filt Cgil, Fit Cisl, **Uiltrasporti** e Ugl Trasporti ai Ministeri dello Sviluppo Economico e dei Trasporti ed all'Enac, annunciando "fin da ora l'apertura di una vertenza nazionale del settore e la mobilitazione generale di tutte le lavoratrici e lavoratori del trasporto aereo". "Da tempo - spiegano nella lettera i sindacati - sul tema e' aperto un confronto istituzionale che a fasi alterne e con impegno intermittente ha attraversato diverse legislature. Ultimo in ordine di tempo, il tavolo presso il Ministero dello Sviluppo Economico dei Trasporti e delle Infrastrutture, coordinato dal sottosegretario Improta nella scorsa legislatura. Il governo - ricordano Filt, Fit, **Uilt** e Ugl - e' formalmente impegnato al proseguimento del confronto mentre le parti hanno dato luogo alle iniziative definite al tavolo sopra richiamato. Da ultimo l'avvio del negoziato per la stipula del contratto del trasporto aereo mai definito prima, che ha visto le parti sottoscrivere lo scorso 2 agosto la parte generale del CCNL. L'accordo e' di notevole importanza e segna una grande novita', ma l'industria del trasporto aereo italiano oltre alla regolazione contrattuale, ha urgente bisogno di un piano nazionale". Secondo quanto scrivono le organizzazioni sindacali il settore "ha immediato bisogno dell'impegno di tutti e di un intervento legislativo e regolatorio per una fase progettuale di politica industriale, per l'avvento di un 'sistema nazionale' regolato e per la messa a disposizione di uno strumento di ammortizzazione sociale adeguato a gestire la profonda fase di ristrutturazione in corso che allo stato riguarda gia' circa diecimila addetti e che potrebbe allargarsi ad altrettanti nel corso del prossimo biennio". "Siamo infatti - scrivono le organizzazioni sindacali - alla vigilia di eventi che si preannunciano gravi e di dimensioni ingestibili sul fronte delle ricadute occupazionali. I vettori sia Alitalia che Meridiana, le aziende di handling aeroportuale, tutte le aziende di manutenzione aeronautica e diverse societa' di gestione hanno avviato o stanno per avviare ulteriori progetti di ristrutturazione. Cio' sta per determinare una crisi occupazionale ingestibile a fronte della intervenuta legge 92 (Fornero) che ha privato il settore della leva fondamentale degli ammortizzatori sociali che, fino ad oggi, hanno permesso di contenere gli effetti dirimpenti della crisi. Il disagio profondo - sottolineano infine nella lettera i sindacati - rischia di sfociare a breve nella disperazione del sistema, delle aziende e degli addetti, agganciando alla crisi la messa in discussione dell'ordine pubblico".

(ASCA) - Roma, 19 set

TRASPORTO AEREO

Malpensa: Galbusera (Uil), Regione riconosce sviluppo scalo indispensabile

Milano, - "Senza mezzi termini l'assessore lombardo ai Trasporti Del Tenno riconosce che lo sviluppo di Malpensa passa dal ridimensionamento di Linate". Lo afferma Walter Galbusera, segretario generale della **Uil Lombardia**. "Finalmente dalla Regione - prosegue - arriva un ragionamento chiaro per riprendere un nuovo progetto di rinascita dell'aeroporto di Malpensa e di conseguenza della Sea". Galbusera fa riferimento alla ristrutturazione di Sea Handling, che sarebbe "assai gravosa per tutti se nello stesso tempo non si costruiranno le condizioni per rimuovere le cause della crisi di Malpensa".

Il problema, secondo il sindacalista, è che Linate "convoglia un numero enorme di passeggeri verso i voli intercontinentali che decollano da altri aeroporti a tutto danno di Malpensa. Non è un caso - spiega - che a suo tempo furono approvati alcuni decreti ministeriali, tra cui il cosiddetto Bersani bis, che aveva l'obiettivo di ridimensionare il fenomeno ma che fu aggirato in primo luogo da Alitalia".

Galbusera ritiene che la ripresa e lo sviluppo di Malpensa sia oggi "indifferibile se si vuol governare un evento che si annuncia drammatico come la ristrutturazione della Sea Handling. Il Governo e le istituzioni locali sono in grado e devono intervenire con misure efficaci. Affidarsi esclusivamente alla speranza di una ripresa dei traffici mondiali sarebbe - conclude - un suicidio per l'economia e una manifestazione di ipocrisia e di incapacità della politica italiana ad ogni livello".

9 set. (Adnkronos)

NEWS FLASH TRASPORTI

A cura del Servizio Politiche di Programmazione Economiche e Finanziarie

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Trasporti pubblici: presidio alla Regione Campania

23/09/2013 ilmediano.it

La mobilitazione ed il presidio presso la sede della Regione Campania in via S. Lucia, organizzati da CGIL-CISL-UIL-UGL,

Il Trasporto Pubblico Locale è stato praticamente abbandonato sia dalle Istituzioni che dai politici di ogni colore e orientamento, a livello regionale e a livello nazionale. I lavoratori sono quotidianamente oggetto di aggressioni verbali, da parte dei cittadini, che in assenza di un servizio di trasporto decente, sfogano così le proprie frustrazioni, mentre i veri responsabili di questo sfascio continuano, con comparsate televisive, a promettere fondi che chissà quando arriveranno e se arriveranno !!

I lavoratori sono quotidianamente oggetto di aggressioni fisiche da parte di teppisti, balordi, delinquenti e quant'altro, l'ultimo episodio risale alla serata di sabato 21 settembre, con le forze dell'ordine che si sono limitate a registrare le generalità dei protagonisti e delle vittime, senza intervenire in alcun modo, quasi fossero dei "ragionieri del reato", il cui compito è esclusivamente quello di annotare gli eventi su un registro. In questo clima di totale abbandono, si rincorrono e si moltiplicano voci, non confermate, di un prossimo fallimento delle aziende che concorrono ad aumentare la tensione tra i lavoratori già duramente provati dalla drammatica quotidianità.

Aspettiamo risposte immediate e positive dal Presidente della Regione Campania, dall'Assessore ai Trasporti, dal Prefetto e dal Questore, non c'è più tempo per "perdere tempo", l'attesa non può protrarsi oltre ad esclusivo danno di migliaia di famiglie e di centinaia di migliaia di cittadini che ogni giorno devono poter viaggiare coi mezzi di trasporto pubblici.

Invitiamo i lavoratori ed i cittadini ad "assediare" le istituzioni fino ad ottenere il completo salvataggio e rilancio delle aziende di trasporto, il cui potenziale economico è enorme e che solo una politica miope, incapace o peggio ancora collusa coi gruppi "economici", con le "forze oscure" citate dall'amministratore Unico EAV, Nello Polese, può far fallire in questo modo. Invitiamo cittadini e lavoratori a partecipare numerosissimi al Presidio di lunedì 23 settembre alle ore 16 in via S. Lucia ed a tutte le altre iniziative che ne scaturiranno, perché la difesa del Diritto al Lavoro e della Mobilità sono dei principi Costituzionali e tutti se ne devono far carico.

Invitiamo tutti i politici a dare finalmente un segno concreto della propria capacità, perché dopo tre anni e mezzo di amministrazione regionale e... alla vigilia proprio delle elezioni regionali, che si terranno la prossima primavera, i lavoratori ed i cittadini potrebbero conservare di loro il ricordo che meritano.

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Trasporto bus 'Lisa-Wojtyla', sindacati: "opportunità per collegare Foggia all'Europa"

FOGGIA – Il trasporto pubblico, che collega Foggia e l'aeroporto 'Karol Wojtyla' di Bari-Palese è un' "opportunità per realizzare un livello di integrazione dei sistemi territoriali di trasporto in ambito regionale, nazionale ed europeo". Ricordando ciò, le organizzazioni sindacali della Filt-Cgil, Fit-Cisl e **Uilt-Uil** chiedono all'assessore regionale ai Trasporti Guglielmo Minervini "di rinnovare il finanziamento per continuare a garantire l'accessibilità al trasporto aereo dell'intera Capitanata".

"Stante l'imminente scadenza del provvedimento regionale di autorizzazione dell'importante servizio di trasporto pubblico, che collega Foggia e l'aeroporto 'Karol Wojtyla' di Bari-Palese", le organizzazioni sindacali della Filt-Cgil, Fit-Cisl e **Uilt-Uil** chiedono in una nota all'assessore regionale ai Trasporti "di rinnovare il finanziamento per continuare a garantire l'accessibilità al trasporto aereo dell'intera Capitanata.

Il collegamento su gomma tra la Capitanata e lo scalo barese, rappresenta un'opportunità imperdibile per realizzare un accettabile livello di integrazione dei sistemi territoriali di trasporto in ambito regionale, nazionale ed europeo.

I cittadini della Capitanata, in attesa di vedere realizzata la piena agibilità dell'aeroporto 'Gino Lisa' di Foggia, hanno la necessità di sentirsi 'vicini' ad uno scalo aereo che permetta loro di essere connessi con il resto del Paese e dell'Europa, così come non vanno frustrati i tentativi di pervenire ad una destagionalizzazione dei flussi turistici da e per il Gargano perseguiti con convinzione dal sistema delle imprese del settore impegnate nel territorio" concludono le organizzazioni sindacali.

ilquotidianoitaliano.it 21 sett. 2013

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Urla e sputi nella città ostaggio dei bus

Genova - **La rabbia dei lavoratori Atp** esplose quando l'assessore Enrico Vesco esce dal palazzo della Prefettura. Fischi, insulti, lanci di monetine e il tentativo di colpirlo con un pugno prontamente bloccato da un poliziotto della Digos. Poi l'inseguimento a piedi fino al Palazzo della Regione: davanti Vesco circondato dalla polizia, dietro i lavoratori infuriati. L'assessore ai Trasporti diventa così capro espiatorio di una mattinata sempre più carica di tensione: lo sciopero delle aziende di trasporto pubblico a partire dalle 9, il mancato rispetto delle fasce protette da parte degli autisti di Atp che si trova a dodici giorni dal fallimento, la manifestazione che ha paralizzato il centro della città con **decine di bus che invadono Corvetto**, via Roma e anche piazza Dante. Con fumogeni e petardi di corredo. Una mattinata che si conclude però con un'ipotesi di accordo per salvare Atp: un prestito ponte da parte di Filse, la finanziaria della Regione, per ricapitalizzare l'azienda di trasporti della Provincia di **Genova**. In cambio l'amministrazione provinciale dovrà fornire un suo immobile come garanzia. La scelta cade sul Palazzo del Provveditorato agli studi di via Assarotti. Il buco da coprire per evitare la liquidazione è di 4,5 milioni. La Provincia avrebbe già trovato circa un milione e mezzo mentre gli altri tre dovranno arrivare da Filse. Il condizionale è ancora d'obbligo perché la questione dovrà ora passare **al vaglio della corte dei Conti**, che dovrà anche valutare il valore dell'immobile. Mentre i tempi sono stretti, estremamente stretti: tutto dovrà essere deciso entro la fine del mese.

I lavoratori di Atp non mollano. Piazza Corvetto, **via Roma, piazza Dante** sono invasi dai loro mezzi blu. Non se ne vanno e sono quasi le tre del pomeriggio. Il traffico in centro è paralizzato da tutta la mattina, le deviazioni obbligate della polizia municipale fanno esplodere l'irritazione di tanti automobilisti.

Poi, con il megafono, **arriva l'annuncio di un accordo raggiunto**, per quanto provvisorio: «Abbiamo già fissato un nuovo incontro in Prefettura per giovedì 26 e speriamo di poter sciogliere le riserve sul percorso di salvataggio». Per placare gli animi - e anche questo fa parte dell'accordo siglato da Regione, Provincia, Atp e sindacati- l'azienda rinuncerà a prendere provvedimenti disciplinari nei confronti degli autisti che non hanno rispettato le fasce protette.

Segue a pag. 6

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Il segretario della Uil Trasporti - I politici devono rendersi conto che con la crisi del settore si rischia un problema di ordine pubblico: **centinaia di famiglie senza stipendio** sono un potenziale esplosivo. Questo è un altro pezzo di ricchezza che e ne va».

Quello che molti chiedono a gran voce è **una razionalizzazione dei servizi** a livello regionale. «In questo modo, facendo gare d'appalto unificate - sostengono più rappresentanti sindacali - sarebbe possibile contenere i costi. E non ci sarebbe l'assurdo di vedere un'azienda, quella di Savona, che licenzia e un'altra, quella di Imperia, che deve esternalizzare i servizi perché non ha personale».

Secolo XIX, 18 settembre 2013

NUOVA GOVERNANCE DEL TRASPORTO PUBBLICO SECONDO UIL

Tre gli obiettivi: servizi efficienti, mantenimento dell'occupazione, ottimizzazione delle finanze

BASILICATA"Considerato il contesto politico - riporta la nota diffusa dalla UIL - e amministrativo e le sfide che la Riforma del TPL - trasporto pubblico locale - impone a tutti i soggetti interessati, la scrivente Segreteria Confederale della UIL ritiene necessario, per il ruolo che ha svolto in questi anni, intervenire per precisare e integrare la linea politico - sindacale sin qui condotta. La scrivente ritiene che siano tre gli obiettivi che la prossima Giunta regionale deve perseguire: servizi efficienti, efficaci e di qualità per i cittadini, mantenimento dei livelli occupazionali e ottimizzazione delle risorse finanziarie.

Realizzare questi obiettivi non è impossibile. Il loro raggiungimento è fattibile se l'azione politica pone al centro l'interesse dei cittadini e non si fa ammaliare dalle sirene degli interessi corporativi e lobbystici presenti sul territorio. Con questa nota la scrivente O.S. pone all'attenzione dei soggetti interessati alcuni punti che possono essere insieme proposte e spunti per approfondimento e confronto.

Sistema integrato .Negli anni passati abbiamo sostenuto in più di un'occasione la necessità di introdurre un sistema a tariffazione integrata (bus + treno) che consentisse l'utilizzo indifferenziato dei servizi presenti sul territorio. Dobbiamo dare atto all'Ufficio trasporti di Regione Basilicata di essersi mosso in questo senso con il Progetto STIB, che aveva avuto anche una prima trince di finanziamenti successivamente persi per l'azione lobbystica messa in campo da coloro che non amano la nostra terra e alle quali qualche Esaù della politica regionale ha prestato il fianco. Riteniamo che questo ragionamento vada ripreso e riproposto.

Programmazione dei servizi. Per quanto riguarda la programmazione dei servizi è necessario ribaltare la prassi. Non devono più essere le aziende che propongono i servizi secondo logiche interne non consone alle esigenze dei cittadini; ma il soggetto titolare dei servizi che programma e mette a contratto i servizi di interesse collettivo fissando criteri e standard qualitativi. Il criterio al quale deve essere ispirata la programmazione dei servizi deve essere quello della complementarità tra servizio ferroviario e automobilistico. L'integrazione ferro/gomma è favorita dagli interventi programmati da Regione Basilicata

Segue a pag 7

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

sulle tratte ferroviarie esistenti. La scrivente O.S. negli anni passati è stata feconda di suggerimenti e proposte. Ad oggi, però, constatata con rammarico come i soggetti attuatori degli interventi. Non hanno messo il *turbo*, come vorrebbero farci credere, ma continuano ad essere delle lumache.

Finanziamento del TPL. Costituzione di un Fondo unico Regionale. La fonte normativa di finanziamento del TPL è l'art. 21 del D.L. n. 98/2011 che ha istituito il Fondo per il finanziamento del TPL, compreso quello ferroviario, riformato dal successivo art. 1 comma 301 della L.228/12 (legge stabilità 2013). La norma in questione nel disporre per la ripartizione del Fondo, prevede criteri finalizzati alla razionalizzazione e al miglioramento dell'efficienza del servizio. La norma da degli indirizzi che sono una sfida dalla quale dipende il futuro del TPL regionale. E' una sfida che impone una rivoluzione nell'approccio alle questioni non escluso un potenziamento delle stesse strutture tecniche regionali preposte con la creazione di un Dipartimento specifico.

Servizi automobilistici sostitutivi e/o integrativi di servizi ferroviari. Con l'articolo 34-octies del D.L. n.179/2012 sono stati disciplinati l'affidamento e la gestione dei servizi automobilistici sostitutivi o integrativi dei servizi ferroviari di interesse regionale e locale, effettuati in maniera stabile e continuativa, con esclusione di quelli a carattere temporaneo, svolti per far fronte a momentanee interruzioni del trasporto o a picchi di domanda. La disposizione prevede che le regioni determinino entro il 30 giugno 2013 i bacini territoriali ottimali per lo svolgimento del servizio, in modo tale da massimizzarne l'efficienza e realizzare l'integrazione con i servizi minimi di trasporto pubblico regionale e locale. A decorrere dal 31 dicembre 2013 la gestione dei servizi in oggetto dovrà essere assegnata esclusivamente a favore di imprenditori o società individuati mediante procedure competitive ad evidenza pubblica. Il legislatore fa salvo quanto disposto dal regio decreto – legge 21 dicembre 1931 n. 1575 nonché le normative regionali in materia. La scrivente O.S. ritiene che il sistema normativo regionale presenti un vuoto. Infatti non risulta nessuna norma che regolamenti i servizi a carattere sostitutivo e/o integrativo. Pertanto la scrivente ritiene necessario colmare questo vuoto prima di procedere alla messa a gara dei servizi di cui all'art. 34 octies. La regolamentazione della materia deve essere il presupposto dal quale far scaturire tutta la successiva programmazione dei servizi secondo il principio della complementarità, intermodalità e integrazione ferro/gomma. Nello specifico il dettato normativo riguarda tanto i servizi su gomma affidati a FAL srl quanto a TRENITALIA. Sia nell'uno che nell'altro caso, vorremmo sapere se le due società sono interessate sul serio a partecipare alla gara di appalto. Nel caso delle FAL srl si sottolinea che in questi anni hanno investito molto denaro pubblico nel rinnovo del parco automobilistico e se non dovessero partecipare alle gare per l'assegnazione dei servizi su gomma, l'unica spiegazione sarebbe il grave stato confusionale del management aziendale. La Regione, fonte dei finanziamenti e proprietaria dei servizi, dovrebbe dunque convocare la proprietà per definire le reali strategie circa il futuro dell'azienda e dei lavoratori.

Governance del TPL .L'intervento auspicato richiede un approccio non ideologico da parte di tutti i soggetti coinvolti: aziende di trasporto affidatarie dei servizi, Regione, Enti Locali subregionali, O.O.S.S., Associazioni dei Consumatori, Ministero dei Trasporti. La scrivente ritiene che vada recuperato e realizzato lo spirito originario della delega prevista dal D.lgs. n. 422/97: la programmazione e amministrazione dei servizi da parte della Regione nell'interesse delle comunità che amministra. In questo spirito il punto di arrivo deve essere, perciò, la creazione di un soggetto unico che gestisca il TPL sul modello dell'Umbria. La complessità della sfida è tale che gli interventi non possono essere da fine Consiliatura con interventi tampone ma da inizio di un nuovo ciclo amministrativo."

[sassiland.com/notizie 16/09/2013](http://sassiland.com/notizie/16/09/2013)

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Autolinee Giordano: la UIL Trasporti dichiara lo stato di agitazione

Situazione di emergenza per i lavoratori che non percepiscono gli stipendi da sette mesi

Da circa un decennio il pagamento degli stipendi dei dipendenti della ditta di trasporti monrealese Giordano non è più regolare. Al momento i lavoratori vantano un **arretrato di circa 7 mesi**. Un ritardo legato soprattutto ai tempi dei trasferimenti regionali.

La segreteria della **UIL Trasporti**, guidata da Franco Trupia, ha deciso quindi di dichiarare lo stato di agitazione.

In un primo incontro in sede prefettizia, tenutosi tra la parte datoriale e quella sindacale, l'azienda aveva preso l'**impegno di pagare subito due mensilità arretrate** e di sanare la parte residua non appena l'Assessorato alla Mobilità avesse attribuito un altro mandato di pagamento.

“Nulla di tutto ciò si è verificato, - dichiara il sindacalista Trupia - ad oggi il titolare dell'azienda non solo non ha pagato gli stipendi ai dipendenti, ma ha posto in essere comportamenti padronali sia nella concessione delle ferie, assegnandole a suo compiacimento e senza preavviso, sia nell'assegnazione del servizio giornaliero che non tiene conto nemmeno dei riposi settimanali, disorganizzando la vita a tutti i dipendenti, ma in barba a tutto ciò continuerà a prendere i contributi regionali”.

Al danno, per i lavoratori, si è aggiunta la beffa. Il sindacato il mese scorso, avendo fatto ricorso all'Ex Art. 28/300 davanti al Giudice del Lavoro, per cavilli procedurali è stato condannato al pagamento della somma di € 800,00. Avrebbe trasmesso la nota sindacale non alla ditta “Autolinee Giordano” bensì alla ditta “Giordano-Turismo” di proprietà della stessa famiglia e con gli uffici che risiedono nella stessa palazzina.

“Attendiamo che qualcuno ascolti il grido di rabbia e la richiesta di giustizia dei dipendenti della ditta Giordano che ancora oggi credono in uno Stato di Diritto e sperano nell'intervento di questo “Qualcuno” a loro difesa” dichiarano i dipendenti.

Filodirettomonreale.it 15 Sett. 2013

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Trasporti: Incontro con i sindacati per migliorare il servizio

Il vertice ha permesso anche di scongiurare lo sciopero dei lavoratori del Cotral inizialmente previsto per lunedì 9 settembre

- “Migliorare il trasporto pubblico nella Regione Lazio grazie alla sinergia tra amministrazioni pubbliche e sindacati. E’ questo il risultato dei due accordi sottoscritti in Regione Lazio nel corso di un vertice che ha permesso anche di scongiurare lo sciopero dei lavoratori del Cotral inizialmente previsto per lunedì 9 settembre. Il primo incontro, convocato dall’Assessore regionale alla Mobilità, Michele Civita, al quale ha preso parte l’assessore alla Mobilità di Roma Capitale Guido Improta e le organizzazioni sindacali di CGIL, CISL, UIL e UGL, è servito per affrontare le criticità di natura economico – finanziaria, gestionale, di produttiva e di qualità del servizio.

Un confronto che ha permesso di raggiungere un accordo sulla necessità di garantire standard e livelli di servizio più adeguati a soddisfare la domanda di mobilità dei cittadini, con particolare attenzione all’utenza pendolare, attraverso una pianificazione e programmazione sempre più integrata, in particolare tra Roma Capitale e Regione Lazio. La riunione è stata inoltre l’occasione per valutare la possibilità di costituire un’Agenzia unica quale strumento operativo per il raggiungimento degli obiettivi e per individuare nuovi modelli organizzativi in grado di efficientare le realtà produttive, con particolare riferimento alle attività di manutenzione e alle connesse importanti opportunità occupazionali.

Presso l’Assessorato alla Mobilità della Regione Lazio si è tenuto un secondo vertice con il Direttore del Personale di Cotral SPA ed i segretari regionali delle Organizzazioni sindacali Filt CGIL, Fit CISL, **UILtrasporti** e Ugl Trasporti per affrontare le criticità relative al servizio di trasporto pubblico regionale, che ha permesso di scongiurare lo sciopero previsto per il 9 settembre. Un confronto che ha permesso di recuperare un corretto sistema di relazioni industriali e nel corso del quale l’assessore Civita ha illustrato alle organizzazioni sindacali il contenuto della delibera approvata in Giunta che prevede una ricapitalizzazione di 32 milioni di euro a copertura del deficit di Cotral Spa.

[Il Faro on line 06-09-2013](#)

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Trasporto pubblico locale, Regina (Confindustria): è il momento di scelte impopolari

Sul trasporto pubblico locale servono azioni coraggiose. È il messaggio lanciato dal vice presidente della Confindustria, Aurelio Regina, nel corso dell'audizione davanti alla Commissione Trasporti della Camera. Perché la "posta in gioco" è «elevata, sia da un punto di vista economico che, di conseguenza, sociale». Secondo Regina, la politica deve avere il coraggio di fare scelte anche impopolari sul trasporto pubblico locale, tra cui quelle sui contratti di lavoro, le tariffe e sul ruolo del pubblico. Tpl, un fatturato annuo di 10 miliardi

Il TPL, ha detto Regina, «svolge un ruolo fondamentale nella mobilità delle persone all'interno del nostro paese» con i suoi «63 miliardi di passeggeri/km (dati 2010 del Conto Nazionale Trasporti) e con un'occupazione stimata in 116.500 addetti (87.000 nel solo segmento strada) e un fatturato complessivo di 10 miliardi di euro l'anno (di cui 6 miliardi di euro per il segmento strada)» cui si deve aggiungere l'indotto industriale che, con riferimento al solo materiale rotabile, è complessivamente stimabile all'incirca in altri 16.000 addetti e 2 miliardi di fatturato, purtroppo in continuo calo a causa di una domanda pubblica di forniture incerta nella sua entità e programmazione». I due nodi: tariffe contenute nel taglio del finanziamento pubblico.

Tra i nodi da sciogliere, secondo Confindustria ci sono il basso livello delle tariffe e del finanziamento pubblico, «a sua volta ridotto nel tempo e divenuto sempre più incerto nell'entità complessiva e nell'erogazione».

Nella legge di stabilità 2013 4,9 miliardi di contributo pubblico. In particolare, ricorda Regina, «le tariffe mediamente praticate nel nostro paese sono tra le più basse d'Europa. Nel TPL ferroviario le Ferrovie dello Stato Italiane quantificano un ricavo unitario per il loro servizi pari a 12,8 € cent. passeggero/km, contro i 18,4 delle ferrovie tedesche e i 24,4 di quelle francesi. Nel TPL stradale - continua il vicepresidente di Confindustria - il ricavo unitario per km è pari a 1,08 €, contro 2,39 della Germania e 1,49 del Regno Unito, mentre la copertura dei costi risulta appena del 30,7% nel nostro paese, contro il 60,5% della Germania e l'84,2% del Regno Unito. Il contributo pubblico alla copertura dei costi si è sensibilmente ridotto nel tempo, in particolare quello erogato dallo Stato col Fondo unico nazionale, che con la Legge di Stabilità 2013 è stato quantificato in 4,9 miliardi di euro l'anno, cioè circa 1,5 miliardi in meno del fabbisogno stimato».

25 settembre 2013 Il sole 24 ore

TRASPORTO FERROVIARIO

Trasporto ferroviario regionale, nuova "sforbiciata"

A PARTIRE DALL'8 SETTEMBRE SOPPRESSI 14 TRENI

Reggio Calabria. Ebbene sì. Nonostante qualche sporadico tentativo di abbonamento, siamo alle solite. O peggio! Ci si chiede a questo punto chie è l'artefice di questo fallimento, considerato che ben 14 treni in meno, in orario invernale, sono tanti. Una decisione che va a ledere in modo significativo il diritto alla mobilità dei calabresi. Già compromessa, così come emerso anche durante tutto il periodo estivo, attraverso le nostre continue denunce, frutto delle centinaia di segnalazioni pervenuteci da un'utenza ormai sull'orlo della disperazione. E le promesse? A questo punto lasciano il tempo che trovano. Contano i fatti. In attesa di eventuali marce indietro a cui sia Fs che Regione negli ultimi anni c'hanno abituato. Ciò senza che ai assistesse ad un miglioramento del servizio offerto! Di seguito i commenti dei segretari regionali del settore trasporti di CGIL e UIL:

LA REAZIONE DI NINO COSTANTINO SEGRETARIO FILT-CGIL CALABRIA: "Ci spennano. Esattamente come i carciofi. Ormai senza più ritegno. Nel mese di luglio abbiamo assistito alla pantomima fra Regione Calabria e Trenitalia sui tagli dei treni regionali che avevamo per tempo denunciato. Oggi si fanno altre soppressioni definitive sui treni regionali calabresi. Nel silenzio più assoluto, infatti, Regione e Trenitalia, dal prossimo 8 settembre, continuano la spoliazione di una indispensabile prestazione pubblica in una regione che ha subito tagli indiscriminati e incompatibili con sufficienti e accettabili livelli di servizio. Ecco i 14 treni definitivamente soppressi dal prossimo 8 settembre:

R 3741 da Catanzaro Lido (8.05) a Reggio Calabria C.le (10.57); R 8524 Reggio Calabria C.le (8.15) a Catanzaro Lido (11.30); R 12714 da Reggio Calabria C.le (9.05) a Roccella J (11.15); R 3746 da Reggio Calabria C.le (10.05) a Catanzaro lido (13.12); R 12715 da Roccella J (11.50) a Reggio Calabria C.le (14.00); R 8531 da Catanzaro Lido (18.05) a Reggio Calabria C.le (21.10); R 12665 Lamezia T. C,le (10.45) a Rosarno (12.10); R 12666 da Rosarno (13.20) a Lamezia T. C.le (15.00); R 12673 da Lamezia T. C.le (14.45) a Rosarno (16.10); R 12670 da Rosarno (15.20) a Lamezia T. Cle (17.00); R 12675 da Lamezia T. C.le (15.50) a Rosarno (17.12); R 12676 da Rosarno (18,20) a Lamezia T. C.le (19.50); R 3775 da Lamezia T. C.le (11.45) a Catanzaro Lido (12.35); R 3780 da Catanzaro Lido (16.45) a Lamezia T. C.le (17.30).

C'è, in sostanza, da rimanere sbigottiti!

segue a pag. 11

TRASPORTO FERROVIARIO

Quest'ulteriore taglio evidenzia ormai, oltre alle responsabilità nazionali e storiche del Gruppo FS sull'abbandono della Calabria, anche e soprattutto una sempre più chiara responsabilità della Giunta Regionale che, da una parte, assiste passivamente ad una operazione di depauperamento della Calabria nel sistema infrastrutturale –dai porti agli interporti, dal sistema viario a quello ferroviario al sistema aeroportuale-, dall'altra esprime una inadeguata capacità ad incidere nelle scelte programmatiche dei fondi europei che vedono soprattutto la Calabria tagliata fuori dai percorsi transazionali.

Del resto, le competenti autorità europee hanno già, nei mesi scorsi, certificato lo stato e la qualità della spesa in Calabria sulla programmazione 2007-2013.

Infine, nei giorni scorsi il consigliere regionale Orsomarso ha polemizzato con la CGIL facendo riferimento alla vertenza Ferrovie della Calabria. Vorrei solo e sommamente ricordare che quella vertenza si è conclusa sulla posizione del sindacato regionale che aveva posto, inizialmente da solo, la contrarietà allo spacchettamento dell'azienda. Del resto, è facile verificare anche i sacrifici dei lavoratori per favorire tale soluzione con un taglio dei salari di secondo livello accettato da un referendum a grandissima maggioranza.

Il problema, quindi, ma solo per adesso, non è la soluzione di Ferrovie della Calabria, ma una insufficiente azione di difesa e di rilancio del sistema della mobilità calabrese. E qui, mi sembra ovvio, c'è una responsabilità della Regione".

GIANNI ITRI DELLA UILTRASPORTI: "Un diritto fondamentale mobilità per conclamate certificate scelte fallimentari del Gruppo FS in Calabria in questi ultimi anni, dal Marzo 2010 è stato messo in discussione e completamente abbandonato il trasporto, un patrimonio pubblico così importante che al cospetto del cielo grida vendetta. Il disagio sociale è ormai arrivato al culmine, con servizi sempre più precari o collassati, causa del materiale vecchio che spesso si guasta ed il cittadino continua ad essere vittima di pesanti soppressioni e riduzioni di servizi con l'effetto di ripercuotersi su maggiori disagi e disservizi oramai scesi sotto i livelli di guardia. Ma ancora di più è vergognoso ed intollerabile che a distanza della soppressione dei quattro treni regionale , 14 Luglio 2013, la direzione Regionale Calabria da domenica 8 Settembre 2013, attuerà un piano di riduzione della circolazione con la soppressione di circa 10 Treni locali sulle relazioni linea tirrenica (Sapri- Reggio Calabria e la linea Catanzaro – Lamezia).

Segue a pag. 12

TRASPORTO FERROVIARIO

La riduzione di circolazione è di circa il 5% rispetto a quella programmata con il cambio orario di Giugno 2013. Di fronte ad inaccettabili violazioni del diritto alla mobilità di migliaia di cittadini e provvedimenti così nefasti come il taglio dei treni che in prospettiva si abatterà sulle prospettive occupazionali, negando al territorio Calabrese, servizi efficienti e moderni. Come **UIL Trasporti** all'assessore ai Trasporti e poi per il suo tramite, al presidente del Governo Regionale in relazione a questo stato emergenziale, chiediamo di adoperarsi da subito a reperire le risorse necessarie per assicurare gli attuali servizi ferroviari, mandando un segnale di interessamento nei confronti di Trenitalia, di garantire i servizi di collegamento sulle medie e lunghe percorrenze, e collegamenti regionali ed interregionali con modelli di offerta commerciale finalizzati alla crescita ed allo sviluppo, elevando gli standard dei servizi offerti e mettendo fine al progressivo abbandono di consistente aree del territorio ed alla soppressione di treni, chiusure di impianti e biglietterie".

04 settembre 2013 reggiotv.it/notizie

TRASPORTO FERROVIARIO

Emilia Romagna: sindacati su gara per affidamento trasporto ferroviario regionale

– Il 6 settembre le Segreterie Regionali di CGIL CISL **UIL** UGL e le relative federazioni FILT FIT UILTRASPORTI UGL TRASPORTI congiuntamente alle Segreterie Regionali UGL, FAISA/CISAL, ORSA e FAST/ CONFISAL, hanno illustrato ai preposti della Regione Emilia Romagna quale proseguimento del percorso relazionale avviato da febbraio 2013, le richieste che comunemente ritengono necessarie quali rafforzamento di quanto già previsto dall' art. 2112 c.c. e dalla LR 30/98 affinché siano previste formule idonee per meglio tutelare i lavoratori ferroviari (attualmente 1.534 i dipendenti di Trenitalia e di TPER, interessati dalla gara) e per meglio qualificare il trasporto ferroviario regionale, servizio utilizzato da 41.000.000 di utenti l'anno. Questa discussione, avviata già da mesi in sede di gruppo tecnico, - scrivono le associazioni sindacali – dovrà concludersi entro il mese di ottobre 2013, tenuto conto della tempistica della procedura ad evidenza pubblica che per la scelta del gestore, prevede: Emissione bando di preselezione entro ottobre 2013; Aggiudicazione entro giugno 2014; Affidamento definitivo dopo 30 mesi ovvero circa a gennaio 2017.

La procedura di assegnazione del servizio ferroviario dell'Emilia-Romagna ha caratteristiche le quali prevedono:

- 1) Il lotto unico regionale con la gestione unificata sotto un'unica società di capitali con unico certificato di sicurezza ANSF ovvero banalizzazione dei materiali e del personale Tper e Trenitalia;
- 2) Il lungo periodo di affidamento del servizio previsto in 15 anni con possibilità di proroga per ulteriori 7 anni e mezzo, costituisce un impegno strategico e non "mordi e fuggi" per chi si propone per la gestione del servizio;
- 3) Richiesta al nuovo gestore di sottoscrivere un impegno ad effettuare investimenti per rinnovare i materiali rotabili (almeno il 30%) già nella fase iniziale di affidamento;
- 4) I corrispettivi erogati dalla Regione Emilia Romagna ammontano a (massimo) 153.000.000 Euro;
- 5) Non sono consentiti sub-affidamenti;
- 6) La Regione persegue come obiettivo il mantenimento dei servizi e delle tariffe a fronte però di un miglioramento della qualità del servizio.

Nella riunione svolta venerdì 06/09/2013 la delegazione sindacale ha avanzato proposte affinché il bando di gara contenga importanti elementi di tutela dei lavoratori, quali:

- a) Mantenimento di tutti gli occupati alla data del subentro e agli stessi rimarranno vigenti i contratti in essere fino alla definizione di un nuovo contratto integrativo che tenga conto delle competenze e del lavoro pregiato richiesto, con l' intento di utilizzare il periodo tra l'individuazione del nuovo gestore e l'affidamento del servizio (30 mesi) per svolgere le trattative sulle confluenze contrattuali (individuando come contratto di riferimento il CCNL Mobilità/Attività Ferroviarie);
- b) Impegno a mantenere l'attuale sede di lavoro a tutti i lavoratori che saranno coinvolti nel passaggio aziendale connesso all'affidamento della gestione;
- c) Richiesta di prevedere nel bando il vincolo, per chi si candida alla nuova gestione, di indicare la forme e i modi per effettuare la manutenzione dei mezzi e l'impegno a contenere l'uso degli appalti per le funzioni tipiche e strategiche dell'attività ferroviaria;
- d) Il mantenimento dell' occupazione e la riqualificazione per il personale non più idoneo al profilo professionale originario;

Il confronto nel merito e nella sostanza tra le delegazioni sindacali proseguirà con i dirigenti regionali preposti nella prossima riunione lunedì 30 settembre.

(FERPRESS) – Bologna, 17 SET

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

Rt, incontro sindacati-Provincia

Chiesto un piano di salvataggio dell'azienda come quello adottato per la genovese Atp

IMPERIA

«La Rt è la seconda azienda di trasporto ligure, dopo l'Atp, sulla base dell'emergenza da risolvere. Abbiamo chiesto alla Provincia di attivarsi subito per riproporre alla Regione lo stesso schema di finanziamento adottato per l'azienda genovese, per far uscire l'azienda imperiese dalla criticità e annullare la procedura dei contratti di solidarietà per 43 lavoratori».

È quanto hanno spiegato ieri mattina i rappresentanti sindacali degli autoferrottranvieri al presidente della Provincia Luigi Sappa e all'assessore Giacomo Raineri. All'incontro, chiesto martedì sera da un nutrito gruppo di sindacalisti e autisti (circa 40 persone) che si sono recati prima in Provincia e poi in Prefettura, hanno partecipato Giampiero Garibaldi e Fabrizio Ioanna di Filt Cgil, Marco Gherzi di Fit Cisl, **Aldo Panizzi di Uil Trasporti**, Federico Diletto di Faisa-Cisal e Carmelo Cirino di Ugl Trasporti, oltre ai vertici della Riviera Trasporti. La richiesta nasce dalle prospettive aperte dalla soluzione adottata per salvare l'azienda di trasporto genovese: un prestito di tre milioni di euro dalla Filse con la garanzia di pagamento da parte della Provincia di Genova che mette a disposizione un immobile di sua proprietà in via Assarotti. Ha risposto l'assessore Raineri: «Prendo atto dell'accordo avvenuto a Genova. Ora bisognerà esaminare tutta la documentazione per avere un quadro chiaro della situazione».

Esprimo intanto solidarietà e stima all'assessore regionale Vesco (che durante l'incontro di mercoledì in prefettura a Genova era stato insultato e spintonato da alcuni lavoratori dell'Atp, ndr). Intanto per quanto riguarda la nostra gara per il rinnovo del contratto di servizio, in scadenza a fine anno, va tutto avanti». Hanno concluso i rappresentanti dei sindacati: «Il nostro obiettivo più pressante è far rientrare lo stato di crisi della Rt, bloccando i contratti di solidarietà. Vogliamo le stesse opportunità delle altre aziende per sanare e ripristinare il servizio di trasporto prima dei tagli alle corse e andare così incontro all'utenza. La prossima settimana dovremmo essere convocati da Vesco».

lastampa.it 19/09/2013

INFRASTRUTTURE

Legge di stabilità, per le infrastrutture 11 miliardi nel triennio

Le priorità del Governo nel Documento di economia e finanza 2013: le opere dei Ten-T soggette alla «golden rule» valgono 13,9 miliardi nel biennio

Servono **11 miliardi per le infrastrutture nella legge di stabilità per il 2014-2016**. La somma andrà per 2.341 milioni al ripristino di risorse tagliate e per 8,7 miliardi a nuovi stanziamenti. L'allegato infrastrutture al Def quantifica anche in 5.580 milioni per il 2013 e 8.315 milioni per il 2014 gli importi spesi (o da spendere) per le opere dei Ten-T potenzialmente soggette alla clausola della «golden rule» in corso di approvazione da parte della Ue.

Nell'allegato infrastrutture - aggiornamento dei ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture alla undicesima edizione approvata l'8 maggio - si individuano i quattro capitoli (e le relative opere prioritarie) cui dovranno essere destinate le risorse: 2.341 milioni al ripristino di risorse "prese in prestito" dal Tesoro per la copertura dell'Imu e di precedenti manovre (soprattutto risorse al **Mose**, alla **Torino-Lione** e al **contratto di programma Fs**); 7.700 milioni alla realizzazione delle nuove opere strategiche tra cui la **Brescia-Verona** ad alta velocità, la ferrovia veloce **Napoli-Bari** e il completamento della **Salerno-Reggio Calabria** (più la progettazione dell'ammodernamento ferroviario sullo stesso asse); 400 milioni ai programmi di social housing e riqualificazione urbana (piano città e piano dei 6mila campanili); 600 milioni a un piano di ammodernamento del materiale rotabile delle ferrovie. Il «**Def Infrastrutture**» è da 11 anni - dall'entrata in vigore della legge obiettivo - il documento di programmazione delle priorità infrastrutturali. L'orizzonte si allunga anche oltre il triennio di competenza della legge di stabilità per individuare le linee strategiche e le priorità del quinquennio e oltre. Va dato al ministro delle Infrastrutture, **Maurizio Lupi**, e al capo della «struttura tecnica di missione» che sovrintende alla programmazione, Ercole Incalza, di aver indicato con chiarezza poche e definitive priorità infrastrutturali nel guazzabuglio della legge obiettivo. Si porta così a estreme conseguenze una linea programmatica più selettiva inaugurata da un paio di anni.

Le priorità sono presto indicate: **per le strade, oltre al piano manutenzione**, il collegamento porto Ancona-asse autostradale, la Roma-Latina, la Catania-Ragusa; per le ferrovie, anche qui la manutenzione e poi il Brennero e il Frejus; l'expo 2015 e il Mose. Poi c'è il piano sud con 4 opere: Salerno-Reggio, Olbia-Sassari per le strade e Napoli-Bari e Palermo-Catania per le ferrovie. Poi, tra gli assi prioritari urbani, piano edilizia scolastica, piano carceri, piano città e ricostruzione dell'Aquila.

segue a pag. 20

INFRASTRUTTURE

Per la golden rule europea, Lupi ha trasmesso a Bruxelles l'aggiornamento contenuto nel Def. Sui 4 corridoi europei (Torino-Trieste, Brennero-Sicilia, Genova-Sempione-Rotterdam, Udine-Ravenna sul corridoio Baltico-Adriatico) l'Italia somma una spesa già effettuata di 35,8 miliardi, di una spesa avviata per 33,7 miliardi, una spesa da avviare per 77,4 miliardi. Ma la partita con Bruxelles si giocherà su due cifre che potranno essere sottratte al deficit statale: 8.315 milioni per il 2014 su cui non dovrebbero esserci problemi e i 5.580 milioni di spesa contabilizzata nel 2013 che l'Italia vorrebbe già riconosciuta per massaggiare quello 0,15% di sfioramento rispetto al 3% ma che dovrà essere conquistata ai prossimi Ecofin.

[23 sett. ediliziaeterritorio.ilsole24ore.](#)

Def, 11 miliardi in tre anni per rilanciare le infrastrutture

Dopo i tagli previsti dal Decreto Imu, tornano i finanziamenti per la Rete ferroviaria e per il Mose. Tra gli obiettivi, il completamento della Salerno Reggio-Calabria.

MILANO - Risorse per oltre 11 miliardi di euro in tre anni. Sono le esigenze finanziarie necessarie nel triennio 2014-2016 indicate dal Ministero delle infrastrutture in allegato al Documento di economia e finanza (Def), per realizzare cinque priorità funzionali, tra cui rientrano tra l'altro interventi per le reti stradali e ferroviarie, Tav, Mose, completamento Salerno-Reggio Calabria.

Il documento del Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, che aggiorna l'XI Allegato infrastrutture, indica le ipotesi di esigenze finanziarie per dare continuità alle scelte strategiche, articolandole in cinque priorità funzionali: reintegro risorse temporaneamente tolte dal bilancio del Dicastero (2.341 milioni); priorità legate alla realizzazione di reti stradali e ferroviarie (7.700 milioni); priorità mirate alla riqualificazione del territorio (400 milioni); priorità legate all'adeguamento della offerta di trasporto pubblico locale (600 milioni).

In particolare, del primo filone fanno parte gli interventi che sono stati annullati o ridimensionati a seguito di tagli: 300 milioni per il Contratto di programma investimenti di Rfi, azzerati dal Dl Imu; 720 milioni per il contratto di Programma servizi per manutenzione ordinaria e straordinaria della rete ferroviaria; 100 milioni per la manutenzione straordinaria; 200 milioni per il Mose, azzerati dal Dl Imu; 540 milioni per l'asse ferroviario Torino-Lione; 480 milioni per la manutenzione della rete ferroviaria.

segue a pag21

INFRASTRUTTURE

Il secondo filone prevede opere ferroviarie e opere stradali. Tra quelle ferroviarie: il completamento dell'asse AV/AC Brescia-Verona (2,8 miliardi); completamento organico dell'asse AV/AC Napoli-Bari (2 mld); l'adeguamento tracciato, sagome velocizzazione e soppressione e automazione di passaggi a livello del corridoio ferroviario adriatico da Bologna a Lecce (400 milioni); l'avvio progettazione definitiva dell'asse AV/AC Salerno-Reggio Calabria (100 milioni); risorse per il contratto di programma di Rfi (300 milioni per il 2014). Le opere stradali sono: il completamento dell'asse autostradale Salerno-Reggio Calabria (340 milioni); interventi su viadotti, ponti e gallerie della rete stradale Anas (300 milioni); realizzazione della terza corsia della tratta autostradale Quarto d'Altino-VillesseGorizia (160 milioni); risorse per onorare il Contratto di programma Anas 2014 (300 milioni).

Il terzo filone comprende interventi per il rifinanziamento dei programmi per la riqualificazione urbana dei comuni con meno di 5000 abitanti (300 milioni), il completamento della copertura del Passante ferroviario di Torino (25 milioni) e il collegamento ferroviario Novara-Seregno-Malpensa (75 milioni).

[La Repubblica 20 sett. 2013](#)

VIABILITA'

ROMA: SINDACATI TAXI, NCC SETTORE IN MANO ALL'ABUSIVISMO COMUNE DIA RISPOSTE

A ogni inizio di stagione piena il fronte capitolino dei tassisti si infiamma rivendicando che la questione con dei Noleggi con conducente, ossia gli Ncc, deve essere assolutamente risolta. "Nelle ultime settimane abbiamo più volte scritto all'assessore ai Trasporti Guido Improta chiedendo un confronto su tematiche che vanno in particolare dalla lotta ai fenomeni di abusivismo, fino alla sicurezza degli operatori del settore taxi (vittime negli ultimi mesi di numerose rapine e aggressioni), ma non abbiamo avuto alcuna risposta dall'amministrazione capitolina". E' quanto affermano in una nota, amareggiate, le strutture sindacali Fit Cisl **Uil Trasporti** Ugl taxi, Federtaxi Cisl, Mit e A.n.a.r. (Autonoleggiatori Romani). "Auspichiamo che l'assessore Improta - continua la nota - anche alla luce dei numerosi articoli pubblicati recentemente da diversi quotidiani cittadini, dai quali emergono condotte vergognose messe in campo da operatori con autorizzazioni di noleggio rilasciate dai più disparati comuni italiani, apra un immediato tavolo di confronto con le strutture sindacali per trovare soluzione a questo intollerabile fenomeno tipicamente Romano. "Dalle recenti inchieste giornalistiche, infatti, emerge un quadro drammatico di illegalità diffusa - prosegue la nota - che coinvolge in tutto il paese decine di amministrazioni comunali che hanno rilasciato in modo allegro centinaia di autorizzazioni gestite sul territorio romano da vere e proprie centrali di malaffare, con truffe ripetute prevalentemente a danno dell'utenza straniera, sfruttamento del lavoro nero, evasione fiscale e concorrenza sleale verso i tassisti e i noleggiatori romani". "Comprendiamo che i rappresentanti di questa amministrazione (attualmente) siano concentrati prevalentemente sul dibattito relativo alla redistribuzione di incarichi e poltrone: ma i problemi dei cittadini in generale, ed in particolare quelli di un settore fondamentale per la mobilità urbana quale quello dei taxi - conclude la nota - non possono ulteriormente attendere".

(AGENPARL) - Roma, 18 sett.. 2013