

## **BEI: 15 MILIARDI PER LE "INFRASTRUTTURE STRATEGICHE" ITALIANE**

---

L'8 ottobre la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) ed il Ministero delle Infrastrutture italiano hanno firmato a Lussemburgo un accordo quadro per il finanziamento delle opere inserite nel piano decennale delle infrastrutture strategiche del governo italiano.

Tra queste, come ha spiegato il Ministro delle Infrastrutture, Matteoli, la Torino-Lione, il Mose, il completamento della Salerno-Reggio Calabria, i valichi del Brennero e del Frejus, l'autostrada Milano-Lione, il completamento delle metropolitane C e D di Roma ed il metrò di Napoli. L'ammontare dei finanziamenti si aggira intorno ai 15 miliardi di euro nel quinquennio 2008-2012.

## **BCE: BOLLETTINO MENSILE E MERCATO DEL LAVORO**

---

L'8 ottobre sono state prese decisioni di politica monetaria che hanno visto le principali banche centrali intervenire congiuntamente sulla leva dei tassi di interesse. Le banche hanno collaborato ad azioni congiunte mai intraprese in precedenza, quali l'immissione di liquidità finalizzata all'allentamento delle tensioni nei mercati finanziari. Tuttavia il progressivo intensificarsi della crisi finanziaria ha reso necessario un allentamento delle condizioni monetarie a livello mondiale. A questo fine, la Banca Centrale Europea (BCE), la Banca Nazionale Svizzera, la Bank of Canada, la Bank of England, la Federal Reserve e la Sveriges Riksbank hanno annunciato riduzioni dei tassi di interesse ufficiali, mentre la Banca del Giappone ha espresso un forte sostegno nei confronti di tali interventi.

Pertanto il Consiglio direttivo della BCE ha adottato le seguenti decisioni di politica monetaria:

1. il tasso minimo di offerta sulle operazioni di rifinanziamento principali dell'Eurosistema è stato ridotto di 50 punti base, al 3,75%;
2. Il tasso di interesse sulle operazioni di rifinanziamento marginale è stato ridotto di 50 punti base, al 4,75%;
3. Il tasso di interesse sui depositi presso la banca centrale è stato ridotto di 50 punti base, al 2,75%.

Tuttavia in questo contesto, sottolinea la BCE, è "importante preservare il saldo ancoraggio delle aspettative di inflazione in linea con l'obiettivo di stabilità dei prezzi.

Quest'ultima promuove l'efficiente allocazione delle risorse, contiene i premi per il rischio di inflazione e i costi di finanziamento a più lungo termine e salvaguarda il potere d'acquisto dell'euro, favorendo dunque la crescita sostenibile e l'occupazione e contribuendo alla stabilità finanziaria”.

Ad inizio mese la BCE, nel suo bollettino mensile, nell'esaminare gli andamenti correnti dell'attività economica evidenziava come la situazione attuale comportasse un grado di incertezza eccezionalmente elevato, dovuto in ampia misura al recente acuirsi delle turbolenze nei mercati finanziari, che rende difficile qualsiasi valutazione delle prospettive economiche di breve-medio termine. In tale contesto, i dati più recenti confermano l'indebolimento dell'attività economica dell'area dell'euro, con una moderazione della domanda interna e l'inasprimento delle condizioni di finanziamento. Pertanto il Consiglio direttivo della BCE “ritiene che le prospettive economiche siano soggette a maggiori rischi al ribasso, connessi principalmente a uno scenario di perduranti tensioni nei mercati finanziari con ricadute sull'economia reale più negative di quanto previsto al momento. Ulteriori rischi al ribasso sono associati a possibili nuovi incrementi dei prezzi, fortemente variabili, dei prodotti energetici e alimentari nonché all'eventualità di andamenti disordinati legati agli squilibri mondiali e di crescenti spinte protezionistiche”.

Sul fronte dei prezzi, gli esperti della Banca rilevano come dallo scorso autunno il tasso di inflazione sui dodici mesi misurato sullo IACP permanga su livelli non coerenti con la stabilità dei prezzi; a settembre è stato del 3,6%, appena due decimi di punto in meno rispetto al dato di agosto in maggioranza riconducibile agli effetti sperimentati dei corsi delle materie prime energetiche ed alimentari. “Inoltre - rileva la BCE -, negli ultimi trimestri si è osservata un'accelerazione piuttosto marcata dei salari, malgrado l'indebolimento dell'espansione economica e in una fase di rallentamento della produttività del lavoro. Questo ha determinato nel secondo trimestre del 2008 un brusco incremento della crescita sul periodo corrispondente del costo del lavoro per unità di prodotto, al 3,4%, dopo diversi anni di aumenti più contenuti, pari all'1-1,5%”.

In un orizzonte di medio periodo, tenendo conto

dell'indebolimento della domanda, i rischi al rialzo per la stabilità dei prezzi appaiono essere più contenuti, ma non eliminati.

In particolare, la BCE, ritiene che sia importante “evitare che il processo di formazione dei salari e dei prezzi risenta di effetti di secondo impatto generalizzati connessi ai passati rincari dei prodotti energetici e alimentari. Pertanto il Consiglio direttivo segue con particolare attenzione il processo di formazione dei prezzi e le trattative salariali all'interno dell'area dell'euro e ha nuovamente espresso preoccupazione circa l'esistenza di forme di indicizzazione delle retribuzioni nominali ai prezzi al consumo. Questi meccanismi comportano il rischio che shock al rialzo sull'inflazione possano innescare una spirale salari-prezzi, con ricadute negative sull'occupazione e sulla competitività nei paesi interessati”.

Per quanto riguarda le politiche di bilancio, data la persistente incertezza economica è essenziale - secondo la BCE - che i governi rispettino i dettami del Patto di stabilità e crescita e assicurino la sostenibilità delle finanze pubbliche. “Preservando la solidità di queste ultime, i governi potranno consentire agli stabilizzatori automatici di operare liberamente, contribuendo a un andamento più regolare del ciclo economico e sostenendo la fiducia del settore privato”.

Relativamente alle politiche strutturali, gli esperti della Banca Centrale riconoscono la massima importanza alle misure volte a favorire la flessibilità, la concorrenza accanto a riforme del mercato del lavoro che stimolino l'occupazione, gli investimenti, che potenzino le competenze nella consapevolezza che l'innovazione e l'efficienza restano essenziali per sostenere la crescita e i redditi reali a più lungo termine.

### **Il mercato del lavoro**

Dopo i risultati conseguiti negli anni scorsi, le prospettive per il mercato del lavoro nell'area dell'euro hanno subito un progressivo deterioramento; il tasso di disoccupazione è aumentato dall'inizio dell'anno mentre le aspettative di occupazione si vanno ridimensionando facendo immaginare per i prossimi mesi uno scenario nel quale la crescita dell'occupazione è attesa mostrarsi più contenuta.

Da questo ultimo punto di vista, le prime stime dell'Eurostat evidenziano che nel secondo trimestre

dell'anno l'occupazione nell'area è aumentata dello 0,2% sul periodo precedente, dopo un incremento dello 0,3% nel primo trimestre. Per quanto concerne il terzo trimestre, la moderazione delle aspettative occupazionali verificate in tutti i settori negli scorsi mesi sembrerebbero protrarsi anche in settembre; pertanto, anche in considerazione del rallentamento atteso dell'attività economica, la crescita dell'occupazione dovrebbe risultare più debole nella seconda metà dell'anno in corso.

“Rispecchiando la contrazione del prodotto e la perdurante espansione dell'occupazione - secondo la BCE -, la produttività del lavoro è diminuita nel secondo trimestre del 2008, con un tasso di crescita sui dodici mesi stimato allo 0,2%, il più basso mai registrato dal 2003 mentre i risultati recenti dell'indagine PMI indicano un ulteriore deterioramento della produttività negli ultimi mesi”.

Crescita dell'occupazione							
Variazioni percentuali sul periodo precedente. Dati destagionalizzati	Variazioni Annuali		Variazioni Trimestrali				
	2006	2007	2007 2° Trim.	2007 3° Trim.	2007 4° Trim.	2008 1° Trim.	2008 2° Trim.
<b>Totale economia</b>	<b>1,6</b>	<b>1,8</b>	<b>0,5</b>	<b>0,4</b>	<b>0,3</b>	<b>0,3</b>	<b>0,2</b>
<i>di cui:</i>							
Agricoltura e pesca	-1,9	-1,2	-0,6	-1,0	-0,3	0,3	
Industria	0,5	1,3	0,3	0,0	0,0	0,1	
Escluse le costruzioni	-0,4	0,3	0,2	0,0	0,1	0,2	
Costruzioni	2,6	3,7	0,5	-0,1	-0,1	-0,2	
Servizi	2,2	2,1	0,7	0,6	0,4	0,4	
Commercio e trasporti	1,6	1,9	0,9	0,7	0,1	0,5	
Finanziari e alle imprese	3,9	4,1	1,2	0,7	0,7	0,9	
Amministrazione pubblica	1,9	1,3	0,2	0,5	0,4	0,1	

Fonte: BCE

Il tasso di disoccupazione, invece, continua a registrare incrementi nell'anno in corso; tra il primo e il secondo trimestre tale tasso è cresciuto dal 7,2 al 7,3% e nei primi due mesi del terzo trimestre il numero di persone disoccupate ha subito ulteriori aumenti. “In agosto, il tasso di disoccupazione è cresciuto al 7,5%, mentre a luglio era stato pari al 7,4% (un valore rivisto al rialzo rispetto alla stima precedente). Il numero di disoccupati è aumentato di 90 mila unità in agosto, rispecchiando ampi aumenti in Francia e Spagna, solo parzialmente compensati dal calo avvenuto in Germania”.

**TEN-T DAYS 2008:  
L'INTERVENTO DEL  
COMMISSARIO  
EUROPEO AI  
TRASPORTI**

---

Il 14 ottobre la Commissione europea ha promosso una conferenza di due giorni dedicata al riesame della politica delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T). L'evento, riporta una nota della Commissione, ha riunito più di 500 esperti in rappresentanza di tutti i settori dei trasporti, degli Stati membri, dei paesi candidati e vicini nonché i ricercatori, gli utenti, i produttori e gli investitori.

Riportiamo di seguito ampi stralci dell'intervento del commissario ai trasporti dell'unione, Tajani, che ricordando le tappe che hanno portato ad una politica delle reti europee sottolinea come queste vadano rilette ed aggiornate al mutato scenario socio-economico internazionale.

(...) La politica delle Reti transeuropee era stata concepita per assicurare il funzionamento del mercato interno, lo sviluppo sostenibile e la coesione economica e sociale fra gli Stati.

Oggi lo scenario è cambiato: le sfide che dovremo affrontare in futuro, e la più importate è certamente quella legata al cambiamento climatico, richiedono un approccio nuovo e diverso.

*I rischi legati al cambiamento climatico*

Il trasporto è fra quei settori che contribuiscono maggiormente all'emissione di biossido di carbonio.

La nostra sfida più ambiziosa è realizzare dei trasporti "puliti", meno inquinanti, ma sempre efficaci e moderni senza per questo compromettere la competitività dell'industria europea o penalizzare determinati settori o aziende.

Nel raccogliere questa sfida dobbiamo continuare a perseguire gli obiettivi chiave alla base della politica delle Reti-TEN.

Dobbiamo completare le sezioni ancora mancanti delle infrastrutture dei maggiori assi transnazionali, eliminando i cosiddetti colli di bottiglia, interconnettendo i diversi modi di trasporto, sviluppando i sistemi evoluti di gestione del traffico. Altrimenti rischiamo di perdere efficacia e sicurezza nel sistema dei trasporti e con esse perderemmo anche occasioni preziose di sviluppo economico rendendo vani gli sforzi delle Istituzioni Comunitarie e degli Stati Membri. E' per questo che in occasione del Consiglio europeo dei trasporti della settimana scorsa, ho sostenuto la proposta del Governo italiano di creare un gruppo ad alto livello per il monitoraggio strutturato dello stato di avan-

zamento dei lavori dei progetti TEN-T, a garanzia della coerenza dell'intero sistema.

*La necessità di un cambiamento*

In quindici anni, l'Europa è passata dai 12 Stati di Maastricht agli attuali 27. Il traffico europeo è cresciuto e parallelamente sono cresciute le necessarie interconnessioni fra gli Stati.

E' aumentato il numero delle frontiere interne all'Europa: quelle che prima erano frontiere esterne, oggi, sono diventate inutili barriere interne da superare nel più breve tempo possibile e le infrastrutture devono adeguarsi senza nessuna esitazione da parte nostra.

*Il tema dei finanziamenti alle infrastrutture di trasporto*

Ma la questione più urgente è quella del finanziamento delle infrastrutture di trasporto. La crisi finanziaria ci pone, oggi, di fronte all'obbligo di riflettere su come far fronte agli impegni presi. Troppi progetti hanno avuto ritardi nel passato per carenza o mancato coordinamento nei finanziamenti. Sono consapevole del fatto che parlare oggi di sviluppo e di investimenti richieda coraggio, convinzione e determinazione.

Non dobbiamo lasciare che il nostro orizzonte e la nostra visione siano limitati dai problemi pur gravi, ma contingenti del presente. Dobbiamo esplorare tutte le possibili soluzioni.

Agli Stati membri – responsabili dello sviluppo concreto delle infrastrutture sui loro territori – chiediamo uno sforzo particolare nel sostenere fino in fondo il finanziamento dei progetti di interesse europeo, traducendo questo impegno nella pianificazione dei loro bilanci nazionali.

E' uno sforzo di fiducia che l'Europa chiede in questo momento delicato, ma, ne sono certo, esso darà presto i suoi risultati: il sostegno degli investimenti su scala europea si tradurrà in tempi brevi, per i Paesi membri, in benefici a livello nazionale e locale. Ma c'è bisogno di coinvolgere maggiormente il settore privato in questa azione concreta.

Il pubblico ed il privato debbono giocare assieme questa importante partita, ciascuno con un ruolo preciso. Il privato, in questo momento così delicato, deve apportare capitali freschi in attività reali, concrete, visibili: le infrastrutture.

Ma c'è bisogno di garanzie. E' proprio per questo che la Commissione Europea e la BEI stanno lavorando su ini-

ziative specifiche per garantire ai privati la copertura dei loro rischi di impresa. In particolare, ho concordato con il Presidente della BEI, Maystadt, la creazione di un gruppo di lavoro informale tra i miei servizi e la BEI per definire nuovi strumenti di finanziamento e facilitare la partecipazione degli investitori privati.

### *Le frontiere esterne*

Il ruolo politico dell'Europa nel mondo è cresciuto di pari passo alle sue dimensioni geografiche ed economiche. Questo nuovo ruolo deve essere sostenuto anche dallo sviluppo delle infrastrutture. La Commissione sta lavorando da tempo alla estensione delle reti transeuropee verso i paesi limitrofi che sono quelli del Mediterraneo, del vicino oriente, delle repubbliche dell'ex impero sovietico. Anche se la conferenza, che avrà luogo in questi giorni, non affronterà il tema della "dimensione esterna" è chiaro ed evidente che quest'ultima farà parte dell'intero processo di revisione .

L'esempio più significativo è rappresentato dalle relazioni con l'Africa. I rapporti con questo continente rappresentano una delle priorità principali nell'ambito delle relazioni esterne dell'Europa.

Questo per ragioni, geografiche, strategiche, ma soprattutto storiche e culturali.

Mi sono impegnato in uno stretto dialogo con l'Unione Africana, assieme al suo Commissario, la dottoressa Ehlam Ibrahim responsabile per le infrastrutture e l'energia. La Commissione ha proposto di iniziare un processo di pianificazione congiunto. Sarà possibile offrire e mutuare l'esperienza europea nella politica delle reti europee di trasporto, inclusa la lezione che deriverà dal processo di revisione.

L'Africa potrà così attuare una politica di sviluppo di una rete di trasporti interna in grado di interfacciarsi, alla fine del processo, con la rete europea.

Prima di elaborare e proporre qualsiasi nuova misura legislativa, la Commissione intende pubblicare - nel gennaio del prossimo anno - un Libro Verde sul Futuro della politica delle Reti transeuropee di trasporto dove confluiranno tutti gli esiti di un vasto dibattito pubblico e dell'analisi approfondita che ne seguirà.

Solo allora sarà possibile elaborare proposte concrete.

**ENAV: PROSEGUE LA  
SPERIMENTAZIONE  
DEL SISTEMA  
SATELLITARE PER LA  
NAVIGAZIONE AEREA**

---

Il 27 settembre l'aeroporto Marconi di Bologna ha ospitato un volo dimostrativo le cui fasi di avvicinamento e atterraggio sono state eseguite con l'ausilio della sola rete satellitare.

Il progetto denominato GIANT - riporta il comunicato stampa dell'ENAV - finanziato dalla Commissione europea e realizzato da un consorzio di imprese e dal provider spagnolo AENA, rientra nel programma EGNOS (European Geostationary Navigation & Overlay Service, il sistema che consentirà performance migliori ed un margine di errore più basso rispetto all'attuale GPS) che viene sviluppato dall'Europa e vede l'Ente Nazionale per l'Assistenza al Volo (ENAV) in qualità di leader.

Attraverso il progetto GIANT è stato possibile evidenziare i potenziali benefici riscontrati rispetto alle tradizionali radioassistenze, che con il tempo potranno essere sostituite; la precisione del segnale satellitare, specifica l'ENAV, permette di aumentare ulteriormente gli attuali livelli di sicurezza e, pertanto, di poter gestire le rotte in maniera più efficiente e dinamica, con un conseguente abbattimento di tempi, costi ed emissioni inquinanti.

“In questo contesto ENAV, oltre ad aver contribuito con un supporto logistico determinante, ha dato un valore aggiunto significativo, sviluppando la procedura del volo che è stata implementata nel computer del velivolo (...) ed ha contribuito a definire la metodologia di verifica della sperimentazione. La scelta dell'Italia e di ENAV è la conseguenza dell'alto valore tecnologico che in questi ultimi anni l'Ente italiano per l'assistenza al volo ha espresso anche e soprattutto in campo internazionale: è il caso del sistema AIRNAS, nato per sviluppare, validare e pubblicare le procedure di volo convenzionali e satellitari. Alla pari Bologna rappresenta una struttura di eccellenza in termini tecnologici ed operativi sul territorio nazionale. L'aeromobile utilizzato per l'esperimento è un normale velivolo commerciale allestito con una configurazione avionica tradizionale che per l'occasione è stata sostituita da un'avionica SBAS (Satellite Based Augmentation Systems) necessaria all'attività di sperimentazione”.

**ALTA VELOCITA'  
MILANO – BOLOGNA:  
AL VIA LE PROVE  
GENERALI**

---

Il 2 ottobre il Gruppo delle Ferrovie dello Stato ha diffuso una nota nella quale si rende noto che tre convogli AV, attrezzati con apparecchiature tecnologiche all'avanguardia hanno iniziato l'attività di pre-esercizio sui binari



della linea AV Milano-Bologna la cui apertura è programmata per il 14 dicembre prossimo.

Sono così previste venti corse giornaliere, sette giorni su sette, fino al 12 dicembre che testeranno ripetutamente oltre 100 differenti scenari di circolazione; per il giorno successivo è programmata l'inaugurazione ufficiale del nuovo collegamento che ridurrà a tre ore e mezza i tempi di viaggio tra Milano e Roma.

La linea, specifica la nota del Gruppo, è impostata per una velocità di 300 chilometri orari ma nel corso delle precedenti sperimentazioni è stato più volte toccato il tetto dei 355.

I test in atto, inoltre, sono finalizzati alla verifica:

- delle procedure operative di circolazione,
- dell'organizzazione dei presidi di manutenzione,
- della funzionalità degli apparati,
- delle prestazioni di locomotive e carrozze e
- alla formazione sia degli equipaggi (macchinisti e capitreno) di Trenitalia sia del personale di Rete Ferroviaria Italiana che controllerà e governerà, a terra, la circolazione ferroviaria.

I convogli prova, inoltre, stanno testando anche il sistema ERTMS/ETCS-livello 2, “che l'Unione Europea ha scelto come futura lingua unica per l'interoperabilità tra le diverse reti ad Alta Velocità. (...) L'avvio del pre-esercizio della linea AV/AC Milano - Bologna vedrà entrare ufficialmente in funzione anche la nuova Sala Esercizio Rete AV di Bologna, collocata nella torre di controllo della Stazione Centrale. Qui operatori selezionati e appositamente formati, controlleranno e gestiranno la circolazione ferroviaria sulla nuova linea AV/AC nonché, a regime, sull'intera direttrice alta velocità Milano – Roma”.

Pertanto, per l'anno prossimo è previsto il completamento dell'asse verticale del sistema AV/AC Torino - Milano - Firenze - Bologna - Roma - Napoli - Salerno e si potrà andare da Roma a Milano in appena tre ore, mentre i treni che transiteranno solo dalla stazione di Roma Tiburtina raggiungeranno il Capoluogo lombardo in 2 ore e 50 minuti.

Infine, rende noto il Gruppo FS, “è oggi allo studio, in funzione della domanda che il mercato esprimerà, un collegamento Roma Tiburtina - Milano Rogoredo che sarà percorso in sole 2 ore e mezzo”.

Il sistema alta velocità, ricordano le FS, è un “concentrato di *made in Italy*”, concepito anche per liberare le linee

storiche, quelle che oggi, in prossimità dei grandi nodi urbani sono percorse sia dai treni regionali e sia da quelli a lunga percorrenza. Pertanto con l'AV "le linee saranno specializzate. Ciò significa che i treni veloci correranno sulle linee veloci, mentre i regionali e metropolitani, grazie all'articolato sistema dei passanti ferroviari percorreranno le linee tradizionali. Con frequenze maggiori e garantendo standard di qualità del viaggio e di puntualità sempre più elevati".

### **GENOVA: FIRMATO PROTOCOLLO D'INTESA PER LA MOBILITA' LOCALE**

---

Il 3 ottobre a Genova è stato siglato un Protocollo d'Intesa tra Regione Liguria, Comune di Genova e Ferrovie dello Stato per la definizione dei necessari interventi di potenziamento complessivo della mobilità locale. L'accordo prevede, tra le altre cose, la costituzione di un Piano finalizzato ad individuare le aree ferroviarie di RFI non più utilizzate.

In continuità con le precedenti intese sottoscritte tra il 1999 e il 2003, rende noto il Gruppo FS, "le risorse derivanti dalla valorizzazione delle aree e degli immobili FS contribuiranno a finanziare gli interventi per il nodo, per l'area metropolitana genovese e per il riordino degli impianti industriali connessi ai servizi di trasporto come magazzini, scali merci e impianti di manutenzione". Per il traffico locale è prevista la realizzazione della nuova fermata di Palmaro, già presente nel progetto di potenziamento del nodo, mentre sarà valutata la fattibilità di nuove fermate metropolitane e la costruzione di un terzo binario tra Sestri Ponente e Sampierdarena.

"La trasformazione urbanistica delle aree dismesse è la missione del Gruppo di progetto che Regione, Comune e Ferrovie costituiranno nei prossimi 30 giorni. Obiettivo, intervenire nei processi di trasformazione del tessuto urbano, di riorganizzazione del sistema della mobilità e riutilizzo delle aree industriali dismesse che interessano l'area metropolitana genovese. Con lo sviluppo del trasporto su ferro di passeggeri e merci, e attraverso la trasformazione di aree non più strumentali, le Ferrovie dello Stato diventano protagoniste nel recupero ad uso urbano di ampie zone per la città di Genova".

**FMI E CSC:  
L'ECONOMIA  
ITALIANA ATTESA IN  
CONTRAZIONE ANCHE  
NEL 2009**

---

L'8 ottobre il Fondo Monetario Internazionale (FMI) ha presentato il World Economic Outlook, il rapporto con le previsioni sullo stato di salute delle economie globali, all'interno del quale sono state riviste al ribasso le previsioni sul nostro paese. Secondo Blanchard, capo economista FMI, l'Italia sta andando incontro a difficili condizioni del mercato del credito mentre deve continuare a fare fronte a un rallentamento della crescita che già da tempo la caratterizza per cui il FMI stima l'economia italiana in contrazione sia nel 2008 sia nel 2009; secondo le attese, infatti, il PIL italiano è stimato arretrare dello 0,1% nel 2008 e dello 0,2% nel 2009. Pertanto, secondo l'FMI, per risollevare la situazione economica nazionale occorre imboccare con decisione la via dei cambiamenti strutturali nella consapevolezza del fatto che gli spazi per l'adozione di opzioni di politica fiscale sono limitati.

Orientato al pessimismo è anche il Centro Studi Confindustria (CSC) che a metà mese ha diffuso il *refresh* dei "Scenari Economici" e secondo il quale "l'uscita dal tunnel della recessione si allontana" a causa della negativa evoluzione della crisi bancaria e del connesso rischio di sinergie negative con le dinamiche dell'economia reale. Si riportano di seguito ampi stralci tratti da "Scenari Economici *refresh*".

Il PIL italiano cala dello 0,2% nel 2008 e dello 0,5% l'anno prossimo, contro il -0,1% e il +0,4% indicati a settembre. Il semplice slittamento del rilancio al 2010 basta a spiegare il cambiamento di segno alla variazione del PIL nel 2009, a causa dell'arretramento già registrato dalla scorsa primavera e diventato lievemente più marcato nelle attuali stime. (...)

Il CSC crede in una soluzione della crisi creditizia in tempi non lunghi, ma non abbastanza rapidi da rimettere in moto l'espansione economica già l'anno prossimo. A questa nota di ragionevole ottimismo se ne aggiungono altre due. La prima. I venti contrari alla crescita, oggi prevalenti, sono in parte controbilanciati da forze favorevoli che preparano il terreno alla ripresa nel 2010: lo sviluppo dei Paesi emergenti (seppure in frenata al 6%, dall'8% del 2007), che valgono ormai metà dell'economia globale; il calo delle quotazioni delle materie prime (con il petrolio a 65 dollari a barile a fine 2009) e il conseguente più rapido rientro dell'inflazione; la diminuzione dei tassi di interesse; la fine della caduta dei

prezzi immobiliari, soprattutto negli USA; un cambio più equilibrato dell'euro sia verso il dollaro sia verso le valute asiatiche. La seconda. Dopo l'allargamento osservato nel 2007 e nel 2008, l'Italia riduce nettamente il divario di crescita con il resto d'Europa. Per conseguire questo risultato non è sufficiente la trasformazione in atto nel settore manifatturiero ma è indispensabile concretizzare le riforme strutturali annunciate e realizzare l'ammodernamento e il potenziamento delle infrastrutture (con effetti anticiclici).

Il deficit pubblico è perciò destinato a peggiorare. In Italia il disavanzo sarà pari al 2,4% del PIL (confidando nella piena efficacia della manovra di risanamento) contro l'obiettivo del 2,1% recentemente rivisto dal Governo. Il debito pubblico italiano tornerà ad aumentare in rapporto al PIL al 104,4% nel 2009 dal 103,8% nel 2008, sia per il maggior incremento del numeratore (causa più alto deficit) sia per il minor aumento del denominatore. E' un andamento fisiologico che non può essere considerato una violazione degli accordi europei, alla luce del quadro congiunturale critico, e che non può nemmeno essere un alibi per accantonare la politica di risanamento nella quale è correttamente impegnato il ministro dell'Economia.

I provvedimenti straordinari di intervento diretto nel sistema finanziario andranno a gonfiare non solo il debito pubblico, ma anche il patrimonio. Andrebbero contabilizzati a parte rispetto alle misure valide per la valutazione in sede europea della salute dei conti pubblici nazionali.

#### Le previsioni del CSC per l'Italia

(Variazioni percentuali, salvo diversa indicazione)

	2006	2007	2008	2009
Prodotto interno lordo	1,8	1,5	-0,2	-0,5
Consumi delle famiglie residenti	1,1	1,4	-0,2	-0,6
Investimenti fissi lordi	2,5	1,2	-1,3	-1,9
Esportazioni di beni e servizi	6,2	5,0	2,2	1,8
Importazioni di beni e servizi	5,9	4,4	1,1	0,3
Saldo commerciale (1)	-0,7	0,2	0,1	1,4
Occupazione totale (ULA)	1,7	1,0	0,6	0,0
Tasso di disoccupazione (2)	6,8	6,1	6,8	7,3
Prezzi al consumo	2,1	1,8	3,5	2,1
Retribuzioni totale economia	3,0	2,1	3,8	2,7
Saldo primario della P. A. (3)	1,3	3,1	2,6	2,7
Indebitamento della P. A. (3)	3,4	1,9	2,5	2,4
Debito della P. A. (3)	106,5	104	103,8	104,4

(1) Fob-fob, valori in percentuale del PIL; (2) Valori percentuali.

(3) Valori in percentuale del PIL.

**GRUPPO FS: LO  
STATO DI  
AVANZAMENTO  
DELLA TORINO-  
MILANO-NAPOLI-  
SALERNO**

---

L'8 ottobre il Gruppo Ferrovie dello Stato ha diffuso una nota sullo stato di avanzamento della Torino-Milano-Napoli-Salerno aggiornato al mese di settembre 2008, di cui si riportano ampi stralci.

*Torino-Novara-Milano (125 km):* la linea nel tratto che va da Torino a Novara è attiva dal febbraio 2006.

Fra Novara e Milano l'avanzamento è all'86% ed al pari delle altre linee AV/AC, sarà attrezzata con l'innovativo sistema a standard europeo ERTMS/ETCS livello 2 per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni.

Nel settembre 2009 sarà avviato il pre-esercizio per l'attivazione entro la fine del prossimo anno (insieme al completamento dell'apertura al pubblico dell'intera Torino-Milano-Napoli-Salerno).

*Milano-Bologna (182 km):* presenta 8 interconnessioni con la linea esistente e lo stato di avanzamento lavori è al 94%. Sono state completate le corse prova per certificare l'infrastruttura alla velocità di esercizio di 300 km/h ed è stata portata a termine l'installazione sia dei sistemi di trazione elettrica, sia delle tecnologie ERTMS/ETCS livello 2. Sono attualmente in corso le attività di pre-esercizio mentre l'apertura della linea al pubblico è prevista per il 14 dicembre 2008.

*Bologna-Firenze (79 km):* in gran parte all'interno di galleria (il 93%) il cui scavo è già terminato ed è prossima la conclusione della posa dell'armamento (binari, ballast, traversine). Complessivamente i lavori hanno superato il 92% di avanzamento.

A tale riguardo si ricorda che nel mese di luglio è stato effettuato un viaggio del treno elettrico ETR 500 Y2 di RFI per testare il sistema di alimentazione elettrica a 25 kV mentre entro novembre 2008 è previsto l'avvio delle prove di velocità a 300 km/h.

Il termine delle operazioni di elettrificazione e di attrezzaggio tecnologico è previsto per la primavera del 2009 per poi avviare il pre-esercizio ed aprire al pubblico la linea entro l'anno.

*Firenze-Roma (250 km):* già attiva dall'inizio degli anni 80 è ora interessata dai lavori per l'adeguamento agli standard delle nuove linee AV/AC.

*Roma-Napoli (oltre 205 km):* i primi 183 km sono stati aperti al pubblico nel 2005 (utilizzando per l'ultimo tratto

verso Napoli la linea esistente attraverso il nuovo collegamento di Gricignano).

Sull'ultimo tratto verso Napoli i lavori hanno raggiunto un avanzamento dell'86%: sono in corso le attività connesse alle opere civili, all'armamento (binari, traversine, ballast), agli adeguamenti tecnologici nonché quelle finalizzate all'integrazione dell'AV/AC con il sistema dei trasporti campano (Stazione Napoli Afragola, variante alla linea esistente Cancellone-Napoli e prolungamento della Circumvesuviana fino alla nuova stazione).

### **SNCF ENTRA NEL CAPITALE DI NTV**

---

Il 9 ottobre la Società Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV) ha reso noto che la Société Nationale des Chemins de Fer Français (SNCF), l'operatore ferroviario francese, ha acquisito una partecipazione del 20% del capitale della società di trasporto italiana per 80 milioni di euro.

A tal fine, rende noto NTV, i Consigli di Amministrazione delle due società hanno approvato un accordo di partnership che prevede l'ingresso di SNCF nella compagine sociale di NTV con una partecipazione di minoranza (20%) e che tale accordo "è stato da NTV preventivamente sottoposto all'esame del competente Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il quale ha confermato che esso rispetta pienamente le vigenti normative nazionali".

Nella compagine azionaria della società italiana, accanto alla SNCF, figurano, dopo i soci fondatori Cordero di Montezemolo, Della Valle, Punzo (in quote paritetiche, attraverso la Totale MDP Holding detengono il 38,4% delle quote di NTV) e Sciarrone (Reset 2000, 1,6% delle quote), anche Intesa Sanpaolo (IMI Investimenti, 20,0%), Generali Assicurazioni (Generali Financial Holdings FCP-FIS, 15,0%), e l'imprenditore Bombassei (Nuova Fourb, 5,0%). La società dovrebbe avviare i suoi servizi nel 2011 "concentrandosi sulle linee ad Alta Velocità tra le grandi città italiane (Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, Roma-Bari e Roma-Firenze-Bologna-Venezia)" e l'operatore francese, unico azionista industriale di NTV, si candida a diventare un partner di lungo periodo con la possibilità di avviare collaborazioni commerciali riguardanti essenzialmente il sistema di distribuzione (prenotazioni, vendita, bigliettazione) nonché eventuali collaborazioni operative nell'ambito dei servizi internazionali di trasporto viaggiatori.

## **GRUPPO FS INVESTIMENTI IN PIEMONTE E VENETO**

---

Il 10 ottobre, alla presenza delle autorità regionali e dei vertici del Gruppo FS è stato presentato il restyling della stazione di Alessandria. L'intervento, riporta una nota delle FS, comprende anche l'ammodernamento della rete, degli impianti di logistica, dei terminal e dei relativi mezzi ferroviari. La ristrutturazione della stazione più importante del Basso Piemonte - continua la nota - "si ispira ai principi di rivisitazione degli edifici ferroviari che le Ferrovie dello Stato stanno adottando su tutta la rete. Una rivisitazione che concepisce le stazioni come luoghi fortemente legati alla riqualificazione del tessuto urbano, al servizio delle città".

Inoltre, altri interventi sono previsti sulla rete piemontese che vede proseguire il programma per la progressiva eliminazione dei passaggi a livello nella regione; si sono, infatti, conclusi nelle scorse settimane i lavori della Conferenza dei Servizi per la realizzazione delle opere sostitutive di 17 passaggi a livello di cinque linee della rete ferroviaria regionale.

In questo modo si renderanno più regolari e veloci i collegamenti ferroviari ed allo stesso tempo si fluidificherà anche la circolazione stradale.

Il finanziamento complessivo delle opere è pari a circa 45 milioni di euro.

Negli stessi giorni - rende noto il Gruppo FS -, a conclusione della Conferenza dei Servizi convocata da Rete Ferroviaria Italiana, sono stati approvati anche i progetti per l'eliminazione di altri quattro passaggi a livello sulle linee ferroviarie venete: Bologna – Padova e Verona – Venezia. L'investimento complessivo ammonta a circa 9,2 milioni di euro (di cui 4,8 per i lavori sulla linea Bologna – Padova e 4,4 per quelli sulla linea Milano – Venezia).

## **TRENITALIA: NOVITÀ PER IL TRASPORTO DELLE MERCI**

---

Il 22 ottobre, in occasione della *Twelfth UIC eBusiness Conference* Trenitalia ha presentato a Parigi un nuovo servizio, denominato "ViaggiaTreno Cargo" che permetterà di seguire le proprie merci, affidate ai convogli delle FS, lungo tutto il tragitto ferroviario. Infatti, dopo il "ViaggiaTreno" per i treni passeggeri, riporta una nota del Gruppo FS, "l'attenzione alla qualità dei servizi si estende anche alle merci. E (...) sapere, in tempo reale, dove si trova la propria merce è sinonimo di trasparenza e serietà".

Grazie ad un reticolo di hub intermodali ed a più di 16mila chilometri di rete le Ferrovie dello Stato sono in grado di sostenere il trasporto con standard di sicurezza tra i più alti al mondo. A tale riguardo, ricorda una nota del Gruppo, “il Piano Industriale 2007-2011, vero e proprio timone dell’Azienda, prevede un rilancio del trasporto merci su rotaia con sensibili aumenti di traffico”.

### **TRENITALIA CARGO: COME EVOLVONO I SERVIZI DI TRASPORTO E DI LOGISTICA**

---

Trenitalia Cargo, come è noto, è fortemente impegnata in un processo di orientamento e focalizzazione sulle esigenze dei clienti e del mercato e le evoluzioni organizzative che nel tempo sono state introdotte rispecchiano questa politica. Fornire servizi di qualità vuol dire avere la capacità di cogliere e comprendere le esigenze dei clienti e del mercato e proprio da questi elementi di base prende spunto una intervista rilasciata dal responsabile di Trenitalia Cargo, Castaldo, il 20 ottobre - apparsa in una nota delle Ferrovie dello Stato, che per ampi stralci si riporta -, nella quale fa il punto sulla situazione del trasporto merci del Gruppo.

Viene confermato che Genova si candida ad essere un nodo importante nelle strategie del Gruppo di sviluppo del cargo ed è anche il luogo dove con The Sixth s.r.l., Trenitalia è direttamente impegnata. The Sixth, si ricorda, è una società partecipata da Trenitalia che nasce dalla collaborazione con Cosco e Port of Singapore Authority, leader mondiali nello shipping di container e nella terminalistica portuale. L’iniziativa, risalente allo scorso novembre (si veda Impresa & Lavoro n.9/2007), è finalizzata alla gestione del sesto modulo del porto container di Genova Voltri e si inquadra nell’obiettivo più generale del Gruppo FS “di creare un perfetto sistema ramificato di oltre 16mila chilometri di linea ferroviaria che metta in comunicazione un insieme selezionato di porti italiani con i principali mercati nazionali ed europei”. L’intento è quello di portare su rotaia, fuori dai terminal, il 50% delle merci containerizzate, “per fare di Genova un hub di transshipment per il Sud Europa (Germania e Svizzera in primis) non diversamente da Gioia Tauro, Taranto o Cagliari, e anche Trieste dovrebbe avere uno sviluppo analogo. A questo scopo sono state messe a budget cifre importanti, nell’ordine dei 20 milioni di euro, per l’ammoder-



namiento del nodo ferroviario retrostante il porto di Voltri, al fine di incrementare le attuali 66 coppie di treni”.

Relativamente ai risultati economici conseguiti nel 2008 dalle società del Gruppo FS focalizzate sulle merci, si rileva che:

- è aumentato il fatturato complessivo dell'6,1%, arrivando a superare la cifra di 1,1 miliardi di euro (800 milioni rappresenta il fatturato della sola Divisione Cargo di Trenitalia),
- è aumentata la produzione del 5%, a 35,5 miliardi di tonn/km, in parallelo con un incremento del coefficiente di carico del 7,4% e
- si sono ridotti i costi operativi del 2,4%.

Vengono poi evidenziati i progressi nella puntualità ed in materia di potenziamento del parco rotabili; in particolare tra fine 2008 e 2010 su questa voce saranno investiti circa 50 milioni di euro, sia a livello industriale, con l'acquisto di nuove unità, con il revamping, la manutenzione e la revisione di altre, sia a livello organizzativo, al fine di razionalizzare l'offerta evitando così la dispersione delle risorse e la non copertura di certi servizi. Più in dettaglio, nel 2009 si procederà all'acquisto di 200 carri sellati per coils, oltre a 40 da prendere a noleggio per trasporto nazionale ed internazionale; inoltre la società sta acquisendo 100 carri ribassati Megafret per container e casse mobili high-cube. Per quanto concerne il revamping, questo riguarda 100 carri (ed è previsto per altri 100) destinati all'automotive, in particolare per il trasporto di furgoni; infine sono in arrivo altri 200 a sponde alte per il trasporto di materie prime.

Non da meno gli sforzi nel settore dei locomotori che saranno tutti sottoposti alle dotazioni di sicurezza SCMT; si sta provvedendo alla progressiva radiazione delle locomotrici più vetuste, della serie 645 e 646, per rimpiazzarle con 24 unità E403 non interoperabili, in corso di acquisto, e con 10 *loco* di tipo DAI (acronimo che sta per interoperabilità Germania, Austria, Italia) che si stanno noleggiando.