

Automated
Fare
Collection

Planning



Forum internazionale Contrasporto

**Stefania Di Serio (Almaviva): per il MaaS serve una
rivoluzione culturale e legislativa**

Speciale Isfort: 25 anni di ricerche con al centro gli utenti

Premiati i vincitori del Greenmobility video-contest

Stefania DI SERIO
Strategic Partnership Manager
Transportation Business Unit
ITS & Logistic Solutions

**Treni negli Usa: al via l'alta velocità,
transcontinentali a rischio?**

IL TRASPORTO FERROVIARIO È DONNA

CARMEN



"Se pensi che un consulente esperto costi troppo, non sai quanto ti costerà un dilettante".

Conduciamo il cliente attraverso un percorso di crescita ottimizzando risorse e processi. Da oltre dieci anni, il nostro team svolge attività di consulenza nel settore ferroviario. Il pool di ingegneri affianca le aziende nel gestire con facilità e convenienza il processo relativo alla manutenzione dei veicoli al fine di perseguire, in maniera strutturata, l'efficacia e l'efficienza dei processi.

ROSA



"Lavoro in un mondo meraviglioso fatto di donne e uomini che ogni giorno disegnano, progettano costruiscono e mantengono i mezzi di trasporto che ci permettono di raggiungere diversi luoghi della città e viaggiare".

Il nostro team di trainer è in grado di aggiornare e specializzare chi già opera nel settore ferroviario nonché di formare tutti coloro che intendono intraprendere una carriera legata al mondo dei trasporti.



GIULIA



BIANCA



CHIARA



GABRIELLA



CINZIA



ALESSIA

FORMAZIONE - CONSULENZA - INGEGNERIA

ENTRA NELLA RETE
E NON PERDERE QUESTA
STRAORDINARIA OCCASIONE!

Via Carceri Vecchie, 3 - 80046
San Giorgio a Cremano (Na)
E-mail: info@acgroupitalia.com
Tel +39 081 25 60 278
www.acgroupitalia.com



BLOG
aruota
libera



Editoriale

Forum internazionale Conftrasporto: tra Green New Deal e nubi dell'economia

5 Forum internazionale Confcommercio-Conftrasporto a Cernobbio, tra le prospettive di un Green New Deal a livello nazionale ed europeo e nubi sull'andamento dell'economia, con i timori di un rallentamento della crescita a livello mondiale, se non di una vera e propria recessione, che aggraverebbe i problemi di un Paese come l'Italia, che è in stagnazione oramai da troppi anni, con livelli di crescita nettamente inferiori rispetto alla media degli altri paesi.

Le due associazioni riuniscono le principali aziende del settore e dei servizi e hanno raccolto anche le indicazioni provenienti dal mondo delle imprese, correggendo in negativo le previsioni già pessimistiche dei principali istituti nazionali e internazionali. Secondo l'Ufficio Studi di Confcommercio-Conftrasporto, in Italia la crescita del PIL si fermerà - nel 2019 - a + 0,1% (invece del + 0,3% di altre stime) e - nel 2020 - a + 0,3%, invece del + 0,5%; le due associazioni registrano tra gli operatori del settore un ciclo estremamente negativo delle scorte, che non vengono reintegrate, e gli effetti dei crescenti timori che provengono dalla guerra dei dazi e dal rallentamento del ciclo economico. Il Forum internazionale di Cernobbio è "uno dei pochi luoghi dove si discute davvero di trasporti" come ha sottolineato Ennio Cascetta, amministratore unico di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporto, in uno dei più significativi interventi al convegno.

Le problematiche del contingente, i timori o le rivendicazioni degli operatori (che ogni giorno misurano la difficoltà e i ritardi di mancati processi di riforma, le complicazioni burocratiche e amministrative, l'assenza di una programmazione organica che finisce anche per influire sulla realizzazione degli investimenti necessari sia sul versante infrastrutturale che su quello dei servizi) si uniscono - in quella che, a tutti gli

effetti, diventa una sorta di agorà - alle previsioni e alle considerazioni di scenario, che derivano dall'analisi e dallo studio che intervengono a livello globale.

L'Italia da oltre dieci anni non cresce o perlomeno non cresce abbastanza, sicuramente - come certificano tutti i dati e gli studi - non riesce a seguire i ritmi degli altri paesi.

All'interno di questo quadro, Ennio Cascetta ha invitato a guardare anche "dentro" i fenomeni: negli ultimi dieci anni, il PIL italiano è cresciuto complessivamente del + 2,3% (poco più del + 0,23% come media annua), ma - contemporaneamente - il settore dell'export del nostro Paese è cresciuto del + 44% e l'import - a sua volta - del + 23%, sempre nell'arco dei dieci anni. Il nostro Paese, cioè -ha sottolineato ancora Cascetta - ha cambiato la composizione del settore produttivo, con un ruolo decisivo proprio del settore dei trasporti, che hanno registrato un vero e proprio "decoupling" rispetto all'andamento del PIL, con livelli di crescita dieci, venti, trenta e anche più superiori.

Il nostro Paese, cioè, ha una vitalità e una capacità di crescita, ma sembra trascurare la possibilità di sfruttare i suoi veri punti di forza: per supportare la crescita, occorre potenziare la nostra capacità infrastrutturale di trasporto attraverso i valichi alpini (oltre il 50 per cento delle movimentazioni delle nostre merci si dirige verso il Centro e Nord Europa e quindi attraverso i valichi, il 70 per cento solo attraverso il Brennero), i collegamenti di porti e interporti, soprattutto per quanto riguarda l'ultimo miglio. Il dato - in parte paradossale - è che le risorse per migliorare la dotazione infrastrutturale complessiva sono state già stanziare, in molti casi il problema deriva dall'incapacità di spendere realmente i soldi e aprire concretamente i cantieri.



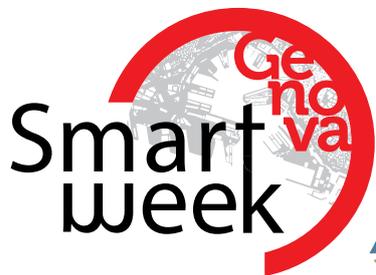
L'apertura concreta dei cantieri in Italia è un problema che non deriva solo dalla carenza di risorse; l'elenco è lungo: la pluralità dei soggetti che in Italia sono coinvolti nella realizzazione di un'opera infrastrutturale, le complicazioni dei vari Codici degli appalti o delle regolamentazioni burocratiche.

La conseguenza è quanto denunciato anche dai presidenti di Confcommercio Carlo Sangalli e dal presidente di Conftrasporto Paolo Ugge': se si riuscisse realmente a sbloccare il piano delle opere si realizzerebbe un incremento del 2,5 per cento del PIL nazionale e si potrebbero creare oltre trecentomila nuovi posti di lavoro, ma soprattutto si migliorerebbero le connessioni di un Paese che rimane largamente disconnesso, come denuncia da alcuni anni proprio Conftrasporto. In un panorama segnato da molti chiaroscuri, particolare rilievo ha assunto a Cernobbio l'esperienza delle realizzazioni di RFI-Rete Ferroviaria Italiana, del gruppo Ferro-

vie dello Stato italiane.

L'amministratore delegato Maurizio Gentile ha spiegato che le procedure di semplificazione introdotte con lo Sblocca Italia hanno consentito l'affidamento dei lavori per la Napoli-Bari in soli dieci mesi, contro gli oltre tre anni previsti in molte occasioni precedenti.

Antonio D'Angelo



5^a edizione

25-30 Novembre 2019

PROMOSSO DA



COMUNE DI GENOVA



Una settimana di convegni, workshop, eventi, e iniziative dedicati alla Smart City, promossa dall'Associazione Genova Smart City.

Un tavolo di incontro e confronto tra istituzioni e player del settore.

5G: connectivity & security
Resilience
Smart Mobility
City is Community
Smart Building
Urban Circular Economy
City, Port & Environment
Urban Regeneration
Urban Agriculture
E-Mobility
Smart Art City

ORGANIZZATO DA



Intervista

Stefania Di Serio (Almaviva): fiduciosa nelle nuove generazioni, per il MaaS serve una rivoluzione culturale e legislativa.

La si trova a tutti i convegni in cui si parla di infomobilità, di bigliettazione elettronica, di gestione delle flotte del trasporto pubblico locale, Stefania Di Serio, ora dirigente di Almaviva, ha un curriculum di lunga esperienza di gestione in aziende di trasporto pubbliche e private ed è una degli esperti europei dei sistemi di trasporto pubblico locale più ricercati.



Stefania Di Serio, Dirigente Almaviva

Ingegnere dei trasporti, laurea alla Sapienza, comincia a lavorare subito. Ma come ci è finita a occuparsi, appena laureata, di TPL quando le donne in questo ambito si contavano sulle dita di una mano?

Il mio biglietto di ingresso in questo settore fu la tesi di laurea.

Dopo solo 4 anni e mezzo sui libri, sulla teoria dei sistemi innovativi di trasporto avevo davvero tanta voglia di applicare finalmente per i cittadini quelli che avevo appreso e così ho scelto una tesi sperimentale svolta presso l'Enea sui sistemi a chiamata (quelli che in questi ultimi anni si stanno affermando come sistemi in grado di dare risposte specifiche alle esigenze dei clienti, ndr) sviluppando un algoritmo per un nuovo servizio di mobilità che ho poi applicato lavorando in ATC (ora TPER) in una sperimentazione pilota incredibilmente anticipatoria ed innovativa svolta in un progetto Europeo denominato Cerere. E così il trasporto, innovazione e l'Europa sono entrati nella mia vita e non

ne sono mai più usciti.

Prima in ATC di Bologna, poi in Atac a Roma negli anni "belli" della municipalizzata, si concentra sui sistemi innovativi con un occhio attento a ciò che si sta muovendo all'estero e proprio nella Uitp, l'associazione delle aziende del trasporto pubblico con sede a Bruxelles, ottiene un incarico. di che si occupava?

In Uitp sono stata Presidente della Commissione IT & INNOVATION. La Commissione riunisce membri da oltre 40 Paesi sparsi in tutto il mondo e si occupa di definire le posizioni della Associazione nel settore. È stata una esperienza molto formativa anche umanamente non solo professionalmente, dalla quale ho appreso l'importanza di un serio e strutturato confronto fra culture profondamente diverse, legislazioni spesso divergenti, modi di lavorare antitetici che – al termine di questo complesso percorso - mi ha regalato molte soddisfazioni tra cui l'aver ap-



provato, sotto al mia Presidenza, un documento di programmazione fondamentale che ha messo le basi per la diffusione e lo scambio di informazioni fra diversi soggetti delle filiera in termini di open data appunto.

Nel frattempo cambia azienda e si sposta in Umbria ed affina la sua esperienza nelle aziende più piccole che certamente hanno dimensione e problemi diversi da quella della capitale... Accettare il ruolo di vice direttore generale in un momento in cui a Roma la mobilità non era più una priorità è stata una sfida?

Confesso che all'inizio il passaggio da una grande e complessa città come Roma ad una realtà di provincia è stato duro da gestire. Ero abituata a lavorare in un ambiente internazionale e mi ritrovavo in un palcoscenico nel quale l'innovazione veniva vista come un rischio e non come una formidabile opportunità di dare qualcosa in più ai cittadini. E questo mi ha pesato. Devo però dire che dopo il primo momento è stato bello tornare ad occuparmi del servizio operativo, ad affrontare i problemi quotidiani dei pendolari, degli studenti e degli autisti. Il vantaggio di un piccolo centro è che sei vicino alla gestione quotidiana, ascolti i clienti, ti confronti con i sindacati in prima persona mettendoci la faccia come si suol dire e spesso riesci ad intervenire prontamente nella risoluzione dei problemi. Riesci ad essere rapidamente pratica e di fatto cambiando la mobilità delle persone migliori la loro vita di tutti i giorni.

Non solo esperienza di gestione, ma anche insegnamento...

Ho sempre creduto che fosse giusto trasferire ai giovani la mia esperienza sul

campo. L'ho fatto con i colleghi più giovani e lo faccio insegnando a un master sulla mobilità sostenibile alla Link University. Sono molto fiduciosa nelle nuove generazioni e inoltre il confronto con loro mi arricchisce, mi dà energia e fiducia nel futuro.

Sono gli anni del boom dei sistemi di gestione delle flotte aziendali, dell'infomobilità, della bigliettazione elettronica, anche gli anni della crescita delle iniziative di Club Italia, dove è da sempre ospite e relatrice...

Club Italia è un importante luogo di confronto sui temi dell'innovazione e della tecnologia. Claudio Claroni ha avuto una bella intuizione qualche anno fa ed è riuscito a creare un luogo aperto e inclusivo dove discutere e confrontarsi. Le iniziative di Club Italia sono spesso visionarie. Il primo luogo dove si è cominciato a parlare di EMV in Italia è stato proprio Club Italia. Anche grazie alle discussioni ai convegni ai documenti prodotti in quella sede oggi abbiamo l'EMV attivo a Milano, Roma Grosseto.

Non le manca anche qualche esperienza politica, ma è nella partecipazione alla gestione delle aziende che dà il suo contributo, anche quando le aziende versano in cattive acque: la nominano nel CDM dell'azienda di Catania, quando si avvia una fase di rilancio...

La più grande soddisfazione professionale, finora.... Mi ricordo ancora quando mi hanno chiamato e, dopo aver valutato attentamente la situazione, ho accettato l'incarico con spirito di servizio perché credo che ognuno di noi debba mettere a disposizione della collettività le proprie capacità "ritornando", se così posso dire,



alla Comunità quello che si è appreso in tanti anni di lavoro.

La situazione al mio arrivo era complessa ma grazie alla mia determinazione e caparbia debbo dire fortemente supportata da un CdA che ha condiviso dal primo istante le mie idee presentate in azienda ed alla città con passione e rispetto, ad un assessore che non ci mai lasciati soli, a colleghi determinati e capaci e a sindacati attenti e collaborativi siamo riusciti, tutti insieme, a rilanciare l'Azienda.

Metto da parte il mio orgoglio personale e ricordo solo per la cronaca qualche obiettivo raggiunto: siamo riusciti a incrementare il totale dei chilometri percorsi del 8,2% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente (e questo significa più servizi per i più servizi per i cittadini), aumentato gli utili quantificabili nel solo periodo di gennaio /agosto 2018 in circa € 700.000,00., definizione di un piano strategico finanziario che ha portato alla riduzione del debito storico di oltre i 40% e al risparmio di 2 milioni di euro (che significa meno tasse locali per i cittadini), firmato un accordo sindacale per incremento della produttività, migliore manutenzione e maggiore flessibilità nella gestione dei turni. Inoltre abbiamo esposto iniziative di arte e spettacolo a supporto della bellezza nella mobilità. A consuntivo posso senza dubbio ricordare quella di Catania come una bella esperienza in una città che mi è entrata nel cuore.

Ma oggi la si vede completamente concentrata sui progetti di Maas, Mobility As A Service. Il must per gli specialisti del settore, ma su cui i cittadini ancora sanno poco, in attesa percepire un cambiamento nel loro approccio quotidiano con la mobilità...

Il MaaS è una grande opportunità di ri-

disegno delle città, offre l'opportunità di cambiare in maniera radicale il modo di muoversi e semplificare la mobilità in città. È l'occasione per i cittadini di vivere la mobilità come servizio di poter usufruire mezzi diversi, dalla propria auto al trasporto pubblico, dalla mobilità condivisa di car sharing e bike sharing alle innovative forme di car pooling senza doversi riempire il portafoglio di tessere diverse senza preoccuparsi della gestione dei pagamenti ottimizzando i tempi e i costi di spostamento e riducendo l'inquinamento. E per questo una collaborazione tra i diversi player della mobilità pubblica e privata sarebbe auspicabile. Affinchè il cittadino percepisca il cambiamento nell'approccio alla mobilità serve tecnologia innovativa IOT, Artificial Intelligence, machine learning, 5G, big data, in breve di piattaforme che siano in grado di gestire integrazione, multimodalità e semplicità di redistribuzione dei ricavi (es con blockchain) in modo nativo come la piattaforma MOOVA sviluppata da Almaviva.

Serve però anche una grande rivoluzione culturale e legislativa perché è necessario mettere il cittadino al centro del sistema e le sue esigenze di mobilità come driver unico del servizio.

Antonio Riva



in collaborazione con



PROGRAMMA

Ore 9.30

Accoglienza e registrazione partecipanti

Ore 9.45

Introduzione e presentazione del Seminario

Ing. Carla Cappiello

Presidente Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma

Ing. Alessandro Fuschiotto

Roma Servizi per la mobilità
Referente Area Trasporti e Mobilità Ordine Ingegneri
Coordinatore Comitato Tecnico federMobilità

Ore 10.00

Pianificazione, programmazione e procedure autorizzative

Ing. Marco Cianfano

Roma Servizi per la mobilità

Ing. Luca Gulotta

Dipartimento Mobilità e Trasporti Roma Capitale

Ore 10.45

Criteri e norme di progettazione delle corsie protette e riservate:

- Norme di progettazione e codice della strada
- Tipologie di separazione delle corsie riservate e segnaletica

Geom. Marcello Tamagnone

Roma Servizi per la mobilità

Ore 11.30 Pausa Caffè

Ore 11.45

Pavimentazioni:

- elementi generali di progettazione
 - problematiche connesse al passaggio dei bus
- Prof. Giuseppe Cantisani

Docente Strade Ferrovie e Aeroporti - DICEA Università La Sapienza Facoltà Ingegneria

Ore 12.30

Pavimentazioni: materiali, innovazione e problematiche realizzative

Impresa di costruzioni

Ore 13.15

Impianti di fermata e capolinea:

- Criteri di progettazione e normativa applicabile
- Tipologie di impianto di fermata e segnaletica
- Accessibilità e abbattimento barriere architettoniche
- Dimensionamento e verifiche dei capolinea

Arch. Pierfrancesco Canali

Roma Servizi per la mobilità

Ore 14.00 - 14.30

Conclusioni e dibattito di valutazione orale

L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma in collaborazione con **federMobilità** e **Roma Servizi per la mobilità**, organizza il seguente SEMINARIO:

CORSO PROGETTAZIONE CORSIE PROTETTE E IMPIANTI DI FERMATA PER IL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

14 NOVEMBRE 2019

Sala Corsi presso **Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma** - piano 3
Piazza della Repubblica, 59 - 00185 - Roma

Corso gratuito riservato agli iscritti all'**Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma** in regola con le quote associative.

Per prenotazioni sul sito dell'Ordine
www.ording.roma.it/formazione/seminari.aspx

Per i Soci di federMobilità il seminario è gratuito

Dato il numero ridotto di partecipanti (15) di provenienza federMobilità, per chi fosse interessato si consiglia di segnalare al più presto la propria iscrizione inviando l'adesione alla seguente mail: presidenza@federmobilita.it

L'attestato di partecipazione al corso, previo controllo delle firme di ingresso e di uscita all'evento, potrà essere scaricato direttamente dal sito www.mying.it, nella propria area personale e dovrà essere custodito dal discente ai sensi dell'art. 10 del Regolamento per l'Aggiornamento delle Competenze Professionali.

La partecipazione al corso rilascia **CFP**, ai fini dell'aggiornamento delle competenze professionali ex DPR 137/2012 e successivo regolamento approvato dal Ministero della Giustizia.

I CFP saranno riconosciuti unicamente con la partecipazione

L'evento formativo è organizzato con il supporto dei tecnici di Roma Servizi per la mobilità, società di Roma Capitale che ha nella propria mission la specifica competenza della progettazione di questa tipologia di interventi per il sistema di trasporto pubblico di Roma.





Speciale Isfort

25 anni di ricerche con al centro gli utenti

ISFORT, Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, ha festeggiato i 25 anni di attività, con una solenne cerimonia che si è tenuta nell'Aula Magna dell'Università La Sapienza di Roma.

L'Istituto è stato tra i primi in Italia ad indagare i numeri e i comportamenti degli utenti del sistema della mobilità, capovolgendo il tradizionale criterio che prendeva in considerazione solo i fattori e i risultati produttivi dal lato dell'offerta.

L'indagine "Audimob", che ha compiuto il diciannovesimo anno di età e rappresenta quindi una consolidata e storica banca dati di riferimento per tutte le ricerche e le analisi del settore, analizza le dinamiche degli spostamenti e dell'utilizzo dei vari strumenti di trasporto, attraverso interviste e rilevazioni su un campione significativo di popolazione tra 14 e 80 anni, e rappresenta un patrimonio di oltre 240.000 interviste realizzate sul campo e oltre 600.000 spostamenti rilevati e analizzati.

Per festeggiare i 25 anni di ISFORT, sono intervenuti non solo tutti i protagonisti passati e presenti della vita dell'istituto, ma anche esponenti delle istituzioni e del mondo accademico. Questasettimana presenteremo nel magazine *L'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani* nei prossimi due numeri pubblicheremo *L'Osservatorio sulle Politiche Urbane per la Mobilità Sostenibile (OPMUS)* e *L'Osservatorio Nazionale sulla Logistica e il Trasporto merci*.

L'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani

Il disegno dell'Osservatorio e il patrimonio

acquisito

L'Osservatorio "Audimob" su stili e comportamenti di mobilità degli italiani si basa su un'ampia indagine campionaria, unica nel suo genere a livello nazionale, finalizzata a ricostruire in dettaglio le dimensioni e le caratteristiche della domanda di mobilità degli italiani: il numero di spostamenti effettuati ogni giorno, le distanze percorse, il tempo dedicato, i mezzi di trasporto utilizzati, le motivazioni e così via. Le interviste effettuate ogni anno, con sistema CATI (70%) e sistema CAWI (30%) sono oltre 12.000 e interessano la mobilità feriale della popolazione 14-80. Nell'indagine in corso (2019) il campione è stato ampliato di 4.000 unità per poter estendere la rilevazione, per la prima volta, anche ai giorni del fine settimana.

La base dati dell'Osservatorio "Audimob" è di assoluto rilievo, alimentata senza soluzione di continuità da indagini annuali (dal 2000 al 2018, in corso il 2019) che cumulativamente aggregano ad oggi oltre 260.000 interviste e quasi 600.000 spostamenti analizzabili.

Nel corso degli anni "Audimob" ha progressivamente incrementato la qualità scientifica dello strumento, attraverso un lavoro costante di calibratura metodologica, di verifica sul campionamento e sui dati raccolti, di revisione dei contenuti dell'intervista, di monitoraggio sulla realizzazione delle survey.

Parallelamente, l'Osservatorio si è posto l'obiettivo di sviluppare contenuti informativi effettivamente utili per la comunità di operatori e di esperti alla quale si rivolge.

Il ruolo di "Audimob" quale fonte statistica



di riferimento generale per la conoscenza del settore a livello nazionale è confermato dall'inserimento

dell'indagine Audimob nel Piano Statistico Nazionale 2020-2022. Inoltre, dal 2005 i dati di "Audimob" sono annualmente utilizzati per la redazione del capitolo sulla domanda di mobilità degli italiani del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti. Più recentemente, attraverso i dati "Audimob" Isfort ha contribuito alla redazione del Rapporto ISPRA sulla Qualità dell'Ambiente Urbano con un approfondimento sui mezzi di trasporto utilizzati alla scala urbana e alla redazione del 2° Rapporto Kyoto Club-CNR (Istituto sull'Inquinamento Atmosferico) sulle politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle 14 città e aree metropolitane con un approfondimento sui modelli di mobilità delle Città metropolitane.

Nel corso degli anni i dati forniti da "Audimob" sono stati in misura crescente ripresi e utilizzati come supporto di analisi in numerosissimi studi, ricerche, documenti di programmazione di vario livello, anche a livello europeo, da Enti territoriali, Amministrazioni di vario tipo, Aziende e soggetti privati.

E' infine da ricordare che il metodo di rilevazione di "Audimob" e le scelte metodologiche operate e affinate nel tempo, inclusi i delicati aspetti definatori dei fenomeni indagati, sono ampiamente allineati alle indicazioni contenute nelle recenti Eurostat guidelines on Passenger Mobility Statistics (pubblicate a dicembre 2018). La rilevazione "Audimob" è stata peraltro analizzata, unica indagine italiana, nella fase istruttoria che ha portato alla redazione delle Linee guida.

Il contributo conoscitivo nel corso degli anni: rilievi significativi.

Le elaborazioni "Audimob" sono la base per il monitoraggio quantitativo della mo-

bilità degli italiani, nonché per la lettura e interpretazione dei modelli di domanda (comportamenti, stili, scelte modali) nelle loro interazioni con le complesse dinamiche socioeconomiche che interessano i territori e le aree urbane.

Il contributo conoscitivo offerto da "Audimob" in questi 20 anni si configura pertanto, da un lato, come una messa a fuoco dinamica - e costantemente monitorata - dei comportamenti e dei modelli di domanda dei cittadini; dall'altro lato, come input per l'elaborazione di chiavi di lettura e di scenari più ampi sulla mobilità degli italiani, la sua evoluzione e le sue prospettive, insieme a suggerimenti per le "politiche" - in chiave sia di politics che di policies - alle diverse scale territoriali. Su entrambi questi pilastri è costruito ad esempio il citato Rapporto annuale sulla mobilità degli italiani.

Muovendo da queste piste di lavoro, l'Osservatorio ha contribuito negli anni a meglio focalizzare o anche a ridisegnare profondamente la conoscenza di alcuni profili strutturali dei comportamenti di mobilità dei cittadini che oggi appare acquisita, ma a lungo è rimasta prigioniera di percezioni distorte.

Vediamo allora alcuni degli indicatori chiave monitorati da "Audimob".

Una prima area di indagine riguarda i volumi complessivi della domanda di mobilità delle persone. Le stime "Audimob" indicano che nel giorno medio feriale la popolazione italiana (14-80 anni) effettua circa 100 milioni di spostamenti e percorre poco più di 1 miliardo di km (passeggeri*km): sono numeri a cui oggi la comunità degli esperti e degli operatori ampiamente fa riferimento per la quantificazione della domanda. Guardando alla serie storica da inizio millennio ad oggi si osserva per gli spostamenti una sostanziale stabilità fino al 2010 e poi un declino piuttosto accen-

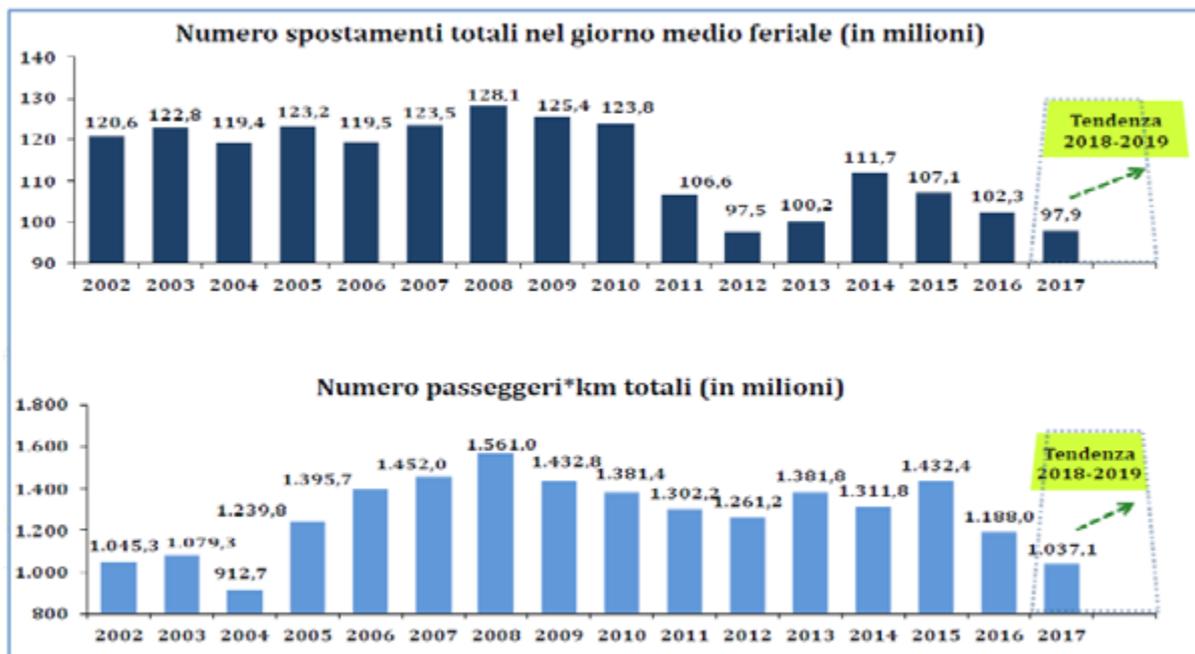
tuato (nell'ordine del 20%), evidentemente non estraneo al ciclo congiunturale negativo, rispetto al quale solo nell'ultimo biennio si colgono segnali di ripresa (**Graf. 1**).

In ogni caso il trend di lungo periodo non sembra affatto mostrare quell'espansione continua e inarrestabile della domanda di mobilità che una certa "narrazione" di settore ha per anni lasciato intendere, soste-

nei profili del modello di mobilità fatti emergere da "Audimob" e tutt'altro che scontate fino a qualche anno: l'assoluta dominanza della mobilità di corto raggio, a scala urbana e locale.

Infatti gli spostamenti di lunghezza non superiore ai 10 km assorbono oltre il 75% di tutti i viaggi e nel raggio dei 50 km ricadono oltre il 70% delle distanze percorse. Ciò significa che sottovalutare le criticità

Graf. 1 - La dinamica della domanda di mobilità delle persone (giorno medio feriale)



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob"

nuta per un verso dalla spasmodica attenzione mediatica sui problemi del traffico e della congestione e, per altro verso, sul piano analitico da scenari sempre di robusto, e non di rado fallace, segno positivo. La lunghezza dei viaggi è un altro indicatore di grande rilevanza nelle analisi della domanda. Le indagini "Audimob" stimano che la lunghezza media degli spostamenti sia moderatamente cresciuta negli ultimi due decenni, passando dai 9 km di inizio millennio agli attuali poco più di 10 (**Graf. 2**).

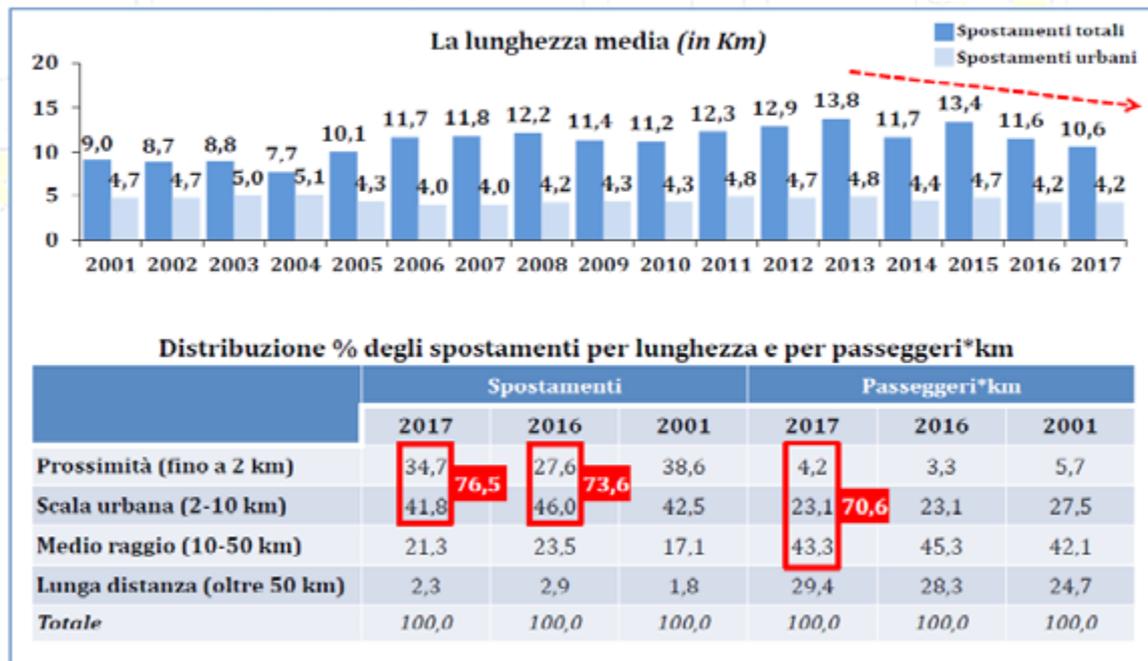
Nonostante l'incremento, peraltro non omogeneo nel periodo osservato, la dimensione di questi numeri attesta uno di

e le esigenze connesse alla mobilità locale - come spesso accaduto e tuttora ancora accade sia nel sentiment collettivo della "questione trasporti", sia nelle politiche di settore - significa escludere dalla discussione il cuore stesso della domanda di mobilità.

Il "capitolo" relativo alle motivazioni degli spostamenti costituisce storicamente un altro di quegli ambiti rimasti a lungo penalizzati da una certa visione unilaterale della domanda di trasporto, nello specifico focalizzata esclusivamente sui comportamenti strutturali e sistematici, ben rappresentati dal corposo segmento del pendolarismo. E' una semplificazione che,



Graf. 2 - Lunghezza degli spostamenti e peso della mobilità locale



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob"

come si sa, ha anche prodotto serie distorsioni, sia nella rappresentazione statistica dei fenomeni, sia nelle politiche di settore, in gran parte orientate a rispondere ai bisogni della mobilità sistematica di media e lunga percorrenza.

Al contrario, le stime dell'Osservatorio "Audimob – ormai ampiamente confermate da indagini nazionali e locali dello stesso tipo – evidenziano che lavoro e studio contribuiscono oggi a poco più del 30% delle motivazioni di mobilità, a fronte di circa il 40% determinato dal tempo libero e la restante quota dovuta alla gestione familiare (**Graf. 3**).

Rispetto all'inizio millennio la componente lavoro/studio ha visto ridurre il proprio peso di circa 8 punti percentuali, proprio a vantaggio del tempo libero. Il modello di domanda tende quindi a distribuirsi e a ramificarsi, seguendo l'evoluzione di stili di vita più articolati e frammentati. E' un mutamento che mette in tensione le tradizionali politiche di offerta e la loro capacità di soddisfare bisogni così diversificati e asistemati - si pensi ad esempio all'efficacia dei servizi di linea del trasporto

pubblico – aprendo, per converso, scenari di grande interesse e di opportunità sul fronte dell'innovazione e della flessibilità. Passando ai mezzi di trasporto utilizzati, l'indicatore sul quale si accentrano (non senza ragione) le maggiori attenzioni di studiosi e stakeholder del settore, le indagini Audimob confermano in questo caso la costante centralità dell'automobile nelle scelte modali degli italiani, ma aprono al contempo nuove e interessanti prospettive verso modelli comportamentali più diversificati e sostenibili.

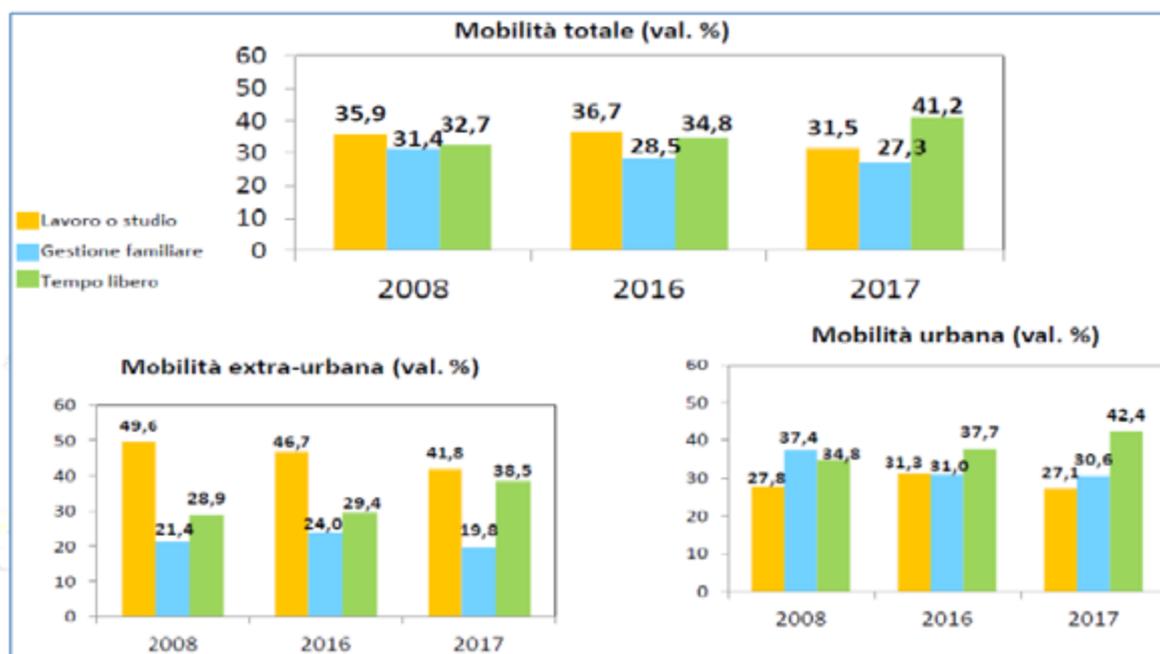
In ogni caso, la quota modale delle "quattro ruote", in termini di spostamenti, si attestava al 60% nel 2000, valore che è salito fino al 68% nel 2012 nonostante gli anni della crisi economica. Solo negli ultimi anni la spinta prepotente della mobilità attiva (a piedi e in bicicletta) ha incrinato il quasi-monopolio dell'auto riportandone lo share sotto la soglia del 60%, con un contributo crescente dei viaggi in auto come passeggero (circa il 12%).

Quanto al "trasporto pubblico", il peso modale è oggi stimato da "Audimob" attorno al 12% - compresa una quota sem-

pre più importante di spostamenti intermodali (circa il 4% sul totale) -, in graduale consolidamento rispetto al valore di inizio millennio (poco sotto il 10%), ma i progressi compiuti sono ancora, come è evidente, modesti. Nell'ultimo triennio i dati "Audimob" stanno tuttavia portando in emersione i segnali molteplici di un pronunciato cambiamento - da monitorare nel tempo per vagliarne il carattere strutturale - nella scelta dei mezzi di trasporto dei cittadini: decolla la mobilità attiva, sia pedonale che ciclistica, dopo anni di reiterate perdite di posizione, cresce il car

mobilità sostenibile", misurato da "Audimob" come percentuale di spostamenti effettuati con mezzi a basso impatto (trasporto pubblico, bicicletta, pedonalità) sul totale, si è attestata ancora oggi sotto i 40%, nonostante il forte recupero dell'ultimo triennio; a ben guardare è un risultato in linea con quello registrato ad inizio millennio. E' del tutto evidente quindi che per avanzare nel percorso accidentato del riequilibrio modale le politiche pubbliche centrali e locali per la mobilità sostenibile hanno bisogno di maggiore e più continua spinta, nelle aree urbane come nei terri-

Graf. 3 - Le motivazioni degli spostamenti dei cittadini



Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob"

pooling autoorganizzato, si allarga lentamente il mercato del trasporto pubblico. A queste tendenze si associa la forte crescita della sharing mobility, pur se con un'incidenza in assoluto ancora poco significativa.

Nel riprendere e sottolineare la nuova dinamica non bisogna tuttavia nascondere che il quadro generale resta fortemente squilibrato a favore dei mezzi privati individuali (auto soprattutto). Il "tasso di

tori diffusi del Paese.

Le prospettive

Il futuro dell'Osservatorio "Audimob" sarà contrassegnato in primo luogo dalla continuità del rigore scientifico, nella costante tensione dell'affinamento e revisione metodologici, nonché nella verifica e controllo della qualità delle rilevazioni e del processo di elaborazione dei dati.


Graf. 4 - I mezzi di trasporto utilizzati dai cittadini (val. %)

	2008	2016	2017	Tendenza 2018-2019
Piedi	17,5	17,1	22,3	
Bici	3,6	3,3	5,2	
Totale mobilità «attiva» (non motorizzata)	21,1	20,4	27,5	
Moto	4,5	3,0	3,0	
Auto	63,9	65,3	58,6	
<i>di cui come passeggero (car pooling «fai-da-te»)</i>	7,6	8,5	12,3	
Trasporto pubblico(*)	6,1	6,6	7,0	
Combinazione di mezzi (mobilità «di scambio»)	4,5	4,6	3,9	
Totale mobilità motorizzata	78,9	79,6	72,5	
Totale generale	100,0	100,0	100,0	

Fonte: Isfort, Osservatorio "Audimob"

Sul piano analitico i filoni di ricerca che Isfort porterà avanti valorizzando il potenziale della banca dati dell'Osservatorio sono riconducibili, per rimanere ai soli principali, a tre grandi piste di lavoro sui cui l'Istituto ha già avviato percorsi significativi di approfondimento nell'ultimo biennio. Una prima pista riguarda gli squilibri e le disuguaglianze nel modello di mobilità delle persone: possiamo definirli come mobility divide. Infatti, la lettura combinata e in profondità delle dinamiche della domanda derivante da "Audimob" mette in evidenza squilibri strutturali leggibili come e vere e proprie "linee di frattura pluridimensionali", che interessano cioè simultaneamente i comportamenti, i territori e la governance. Il punto di equilibrio comportamentale interessa i livelli di domanda di mobilità. I dati disponibili da "Audimob" sembrano mostrare, nella generale dinamica decrescente della domanda, un ampliamento della forbice tra i «consumatori forti» di mobilità (occupati, fasce centrali di età, ad alta istruzione) e «consumatori deboli» (chi non lavora, anziani, a bassa istruzione).

Prendendo in considerazione un apposito indicatore sintetico di consumo di mobilità elaborato da Isfort, ovvero l'IME (Indice di Mobilità Espressa) si rileva che nel 2001 i primi cinque cluster con IME più elevato avevano un indice medio superiore del 43% rispetto agli ultimi cinque. Nel 2016 questo divario si è alzato al 63,8% evidenziando quindi una tendenza al rafforzamento della segmentazione della domanda. L'allargamento di questo gap potrebbe sottendere un divario più generale di opportunità individuale di accesso ai servizi, ai luoghi, alle funzioni economiche e sociali. In situazioni oggettive di difficoltà a soddisfare i target desiderati di domanda, per situazioni personali (marginalità sociale, impedenze fisiche, disponibilità economiche ecc.) o per scarsa accessibilità ai servizi di trasporto, un basso livello di mobilità dell'individuo può essere un serio indizio non della capacità di ottimizzare le soluzioni di trasporto, ma piuttosto delle opportunità ridotte di accesso alla cittadinanza in senso ampio. La seconda linea di frattura è di tipo territoriale. Riguarda la ripartizione modale, in partico-

lare il ruolo della mobilità collettiva, ed attraversa il territorio del Paese con due evidenti sottofoglie. La prima sottofoglia è quella tradizionale tra Nord e Sud del Paese. Guardando ad esempio al peso del trasporto pubblico urbano, nelle regioni del Nord-Ovest esso si attesta attorno al 20%, circa il doppio rispetto alle regioni meridionali dove invece lo share di mercato dell'auto raggiunge la punta dell'85%. Va tuttavia evidenziato che il confronto con i tessuti urbani diffusi del Nord-Est è sotto questo profilo meno stridente. Qui infatti il modello di mobilità motorizzata appare tutto sommato simile a quello del Sud: la quota dell'auto è saldamente superiore all'80% mentre i mezzi collettivi si fermano al 12% degli spostamenti serviti. E' invece l'uso diffuso della bicicletta, che nelle città nordorientali è spesso alternativa al mezzo pubblico, a segnare il divario profondo con l'intero CentroSud. La seconda sottofoglia della frattura territoriale è invece decisamente più netta e preoccupante: è quella tra aree urbane dense e piccoli centri dove la marginalità del trasporto pubblico è drammatica. Secondo le stime di "Audimob" infatti il peso del trasporto pubblico nelle aree urbane con oltre 250mila abitanti, dove vive circa il 15% della popolazione italiana, ha saldamente agganciato l'asticella del 30% degli spostamenti motorizzati, mentre nei comuni con meno di 50mila abitanti, dove vive il 67% della popolazione italiana, la stessa percentuale si ferma al 4-5% .

Il mercato della mobilità collettiva, anche per effetto di questa frattura lungo la linea della densificazione urbana, tende quindi a restringersi in porzioni molto ampie (e popolate) del Paese. Se si guarda al tasso di mobilità sostenibile, il divario tra grandi e piccole aree urbane si riduce in senso relativo ma resta enorme: l'indice sfiora infatti il 50% nelle grandi città, mentre

vale meno della metà (22,9%) nei comuni con meno di 10mila abitanti e il 27% nella fascia 10-50mila abitanti. Questi dati evocano plasticamente il nodo dell'offerta di trasporto, tradizionale o innovativa che sia. E' evidente infatti che le aree disperse dei piccoli centri sono aree a domanda debole dove la tenuta dei servizi di mobilità pubblici e privati (trasporto collettivo, sharing mobility e altro) è messa a dura prova dai vincoli di sostenibilità economica. Il terzo punto di squilibrio, per certi versi sovrapponibile alle linee di frattura territoriale, riguarda la diffusione dei servizi innovativi e della nuova imprenditorialità, ad esempio nelle filiere degli ITS (Intelligent Transport Systems), dello sharing, dell'elettrico, che è significativa in alcune aree - (di nuovo) quelle urbane di maggiore dimensione localizzate in prevalenza nelle regioni centrosettentrionali -, ed è invece di fatto assente nelle altre, ovvero nelle periferie urbane, nelle aree interne e in quelle rurali, soprattutto del Mezzogiorno (ma non solo). Solo per fare un esempio, i servizi dell'intera filiera della sharing mobility (car/bike/scooter sharing, car pooling, aggregatori), su cui giustamente si è focalizzata negli ultimi anni molta attenzione da parte di osservatori e policy maker, a fine 2018 erano presenti solo nel 3% dei Comuni italiani .

Infine, un'ulteriore squilibrio attiene alla governance di settore.

E' una linea di divisione che si disegna tra territori e città che pianificano, regolano e aprono al mercato, incentivano le innovazioni, contrastano inquinamento e congestione, da un lato; e territori e città che gestiscono la continuità - per scelte "politiche" o per mancanza di risorse organizzative e massa critica -, dall'altro lato. Le politiche e la pianificazione di settore devono dunque essere in grado di ricomporre queste linee di frattura per assicurare



obiettivi di mobilità sostenibile che accanto alla riduzione degli impatti ambientali del trasporto o all'efficienza economica dei servizi, sappiano assicurare anche il perseguimento dei principi irrinunciabili dell'accessibilità e dell'inclusività.

La seconda pista di approfondimento riguarda il paradigma della c.d. "Mobility-as-a-Service" (MaaS), a cui esperti e operatori di settore fanno convenzionalmente riferimento ormai in modo diffuso e che più di altri sembra caratterizzare lo scenario attuale della mobilità. In estrema sintesi è l'idea che il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al servizio di mobilità piuttosto che al mezzo da utilizzare.

Concettualmente semplice e tecnicamente realizzabile con lo sviluppo di adeguate piattaforme digitali per l'ottimizzazione delle soluzioni viaggio, questa transizione ha tuttavia implicazioni organizzative, tecnologiche e culturali molto complesse e oggettivamente "rivoluzionarie".

Infatti, perderanno rilevanza alcuni tradizionali pilastri degli attuali equilibri tra domanda e offerta di trasporto: la proprietà individuale del mezzo, la differenziazione netta dei segmenti di offerta (il servizio autobus, il servizio taxi, il servizio di noleggio...), l'opzione "monomodale". Domineranno invece le "parole d'ordine" dell'integrazione, della condivisione (sharing), della flessibilità, dell'ottimizzazione, dell'inter/multimodalità.

Tutte linee di progressione che saranno sostenute da un uso intensivo dei dispositivi digitali (piattaforme, app, aggregatori ecc.), da un radicale ricambio dei player di offerta e dei prodotti/servizi messi sul mercato, da un salto tecnologico nella movimentazione dei veicoli (la trazione elettrica, la guida autonoma...).

In termini di generazione di nuovi costi economici, sociali e ambientali, il proces-

so non è privo di rischi per la collettività nel suo insieme e per il singolo cittadino-utente.

Ad esempio, la citata "ottimizzazione della soluzione di viaggio" potrebbe spingere i cittadini a scegliere l'auto (propria o in condivisione), anche per una sola tratta dello spostamento, perché più funzionale per tempi e/o costi al raggiungimento della destinazione desiderata. Un ulteriore rischio è connesso al nodo del digital divide, accanto a quello sopra ricordato del "mobility divide". Rispetto al primo punto, l'indagine "Audimob ha evidenziato che una quota maggioritaria della popolazione (oltre il 60%) non utilizza dispositivi di infomobilità per i viaggi con i mezzi pubblici, un dato inevitabilmente correlato soprattutto con l'età dei cittadini e, in misura minore, con la dimensione dei comuni di residenza (chi vive nelle grandi città usa di più servizi di infomobilità).

Questa fascia di popolazione rischia di rimanere tagliata fuori dall'accesso all'infrastruttura iperdigitalizzata che innerva il nuovo sistema.

Isfort ha individuato alcuni driver portanti che orientano lo sviluppo della mobilità verso lo scenario MaaS dal lato della domanda, a partire ovviamente dalle smart city di maggiore dimensione dove l'offerta dei servizi innovativi tende a gravitare e si fertilizza, facendo leva sulla più elevata permeabilità "culturale" della domanda stessa:

- 1) l'affrancamento dal possesso e dall'uso dell'auto,
- 2) la maggiore propensione all'uso dei modi di trasporto ecologici,
- 3) la diffusione della sharing mobility,
- 4) la maggiore propensione ad utilizzare soluzioni di viaggio inter/multimodali,
- 5) la maggiore propensione ad utilizzare piattaforme digitali per le soluzioni di viaggio,

6) la maggiore propensione ad utilizzare motorizzazioni elettriche (e veicoli a guida autonoma).

Ogni driver fa leva su potenti fattori di spinta, ma allo stesso tempo deve fare i conti con tenaci punti di resistenza o segnali di evoluzione quanto meno controversi.

Lo scenario della “mobilità come servizio” va dunque monitorato con attenzione per il suo obiettivo potenziale innovativo; non mancano le incertezze e i punti di resistenza ma i “principi di realtà”, al di là delle aspettative che restano sempre altissime, si stanno via via incardinando e in alcuni ambiti espandendo rapidamente. Un terreno di ricerca su cui Isfort e l'Osservatorio “Audimob” saranno sicuramente impegnati nei prossimi anni.

La terza pista di lavoro riguarda lo sviluppo di metodi quantitativi innovativi per la stima della domanda di mobilità costruiti utilizzando la banca dati “Audimob”. Isfort ha già implementato un modello finalizzato all'aggiornamento allo scenario attuale delle matrici intercomunali del Pendolarismo Istat del 2011 con l'integrazione della componente non sistematica, attraverso un percorso metodologico - elaborato in collaborazione con le Ferrovie dello Stato Italiane - che valorizza la serie storica dell'indagine “Audimob”.

Il modello “Audimob” stima per tutti i comuni italiani il volume degli spostamenti generati in un giorno medio feriale, per i diversi motivi (lavoro, studio, gestione familiare ed altro) e per i diversi profili socio-anagrafici della popolazione (classi di età e attività omogenei) in relazione alla macroregione ed alla classe di accessibilità del comune di residenza.

La procedura di distribuzione spaziale, specificata per singola regione, è stata sviluppata per stimare le relazioni intra-regionali fra comuni, coprendo di fatto

un vuoto di conoscenze nel panorama nazionale dei dati disponibili sulle relazioni di traffico . Il modello già implementato si configura pertanto come uno strumento utile e flessibile al dimensionamento dell'universo della domanda passeggeri intra-regionale interna con uno standard uniforme per l'intero territorio nazionale. Isfort ha inoltre condotto una prima stima delle ripartizioni modali delle matrici intercomunali regionali stimate con il modello “Audimob” a partire dall'analisi di competitività modale condotta sulle singole relazioni intercomunali con i dati del Pendolarismo Istat. Attualmente il lavoro di elaborazione è indirizzato verso la costruzione di un modello di ripartizione modale, sempre da calibrare con i dati “Audimob”, per tipologia di motivazione e classe di distanza.

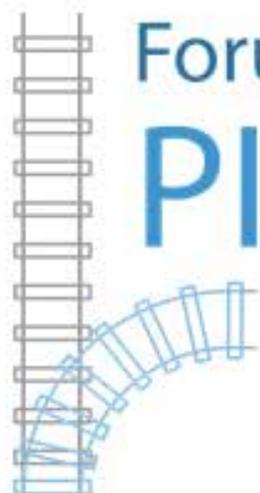
Parallelamente l'obiettivo è di sviluppare un modello di domanda per la media e lunga percorrenza feriale per segmentazione della popolazione, motivazione di viaggio e loro frequenza, primo step per la specificazione di un modello generale nazionale di distribuzione e ripartizione modale.



CONFINDUSTRIA



confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica



Forum di

PIETRARSA ₄

La sfida del Mercato Eurasiatico

Il Corridoio Intermodale Adriatico
per il rilancio dell'industria italiana

TRIESTE - MOLO IV
TERMINAL PASSEGGERI

GIOVEDÌ 24 OTTOBRE 2019



ASSOFERR

ASSOCIAZIONE OPERATORI FERROVIARI E INTERMODALI



Speciale

Premiati i vincitori del Greenmobility video-contest

Lanciato ad inizio estate da Gruppo Brescia Mobilità, Università degli Studi di Brescia e Comune di Brescia con l'obiettivo di valorizzare le energie creative degli studenti per promuovere la mobilità sostenibile tra le nuove generazioni, il #GREENMOBILITY VIDEO-CONTEST giunge al termine con la

premi-
z i o n e
del mi-
glior la-
voro ri-
cevuto.
La Com-
missio-
ne che
si è ri-
u n i t a
per giu-
dicare
i lavori
perve-
nuti ha
voluto
premia-
re il vi-



deo realizzato da Sara, Manuel, Davide e Paolo - un gruppo di 4 studenti iscritti al corso triennale di Ingegneria dell'Automazione - che si è contraddistinto non solo per la qualità delle immagini e delle riprese video - per le quali è stato utilizzato persino un drone - ma anche per la semplicità e l'immediatezza con la quale veicola un messaggio importante: autobus, metro e bici non rappresentano solo un mezzo di trasporto alternativo all'auto, ma sono la soluzione migliore - perché veloce, economica e anche, e soprattutto, sostenibile - per muoversi in città e raggiungere l'Università senza doversi preoccupare del

traffico o della ricerca di parcheggio.

Alla presenza del Rettore dell'Università degli Studi di Brescia Maurizio Tira, del Prof. Carmine Trecroci della Commissione per la Sostenibilità dell'Università e del Direttore Generale di Brescia Mobilità Marco Medeghini, i 4 giovani sono stati premiati

per l'ottimo lavoro con un weekend a Londra tra esperienze culturali e divertimento assicurato e il loro video verrà trasmesso attraverso tutti i canali di comunicazione del Gruppo Brescia Mobilità e dell'Università degli Studi di Bre-

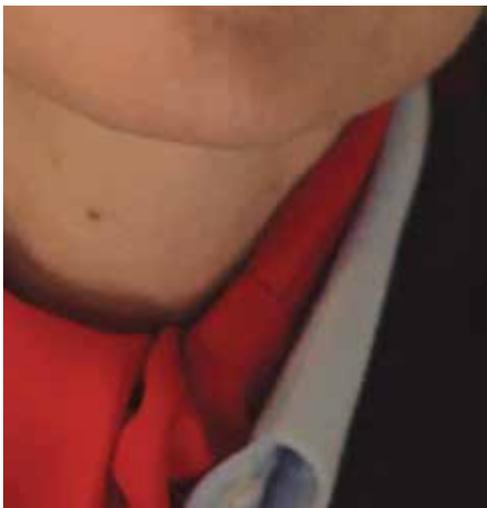
scia.

Significativa, sotto tutti i punti di vista, la collaborazione con AIESEC Brescia (AIESEC è l'associazione giovanile più grande al mondo che propone progetti all'estero, e non solo, per i giovani) che ha promosso l'iniziativa con speciali videoclip realizzati proprio dai giovani volontari di Aiesec.

Termina il progetto lanciato in via sperimentale dal Gruppo Brescia Mobilità e dall'Università degli Studi di Brescia, con l'obiettivo di perseguire con i giovani e attraverso i giovani una politica attenta alla salvaguardia dell'ambiente.



**ALTA VELOCITÀ
E FRECCIAROSSA.
DA 10 ANNI,
LA CASA CHE
TI PORTA A CASA.**



Guarda il nuovo
cortometraggio
di Ferzan Ozpetek
in esclusiva
su fsitaliane.it





Reportage

Treni negli Usa: al via l'alta velocità, transcontinentali a rischio?

L' accordo siglato il mese scorso tra Salini Impregilo e la sua controllata americana Lane Construction per la progettazione e realizzazione di una linea ad alta velocità tra Dallas e Houston, nel Texas, riaccende i riflettori sul futuro del trasporto ferroviario passeggeri negli Stati Uniti.

Non è la prima volta che si parla di una linea veloce su questa relazione.

I presupposti sarebbero, infatti, ottimali: due grandi aree metropolitane di circa sette milioni di abitanti ciascuna, separate da meno di 400 km di pianura, potrebbero essere connesse in un paio d'ore, un tempo certamente competitivo rispetto alla strada e ai voli.

Eppure in passato il progetto non è riuscito a decollare, sia per il disimpegno dell'amministrazione federale, da sempre restia a finanziare nuove costose infrastrutture (si parla di circa 14 miliardi di dollari, nonostante l'assenza di rilievi montuosi da scavalcare), sia per la dura opposizione delle lobbies legate al settore aeronautico, timorose di confrontarsi con un temibile concorrente modale in uno dei mercati più redditizi.

Almeno sotto il profilo politico, sembra da tempo maturo un ripensamento.

Già Obama aveva individuato una dozzina di corridoi – oltre all'unico finora parzialmente attivo, tra Boston, New York e Washington – su cui sviluppare l'alta velocità ferroviaria.

E lo stesso Trump, pur con sortite come sempre interpretabili in ogni modo, lamenta l'ormai palese inadeguatezza della rete americana, un tempo predominante a livello mondiale, ma ormai surclassata dagli europei e, soprattutto, dai cinesi.

Se tutto andrà secondo i programmi stabiliti, il treno veloce texano potrebbe entrare in funzione entro il 2026, prima dell'omologo californiano tra San Francisco e Los Angeles, i cui lavori, da tempo avviati, avanzano, però, con notevole lentezza tra ricorsi e revisione dei prezzi come nella (peggior) tradizione nostrana.

Intanto, a quasi mezzo secolo dalla creazione di Amtrak, ci si interroga sull'avvenire dell'agenzia federale che per un paio di generazioni ha, bene o male, assicurato la possibilità di spostarsi in treno, dall'Atlantico al Pacifico, ad una seppur ristretta minoranza di cittadini americani, refrattari all'aereo o semplicemente cultori di uno stile di viaggio che oltre oceano continua ad essere considerato "retrò".

Quando Amtrak debuttò il 1 maggio 1971, su impulso dell'amministrazione Nixon, i treni passeggeri stavano rapidamente scomparendo.

Dopo i fasti degli anni Venti - quando negli Usa si contavano 400 mila chilometri di binari - in parte rinnovati nel secondo dopoguerra, il formidabile sviluppo dell'aviazione commerciale e la creazione di un moderno sistema di highways continentali, voluto dal presidente Eisenhower negli anni Cinquanta, stava relegando le ferrovie private al solo compito di veicolare le merci a lunga distanza, cosa che tuttora fanno egregiamente.

Invece, i pur gloriosi treni passeggeri, costosi e non remunerativi, venivano abbandonati l'uno dopo l'altro.

Nel giro di appena dieci anni centinaia di relazioni vennero cancellate e grandi terminali urbani finirono invasi dalla vegetazione.



Con l'intervento federale (le ferrovie erano state in precedenza parzialmente nazionalizzate solo nel periodo bellico) si cercò di salvare il salvabile, magari solo a beneficio delle vecchie generazioni, ancora sentimentalmente legate alla rotaia.

Invece, Amtrak è sopravvissuta per cinque decenni – scampando spesso ai tagli al bilancio voluti dai liberisti più intransigenti – e, pur con qualche modifica, propone tuttora una rete di circa 35 mila chilometri su scala nazionale che tocca (quasi) tutti gli Stati e gran parte (ma non tutte) delle maggiori città.

A parte la costa atlantica, le linee attorno a Chicago e qualche breve corridoio sul Pacifico (Seattle – Portland, Los Angeles – San Diego), l'offerta, però, si riduce spesso ad una coppia di treni al giorno, talvolta persino su base trisettimanale.

In pratica vengono assicurate le grandi relazioni transcontinentali: quattro itinerari tra New York, Boston e Washington verso Chicago e New Orleans ("Lake Shore Limited", "Capitol Limited", "Crescent"), più altri quattro tra il Mississippi e la costa del Pacifico ("Empire Builder", "California Zephyr", "Southwest Chief", "Sunset Limited").

In senso nord – sud ci sono tre relazioni a lungo percorso: tra New York e Miami ("Silver Star" e "Silver Meteor"), tra Chicago e New Orleans ("City of New Orleans") e tra Seattle e Los Angeles ("Coast Starlight").

Poche le relazioni internazionali col Canada (verso Montréal, Toronto e Vancouver), penalizzate per di più da rigidi controlli doganali; nessuna con il Messico, su cui era calata ben prima di Trump una cortina ostile.

L'attuale CEO di Amtrak, Richard Anderson già al vertice di Delta e Northwestern Airlines ed espressione dell'amministrazione a guida repubblicana, prefigura la riduzio-

ne dei collegamenti transcontinentali per concentrare le risorse sui corridoi maggiormente popolati, tenuto conto che il 96 per cento della clientela effettua percorsi inferiori ai 1.200 km.

Dovrà vedersela, però, con la corrente bipartisan presente in Congresso che finora si è opposta con successo al ridimensionamento della rete ferroviaria nazionale, che tocca anche comunità rurali non servite dagli aeroporti.

In se l'idea non sarebbe peregrina: non è forse meglio concentrare l'offerta nelle aree maggiormente urbanizzate dove la domanda di trasporto è consistente, piuttosto che scorrazzare un ristretto zoccolo duro di clienti affezionati da una costa all'altra della nazione?

Peccato che, per ottenere risultati apprezzabili, bisognerebbe comunque investire non poco sulle infrastrutture per migliorare decisamente i tempi di percorrenza e l'affidabilità delle corse.

Senza contare la possibile resistenza delle imprese private che, su quegli stessi binari, movimentano i loro lunghissimi treni merci.

E così, l'opzione di realizzare nuove (e costose, specie in ambito suburbano) linee veloci rientra dalla finestra.

Senza sostanziosi investimenti Amtrak corre il rischio di perdere la sia pur ridotta clientela di lungo cabotaggio, senza riuscire ad intercettare nuovi traffici consistenti.

E rinunciare alla funzione – simbolica, ma fortemente evocativa – di vettore continentale.

Più in generale, c'è ancora spazio per treni a lunghissima percorrenza in un mondo dominato dagli aerei (la cui supremazia viene, per altro, contestata per ragioni climatiche)? L'Europa ha cancellato quasi tutte le relazioni a lunghissimo raggio, tipo "Orient Express", per intenderci. Fan-



no eccezione le corse settimanali da Parigi e da Nizza verso Mosca (ma c'è qualcuno che a Milano si è accorto di come il secondo di questi convogli fermi regolarmente a Rogoredo la domenica pomeriggio?).

Pur cambiando più volte è comunque sempre possibile attraversare l'intero continente da Lisbona a Varsavia o da Edimburgo a Palermo, viaggiando unicamente in treno, in tempi anche più rapidi rispetto ai blasonati espressi di un tempo.

Negli Usa, se cancellassero i transcontinentali, ciò diventerebbe impossibile, mentre persino i mitici bus Greyhound sono da tempo in declino.

In Canada, in Australia, in Sudafrica e, timidamente, anche in Argentina i treni a lungo percorso si stanno trasformando in opzioni turistiche in guisa di (costose) crociere terrestri.

In questo senso evolve anche la Transiberiana, lungo la quale continuano, comunque, a spostarsi abitualmente non pochi russi culturalmente propensi a viaggi molto lunghi.

La Cina, invece, ha sviluppato una rete ad alta velocità che copre gran parte del-

la nazione-continente (la cui superficie è comparabile con quella degli Stati Uniti). Otto ore da Pechino a Canton (2.200 km), con nuove composizioni adatte al viaggio notturno, rendono la ferrovia una valida alternativa all'aereo anche su queste lunghe distanze.

L'India sembra propensa a muoversi in questa direzione, progettando corridoi veloci tra le megalopoli Delhi, Mumbai, Kolkata e Chennai.

E gli Stati Uniti cosa faranno?

Seguiranno l'esempio delle economie emergenti, oppure finiranno con imitare il triste esempio del Messico che negli anni Novanta, sotto la presidenza liberista di Salinas de Gortari, cancellò i pur lentissimi treni passeggeri, promettendo nuove linee veloci.

Linee di cui, come è successo anche in Brasile, si è poi persa ogni traccia.

Sarebbe un ulteriore clamoroso sintomo del declino americano.

Massimo Ferrari

Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di www.ferpress.it

Direttore responsabile Gisella Pandolfo

FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma

Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -

Cap. Soc. E 10.327 I.V.

Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

Curatrice e impaginazione grafica: Valentina Onori

Giornalisti: Valentina Onori, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.

Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@ferpress.it

Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085

Per abbonamenti, pubblicità e info generali segreteria@ferpress.it



mobility press
magazine



FANESI - DELLA PEPA - GUALTIERI - DE FLORIO - PIVETTI - ZIVILICA - MORETTO

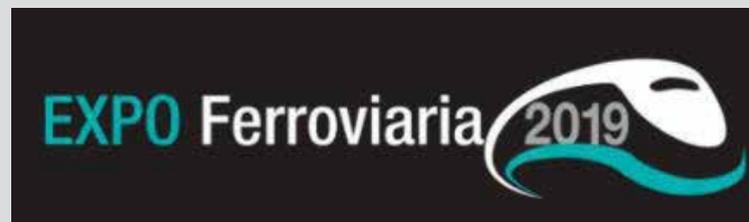


TERZI - ECKELMANN BATTISTELLO - CECI - NICOTERA - SCELFO - LANCIONE - BOCCI



DONATI - PIFFER - DE ROSSI - BALOCCO - TAITI - UBALDI - SANTINI - NUOVO

SPECIALE PER



*Le donne della mobilità
2019*

DITECFER

DISTRICT FOR RAIL TECHNOLOGIES,
HIGH SPEED, NETWORKS' SAFETY & SECURITY

INTERNAZIONALIZZAZIONE

Project co-funded by the
COSME Program of the EU



INNOVAZIONE

Projects co-funded by COSME
and H2020 Programs of the EU



ISTRUZIONE E NUOVE GENERAZIONI



AZIONE ISTITUZIONALE

