

Trieste, 24 ottobre 2019

Green. Sustainable. Multimodal.

Pietrarsa a Trieste, la sfida del mercato euroasiatico

Il colloquio-intervista Pivetti-De Micheli

Perché TAV: dibattito a Trieste

Cernobbio : rapporto Isfort sulla portualità

Concorrenza, nei trasporti è parola di nuovo proibita?

Viaggi di gruppo in treno convenienti col biglietto integrato

La sfida del Mercato Eurasiatico

Il Corridoio Intermodale Adriatico per il rilancio dell'industria italiana



Green. Sustainable. Mul

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

Ottobre intenso per trasporto e logistica sempre più connessi, ma non ancora una priorità nell'agenda politica del governo

Si chiude il mese clou del trasporto ferroviario. Si chiude con l'undicesima edizione di Mercintreno; prima c'era stato a Trieste il quarto appuntamento organizzato da Assoferr, con Confindustria e Confetra mentre a Milano la Uiltrasporti aveva riunito decine e decine di operatori e lavoratori del settore per parlare di collegamenti con i porti.

Un mese che ha visto le prime apparizioni in pubblico della nuova ministro dei Trasporti Paola de Micheli. Aperto dall'ormai tradizionale ExpoFerroviaria gli operatori del settore possono dire

di aver portato a casa qualche buona promessa dal governo Conte bis, che in legge finanziaria ha confermato gli stanziamenti agli incentivi (buoni) al trasporto su ferro, pareggiati comunque dalla conferma degli incentivi (meno buoni) all'autotrasporto, a prescindere dal raggio di trasporto.

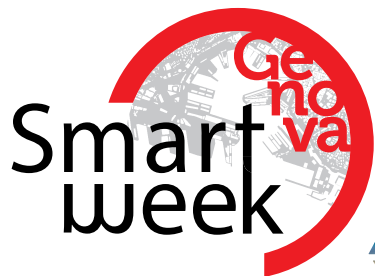
Il cargo ferroviario ha ripreso fiato, e cerca di risalire una china che sembrava inarrestabile e non solo per la liberalizzazione, che ha sviluppato la nascita di numerose imprese ferroviarie private, ma anche per il rilancio del vettore merci del gruppo FS.



Si lavora finalmente ai raccordi e alle infrastrutture ferroviarie dei porti con un modello indiscutibile, quello del Porto di Trieste, da dove partono migliaia di treni ogni anno. Si lavora alla semplificazione dell'accesso alle operazioni di manovra, al rinnovo del materiale rotabile, con carri più sicuri e silenziosi e con l'entrata in servizio di locomotive più moderne sia per la linea che per la manovra. Un mondo sempre più interconnesso, perchè non c'è più la separazione tra le grandi navi, i porti, la manovra, i Tir, gli interporti, le locomotive ed i carri merci. C'è solo la logistica in un Paese che non sembra avere più una strategia di lungo periodo. C'è una grande complessità del segmento logistico, che ancora non entra nella logica della politica. Tant'è vero che, come ricordava qualche giorno fa il direttore di Confetra Ivano Russo "nel programma della Grosse Koalition tedesca ci sono ben due capitoli dedicati alla logistica, mentre nei programmi dei governi Giallo Verde o Giallo Rosso italiani non c'è una sola parola perché il paese non ha una strategia".



Antonio Riva



PROMOSSO DA



COMUNE DI GENOVA

5^a edizione

25-30 Novembre 2019



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





Speciale Forum Pietrarsa 4

Pietrarsa a Trieste, passato, presente e futuro nella sfida del mercato euroasiatico

Pietrarsa a Trieste.

Trieste, la città che il grande impero austro-ungarico scelse come porta d'accesso al mare portandovi le ferrovie, che costituiscono ancor oggi uno dei maggiori punti di forza del porto.

Trieste, cioè uno dei possibili approdi della nuova Via della Seta, il grande progetto che oramai riassume lo sviluppo dei traffici via terrestre (ma anche via marittima) tra un paese-continente come la Cina (e, in generale, tutto l'Est asiatico) e le sponde europee, tra cui un posto di primo piano assume (anche se – per ora – solo in prospettiva) proprio lo scalo giuliano (e che per questo sarebbe esposto ai pericoli di una "invasione" cinese, anche se un esperto come Zeno D'Agostino definisce queste "tutte fantasie"). E, infine, Trieste terminale del Corridoio Adriatico, cioè la lunghissima striscia trasversale (oltre 1.100 chilometri) che giunge fino a Lecce

e che – per quanto riguarda la ferrovia – è stata la prima direttrice che si è sviluppata appena a partire dall'unità d'Italia (la costruzione della ferrovia, infatti, iniziò nel 1866, 5 anni dopo l'unità).

Pietrarsa 4 ha ruotato intorno a questi tre temi, unendo ancora una volta – e forse più delle altre volte – passato, presente e futuro dello sviluppo della logistica e del trasporto ferroviario merci, in un intreccio che costituisce da sempre la cifra della manifestazione, ma che quest'anno ha trovato radici ancora più profonde.

Trieste nasce e si sviluppa con la ferrovia, rivisitarne il passato è quasi un obbligo e nessuno poteva farlo meglio di Luigi Cantamessa Armati, direttore della Fondazione FS, che ha attinto all'immenso patrimonio fotografico e filmico della istituzione per mostrare una città dove i treni passavano a fianco di piazza dell'Unità d'Italia (cioè il pieno centro cittadino) e trasportavano





assolutamente di tutto, a partire dai beni alimentari, costituendo il primo anello logistico di una catena che già allora conosceva l'intermodalità. Un'intermodalità semmai artigianale ma che funzionava come un orologio, alimentando i mercati e via dicendo. Oggi i binari non attraversano più il centro cittadino, ma Trieste continua ad essere una città che deve molto alla ferrovia, grazie all'integrazione con le attività marittime e portuali che ne ha fatto – in assoluto e di gran lunga – il primo porto in Italia per le movimentazioni ferroviarie.

Trieste – ha spiegato Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità portuale di sistema Mar Adriatico Orientale – ha innanzitutto sfruttato a pieno le opportunità offerte dalla riforma portuale che ha istituito – appunto – le "Autorità di sistema".

Il "sistema Trieste" coinvolge non solo il porto e la valorizzazione del suo ruolo strategico, di sponda adriatica per i flussi marittimi provenienti dal vicino e dal lontano Oriente, ma anche di essenziale collegamento con i paesi del Centro e del Nord Europa (raggiunti non solo dai binari della ferrovia, ma anche da una rete di oleodotti tra i più an-

tichi e tra i più importanti oggi in Europa, con l'intera Austria e la Baviera riforniti quasi interamente dal sistema di alimentazione che parte da Trieste).

Gli investimenti realizzati con RFI-Rete Ferroviaria Italiana e la disponibilità naturale di una rete di interporti e strutture retroportuali che comprendono l'intera fascia da Monfalcone e Cervignano fino a Villa Opicina hanno consentito di sviluppare un sistema interamente basato sul ferro e sulla ferrovia. Un sistema che punta anche a continue implementazioni, fino a prevedere progetti di riconversione a insediamenti e funzioni logistiche di aree fino ad oggi destinate a produzioni industriali, come il sito della Ferriera di Servola, con un progetto che avrebbe anche un elevato valore ambientale.

I risultati di questo processo sono stati riassunti ancora una volta da Zeno D'Agostino: Trieste in soli due anni ha praticamente raddoppiato il suo traffico ferroviario merci, arrivando a far partire sui binari oltre 11mila treni, con l'obiettivo di arrivare in pochi anni all'obiettivo di effettuare 20mila convogli ferroviari, un record che la porrebbe ai primi posti in Europa e persino – in qualche maniera – avanti ai porti del Nord Europa, che movimentano sui binari un traffico di area vasta, ma non





così finalizzato sulle lunghe distanze come lo scalo giuliano.

La ferrovia è così importante per l'Autorità portuale da essere l'unica ad avere al suo interno una vera e propria Direzione ferroviaria (che dialoga - ovviamente - costantemente con RFI, gestore dell'infrastruttura di rete) e anche una Compagnia ferroviaria, in possesso delle prescritte certificazioni di sicurezza, ma che opera soltanto nel vasto reticolo dei collegamenti portuali ed interportuali.

Il corridoio Adriatico e la sfida del mercato euroasiatico

Pietrarsa 4 ha inteso sottolineare l'importanza del Corridoio Adriatico, commissionando uno studio ("Profilo dell'industria manifatturiera della dorsale adriatica", curato dal professor Federico Pirro, dell'Università di Bari), con l'obiettivo di indagare il tessuto delle imprese produttive collocate lungo questa importante dorsale, con risultati che sono andati - in qualche maniera - anche al di là delle aspettative. Complessivamente, il Corridoio Adriatico rappresenta un insieme di fattori produttivi che arrivano a pesare per il 14 per cento nel PIL nazionale.

L'elenco di imprese e di insediamenti industriali è lungo, ma lo studio evidenzia anche un fattore problematico, cioè che a questa vivacità del tessuto produttivo non fa riscontro un efficace sistema logistico che faccia perno sull'intermodalità e quindi sulla ferrovia.

Ciò nonostante - come ha spiegato Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana - la direttrice Adriatica sia oggi potenzialmente la meglio attrezzata per lo sviluppo di modalità di trasporto ferroviario delle merci con treni di standard europeo, vale a dire con formazione di convogli lunghi 750 metri, con capacità di sagoma fino a 4 metri e possibilità di carico assiale fino a 2.000 tonnellate.

Le limitazioni ancora presenti sulla linea - ha spiegato ancora l'ad di RFI - troveranno soluzione attraverso i programmi di potenziamento che sono in corso o che sono già stati finanziati e che troveranno conclusione al massimo nell'arco di due-tre anni. Più complicato - ha sottolineato ancora Gentile - è superare la barriera dell'inefficienza complessiva della catena logistica, che vede l'Italia sistemata al ventiseiesimo posto nelle classifiche internazionali che misurano - appunto - il



grado di efficienza logistica di una Paese. Secondo l'amministratore delegato della società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, le soluzioni possibili possono venire da un investimento sulle tecnologie che consenta un recupero della modalità di trasporto ferroviario delle merci a traffico diffuso, cioè con scarico e carico da carri singoli che concorrono poi a formare i treni a lunga composizione destinati a percorrere le medie e lunghe percorrenze.

Il traffico diffuso (rievocato anche da Luigi Cantamessa Armati nella rivisitazione storica ferroviaria di Trieste) è una modalità entrata in crisi per i suoi elevatissimi costi secondo la vecchia organizzazione che prevedeva l'apertura di una miriade di impianti, inevitabilmente sottoutilizzati.

La tecnologia – ha spiegato ancora Gentile – può consentire oggi di immagi-

nare un'organizzazione molto più flessibile e funzionale, che sarebbe estremamente produttiva proprio in ambiti territoriali come quelli che caratterizzano il corridoio Adriatico, con un reticolo di molte imprese che formano un distretto, ma non hanno un unico centro aggregatore.

Lo sviluppo della logistica ha un versante – per così dire – nazionale, ed uno – forse molto più importante – internazionale. Ed è su questo tema che si è incentrata





la lunga relazione del neo presidente di Assoferr, Irene Pivetti, che ha riassunto le tesi e le problematiche di fondo della manifestazione, con un'ampiezza di prospettive che hanno inserito la questione nazionale all'interno delle complessive tendenze globali.

La Pivetti è una delle poche imprenditrici che si è misurata sul campo con le concrete possibilità di sviluppare i traffici ferroviari merci con il mercato euroasiatico; il giudizio – proprio alla luce di quell'esperienza – in qualche maniera è drastico: l'Italia finora è stata assente o ha deciso di non giocare la partita dello sviluppo dei traffici ferroviari con la Cina e il mercato asiatico, che – di fatto – oggi conoscono prospettive di crescita, ma solo attraverso rotte che attraversano il Nord e Centro Europa per approdare in Germania o che addirittura inseguono itinerari che sfiorano le regioni artiche. Secondo la Pivetti, l'assenza dalla competizione sul mercato euroasiatico rappresenta un clamoroso errore di prospettiva; non si tratta di una questione che riguar-



da solo Assoferr, che difende i legittimi interessi di imprese ferroviarie che puntano allo sviluppo delle attività, il tema riguarda in realtà l'intera industria nazionale che deve decidere se vuole guardare a questo mercato, che viene sempre visto come il luogo che espropria delle produzioni e gioca il ruolo di invasore di prodotti, mentre – in realtà – si tratta di un'immensa area di consumo, con prospettive crescen-





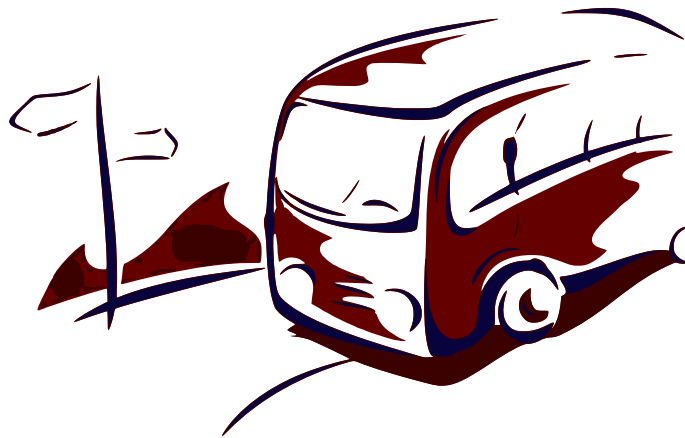
ti proprio per quelle produzioni a maggiore contenuto di *know how*, dove l'Europa – e anche l'Italia – conservano ancora una leadership da difendere e da implementare. Il cerchio si chiude in prospettive che sono anche concrete per un'associazione come Assoferr: le infrastrutture sono un "p^rius sine qua non" da cui non si può prescindere per assicurare uno sviluppo logistico che recuperi i gradi di inefficienza, sono le scelte politiche che devono guidare lo sviluppo infrastrutturale guardando ad orizzonti ampi, perché quando il legislatore italiano investì sul Corridoio Adriatico non rispose solo ad interessi contingenti, ed – in ogni caso – sulla base di quelle decisioni si sono poi consolidati processi di molta maggiore ampiezza e importanza. L'Italia oggi non può prescindere dal legare tutti i suoi discorsi infrastrutturali alla rete dei corridoi europei, ma non soltanto a quelli esistenti, che – pur riguardando positivamente l'Italia, soprattutto per quanto riguarda le direttrici attraverso i valichi alpini – trascurano

e penalizzano nell'assetto attuale proprio il Corridoio Adriatico e le sue potenzialità di sviluppo verso il mercato euroasiatico. E la presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli e di altri rappresentanti istituzionali alla asse del Forum di Pietrarsa ha costituito l'occasione, per il presidente di Assoferr, di ricordare alcune delle questioni concrete su cui il governo italiano dovrebbe impegnarsi nel dialogo con l'Unione Europea, sfruttando anche la circostanza che la stessa Unione ha deciso di anticipare di due anni – dal 2022 al 2020 – la definizione della nuova rete TEN-T e l'articolazione dell'assetto complessivo di quelli che saranno i nuovi Corridoi transeuropei. E, in questo modo, Pietrarsa4 a Trieste ha davvero legato passato, presente e futuro, con una prospettiva significativa e importante anche per l'intero Paese.

Antonio D'Angelo



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

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 Forum Pietrarsa 4

Pietrarsa a Trieste. Il colloquio-intervista Pivetti-De Micheli

La quarta edizione del Forum internazionale di Pietrarsa ha visto uno dei momenti più significativi nel colloquio-intervista della presidente di ASSOFERR (Associazione degli operatori ferroviari e intermodali), Irene Pivetti, con la ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli. Nell'introdurre il colloquio, Irene Pivetti ha riassunto i temi centrali che sono stati posti a oggetto dell'evento svoltosi quest'anno a Trieste. La politica delle infrastrutture, ed in particolare quelle del trasporto ferroviario, gioca un ruolo chiave nel determinare il posizionamento di un paese. ASSOFERR ne è consapevole ed è impegnata a giocare la propria parte, nell'interesse non solo della categoria, ma dell'intera industria nazionale. Per la presidente di ASSOFERR, "la partita è e sempre più sarà giocata su più tavoli. Questo significa intervenire sulla logistica e sul trasporto, sulle diverse modalità, fra più paesi, tenendo conto di direttrici nuove accanto a quelle tradizionali", con particolare riferimento Pivetti al vicino Oriente ma "anche a quell'Oriente un tempo lontano, ed oggi sempre più prossimo, per non tacere della pressoché inesplorata, dal punto di vista ferroviario, Asia Centrale".

"La sfida del mercato euroasiatico" era, infatti, il titolo del convegno e la Pivetti ne ha approfittato per ricordare alcuni degli impegni che dovrebbero riguardare in questa prospettiva il nuovo governo, ed – in particolare – l'occasione in qualche maniera offerta dall'Unione Europea di anticipare di due anni (dal 2022 al 2020) il ridisegno della mappa dei corridoi trans-europei della rete TEN-T. Un altro dei temi oggetto del convegno, infatti, è stata

l'analisi e lo studio delle potenzialità del Corridoio Adriatico (che rappresenta, dal punto imprenditoriale e produttivo, una realtà economica che vale complessivamente circa il 14% del PIL), che – nell'attuale disegno della mappa dei corridoi europei – risulta penalizzato, e che – invece – dovrebbe essere valorizzato, recuperando il ruolo di essenziale via di collegamento verso la Grecia e Malta, ma verso anche tutta la vasta frontiera che si diparte da Trieste e si dirige verso l'Europa Centrale e via via verso il corridoio euroasiatico.

La presidente di ASSOFERR ha tenuto a focalizzare l'attenzione della ministro anche su alcuni temi che riguardano più direttamente l'attività dell'associazione e gli interessi delle imprese in essa rappresentate. In particolare, la maggiore attenzione che dovrebbe essere indirizzata dal governo verso una politica di rilancio degli investimenti sulle infrastrutture a servizio dei distretti industriali o dei collegamenti di raccordo con gli insediamenti industriali, un settore che ha finito per attrarre meno attenzione rispetto ai temi legati alle grandi opere, ma che riveste – invece – una grande importanza per le imprese produttive e per gli operatori impegnati a sviluppare il trasporto merci su ferrovia. Infine, la Pivetti ha sollecitato l'attenzione su altri due temi in qualche maniera contingenti, ma comunque di notevole rilievo, cioè – da un lato – la conferma di una politica di incentivi al riallineamento modale a favore del trasporto ferroviario (attraverso strumenti come il Ferrobonus o altre misure che si possono mettere in cantiere) e – dall'altro – la soluzione dei problemi creati con l'istituzione – subito dopo la tragedia del ponte Morandi a Ge-

nova – di una nuova Agenzia (la ANSFISA, Agenzia nazionale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e ferroviarie), che ha finito per incidere negativamente sulla concreta operatività della ANSF (Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria), la cui attività interessa direttamente gli operatori e le imprese ferroviarie, pur rimanendo l'impegno comune a garantire l'interesse primario della sicurezza per l'intero settore dei trasporti. Su queste questioni specifiche (così come sulle più ampie questioni di scenario) la presidente ha offerto alla titolare del dicastero del MIT ogni possibile collaborazione per una progettualità che tenga presente le esigenze complessive e la conciliazione con le aspettative degli operatori.

L'intervento del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti

PAOLA DE MICHELI: “Chiedo innanzitutto scusa per essere potuta intervenire solo a questo momento della manifestazione e se sottraiamo un po' di tempo per una riflessione comune, perché ovviamente io

non ho la presunzione – dopo solo 48 giorni che faccio il ministro – di avere tutte le risposte (anche se qualcuna ce l'ho.....) e non ho la presunzione di avere le idee e la progettualità completamente definite (anche se qualcosa ce l'ho....), e ho anche – diciamo così – la predisposizione naturale all'ascolto e al confronto che nasce da una cultura personale e politica che anche la presidente Pivetti ha avuto modo di conoscere in questi anni. Io però credo che, anche solo dopo 48 giorni, vi siano alcune cose molto chiare su questa partita del ferro che rappresentano intanto le premesse sulle quali noi possiamo costruire un rapporto di progettualità per questo Paese un pochettino più solido rispetto magari ad altri momenti politici, ad altre fasi politiche, ad altre fasi istituzionali: perché l'investimento sulla sostenibilità ambientale - e sociale – è un investimento prioritario, è la chiave di lettura di tutte le politiche di questo governo, anche dei provvedimenti di cui si occupano le cronache in questi giorni e che ci apprestiamo a varare. Il primo punto che vorrei fissare con voi – che è



un punto di partenza non banale e, secondo me, per quello che è successo in questi anni, non scontato – è che l'investimento sul ferro è un investimento vero rispetto al quale non si potrà tornare indietro,

n e m m e n o
chi dovesse
avere idee
diverse non
potrà torna-
re indietro:
perché, nel
tempo che
ci sarà dato,
faremo di
tutto per
trasformarlo
in un investi-
mento irre-
versibile, se
si può usare
questo ag-
gettivo così



forte e così sostanziale; per ragioni ovviamente di visione di questa società, di visione dell'industria italiana, di visione del futuro del Paese, ma anche e soprattutto per l'idea che noi abbiamo del ruolo del Paese nell'Europa e nel mondo.

Io vi devo dire che sono rimasta un po' sorpresa e molto colpita dal fatto che la discussione pubblica sulle questioni che riguardano le infrastrutture del nostro Paese è sempre concentrata su due o tre grandi opere che hanno avuto in alcuni casi problemi pluriennali, e c'è invece una certa sottovalutazione di una pluralità di opere magari di dimensioni anche inferiori, che sono però assolutamente determinanti per rispondere - ad esempio - ai bisogni delle imprese e di alcune aree industriali o di alcune aree che aspirerebbero a potenziarsi sul piano industriale e che, grazie al potenziamento delle infrastrutture, avrebbero qualche motivo com-

petitivo in più per attrarre investimenti e riuscire a realizzare questi progetti di investimento. Lo dico perché l'altro giorno ho convocato per la prima volta – da quando sono ministro – la Conferenza dei pre-

sidenti delle
Autorità portu-
ali, e ho
avuto modo
di confidare
che – in realtà – su tutta
la questione
dei porti
(che comun-
que copro-
no due terzi
delle nostre
coste) non
mi è stata
mai rivolta
una doman-
da, a meno

che non riguardassero le vicende specifiche di un porto. Io credo, invece, che sia importante accendere i riflettori di una discussione pubblica su due questioni relative alle infrastrutture, da un lato quello che diceva stamattina il presidente Boccia, e cioè: tutti ci chiedono quanti soldi mettiamo su questo, su quest'altro e su quest'altro ancora, io da ministro ogni giorno chiedo quanti soldi abbiamo speso di quelli che qualcun altro aveva messo prima del mio arrivo, perché se quei soldi vengono spesi c'è una ricaduta a terra, c'è una ricaduta sull'economia e anche le persone vedono che quella cosa accade, che non è solo una cosa raccontata o annunciata, come accade troppe volte nei discorsi dei politici.

La seconda questione riguarda la discussione sul potenziale del trasporto merci, che vedo che è abbastanza sottotraccia a livello nazionale perché condizionata



dallo straordinario risultato nel trasporto passeggeri su ferro legato all'alta velocità; anche nel dibattito legato alla necessità di infrastrutturare anche il Sud siamo tutti concentrati su quel fronte, ma noi dobbiamo dire che – nel momento in cui facciamo le infrastrutture e sviluppiamo il ferro anche al Sud – potenziamo le linee e lo facciamo perché determinino un effetto economico non solo legato alla qualità della vita dei passeggeri, ma anche legato ad un effetto di opportunità e di possibilità nel traffico merci, ovunque. Eppure – ancora una volta – su questa questione del trasporto merci in questi miei 48 giorni da ministro non ho avuto una domanda anche da colleghi su questo tema, e per una come me che – nella provincia in cui è nata – ha quasi in casa le questioni legate al potenziamento del polo logistico piacentino, questo fatto mi stupisce, perché questa – invece – è una grande opportunità. Io questo lo dico perché guardate che le grandi questioni del Paese non devono rimanere confinate nelle discussioni tra tecnici, perché altrimenti passa l'idea che sono le élites che prendono delle decisioni strategiche per la pluralità dei soggetti imprenditoriali e l'universo dei delle lavoratrici e dei lavoratori che poi queste decisioni – diciamo così, tra virgolette – le subiscono; invece – siccome queste sono decisioni strategiche – hanno bisogno di un altissimo livello di condivisione e quindi di una discussione pubblica molto potente, e credo che in questo, città come Trieste possano giocare un ruolo nazionale per riproporre l'attenzione su questa vicenda”.

Ferrobonus e ANSFISA

Il lungo e articolato intervento del ministro De Micheli ha poi affrontato gli altri temi su cui era stata sollecitata anche dal-

la presidente Pivetti. In relazione al tema della ferrovia riportata nei luoghi dell'industria, la ministra ha sottolineato di credere che “su questo punto ci possano essere delle opportunità”, ci si possa impegnare a “vedere dove e come e in quali condizioni sia possibile ritornare ad investire su una modalità che effettivamente in passato è stata particolarmente utile per il potenziamento e rafforzamento di alcuni poli industriali”, precisando comunque che “c'è un tema di progettualità nazionale”, da gestire in “un quadro di investimento nazionale”, senza soggiacere a logiche localistiche.

Sulla questione del Ferrobonus, la De Micheli ha “tranquillizzato” la platea, confermando che la misura incentivante sarà inserita nei provvedimenti economici che il governo si appresta a varare entro la fine dell'anno. Il Ferrobonus sarà rifinanziato con uno stanziamento biennale di 58 milioni di euro, e la ministra ha poi anche aggiunto che “si proverà a forzare la mano sulla pluriannualità per riuscire ad arrivare ai limiti o al massimo che ci è stato imposto”.

Infine, la questione ANSFISA, tema su cui la ministra si è dichiarata innanzitutto soddisfatta di una domanda che le consentiva alcuni chiarimenti. La De Micheli che, pur dall'opposizione, il partito cui appartiene ha dato un contributo importante all'approvazione del “decreto Genova” e che il tema della “sicurezza e riorganizzazione di un'agenzia della sicurezza che ricomprenesse quella ferroviaria con quella stradale era un'esigenza che si è generata in un momento che, sul piano emotivo, aveva ovviamente una emotività importante”. La ministra ha però tenuto a ribadire di credere che “quella attenzione sul tema della sicurezza sia determinante per il futuro del nostro Paese”. La De Micheli ha spiegato che cominciano ad arrivare i primi

dati e risultati della mappatura sul sistema viario del Paese e si evidenzia la rilevanza di un tema “sul quale noi dobbiamo cambiare approccio, pubblico e privato, privato e pubblico”. Riguardo la situazione di ANSFISA, la ministra ha sottolineato di credere che, “proprio per l’emotività di una scelta giusta”, in quel momento in termini legislativi la soluzione adottata “sia uscita un po’ complicata, con alcuni problemi attuativi”. A che punto è arrivata la questione? La ministra ha spiegato che è stato approvato lo Statuto di ANSFISA e si darà quindi seguito all’organizzazione dell’Agenzia “immaginando che ci siano due bracci operativi, quello ferroviario e quello stradale, in modo tale che i risultati già raggiunti dall’agenzia di controllo sul fronte ferroviario non vengano rallentati e non vengano meno perché dall’altra parte dobbiamo organizzare o approntare un più confacente, rapido ed efficiente modello organizzativo sul fronte stradale o sul fronte del rapporto coi concessionari”, un fronte sul quale del resto – ha assicurato la De Micheli – il ministero si sta già muovendo introducendo nuove procedure di rapporto e di controllo.

L’intervento del ministro delle Infrastrut-

ture e dei Trasporti si è concluso con l’affermazione che “la novità vera che ha motivato anche la pervicacia con cui ho voluto essere presente qui a Trieste è che la priorità della politica delle istituzioni sugli investimenti strategici di questo Paese adesso c’è e la priorità è il ferro”. Un concetto ribadito con ancor più forza, affermando – questa volta davvero in conclusione – che “la mia presenza qui è per dire che la priorità del ferro è una scelta strategica a monte di questo governo e dovrà essere attuata non solo da me, ma da tutta una serie di soggetti pubblici e privati. Soggetti pubblici e privati che sanno che oggi il mandato infrastrutturale per questo Paese è quello del ferro e che questa questione della priorità ad esso assegnata, per il tempo che ci sarà dato, non sarà messa in discussione.”

AD



Scrivi a segreteria@ferpress.it



Sirti

building the future


Sirti Transportation è il player di riferimento per la realizzazione di infrastrutture, sistemi e servizi tecnologici in ambito Trasporto grazie alle competenze multidisciplinari e al Centro di Ricerca di Genova con oltre 40 ingegneri specializzati nel Segnalamento Ferroviario, il centro di Progettazione a Milano e squadre distribuite su tutto il territorio nazionale.

Sono parte integrante dell'offerta Sirti nel mercato di riferimento:

- Sistemi di segnalamento, tradizionali e innovativi: dispositivi ACC (Apparato Centrale a Calcolatore) e CTC (Controllo del Traffico Centralizzato)
- Reti di telecomunicazione in cavo interrate o aeree (per trasmissioni WDM, SDH, ATM e IP) e reti radiomobili in ambito ferroviario GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways), filotramviario e per le linee delle metropolitane
- Impianti di trazione elettrica e di luce e forza motrice
- Sistemi di diffusione sonora
- Sistemi di videosorveglianza e messa in sicurezza delle gallerie
- Impianti di energia e forza motrice e impianti ausiliari.

SIRTI S.P.A

Headquarter • Via Stamira d'Ancona, 9 • Milano
Sales: Mattia Baraldi m.baraldi@sirti.it

EXPO Ferroviaria  2019

01.03 ottobre 2019 • Rho Fiera, Milano • Padiglione 1, Stand D24

Speciale Forum Pietrarsa 4

Perché TAV: un libro, un Progetto Paese, a Trieste con fermata in Europa

“Perché TAV è un libro a cura di Ennio Cascetta e di una serie di autori tutti di alto livello. Lo si potrebbe definire un baedeker per capire l'essenza di un Progetto Paese, inserito pienamente in una prospettiva europea. Non è certamente un caso che venga presentato a Trieste, in coincidenza con un Forum che guarda alle prospettive di sviluppo della ferrovia e in

geri di qualità, che definiamo semplicisticamente TAV, ma che non è altro che un sistema di trasporto per ferrovia all'altezza degli anni 2000”.

Chi parla è Paolo Foietta, chiamato ad introdurre la presentazione del volume “Perché TAV”, in un'ambientazione ricca di fascino e di storia, il Caffè San Marco di Trieste, un luogo dove la cultura dell'ospita-

lità e del tempo si sposa con l'approfondimento del sapere, in quella che è anche una libreria tra le più fornite della città. Foietta è stato per lungo tempo Commissario Straordinario del Governo per l'As-



un luogo che – al di là del fascino di uno dei locali storici e di maggior fascino della città – ha anche in qualche maniera un valore simbolico: senza fare paragoni azzardati, in queste stanze si coltivava l'utopia di un'Italia unita; oggi quell'utopia riguarda un'Europa almeno ferroviariamente unita, attraversate da grandi linee di comunicazione che sono semplicemente più moderne, più veloci, più rispondenti alle esigenze di un trasporto merci e passeg-

se Ferroviario Torino-Lione, ha subito alterne vicende in relazione al suo incarico, ma è soprattutto il testimone più accreditato per indicare l'esigenza di un'opera di divulgazione che spieghi le ragioni più vere per sostenere un progetto che non riguarda questa o quella infrastruttura, ma l'esigenza di una modernizzazione che si rivolge all'intero Paese, ad un'Italia vista nel suo legame indissolubile con l'Europa. “L'Italia è una penisola circondata per tre



how è stato uno dei motori fondamentali dell'economia, con un ruolo praticamente insostituibile.

Il libro risponde anche a semplificazioni eccessive sul "perché andare a Lione": i trasporti

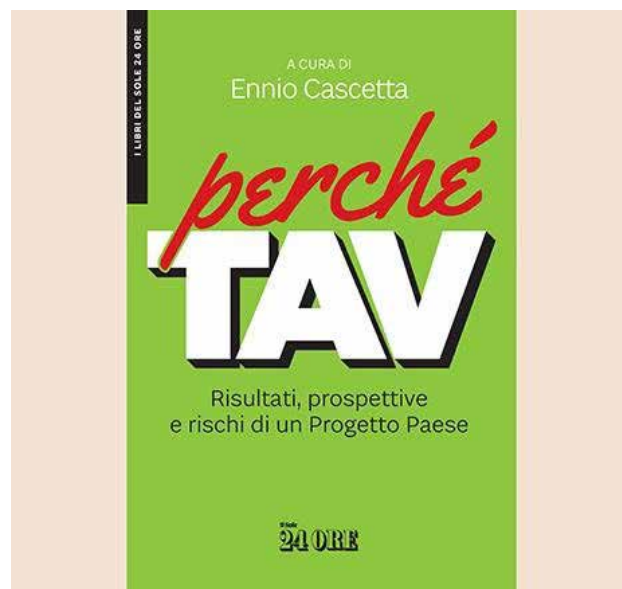
lati dai mari e per un altro lato da un mare fatto di montagne, la catena delle Alpi". E' Ennio Cascetta a citare Cavour per indicare la visione di un'Italia vista in realtà dall'Europa, con un cambio di prospettiva che sollecita a non coltivare ipotesi di isolamento, la storia del nostro Paese (e perfino la scoperta di nuovi mondi o l'esplorazione verso paesi lontani, che oggi si vuole raggiungere attraverso le nuove vie del cosiddetto Corridoio Euroasiatico) è una storia che si rivolge oltre i nostri confini, come certificato anche nel presente da una realtà inconfutabile di dati e di numeri che testimoniano l'insopprimibile valore economico dei nostri traffici di importazione e di esportazione.

E' ancora Cascetta a ricordare la realtà statistica dei flussi: solo prendendo in considerazione gli ultimi dieci anni, il nostro traffico di esportazione è cresciuto del +44 per cento e quello di importazione del +23 per cento; nello stesso periodo, il PIL – il Prodotto Interno Lordo complessivo del Paese – è cresciuto solo del +2,3 per cento: in pratica, la capacità di vendere e di esportare i nostri prodotti, il nostro know

sono una rete, il vero sviluppo ferroviario del nostro Paese non si è avuto con la Napoli-Portici costruita per portare il re borbonico ad una delle sue reggie, ma attraverso la visione lucida di un Cavour che – già nel 1846 – scriveva (e il brano non a caso è riportato nel frontespizio di copertina del volume) che "le ferrovie allora si stenderanno senza interruzione dalle Alpi sino alla Sicilia e faranno scomparire gli ostacoli e le distanze che separano gli abitanti dell'Italia e che impediscono di formare una sola e grande nazione...".

Oggi quella visione deve estendersi all'Europa: che – come ha ricordato Cascetta – sullo sviluppo di una rete ferroviaria effettivamente unificante il continente ha scommesso grandi risorse e un impegno rivolto a molti settori, con la liberalizzazione che ha scardinato i vecchi monopoli nazionali e che – in prospettiva – può portare a enormi vantaggi ed enormi risultati, che l'Italia – una volta tanto – ha sperimentato efficacemente per prima. Quasi tutti i partecipanti al dibattito-presentazione (oltre a Ennio Cascetta e Paolo

Foietta; Maurizio Gentile, amministratore delegato di RFI-Rete Ferroviaria Italiana; Pierluigi Coppola, Università Tor Vergata di Roma, già componente della Struttura tecnica di Missione del MIT; Stefan Pan, Vice presidente di Confindustria per le politiche di Coesione territoriale; Guido Gazzola, Vicepresidente di ASSOFERR) hanno sottolineato la rivoluzionaria esperienza dell'Alta Velocità italiana sulla direttrice Salerno-Napoli-Roma-Milano-Torino e, in particolare, la circostanza che il nostro Paese rimane ancora oggi l'unico al mondo ad avere non solo un servizio ferroviario di straordinario livello (che ha inciso anche sui comportamenti sociali ed economici dell'intera nazione), ma anche l'unico esperimento fino ad oggi registrato di una concorrenza svolta da due operatori sugli stessi binari. Con risultati – ancora una volta – illustrati dai numeri e dai dati: un aumento dei passeggeri che hanno utilizzato il treno che in dieci anni ha raggiunto e forse superato il 250 per cento, misurabili vantaggi economici (per quanto riguarda la bolletta energetica, senza contare i vantaggi sul piano commerciale e di sviluppo dei servizi) e soprattutto ambientali, e – ancora una volta – misurabili vantaggi anche per i consumatori ed i clienti finali, perché – grazie appunto alla concorrenza – i prezzi dell'Alta Velocità italiana sono più bassi della media europea. Nel volume sono ritrovabili mille altri motivi per spiegare “perché TAV”; è probabile che la lettura spinga davvero a cambiare persino quella che potremmo definire la “ragione sociale” delle semplificazioni schematiche che vedono da un lato i “No Tav” e dall'altro i “Sì Tav”. Forse – come suggerito ancora una volta da Ennio Cascetta – dobbiamo parlare di un'Italia “No Tav”, nel senso che non ha ancora servizi ferroviari di adeguato livello, e di un'Italia “Sì Tav”, che dispone



invece di questi servizi e vede crescere il suo interesse economico, le sue attività commerciali e di servizi, e una crescita – in definitiva – del prodotto interno complessivo. Perché la modernizzazione e velocizzazione del sistema ferroviario del nostro Paese non si rivolge solo all'Europa, ma dovrebbe riuscire a coinvolgere anche le altre parti del nostro territorio, a cominciare dal Mezzogiorno, ma senza dimenticare l'esigenza di collegamenti più rapidi ed efficienti con città come Genova o la stessa Trieste, che è riuscita a sfruttare magnificamente la sua posizione e le sue ferrovie per il traffico merci, ma risulta ancora fortemente penalizzata per i collegamenti passeggeri. E chiunque abbia viaggiato per raggiungere la magnifica città giuliana ha trovato molti motivi per spiegarsi del “Perché TAV”.

“Perché TAV. Risultati, rischi e prospettive di un Progetto Paese” – a cura di Ennio Cascetta e contributi di Andrea Debernardi, Angela Stefania Bergantino, Andrea Boitani, Armando Carteni, Ilaria Henke, Luigi Pariota, Vittorio Marziano, Roberto Zucchetti, Dario Aponte – Edizioni IL SOLE 24 ORE - Milano 2019 - € 14,90

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





Forum Conftrasporto-Confcommercio

L'Italia della logistica: il rapporto Isfort sulla portualità

Il 5° Forum Internazionale dei Trasporti di Conftrasporto-Confcommercio che si è svolto a Cernobbio ha visto l'esame e il confronto sui principali temi che riguardano il mondo della logistica e dei trasporti in Italia e il rapporto con le grandi tendenze evolutive del settore nello scenario globale. In due giorni di convegni e di dibattiti, si sono alternate le relazioni dei diversi protagonisti del settore, dagli esponenti del mondo accademico e istituzionale agli operatori diretti della molteplicità di imprese coinvolte nelle attività legate ad un mondo che coinvolge una molteplicità di soggetti ed è oggi interessato da profondi processi di trasformazione, in gran parte legati all'evoluzione tecnologica e all'affermazione di nuove modalità di sviluppo dei processi logistici (in particolare, la rivoluzione dell'e-commerce).

Il Forum ha dedicato attenzione a tutti i settori del mondo della logistica e dei trasporti. La seconda giornata, in particolare, ha concentrato l'attenzione – in una sessione - alle dinamiche dei porti, ricavandone una serie di elementi che evidenziano criticità e problematiche non risolte. Per il secondo anno consecutivo, Confcommercio e Conftrasporto hanno commissionato all'istituto di ricerca sui trasporti ISFORT una ricerca e uno studio per approfondire le tematiche relative all'andamento della portualità in Italia. Di seguito, viene pubblicato l'Executive Summary della ricerca condotta da ISFORT e presentata a Cernobbio.

“Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia”

I titoli dei principali quotidiani nazionali

negli ultimi mesi hanno richiamato l'attenzione dell'opinione pubblica a proposito di un provvedimento di urgenza che rientra tra le misure previste dal Governo italiano per contenere la temuta invasione dei migranti con una frase sintetica, ma che ha molto colpito: Porti italiani chiusi. La lettura dei dati di traffico commerciale (container, rotabili, rinfuse liquide e solide) dei porti italiani, – di beni dunque e non di essere umani – non solo degli ultimi mesi, ma per lo meno dell'ultimo decennio, consente di cogliere un andamento della portualità nazionale piuttosto fiacco e non certo per l'intralcio dovuto all'arrivo dei migranti.

I porti del nostro Paese se, da una parte, sono recentemente divenuti “indisponibili” per quanti dalle coste meridionali del Mediterraneo cercano maggiori fortune in Europa, dall'altra, ma questo ahimè da molto più tempo, sono anche poco interessati al crescente traffico commerciale che attraversa il Mediterraneo.

Il commercio estero planetario aumenta a un ritmo sostenuto e nuovamente costante (negli ultimi dieci anni gli scambi tra le aree continentali sono praticamente raddoppiati), il Mar Mediterraneo torna ad essere un bacino strategico nelle relazioni commerciali tra le principali aree del Pianeta (nel 2008 i porti del Mediterraneo gestivano il 28% del traffico portuale europeo, nel 2018 tale quota è salita al 35%), ma il sistema portuale del nostro Paese non sembra accorgersene.

L'Italia è in netta controtendenza rispetto al complesso della portualità Mediterranea. Negli ultimi 10 anni mentre gli altri porti del Mediterraneo “rosicchiavano” ai porti del Nord Europa circa il 7% delle



quote di mercato continentale, il sistema portuale italiano ne perdeva il 2%.

Inoltre, mentre la crescita tumultuosa dell'emisfero orientale (Estremo e Medio oriente e Sub continente indiano) "gonfiava" il volume degli attraversamenti del Canale di Suez (tra il 2011 e il 2018 le tonnellate in transito sono cresciute del 42%), il sistema portuale nazionale è rimasto indifferente facendo registrare nel medesimo periodo un leggero sobbalzo in avanti del solo 2%.

Anche nel segmento di traffico dei container, quello più dinamico e dove si concentra buona parte del valore aggiunto generato dalle attività marittime e portuali, tra il 2005 e il 2017 la crescita del traffico del complesso dei porti del Mediterraneo è stata del 46%, mentre quella del sistema portuale italiano solo della metà (23%).

I porti e quanti vi lavorano non sono svogliati, ma è piuttosto la rete infrastrutturale che si trova alle loro spalle che ne limita l'operatività. Anche se è riduttivo attribuire tutta la responsabilità al vuoto di infrastrutture. Ogni qual volta si enunciano i problemi di mobilità delle merci e delle persone in Italia infatti si è soliti recitare il "mantra" del "gap infrastrutturale", ma purtroppo non sono solo le lacune infrastrutturali, o i cosiddetti "missing link", i freni che impediscono al Paese di cogliere le opportunità che gli "passano sotto il naso".

L'analisi della rete infrastrutturale nazionale e il suo confronto con gli altri Paesi europei non segnalano un particolare deficit infrastrutturale. L'Italia non riesce a cogliere le opportunità non tanto – o almeno non solo – a causa della sottodotazione quantitativa delle reti, quanto piuttosto per la modesta capacità del sistema di assicurare collegamenti rapidi a territori, mercati di sbocco, grandi metropoli all'interno e verso l'Europa.

Non mancano i programmi, né tanto meno l'ordinamento in priorità strategiche degli interventi (dal Piano dei trasporti del 2001 fino al recente Connettere l'Italia del 2017) e, nonostante le note difficoltà di bilancio e di posizione debitoria del Paese, neanche le risorse. Ogni anno nell'ultimo decennio, secondo i dati di bilancio delle amministrazioni centrali dello Stato, l'Italia ha mediamente "pagato" 30 miliardi per la costruzione di opere infrastrutturali per la mobilità, che si sono però dispersi, da una parte, in tanti micro interventi e, dall'altra, in grandi opere che hanno richiesto decenni per la loro realizzazione. Ciò che manca è la capacità di spendere le risorse appostate soprattutto per le cosiddette grandi opere (gli stessi dati di Bilancio ci segnalano che di anno in anno i residui degli anni precedenti sono più elevati delle risorse impegnate per la costruzione di nuove opere pubbliche) e, quando finalmente si avvia il processo realizzativo, la dilatazione dei tempi di conclusione dei lavori è impressionante (4,5 anni in media, che arrivano fino a oltre 14 per le opere di maggior valore economico).

Il completamento dello SNIT, oltre a migliorare la posizione competitiva del sistema portuale dell'offerta trasportistica, sarebbe in grado di incidere, grazie alla realizzazione effettiva delle opere (investimenti + indotto), in modo non secondario sull'andamento del Prodotto interno lordo (PIL).

Secondo gli esperti della RAM (RAM - Logistica, Infrastrutture e Trasporti Spa, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, a capitale interamente detenuto dal Ministero dell'Economia e delle Finanze) il completamento nei tempi previsti (10 anni) del Sistema nazionale integrato dei trasporti (SNIT) programmato nel 2001 e aggiornato nel



2016 contribuirebbe a un incremento del PIL del 2,5% e sarebbe in grado complessivamente di creare circa 300.000 posti di lavoro l'anno.

Terminato il "calvario" della costruzione/completamento della rete infrastrutturale sarebbe lecito chiedersi se, oltre all'effetto positivo sulla crescita del Paese determinato nella costruzione delle opere, fosse possibile riuscire a "guadagnare" qualcosa (in termini di contributo al PIL e di creazione di posti di lavoro) anche dall'utilizzazione di tali opere, grazie alle attività economiche della branca dei servizi di trasporto e logistica.

Ma purtroppo anche questa è una delle ragioni della fiacca performance, oltre che dei porti, dell'intera offerta trasportistica nazionale. La debole capacità del Paese di cogliere le opportunità che interessano il bacino del Mediterraneo poc'anzi richiamate è dovuta anche all'estrema debolezza del tessuto imprenditoriale na-

zionale che anima il comparto dei servizi di trasporto e di logistica. Efficacia delle infrastrutture e debolezza imprenditoriale sono infatti i due corni del medesimo problema.

La spiccata vocazione internazionale della manifattura e la rinnovata centralità del nostro bacino marittimo di riferimento non sembrano aver determinato un cambio di passo dell'"industria" del trasporto e della logistica nazionale.

Il made in Italy che sostiene il saldo positivo tra il valore delle esportazioni e quello delle importazioni del Paese non riesce a dare impulso con la propria vocazione internazionale al rilancio dei servizi di trasporto. Il saldo positivo dell'import/export nazionale tra il 2018 e il 2016 è più che triplicato lievitando da 10 a 33 miliardi. Per riuscire a rendere sostenibile la crescita sospinta dalle proiezioni internazionali del made in Italy – ha di recente sostenuto l'editorialista del Corriere della



Sera Dario Di Vico – si rende opportuno, oltre ad un’adeguata infrastrutturazione, un più deciso sostegno da parte del comparto dei servizi di trasporto e logistica.

Il made in Italy per sostenere la propria proiezione internazionale acquista i servizi di trasporto presso imprese straniere, il saldo della bilancia commerciale di tali servizi è da molti anni negativo (nel 2018 il passivo era di 5,5 miliardi).

Il solo autotrasporto dal 2000 al 2018 ha dimezzato la propria quota di mercato passando dal 40% al 20%. I servizi di trasporto e logistica nazionale, se vogliono recuperare le posizioni perse in questi ultimi anni dovrebbero innalzare il proprio livello di competitività. Per farlo serve un impegno meno generico e più incisivo da parte delle Istituzioni, soprattutto a livello europeo, cui si deve aggiungere una maggiore disponibilità da parte delle imprese ad avviare un processo di modernizzazione e di innovazione tecnologica al loro interno.

La questione del dumping sociale legato in particolare all’enorme disparità delle condizioni di lavoro e di composizione della “busta paga” dei conducenti di camion adibiti al trasporto internazionale sta stravolgendo il mercato europeo di questi servizi. La mancanza tra i Paesi membri dell’UE di una armonizzazione della composizione dei salari (salario, oneri sociali e parte variabile non soggetta a tassazione) determina squilibri rilevanti all’interno di un mercato privo di elementi di protezione nazionali. L’estrema apertura dell’accesso al mercato, non adeguatamente sostenuta da un allineamento delle regole relative ai costi del lavoro comporta, ad esempio, che la stessa ora di guida, sullo stesso camion, sulla stessa strada, con le stesse merci può costare € 8 l’ora o € 33 l’ora a seconda che il conducente sia impiegato da una società bulgara o da una società

belga. Gli effetti di questa concorrenza al ribasso non provocano una contrazione del mercato dei servizi di trasporto merci, logistica e spedizione italiano, che invece non è marginale (si attesta attorno a 100 Miliardi di fatturato annui), ma influiscono sui modelli organizzativi e sistemi tecnologici che ancora oggi sono ancora poco avanzati, limitando le performance delle quasi 100mila imprese di settore in cui lavorano poco meno di 900mila persone con qualifiche professionali molto basse e livelli retributivi prossimi, se non inferiori, agli “standard del reddito di cittadinanza”. Sebbene il settore del lavoro portuale rappresenti una piccola porzione del vasto mondo della logistica, esso però occupa una posizione strategica all’interno delle catene logistiche di trasporto e inoltre si è già da tempo misurato con la crescita professionale dei propri addetti e l’innovazione dei modelli organizzativi e tecnologici delle imprese. Non a caso il valore economico generato da ogni singolo addetto del sub-comparto è il più elevato di tutto il settore logistico (valore aggiunto per addetto logistica portuale, 80.149 €; valore aggiunto per addetto movimentazione merci logistica terrestre, 28.836 €). Il settore fin dal 1994 ha vissuto una mutazione genetica dell’assetto giuridico, economico e organizzativo delle condizioni di lavoro, cui si è sovrapposto l’ingresso di nuove tecnologie che hanno in buona parte sostituito il lavoro umano, ridefinendo ruoli funzioni e status delle imprese e degli addetti che operano in porto. La flessibilità unita al rispetto della dignità e della qualità del lavoro sono già da tempo un patrimonio consolidato del mondo portuale nazionale, che potrebbe essere positivamente messo a disposizione per il complesso dei servizi di trasporto al fine di recuperare quella competitività che al momento sembra essere lontana.

La recente riforma del 2016 (DI 169/2016), pur non avendo stravolto l'impianto della riforma del '94, ha definito una serie di iniziative volte a incrementare le qualifiche professionali degli addetti al fine di allinearli alle nuove sfide tecnologiche e imprenditoriali che stanno interessando il settore. Si tratta di sfide importanti, poiché l'incremento del traffico gestito nei porti italiani, oltre ad aumentare il gettito generato dalle tasse portuali, determina un impatto economico e occupazionale rilevante, sia nell'ambito portuale, sia nel resto delle attività direttamente connesse alla filiera logistico portuale, ma anche ad altre che beneficiano dell'indotto di tali attività.

L'impatto potenziale complessivo dell'incremento di solo il 5% del traffico portuale potrebbe infatti determinare un innalzamento del fatturato del complesso delle attività economiche che gravano attorno al porto (logistica portuale, logistica ter-

restre e cluster marittimo) di oltre 2 miliardi, generando 775 milioni di valore aggiunto e circa 7.600 posti di lavoro.

Per meglio apprezzare ciò che i porti sono in grado di "offrire" al Paese, potrebbe essere utile ricordare che la Banca d'Italia nel 2008 – quindi prima della crisi dei mercati – aveva stimato che la produzione dell'ILVA di Taranto con i suoi 12.000 dipendenti (allora in piena attività) generava un contributo al PIL (valore aggiunto) di solo un miliardo. Anche se si tratta di attività difficilmente comparabili, tuttavia potrebbe essere utile, anche in considerazione di quanto si è fatto e si continuerà a fare (e a spendere) per rilanciare il settore siderurgico a Taranto, dedicare maggiore attenzione (e risorse) ai porti e alla loro armatura infrastrutturale di collegamento con il resto del Paese e del Continente.

AD

Est motus in rebus

Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa



SIPOTRA

SAVE THE DATE

FIRENZE

Palazzo Medici Riccardi

Via Cavour, 3

29 novembre
2019 9.15-13.30



UNIONE EUROPEA
Fondo Sociale Europeo
Fondo Europeo di Sviluppo Regionale



Agencia per lo Sviluppo Economico



Ministero del Turismo e delle Attività Culturali
Dipartimento della Toscana Bellezza



PORTI ITALIANI
E CAMINATA
SOSTENIBILE

Sostenuto da:



CITTA' METROPOLITANA
DI BOLOGNA



CITTA' METROPOLITANA
DI BOLOGNA



Porto Club



EURO
CITIES



scegli l'Italia del cuore 



**OGNI GIORNO 217 CITTÀ
SERVITE IN TUTTA ITALIA**

A PARTIRE DA

24



217 città servite



2° bagaglio sempre gratis



Più spazio e Più comfort



Hi tech 2.0 a Bordo



Oltre 300 punti vendita



80 tabaccherie convenzionate

prenota il tuo viaggio su **simetspa.it**



Controcorrente

Concorrenza: nei trasporti è parola di nuovo proibita?

Di Marco Ponti, Bridges Research

Nei trasporti, dove e quando è arrivata, la concorrenza ha giovato alla crescita di nuove imprese, agli utenti, e ai contribuenti. Si pensi all'avvento delle compagnie aeree low-cost (crescita esplosiva del settore grazie a cali medi del 30% di tutte le tariffe, e aumento della sicurezza), al commercio marittimo, alla produzione dei veicoli (e oggi alla gara tra produttori per renderli più sicuri e meno inquinanti, con risultati già clamorosi, e costi tutti a carico dei privati), ai servizi ferroviari di Alta Velocità in Italia e a quelli regionali in Germania e Inghilterra. Ma a due potenti soggetti la concorrenza non ha fatto bene: agli addetti e ai proprietari delle aziende in monopolio, che ovviamente ne hanno sofferto.

Questi soggetti tuttavia sono da sempre vicini al potere politico, a volte perché vi coincidono (imprese pubbliche), e sempre perché gli addetti votano, e votano anche gli addetti dei fornitori. E votano compatti: fanno bene chi li può beneficiare o non danneggiare. Utenti e contribuenti al contrario non fanno nulla dei benefici potenziali che possono ricevere, e le nuove imprese o non esistono ancora o sono lontane dal potere politico, e spesso sono straniere. Tanto sono potenti gli interessi alla conservazione, che hanno sviluppato ideologie (o pseudo-ideologie) specifiche: si va da risibili denunce di "dominante neoliberalismo" (in paesi, come il nostro, dove lo Stato gestisce il 45% del PIL), a più insidiosi fenomeni di "cattura del decisore", con pseudo motivazioni sociali o ambientali, formulate senza alcun supporto scientifico ma con precisi obiettivi di conservazione di generosi trasferimenti pub-

blici o tutele normative. Infine, ancora più potenti sono risultate le argomentazioni "sovraniste": la concorrenza può mettere a rischio imprese nazionali a favore di altri paesi. Protezionismo a volte esplicito e senza sfumature: "prima gli italiani". Purtroppo, l'attuale dominanza elettorale di partiti sovranisti o comunque con forti connotazioni anti-mercato sembra aver reso vincente questa narrazione, e non solo in Italia. Vediamo ora, a conferma di quanto sopra, una rapida rassegna di situazioni dove la concorrenza si trova in grande difficoltà.

L'interminabile vicenda Alitalia descrive da sé la forza politica di chi non vuole far agire il mercato: quella impresa è mantenuta in vita solo da continue e sempre meno giustificabili erogazioni di denaro pubblico. Tra le soluzioni in vista, una è gravida di protezionismo, visto che uno dei soci potenziali (Atlantia) detiene il maggior hub italiano (Fiumicino), con rilevanti impliciti conflitti di interesse anticoncorrenziali. Nel settore ferroviario, dopo l'avvento di Italo nell'Alta Velocità tutto si è fermato: ora, questo si spiega solo o con un altissimo e insuperabile livello di efficienza dell'Incumbent Trenitalia, o con altrettanto alte e insuperabili barriere all'ingresso di nuovi attori.

Al lettore la scelta. Nel trasporto pubblico locale nulla si muove, le maggiori città e regioni sono solidamente in mano agli incumbent pubblici, e in molti casi l'avversione alle gare è addirittura dichiarata esplicitamente, forse per ragioni affettive... Altre volte le norme vengono aggirate con cavilli che una normativa "benevola" evidentemente consente.



Per il settore autostradale, il soggetto dominante, Autostrade per l'Italia (Aspl), molto minacciato dopo il crollo del ponte Morandi, dominante rimane, pur essendo ampiamente stata dimostrata da una analisi dell'Autorità di Regolazione (ART) l'inconsistenza di qualsiasi giustificazione economica che legittimi tale dominanza (economie di scala che si esauriscono per dimensioni di rete di alcune centinaia di km). Questo rende automaticamente inefficiente l'assetto dimensionale attuale del settore, massimizzandone i rischi di eccessivo "clout" politico, senza contropartite per il pubblico interesse. Anche di gare non se ne è vista traccia, né di vincoli ad estensioni della dominanza di Aspl. Né si hanno tracce di pressioni concorrenziali di sorta nelle gestioni aeroportuali, anche queste solidamente in mano agli incumbents, almeno per quanto concerne quelli più redditizi. Un velo di silenzio infine sulle scelte industriali dei due governi, che hanno preceduto l'attuale, di diminuire invece che di aumentare la contendibilità del settore, prima con la fusione tra ANAS e ferrovie (che già gestiscono in solido servizi e infrastrutture, con evidente

conflitto di interesse), poi con l'aggiunta di una consistente quota di Alitalia. Ogni logica industriale qui davvero sembra latitare. Ora, non si può dimenticare che nemmeno vi fossero aperture normative a maggiori livelli di concorrenza, queste sarebbero in sé sufficienti: entrare in nuovi mercati è di per sé rischioso e oneroso a causa di "asimmetrie informative". Se inoltre viene percepito un messaggio politico ostile alla concorrenza, questo configura quello che in letteratura è noto come "rischio regolatorio", che in pratica si rivela paralizzante: i rischi totali diventano troppi. Che fare in tale contesto? Esiste un'azione assai lineare e realistica: ricordando la tradizione statunitense sulla regolazione dei monopoli, naturali e non, occorre affidare ad ART un esplicito potere di *unbundling*, cioè di separare quelle realtà industriali per le quali non siano riscontabili economie di scala o di scopo che ne giustifichino le dimensioni, ma anche quelle per le quali non sia evidente che i benefici di tali economie, se esistenti, vengano traslati alla collettività, attraverso minori costi per gli utenti e/o minori trasferimenti pubblici.

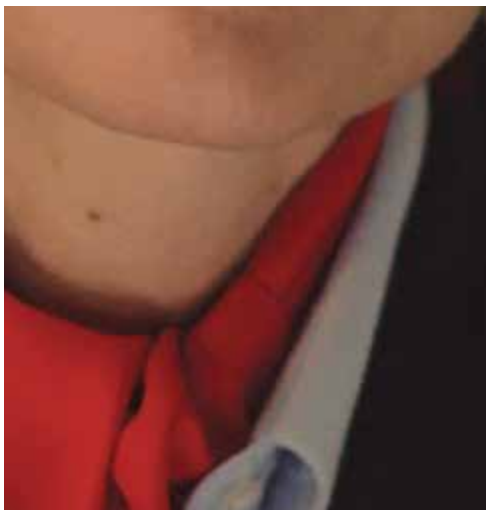
Fer
PRESS

Abbonati subito!

WWW.FERPRESS.IT



**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

I viaggi di gruppo in treno tornano convenienti col biglietto integrato

Una decina di anni fa in Regione Lombardia si discuteva di integrazione tariffaria. Un “ever green” avrebbero detto i giornalisti, ossia un tema sempre attuale – un po’ come la lotta all’evasione fiscale – ma sempre regolarmente archiviato senza esito.

Ricordo come fin dal lontano 1986 lanciai, a nome dell’Associazione Utenti del Trasporto Pubblico e di concerto con i sindacati confederali CGIL, CISL e UIL, la proposta di una “Carta Bianca per la Grande Milano”, una sorta di “Carte Orange” come quella già da tempo in funzione a Parigi, valida su tutti i treni, metropolitane, tram e bus operanti attorno al capoluogo lombardo.

Nessuno era pregiudizialmente contrario, ma poi, all’atto pratico, la proposta risultava impercorribile per una serie di ragioni in parte concrete, in parte pretestuose. Le tariffe italiane, si diceva, erano le più basse d’Europa.

Qualcuno lo sostiene ancora – i luoghi comuni sono duri a morire – anche se non è più tanto vero.

E poi c’era il problema di ripartire gli introiti tra i vari vettori. Le piattaforme informatiche erano di là da venire, anche se si sarebbe potuto dividere gli incassi in via forfettaria, come facevano, appunto, con strumenti cartacei, in Francia, Olanda o Svizzera.

La vera ragione ostativa era semmai la pigrizia progettuale dei vettori, unita alla scarsa autorevolezza delle istituzioni pubbliche, incapaci di imporsi ai piccoli interessi di bottega.

Tant’è che all’integrazione arrivarono prima il Lazio, con il sistema Metrebus voluto negli anni Novanta dall’allora Direttore

del Trasporto Locale Fs, Cesare Vaciago, e poi la Campania, con il biglietto Unico, pensato dal prof. Cascetta. Ambedue, per altro, nel tempo parzialmente stravolti da interventi demagogici che ne hanno depotenziato la valenza.

Adesso, finalmente, nel milanese – la più grande area metropolitana d’Italia - debutta una tariffa integrata che già ha sollevato critiche, soprattutto perché impone ai fruitori degli abbonamenti “solo treno” un aggravio economico, in cambio della possibilità di fruire anche di altri vettori di cui non intendono servirsi (o di cui non hanno ancora afferrato i possibili vantaggi).

Esattamente quel che successe a suo tempo a Roma e a Napoli.

Tuttavia, proprio una decina di anni fa, in Regione Lombardia, ottenemmo una piccola soddisfazione.

L’allora assessore ai trasporti, Raffaele Cattaneo - uomo paziente che riuniva periodicamente al Pirellone i rappresentanti delle parti sociali, degli Enti Locali e dei vettori, ma che poi (caso raro per un politico italiano) era anche in grado di prendere qualche provvedimento, assumendosene la responsabilità – al termine di una defaticante serie di incontri, accolse la nostra proposta di varare un biglietto integrato regionale, chiamato IVOL, ovvero “Io Viaggio Ovunque in Lombardia”.

Il documento, declinato in versione giornaliera, mensile ed annuale, serviva soprattutto a semplificare la vita ai pendolari più tartassati, quelli ad esempio che dovevano farsi carico di ben tre o più diversi abbonamenti su lunghe distanze.

Per esempio, partire da un quartiere periferico di Brescia col bus, prendere poi il treno per Milano ed infine la metropolita-



na per arrivare nel centro del capoluogo. IVOL, infatti, è valido su tutti i treni regionali, sui bus interurbani, sui mezzi urbani di tutte le città, persino sui battelli del Lago di Iseo e su qualche funivia o funicolare classificata come Tpl.

Naturalmente i rappresentanti dei vettori - che talvolta sembrano fare contro voglia il loro non facile mestiere - subirono di malumore il provvedimento.

Da un lato sostenevano che la misura avrebbe giovato ad un numero molto ridotto di utenti, mentre il problema era "ben altro" (come sempre, in Italia, il meglio è nemico del bene); ma poi, senza curarsi della contraddizione insita nel ragionamento, sostenevano che la misura avrebbe aperto voragini finanziarie difficilmente colmabili.

Qualcuno provò persino a disconoscere la validità del biglietto a bordo dei propri mezzi.

Altri speravano forse che, senza pubbliciz-

zarlo, IVOL avrebbe finito con l'essere dimenticato e, perciò, finalmente abrogato. Invece, "lo viaggio ovunque in Lombardia" c'è ancora ed un certo numero di pendolari ne beneficia.

A noi, però, interessava anche quale strumento per promuovere l'escursionismo con treni, bus e battelli, penalizzato non solo dalla spesa complessiva, ma soprattutto dalla difficoltà di reperire diversi titoli di viaggio, specie nei fine settimana quando le rivendite spesso sono chiuse. Confesso di aver comprato solo poche volte (per altro con soddisfazione) IVOL nel corso degli anni. Per viaggiare in libertà su treni e bus preferisco recarmi all'estero. E mi sentivo, quindi, un po' in colpa per aver sostenuto una misura a vantaggio di pochi intimi.

Questo fino a qualche giorno fa, quando ho partecipato ad una escursione in giornata in treno da Milano a Mantova, organizzata dal Cral di un'impresa assicurativa



nella quale avevo lavorato a lungo.

Già la scelta del treno, anziché del bus a noleggio, per un gruppo di una quarantina di persone (fatto già reiteratosi in precedenza per un'analoga iniziativa a Vercelli) suonava strana. Da almeno mezzo secolo, per le gite in giornata di distanze relativamente brevi (150 km in questo caso), il torpedone si imponeva come scelta obbligatoria, sia per ragioni di (presunta) flessibilità, sia per ragioni di (concreto) risparmio. Ma, a ben vedere, ciò non sempre è ancora vero.

Le progressive limitazioni introdotte in quasi tutte le città turistiche alla circolazione ed alla soste dei bus ne hanno progressivamente eroso la comodità. Ed il biglietto IVOL (valido non solo sul treno regionale, ma anche sui mezzi urbani di Milano e di Mantova al prezzo di euro 16,50) rende conveniente spostarsi con i servizi di linea. Infatti, senza che io lo avessi suggerito, un biglietto IVOL è stato distribuito a tutti i partecipanti. Sul treno la volonterosa guida si è soffermata per illustrarne i vantaggi proprio a me (senza sapere che a suo tempo ne ero stato tra i

promotori).

Un amico ben informato mi ha poi spiegato che, tra il 2012 ed il 2018 i passeggeri sui treni lombardi sono cresciuti del 23 per cento nei giorni feriali, ma ben del 78 per cento nei festivi.

Nonostante la riduzione delle corse e le soppressioni random che colpiscono di preferenza proprio nel fine settimana. "Numeri impressionanti che sarebbero salutati con entusiasmo in qualsiasi comparto merceologico" commenta l'amico ben informato, ma a cui i responsabili del trasporto ferroviario lombardo, purtroppo, non sembrano essere ancora particolarmente sensibili.

Pazienza: il tempo, prima o poi, si rivela galantuomo.

E la piccola soddisfazione ottenuta dieci anni fa, convincendo l'assessore Cattaneo ad imporre l'emissione di IVOL, in fondo, tanto piccola non era.

Massimo Ferrari

Presidente Assoutenti/Utp

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



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

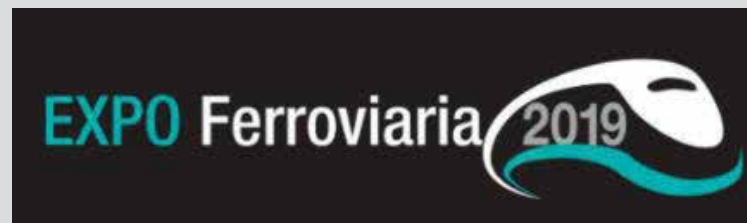


TERZI - ECKELMANN BATTISTELLO - CECI - NICOTERA - SCELFO - LANCIONE - BOCCI



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

SPECIALE PER



***Le donne della mobilità
2019***