

**mmp**  
mobility press  magazine

Numero 224 - 9 Gennaio 2020

**MOBILITA'**

**E**

**TRASPORTI**

**DEL**

**2020**

**COSA CI DICONO I NOSTRI LETTORI**



**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](http://fsitaliane.it)





## Editoriale

### Cosa possiamo aspettarci dal 2020

E' arrivato anche il 2020 e MobilityPress ha promosso un'indagine tra gli stakeholder del settore mobilità e trasporti per sapere cosa dobbiamo aspettarci dal nuovo anno.

Le risposte dovrebbero risultare più interessanti dei tradizionali vaticinii degli oroscopi, cui - in genere - si dedica l'attenzione dei giornali in occasione del cambio di anno; fare previsioni, comunque, rimane un esercizio molto difficile, perché - anche se è sempre più riconosciuta la centralità del settore per l'intera economia - sono troppe le variabili che possono intervenire - anche all'improvviso e all'ultimo momento - per cambiare gli scenari di uno dei settori più delicati e fluttuanti.

Senza guardare agli orizzonti (sempre più incerti) su scala mondiale, basterebbe citare tutte le incertezze che gravano intorno alla decisione presa da un solo paese, cioè la Gran Bretagna, di uscire dal mercato comune europeo, decisione che coinvolge sicuramente le persone, ma soprattutto il movimento delle merci.

Come è noto, il 2020 scioglierà definitivamente il nodo della Brexit, e si tratta solo di attendere per valutare gli ulteriori sviluppi.

Qualcuno ricorda opportunamente che il 2019 ha riservato una sorpresa, cioè la scelta dettata dalla politica di produrre le analisi costi-benefici in relazione ad alcune grandi opere, in particolare la Tav Torino-Lione, il Terzo Valico etc.

E' stato - in qualche maniera - l'argomento che ha dominato gran parte dell'anno passato e che solo in parte poteva essere previsto, perlomeno nelle dimensioni che ha poi assunto.

Il 2020 ha un appuntamento che non potrà essere messo in discussione perché deriva dalla legislazione europea, e cioè l'entrata in vigore del cosiddetto "Quarto pacchetto fer-

roviario", e - in sostanza - la liberalizzazione sui binari dell'UE estesa anche al trasporto passeggeri, e - in particolare - ai settori dell'Alta Velocità, ma anche del trasporto pubblico locale.

Rimanendo sempre nell'ambito continentale, con l'insediamento della nuova Commissione europea guidata da Ursula von der Leyen, si apre la grande partita della transizione all'economia verde e al cosiddetto Green New Deal, che può comportare enormi vantaggi, ma anche difficili processi di transizione, come stanno dimostrando le tensioni nel settore dell'autotrasporto per l'introduzione di alcuni limiti ecologici.

Siamo in presenza di uno scenario molto complesso, perché in discussione vi è anche la ridefinizione di tutte le politiche infrastrutturali in ambito europeo e la determinazione degli incentivi per le politiche sociali o ambientali.

Nonostante le molte criticità e complessità della situazione complessiva generale, è indubbio che il 2019 ha posto alcuni punti fermi sul ruolo essenziale giocato dal settore della mobilità e dei trasporti.

Rimangono ancora notevolissimi problemi, ma sia nel settore del trasporto pubblico locale che nel settore del trasporto merci ferroviario e intermodale la situazione è sicuramente in movimento, e - in alcuni casi - in fortissimo movimento.

Si pensi solo al piano del rinnovo del parco mezzi ferroviario e degli autobus che ha costituito per molti anni una chimera, e che oggi si presenta oramai ai blocchi definitivi di partenza, anche con accelerazioni per quanto riguarda la fornitura dei nuovi convogli ferroviari.

Nel settore dell'intermodalità, c'è una situazione di mercato che rimane sicuramente complessa, ma dove è impossibile non rico-



noscere una grande vitalità da parte delle imprese e, in particolare, il nuovo ruolo dei porti dopo la riforma e l'apertura di nuovi grandi terminal come Vado Ligure.

Un indubbio segno della vitalità del comparto deriva dalle criticità che si registrano in alcuni settori fondamentali, come la formazione e le difficoltà di trovare le competenze adeguate per gestire i nuovi processi, che nulla oramai hanno in comune con le esperienze finora registrate nel passato.

Il 2020 si apre con due grandi incognite che riguardano, in particolare, il ruolo delle autostrade e il destino di Alitalia, su cui le partite rimangono totalmente aperte e che dovrebbero trovare soluzione nel corso dell'anno.

Nel trasporto aereo, è recentissimo l'annuncio – da parte del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – che, nel mese di marzo, partirà il processo di aggiornamento del Piano nazionale degli aeroporti, che dovrebbe poi vedere la luce entro la fine dell'estate. L'intero settore dovrebbe trovare una nuova regolamentazione, così come dovrebbe essere avviato il piano per la revisione delle concessioni autostradali.

In entrambi i casi, si tratta di partite molto complesse, dove l'Italia potrebbe giocare un ruolo protagonista, assegnando la definizione di un nuovo quadro regolatorio ad un organismo terzo e indipendente come l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, con un'esperienza che diventerebbe importante anche in ambito europeo.

L'ultimo elemento che – sperabilmente – dovrebbe essere ai primi posti nell'agenda 2020 sono le questioni legate alla sicurezza, e – in particolare – il percorso di ammodernamento e di integrazione nella rete fondamentale delle ferrovie regionali; anche in questo caso, si tratta di una questione annosa, che – forse – nel nuovo anno potrebbe avviarsi a soluzione: l'appuntamento, in questo caso, è per il mese di settembre e la discussione

degli stanziamenti previsti nella Legge di Bilancio 2021, con l'attribuzione delle risorse necessarie per un piano che avrebbe una grande importanza nello sviluppo dei sistemi trasportistici in ambito locale, considerate le grandi difficoltà di sviluppare i sistemi metropolitani in sede propria nei nostri ambiti urbani.

Insomma, siamo in presenza di uno scenario che prevede da un lato grandi aperture sul futuro e dall'altro la persistenza di problemi, che si può soltanto auspicare trovino soluzione nell'anno che chiuderà comunque il primo ventennio del nuovo secolo.

Antonio D'Angelo

# 20

anni di



*La Storia di Tutti Noi*

**Bologna**  
**26 e 27 Febbraio**  
**2020**

**SAVE  
the  
DATE**



*Insieme nella evoluzione della  
bigliettazione elettronica dal 2000  
a oggi e nei progetti del futuro*

## Speciale: Le aspettative, le speranze e i timori per i trasporti e la logistica nel 2020

### Giuseppe Francesco Vinella, *Presidente ANAV*



Il 2019 si è chiuso con alcune novità che possono costituire una premessa importante di ciò che occorrerebbe realizzare nell'anno appena iniziato per soste-

nerare la crescita del trasporto collettivo di persone come componente fondamentale di una transizione verso un modello virtuoso di mobilità sostenibile nell'ambito delle più generali politiche di contrasto all'inquinamento ed ai cambiamenti climatici. Il rinvio di un solo anno della riforma del TPL varata nel 2017 e rimasta a lungo ferma, insieme alla dichiarazione di intenti della Ministra De Micheli sulla transizione ai costi standard, dà il tempo giusto per una scrittura equilibrata dei decreti attuativi sui ricavi tariffari e sui livelli adeguati di servizio e nuovo slancio ad una riforma importante per il settore. Le nuove misure adottate dall'ART a fine anno possono favorire il ricorso a procedure selettive contendibili per l'individuazione dell'offerta di servizio migliore, eliminando alibi all'eccessivo ricorso agli affidamenti in house e, nel settore ferroviario, all'affidamento diretto all'incumbent statale. L'importante segnalazione dell'AGCM sui servizi sostitutivi con carattere di stabilità restituisce al mercato del TPL su gomma un fatturato rilevante e, soprattutto, ripristina un principio di certezza normativa sin qui troppo spesso ignorato. Il 2020 dovrebbe vedere anche,

già nelle prime settimane, l'adozione dei decreti attuativi necessari a dare concreto avvio al Piano strategico nazionale di mobilità sostenibile, importanti per sostenere l'ammodernamento del parco rotabile destinato ai servizi e guidare una transizione equilibrata verso le nuove alimentazioni e in particolare verso l'elettrico. Lavoreremo affinché il processo sia equilibrato e non ideologico, con l'obiettivo di massimizzare gli investimenti e il rinnovo del parco lungo l'intero arco quindicennale del Piano.

In quest'ottica riteniamo non coerente e motivata da esigenze di cassa più che da professati intenti ambientali l'eliminazione del rimborso sull'accisa gasolio commerciale per i bus euro 3 e Euro 4 già dal 2020-2021, una misura che penalizza il TPL ostacolando il cambio modale dalla mobilità privata a quella collettiva.

### Andrea Gibelli, *Presidente ASSTRA*



Il nostro migliore proponimento e maggiore aspettativa per il settore dei trasporti pubblici nella prospettiva dell'anno appena iniziato, è che

questo settore nel 2020 sia riconosciuto per quello che effettivamente rappresenta per il Paese: un essenziale volano di crescita sostenibile per l'economia, un'oc-



casione imperdibile per mettere a segno un effettivo “new green deal”, una componente irrinunciabile del Welfare dell’Italia, un terreno fertile per l’Innovazione Tecnologica al servizio del cittadino.

Queste le nostre aspettative che naturalmente corrispondono al nostro impegno programmatico per il 2020, un anno durante il quale a livello nazionale e globale dovranno essere affrontate sfide molto impegnative. Noi, in rappresentanza del settore TPL ci faremo trovare pronti e, pertanto, propositivi. Consapevoli che giocare d’anticipo non è cosa che si possa improvvisare, siamo impegnati fin dal 2019 in un percorso tematico che, attraverso tappe ed analisi trasversali dei diversi aspetti del trasporto pubblico condivise coi maggiori stakeholder del sistema TPL, ci consentirà di arrivare a maggio 2020 con un pacchetto di proposte che presenteremo al grande pubblico nel Convegno Nazionale dell’Associazione che stiamo organizzando in collaborazione con The European House – Ambrosetti.

## **Arrigo Giana,** *Presidente Agens*



Oggi ci viene chiesto dal magazine che ci ospita, una riflessione sui trasporti.

Come Presidente Agens, la

principale Associazione confindustriale dei trasporti su terra, desidero soffermarmi sulle sfide che il presente e il futuro

ci pongono: come possono i trasporti rispondere all’emergenza ambientale e dei cambiamenti climatici?

Come potremo servire i grandi centri urbani garantendo il diritto alla mobilità e allo stesso tempo affiancarci alla loro battaglia per il miglioramento della qualità dell’aria e del traffico?

Come contemperare il diritto legittimo di scioperare e allo stesso tempo tutelare il diritto alla mobilità di milioni di cittadini che ogni giorno usano il trasporto pubblico dando un contributo all’ambiente?

Ancora: come potremo tenere insieme sviluppo tecnologico e difesa del lavoro, della sua qualità, della sua sicurezza, della sua stabilità?

Come e quando capiremo che precarizzando il lavoro in quanto tale, non c’è qualcuno che perde e qualcuno che vince, ma perdiamo tutti?

Non possiamo, nello spazio delle righe concesse, dare le risposte, ma solo provare a porci le giuste domande per cominciare a individuare e percorrere nuove strade. Quando, ad esempio, lanciamo la nostra proposta per una legge che normi in modo autenticamente democratico e fondato su reali criteri di rappresentatività il diritto allo sciopero, lo facciamo all’interno di una strategia che cerca le risposte sia per le aziende, i cittadini e gli stessi sindacati. E’ quindi necessario porsi le giuste domande perché il nostro settore è stato capace già in passato di immaginare, anche da solo, il futuro.

Deve tornare a farlo, a rischiare, a credere che il futuro o lo governi o ti travolge.

## Dario Balotta, *Presidente ONLIT*



Il 2019 è stato l'anno della scoperta, da parte della politica, dell'analisi costi-benefici per le infrastrutture ferroviarie ad Alta Velocità: un fuoco di paglia gestito

come elemento di scontro politico e non come analisi tecnico-economica per dare degli strumenti decisionali in più al legislatore. Il 2020 appena iniziato sarà invece l'anno della revoca o della revisione o del pasticcio delle concessioni autostradali: ma anche in questo settore si sta già alzando, e ancora si alzerà, tanta polvere senza costruito. Forse si scoprirà che alla base delle gravi carenze manutentive della rete autostradale, compresa quella gestita dall'Anas (cioè direttamente dalla mano pubblica) c'è una doppia responsabilità: quella del concedente, cioè di chi dovrebbe controllare (il ministero delle Infrastrutture e Trasporti), e quella di chi è preposto alla gestione delle tratte di rete, il concessionario. Ma sarà un duro colpo trovarsi dinanzi all'evidenza del fatto che dopo 50 anni (cioè l'età - più o meno - della rete autostradale italiana) cominciano i guai per i ponti e i viadotti in cemento, per di più in un Paese dal dissesto idro-geologico facile anche grazie all'aggravarsi del riscaldamento globale. Infine, anche quest'anno continueremo a constatare l'inerzia nella gestione politica della crisi di Alitalia, e a osservare l'inadeguatezza del trasporto pubblico locale e regionale - e soprattutto di quello ferroviario - rispet-

to alla domanda degli utenti e ai livelli di congestione e d'inquinamento dell'aria, che richiederebbero ben altre performance qualitative e quantitative.

## Alessandro Delpiano, *Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Bologna metropolitana*



Nonostante le turbolenze governative, il principale progetto di mobilità sostenibile per il nostro paese, partito nel 2017, è anda-

to avanti anche nel 2019. E' consistito in due passaggi fondamentali. Primo, avere avviato la redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile per tutte le città metropolitane italiane e per le città con più di 100.000 abitanti (siamo vicini al 50% dell'obiettivo). Secondo, aver superato nei fatti la sbagliata logica della "legge obiettivo" facendo uscire il secondo bando di finanziamento "ordinario" per nuovi sistemi di trasporto rapido di massa (scadenza 1.6.2020). Queste due strade sono da proseguire con convinzione anche nel 2020. Aggiungendo altre due strategie fondamentali. Prima strategia: trasformare i servizi ferroviari delle grandi città Italiane in Servizi Ferroviari Metropolitan, cadenzati, integrati e ad alta frequenza. Seconda strategia: imporre l'obiettivo della ciclabilità urbana al 15% per tutte le città italiane entro il 2025, anche quelle montane vista la diffusione della e-bike. Questo è ciò che dobbiamo fare per contribuire alla riduzione della CO2 e alla qualità e sicurezza delle nostre città.



## Fulvio Quattrocchio, *intermodale-24 rail*



Il 2020 non è solo un nuovo anno, è l'inizio di un decennio che al suo termine riguarda il sostanziale completamento dei tunnel di base ferroviari

per l'attraversamento delle Alpi, e l'operatività quasi piena della rete TEN-T per connettere più profondamente popoli ed economie d'Europa – sperando che questo continui (o torni) ad essere un obiettivo condiviso. Nel 2020 si dovranno mettere le basi affinché questo grande scheletro infrastrutturale possa funzionare realmente. Ciò significa secondo il mio punto di vista impostare un progetto di grande estensione, a scala europea, che punti a semplificare l'accesso della domanda di trasporto alla ferrovia, in termini di procedure, di efficienza gestionale, di tracciabilità, di flessibilità dell'offerta, all'interno di una visione complessiva del sistema-transporto integrato fra le varie modalità, in cui la strada non potrà che essere ancora e sempre quantitativamente prevalente, ma che dovrà avere come scelta prioritaria la ferrovia. In questo avvio di decennio penso che ci dovremmo impegnare in questa direzione, a partire dalle attività già in corso nel campo delle piattaforme informatiche di connessione domanda-offerta, di regolazione degli accessi ai nodi e terminali, di gestione del traffico sia ferroviario che stradale ultimo miglio; e contemporaneamente avviare una riflessione a mente aperta sulle semplificazioni da introdurre nella normativa tecnica dell'infrastruttura

e delle certificazioni, per rendere il servizio ferroviario più competitivo, efficiente ed ugualmente sicuro.

## Anna Donati, *responsabile mobilità Kyoto Club e Portavoce Alleanza Mobilità Dolce*



Per il 2020 ho aspettative positive e necessarie per la mobilità sostenibile in quattro ambiti:

- Decisi passi in avanti per la decarbonizzazione dei trasporti e la

riduzione dei gas serra, con maggiori spostamenti a piedi, in bicicletta, con il trasporto collettivo, la sharing mobility e la mobilità elettrica. A questo scopo il Piano Nazionale Energia e Clima deve dare indirizzi netti e chiari per perseguire questo percorso.

- Mi aspetto nuove norme per la regolazione e gestione delle concessioni autostradali, che sul solco di quanto deliberato da ART sui pedaggi e secondo la valutazione della Corte dei Conti, superi l'attuale sistema squilibrato che dà vantaggi ai privati a scapito dell'interesse pubblico e sia coerente con trasparenza e concorrenza.

- Per la mobilità dolce - nell'anno del Treno Turistico indetto dal Mibact – mi aspetto una decisa attuazione della legge 128 del 2017 e risorse da dedicare al CdS per i treni turistici. Anche per la mobilità ciclistica mi aspetto uno scatto per l'attuazione della legge 2/2018, con il Piano Nazionale Mobilità Ciclistica, i biciplan comunali e l'avvio dei cantieri per le ciclovie turistiche nazionali.

- Infine auspicio che il 2020 sia l'anno della programmazione per la mobilità sostenibile: con i piani regionali per la qualità dell'aria, con l'adozione dei PUMS da parte delle città e con l'avvio dell'aggiornamento del Piano Nazionale dei Trasporti e della Logistica, fermo al 2001.

**Fabio Capocaccia,**  
*Presidente IIC*  
*Istituto Internazionale delle*  
*Comunicazioni*



Nel trasporto merci, la sfida per il nostro Paese è l'inserimento a pieno titolo nel percorso della Via della Seta.

I porti dell'Alto Tirreno - Alto Adriatico partono svantaggiati da quote attuali insufficienti per le merci su ferro: il 10-15% di Genova è un minimo europeo, solo giustificato dai collegamenti ferroviari attuali ancora ottocenteschi. Trieste sta partendo bene, con treni blocco settimanali sulle principali destinazioni centro europee. Genova, pur non disponendo di cospicui finanziamenti regionali,

deve adeguarsi rapidamente. Lo sta facendo come capacità di Terminal, con l'inaugurazione quasi sincrona della Piattaforma di Vado e di Calata Bettolo, e con l'istituzione di qualche collegamento-navetta con il Nord. Ma la rete ferroviaria resta l'attuale, con impossibilità per i treni europei (750m, 2000t, 4m in galleria) di arrivare fino alle banchine. La riapertura del Nuovo Ponte a metà anno darà ossigeno al porto, ma non cambierà lo stato dei collegamenti via ferro, che dipendono da due opere, il Terzo Valico e il Nodo Ferroviario di Genova, previste non prima del 2023. Nel frattempo, da subito e quindi nel corso del 2020, devono essere predisposte tutte le opere collaterali di raccordo e di prosecuzione, e cioè: binari e viabilità interni al porto (l'apertura del doppio binario di Voltri si farà sentire già nel 2020), raccordi ferroviari in Val Polcevera, e soprattutto l'avvio del quadruplicamento delle tratte a Nord (Tortona-Voghera e Pavia-Milano). Opere per le quali, come ha dimostrato il nostro studio 3VAL da poco completato - IIC, Intermodale24Rail e Unige - e consegnato a CCIAA/Uniontrasporti, se non si parte con le gare nel 2020 ci troveremo tra qualche anno nel paradosso: Terzo Valico finalmente completato, ma limitato da strozzature a Nord e Sud.

**Fer**  
PRESS

**Abbonati subito!**

WWW.FERPRESS.IT



## **Rodolfo Giampieri,** *Presidente Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale*



Unire lo sviluppo e il futuro con la sostenibilità. È questo l'obiettivo dell'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico centrale, 215 chilometri di

banchina virtuale da Pesaro ad Ortona, al centro dell'Adriatico e della Macroregione Adriatico Ionica. Lo scopo prioritario, anche per il 2020, è promuovere le premesse per incrementare il lavoro delle imprese in modo che possano creare occupazione in un'azione sinergica rivolta ai sei porti di nostra competenza, Ancona-Falconara Marittima, Pesaro, San Benedetto del Tronto, Pescara, Ortona. Un sistema che lavora ogni giorno per essere protagonista della strategia della portualità nazionale e che raggiunge ottimi risultati, traffico di 11 milioni di tonnellate di merci e di 1,2 milioni di passeggeri nel 2019, 8 mila occupati, grazie all'impegno delle aziende portuali, alla professionalità di tutte le maestranze e alla preziosa collaborazione con tutte le istituzioni di riferimento, Regioni, Comuni, Province, Camere di Commercio, Capitaneria di porto, Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, Guardia di Finanza, Polizia di frontiera. Trasformazione, di cui l'approccio sostenibile è una parte integrante, è il concetto che ispira l'opera dell'Autorità di sistema portuale per creare nuovo sviluppo delle città portuali, dei territori e delle comunità. Una

trasformazione necessaria, unita al fattore competitività, che consente di confrontarsi con il cambiamento continuo che tocca la portualità internazionale, per poter affrontare il gigantismo navale e le grandi alleanze armatoriali. Un dato su tutti: il Mediterraneo è l'1% del mare di tutto il pianeta e rappresenta il 20% del traffico marittimo mondiale. Puntiamo allora sulla sua strategicità e su quella dell'Adriatico come elementi di crescita per i Paesi che vi si affacciano e per tutta l'Unione europea.

## **Giuseppe Ruzziconi,** *Presidente di federMobilità*



Lo scorso anno ci occupammo della parola chiave "formazione" promuovendo, per darle corpo, un programma di

otto seminari rivolto, principalmente, agli Enti Locali e alle Stazioni Appaltanti per rafforzarne le competenze professionali. Il risultato è stato molto positivo visto che sono stati coinvolti 65 relatori e 350 partecipanti. Quest'anno, per il 2020, abbiamo già organizzato, con il contributo tecnico-scientifico di ISFORT che si avvale della collaborazione di DIAG- La Sapienza e della Fondazione Malena per il TPL, un corso di formazione di alto livello costituito da cinque moduli. Nel frattempo ART ha emanato la delibera 154/2019 sulla quale federMobilità ha prontamente organizzato, il 10 dicembre scorso, un apposito Convegno di approfondimento dimostrando, ancora una volta, lo stretto legame che esiste tra la competenza e la regolazione dei servizi



pubblici locali e la stessa formazione, riportando l'attenzione sul complesso ruolo regolatorio a cui sono chiamati gli EE.LL. nel campo dei processi gestionali del TPL (ferro, gomma ecc). La regolazione e la gestione del servizio sono però solo la punta dell'iceberg di un lavoro molto più complesso che parte con la capacità di pianificare il territorio e le varie attività su di esso insediate, alla capacità di progettare e realizzare funzionali infrastrutture, fino ad arrivare alle capacità necessarie per dare attuazione alle innumerevoli azioni utili a perseguire l'obiettivo della mobilità sostenibile. Serve competenza. La competenza deve essere presente e declinata in tante attività che necessitano di diversi patrimoni di conoscenza. Non solo, questi patrimoni di conoscenza debbono essere legati e in sinergia fra di loro e lavorare per un obiettivo comune: il miglioramento del livello della qualità della vita della comunità per la quale operano. Ovviamente lo svolgimento di questo complesso processo può essere agevolato o condizionato in negativo in base al sistema Regione, Provincia, Comune nel quale opera ed appartiene.

Quindi, se in questi soggetti istituzionali, si riscontra la giusta sensibilità al raggiungimento dell'obiettivo di regolazione dei Servizi Pubblici Locali, possono i cittadini confidare che i loro interessi saranno sicuramente raggiunti ed i loro bisogni pienamente soddisfatti? Nel settore di cui stiamo parlando se guardiamo ai risultati ed analizziamo, con coscienza, quanto accaduto su qualità ed efficienza dei servizi dopo l'emanazione del D.Lgs 422 /1997 potremmo concludere che si sono persi due decenni. Il legislatore è intervenuto con la creazione di soggetti forti che guidassero, controllassero, correggessero, l'evoluzione del progetto di regolazione previsto oltre che dal citato "Burlando" anche dal

Regolamento Europeo 1370/2007.

Al punto in cui siamo appare sempre più vero che sono gli EE.LL., nel suo sistema complessivo, i depositari della responsabilità dell'attuazione di quanto indicato dal legislatore europeo e nazionale, dall'Autorità garante della concorrenza e del mercato, dall'Autorità anticorruzione, dall'Autorità di regolazione, dalla giurisprudenza corrente in grado di gestire un processo virtuoso a favore dei cittadini amministrati. Non pensiamo sia questione di ottimismo o pessimismo, dopo vent'anni l'argomento è più che maturo. Il vero tema da affrontare nel nostro Paese riguarda la condivisione, da parte dei soggetti coinvolti, del quadro generale e il conseguente lavoro da fare per attuarlo, seppure con un percorso graduale. Ma attuarlo. Nel Convegno organizzato a gennaio da federMobilità, dal titolo: "gli Enti Territoriali per il futuro del TPL e della mobilità. Rafforzare le competenze e riorganizzare le funzioni" emergeva con forza l'inadeguatezza della organizzazione degli EE.LL. che dovrebbe, invece, dare attuazione a quanto le norme prevedono nel campo del Tpl e della mobilità sostenibile. Proprio per questo federMobilità ha lanciato una prima sfida: supportare gli EE.LL. nella crescita delle loro competenze attraverso la creazione di una Scuola di formazione che, come detto, vedrà svolgersi il primo modulo formativo già da febbraio 2020.

Pensiamo non sia sufficiente.

Le competenze necessarie a gestire una parte dei complessi compiti sopra citati debbono trovare la possibilità di essere espletate in un apposito spazio organizzato a tale scopo. Le buone pratiche europee delle Organize Authority ed anche delle Agenzie italiane evidenziano la soluzione organizzativa necessaria ed indispensabile ad accelerare il processo di efficientamen-



to e miglioramento qualitativo del Tpl italiano. La realizzazione, a livello nazionale, di 40/50 soggetti su ambito provinciale o sovraprovinciale sarebbe, a nostro avviso, la soluzione che mette in condizione gli EE.LL., titolari dei servizi di Tpl, di creare soggetti pubblici in grado di svolgere quei ruoli di regolazione che poi ogni singolo territorio potrà incrementare partendo da una struttura base. Pianificazione del territorio e delle reti, conoscenza dei dati, indagini sulla mobilità, definizione di convenzioni con singoli Enti Locali titolari del servizio, procedure di affidamento del servizio, sottoscrizione Contratti di Servizio, controllo, gestione degli adeguamenti e delle variazioni contrattuali. Ma anche gestione patrimonio immobiliare, nuovi investimenti infrastrutturali ed in nuove tecnologie. Pianificazione della mobilità sostenibile ed integrata. Ce n'è abbastanza per dire che il lavoro da fare è importante e impegnativo. Ecco perché la competenza va sostenuta con la formazione e supportata da una adeguata organizzazione di sistema che ne esalti il bisogno al raggiungimento di concreti benefici che possono essere generati per i cittadini nel nostro Paese.

**Riccardo Genova,**  
*Ingegnere del Dipartimento  
DITEN- CIRT dell'Università di  
Genova*



Fare previsioni è sempre difficile, soprattutto quando ad iniziare non è un anno ma un intero decennio: non si tratta solo di una constatazione meramente numerica, ma il decennio che ci attende - gli anni

venti del 2000 – offre la reale impressione che siamo di fronte a qualcosa di nuovo. Ci attende una nuova rivoluzione tecnologica che, con il 5G e l'IoT, modificherà abitudini e comportamenti: qualcuno potrebbe domandarsi come possa realmente interagire questo culturalmente “lontano” settore con il “nostro” – più terra terra - mondo dei trasporti, della mobilità e della logistica.

A dire il vero fornire oggi una precisa risposta non è certo facile: non mi aspetto svolte epocali e, forse, neppure le auspico. Sarebbe però sufficiente avvantaggiarsi di tale potenziale patrimonio per razionalizzare le attività rivolte all'erogazione dei prodotti e dei servizi, è bene dirlo, sempre nell'interesse primario della collettività e dei cittadini.

Penso alla guida autonoma, alla transizione energetica, ai processi gestionali e manutentivi.

La transizione energetica non deve essere un salto nel buio, consapevoli degli attuali limiti tecnologici ed infrastrutturali. Ricorso alle fonti rinnovabili, elettricità ma anche combustibili alternativi; pianificazione a medio-lungo termine per il trasporto rapido di massa nelle città e ulteriore rilancio dell'impianto fisso per il TPL, volano di riqualificazione urbana nell'ottica della sostenibilità.

Infrastrutture: occorre un piano di rilancio e modernizzazione estendendo ed accettando i concetti di progresso e resilienza. Basta vedere cosa sta accadendo a Genova: servono infrastrutture nuove per mantenere quelle più antiche e tutti e tutto, compreso l'ambiente, ne potranno trarre enorme beneficio.

Insomma, buona fortuna!

## **Angelo Cotroneo,** *Segretario Regionale Lombardo della Ultrasporti*



Sono anni che in Italia si spera che il trasporto merci su ferro abbia degli aumenti in termini di quote

per equipararsi almeno ad alcuni Paesi Europei, e per adeguarsi a quanto previsto dal libro bianco dalla UE che ha stabilito di trasferire il 30% del trasporto merci su ferro per le distanze oltre i 300 km e di arrivare al 50% entro il 2050. Purtroppo, nonostante si dibatta in convegni e si spera con forza che ciò accada, anche in considerazione dei benefici che se ne ricaverrebbe come ad esempio le emissioni di CO<sub>2</sub>, quindi benefici ambientali e indirettamente vantaggi in termini di sicurezza per le vite umane e riduzione dei sovracosti per la collettività, siamo letteralmente fermi. Probabilmente chi ha governato negli anni non ha voluto avere una vision di sistema per il trasporto; esempio ne sono gli investimenti carenti in infrastruttura ferroviaria; infatti, negli ultimi due anni per recuperare il gap infrastrutturale e rispettare le prescrizioni del regolamento UE 1315/2013 da parte del Mit sono state stanziati un'infinità di risorse economiche aggiornando il contratto di programma con GI.

Mi auguro che nel corso del 2020 il famoso treno europeo possa circolare almeno su gran parte delle linee del Nord Italia, ciò darebbe una forte spinta all'aumento del traffico su ferro. Altrettanto mi augu-

ro che l'apertura della stagione dei rinnovi contrattuali possa consentire finalmente la convergenza di tutte le IF verso un contratto di riferimento, affinché si possa dare avvio ad una sana e leale concorrenza. Eliminando ciò che accade oggi: concorrenza esclusivamente basata sul dumping salariale.

L'instabilità politica invece preoccupa per la conferma dei vari bonus legati alla legge stabilità e alla sensibilità del Ministro di riferimento; è auspicabile che il Parlamento approvi un disegno di legge di ampio respiro con risorse certi negli anni.

## **Francesco Munari,** *Ordinario di diritto dell'Unione europea nell'Università di Genova*



L'anno 2020 sarà probabilmente quello nel quale verranno assunte le decisioni sulla revoca della concessione ad ASPI: resi pubblici il rapporto dei giuristi no-

minati dal MIT, e la più recente relazione della Corte dei conti, in aprile sarà pubblico anche l'esito del secondo incidente probatorio dinanzi al Tribunale penale di Genova.

Il quadro eziologico, fattuale e giuridico sarà quindi poderoso, e consentirà di comprendere il grado di effettiva violazione, da parte del concessionario, degli obblighi di manutenzione e conservazione dell'infrastruttura autostradale, e dell'inadempimento rispetto a tali obblighi.

È possibile che le decisioni del Governo siano addirittura antecedenti tale passag-



gio, come parrebbe emergere dalla norma inserita nel cd. milleproroghe di fine anno, anche se sommessamente sarei dell'idea di arricchire il quadro dei fatti anche con le indicazioni provenienti dai periti del Tribunale.

Soprattutto, prudenza si impone prima di assumere decisioni così importanti nell'interesse del Paese e del suo sistema infrastrutturale, i quali non possono certo permettersi scelte sbagliate.

Senza ovviamente voler entrare nel merito di complesse questioni, se revoca deve essere, allora il Governo deve aver già chiaro quanto avverrà dopo la revoca, e cioè come procedere alla gestione dell'infrastruttura senza ASPI.

È quanto meno probabile che il diritto UE imponga nuove gare, e allora suggerirei di capire come strutturarle, e in particolare se non possano valutarsi anche situazione intermedie, nelle quali revoca e/o successivi affidamenti possano essere ipotizzati anche in modo parziale: è infatti tutto da vedere che, nel settore, le economie di scala siano davvero premianti, rispetto ad assetti più pluralistici, più competitivi (anche dall'angolo visuale dell'eventuale concorrenza per il mercato), e più proporzionati, in caso di revoca, rispetto ai possibili inadempimenti di ASPI.

## Dario Soria, *Direttore Generale Assocostieri*



ASSOCOSTIERI, Associazione di riferimento per la logistica energetica, è stata protagonista ed osservatrice dei cambiamenti del settore dei trasporti avvenuti nel corso dell'anno che

sta per concludersi.

La transizione energetica sarà al centro del nostro 2020: il prossimo recepimento della direttiva RED II, l'adozione, dal 10 gennaio 2020, del PNIEC che stabilisce un obiettivo di rinnovabili nei trasporti pari al 21,6%, il Green Deal europeo ed italiano e la strategia per il raggiungimento della neutralità climatica al 2050 ne definiranno i contorni.

Il coraggio delle scelte della politica e la nostra capacità di intervento saranno la cartina di tornasole per valutare la sostenibilità della transizione, consentendo al Paese di adeguare logistica e infrastrutture valorizzando i combustibili alternativi tra cui GNL, GPL e biocarburanti che vantano notevoli pregi ambientali in termini di riduzione delle emissioni di gas ad effetto serra e inquinanti. L'impegno di ASSOCOSTIERI sarà incentrato anche per il prossimo anno nel continuare a promuovere e favorire la diffusione dei combustibili alternativi nel settore dei trasporti, nel rispetto del principio della neutralità tecnologica, e contestualmente tutelare i combustibili fossili tradizionali (benzina e

gasolio) che coprono la quota maggioritaria del mercato, affinché non siano eccessivamente gravati in virtù dell'applicazione di politiche ambientali che potrebbero avere ripercussioni economiche anche pesanti sui consumatori finali.

Ai posteri l'ardua sentenza.

### **Ing. Gaetano Conti,** *Presidente del Comitato Logistica di Federchimica*



Sul fronte internazionale, l'imminente Brexit, le questioni aperte sui dazi e una situazione geopolitica sempre più

instabile, non possono che innalzare barriere alla libera circolazione delle merci. In generale in un contesto economico e politico di grande incertezza, la logistica che per definizione dovrebbe svilupparsi sulla base di progetti pluriennali di pianificazione strategica può riscontrare qualche difficoltà. Nel 2020 quindi le Imprese Chimiche si aspettano maggiore chiarezza e continuità politica, almeno in Italia. Con queste premesse si potrà quindi instaurare un dialogo concreto con le Istituzioni per superare efficacemente le difficoltà del sistema logistico italiano. Il prosieguo delle iniziative di promozione del trasporto multimodale delle merci, anche con la conferma del Ferrobonus, sono un primo segnale positivo; lo "sblocco" dei cantieri delle "Grandi Opere" come ad es. la TAV, il terzo valico, sono auspicabilmente i passi successivi per rilanciare la multimodalità. Il trasporto ferroviario, marittimo e aereo devono essere favoriti per le lunghe distanze ed i traffici internazionali, men-

tre il trasporto stradale deve intervenire soprattutto per la gestione dell'ultimo miglio e i traffici domestici di distribuzione. Questo approccio permetterebbe anche di superare il problema della scarsità nel numero di autisti che porta con sé anche una de-professionalizzazione del settore. Infatti, sempre meno giovani sono attratti dalla professione di "autista" per le condizioni di lavoro non sempre ottimali e vanno quindi promosse buone pratiche per il loro miglioramento. Andrebbero inoltre incentivate iniziative congiunte tra committenza e autotrasporto per la formazione degli autisti e per l'istituzione di scuole dedicate come avviene in altri Paesi europei. Altro tema fondamentale è la "sburocratizzazione": il peso della burocrazia sul sistema logistico italiano è stimato attorno ai 30 miliardi di euro (Fonte: CNEL). È fondamentale quindi una cooperazione con le Istituzioni per eliminare i colli di bottiglia e ridurre il gap competitivo burocratico che penalizza il nostro sistema paese nel confronto internazionale.

### **Alessio Quaranta,** *Direttore Generale ENAC*



L'arrivo del nuovo anno e l'inizio di un nuovo decennio, mi porta a fare alcune considerazioni su temi di grande rilevanza per l'aviazione civile in generale e per l'ENAC in parti-

colare, questioni che diventeranno ancora più determinanti negli anni a venire, come



il costante aumento di traffico, l'affermazione delle nuove tecnologie orientate a fornire servizi concreti ai cittadini, e l'avvio della sperimentazione suborbitale.

Il costante aumento del traffico aereo che viene registrato in Italia e nel mondo, ci porta da una parte a essere contenti per come il settore stia diventando sempre più nevralgico e fondamentale per la società e per l'economia; dall'altra parte, però, ci fa considerare come sia necessario indirizzare gli investimenti aeroportuali verso l'adeguamento della capacità infrastrutturale, in modo da garantire il diritto alla mobilità, rendere efficienti le operazioni di volo, elevare la qualità dei servizi ai passeggeri. Gli ultimi anni sono stati caratterizzati dall'innovazione tecnologica, essenziale per assicurare ai cittadini semplificazione e miglioramento della qualità della vita. In questo ambito si inserisce l'impiego dei droni nella Urban Air Mobility. È questo l'impegno che come ENAC, con il Ministero dell'Innovazione e della Digitalizzazione, abbiamo assunto nel 2019 e porteremo avanti nel nuovo anno: realizzare un ecosistema che integri le tematiche tecnologiche, sociali e industriali, per sviluppare prodotti e servizi per un nuovo modello di mobilità urbana con i droni, manned e unmanned. Uno sguardo anche nella direzione dello spazio per il 2020 e per l'avvio della sperimentazione dei voli sub orbitali. La Space Economy è tra gli obiettivi di politica economica nazionale in virtù delle forti previsioni di crescita del settore e delle ricadute stimate per l'intera economia nazionale. In tale contesto, l'ENAC continuerà a svolgere il proprio ruolo istituzionale di regolamentazione e coordinamento per consentire operazioni di trasporto commerciale suborbitale e sostenere lo sviluppo di questo particolare segmento che rappresenta il futuro dell'aviazione.

## Ivano Russo, Direttore Generale Confetra



Non c'è altro tempo da perdere: nel "Secolo della Logistica" l'Italia deve trovare "il proprio posto nel Mondo".

Mettere a fuoco la propria prospettiva globale, costruire in base ad essa la propria collocazione logistica, geoeconomica, produttiva.

E sempre in base ad essa valutare come attrezzarsi per rispondere alla domanda anch'essa globale di mobilità delle merci: valorizzando la nostra posizione geostrategica, il nostro know how logistico, la capacità di resilienza delle imprese del nostro settore, il genius loci della nostra manifattura, le competenze delle nostre eccellenze negli ambiti più innovativi della ricerca applicata e dei saperi.

Abbiamo bisogno di maturare una identità Logistica nazionale, una nuova idea di Made in Italy logistico - sintesi di trasporto, infrastrutture, manifattura e ricerca - che parta dalla nostra vantaggiosa collocazione geostrategica.

E tuttavia qualunque policy per la logistica non può che discendere dal ruolo complessivo che l'intero Paese vorrà darsi nell'economia mondiale di oggi e dei prossimi decenni. La Via della Seta cinese rappresenta il più grande progetto di connessione globale che la storia ricordi, la Guerra dei Dazi è il conflitto commerciale che essa ha scatenato come reazione da parte Statunitense.

Pechino sta facendo dell'Africa Subsaha-

riana – attraverso la costituzione del mercato unico OUA, con 60 miliardi di investimenti e la presenza in loco di 14 mila PMI cinesi – la nuova “fabbrica del mondo” e la Gran Bretagna abbandona l’Europa nel momento in cui essa – con il nuovo Codice Doganale Unionale e con lo storico Accordo di Libero Scambio con il Mercosur – sembra essere rimasta l’ultima oasi per i sostenitori del commercio globale. Giappone, India e Australia lanciano la Free&Open Strategy e il combinato disposto di 5G e blockchain cambierà per sempre il ciclo operativo della circolazione dei flussi informativi che accompagnano la merce.

O il nostro Paese, nel corso dei prossimi mesi, si darà una lucida, strutturata e unitaria strategia globale – logistica e industriale – oppure esso scivolerà irrimediabilmente ai margini della storia economica e politica mondiale per i prossimi decenni. Queste sono le politiche pubbliche e le grandi scelte strategiche che spostano le statistiche in un Paese. Altro che crescita da 0 virgola.

Siamo a crescita 0,2 nel 2019, forse +0,4% l’anno prossimo sempre che a livello globale si ristabilisca un clima di fiducia e non di tensioni e guerre industriali, tariffarie e commerciali.

Restiamo anche per il 2019, secondo l’OCSE, fanalino di coda dell’Eurozona, e con una produzione industriale che ha fatto registrare – in alcuni trimestri – pericolose puntate recessive e che oggi chiude a -2,4%.

A soffrirne è stato anche, ovviamente, il settore dei servizi logistici e dei trasporti. Si può invertire la tendenza? Sicuramente sì.

Ma occorre avere le idee chiare ed una visione convincente.

## **Michele Giardiello,** *Direttore Sviluppo* *Fondazione Filippo Caracciolo*



Nel 2020 l’Italia e l’Europa dovranno prendere atto di un fallimento: è drammaticamente evidente

che l’obiettivo di una riduzione del 50% dei morti negli incidenti stradali non sarà raggiunto. Non solo ma sono già alcuni anni che il numero delle vittime della strada cresce in modo perpetuo.

I numeri del primo semestre del 2019 sono drammatici: 453 incidenti al giorno, 1 morto ogni 3 ore, 26 feriti ogni ora. L’incidentalità stradale è la prima causa di morte fra i giovani e la prima fra le cause di morte sul lavoro.

Non si può continuare a girare lo sguardo dall’altra parte. Su questo tema è bandito “il politicamente corretto”!

Se in due mesi (ottobre e novembre) oltre 50 giovani e giovanissimi hanno perso la vita sull’asfalto vuol dire che tutto quello che è stato messo in campo per la prevenzione non ha funzionato o non è stato sufficiente.

Nel 2020 occorrerà analizzare le cause di questo fallimento, trovare e mettere in campo i rimedi necessari e programmare nuove, convincenti e soprattutto efficaci strategie.

In questi ultimi anni come Fondazione Caracciolo, Centro Studi ACI abbiamo elaborato diversi documenti di ricerca direttamente collegati al tema dell’insicurezza stradale; di seguito alcune tra le principali



criticità emerse:

- lo stato delle nostre strade è pessimo, quasi al “fine vita”, a causa dell’assenza prolungata di manutenzione ordinaria e straordinaria. Basti pensare che per la rete di connessione, cosiddetta secondaria, di circa 160.000 Km si spendono mediamente 3.500 € annui a Km, rispetto a un fabbisogno chilometrico annuo di 46.000 €, da qui il degrado in cui versano;
- un parco circolante tra i più vecchi d’Europa: abbiamo dimostrato, dall’analisi dei dati di incidentalità incrociati con le percorrenze, che a parità di Km percorsi un veicolo con più di dieci anni di vita ha più del 50% delle probabilità di essere coinvolto in un incidente stradale grave;
- le nuove tecnologie di assistenza alla guida sono un importante ausilio per la sicurezza stradale, ad esempio, uno studio della Fondazione Caracciolo ha evidenziato come l’indice di sinistrosità di veicoli di categoria mini ed economiche con AEB si riduce mediamente del 20% rispetto agli stessi modelli senza AEB, mentre per le categorie di medio-alta cilindrata e SUV con AEB la riduzione è fino al 38%; ma lo sviluppo tecnologico richiede nuovi modelli di formazione per gli automobilisti, per evitare effetti contrari;
- l’attività di controllo da parte delle forze di Polizia Nazionali e Locali è assolutamente insufficiente. Serve una maggiore presenza delle forze dell’ordine competenti sulle strade italiane: “la presenza è prevenzione, non sanzione”;
- uso scorretto dei telefonini, mancato utilizzo dei sistemi di ritenuta, fino alla guida in stato di ebbrezza o sotto l’effetto di sostanze psicoalteranti sono tra le cause sempre più frequenti degli incidenti, sempre più mortali. In uno studio del 2010 si evidenziava come in Francia un automobilista veniva sottoposto al test alcolemico mediamente ogni 4 anni mentre in Italia

mediamente ogni 40 anni.

Cosa è cambiato?

“Formazione” e “controllo” sono le parole d’ordine, sono le “armi” che nel 2020 dovranno essere utilizzate nella improcrastinabile “GUERRA” all’insicurezza stradale.

## **Sergio Crespi,** *Direttore Generale di Interporto Bologna SpA*



Interporto Bologna è una realtà multi-dimensionale nella quale il tema trasporti si inserisce in quello della logistica, dei servizi, dello sviluppo urbanisti-

co e territoriale.

Non sempre questi mondi si parlano. Proprio l’esistenza in Italia di isole non comunicanti è uno dei problemi più sottovalutati. Bisogna avere una regia di sistema che permetta di raggiungere un obiettivo condiviso: la decarbonizzazione a prezzi sostenibili per gli utenti.

La regia di sistema deve essere effettuata da un Governo attento al tema in questione.

Un esempio di vasi non comunicanti è proprio dato dalla presenza in Interporto Bologna di 120 aziende leader nella logistica, che però utilizzano pochissimo la ferrovia come mezzo di trasporto, che invece è una delle prerogative di un Interporto.

Occorre sviluppare il trasporto intermodale rendendolo appetibile non solo nei terminal ferroviari della Gronda Nord o nei distretti specialistici ma in tutta la penisola. Siamo ancora fermi a uno split intermodale pari a quello di 10 anni fa.

Per sviluppare il trasporto intermodale e decongestionare le strade e diminuire il

peso sociale generato dal trasporto stradale, bisogna continuare a migliorare le infrastrutture ferroviarie e facilitare con incentivi ad hoc e una mirata deregulation, l'intermodalità. La strada deve servire per il primo e ultimo miglio, la tratta lunga deve essere percorsa via treno o via nave.

Interporto Bologna sta cercando di migliorare la propria offerta ferroviaria per attrarre un maggior numero di aziende che vogliano utilizzare il trasporto intermodale. Abbiamo due terminal ferroviari con ancora capacità al servizio di aziende che volessero utilizzare le diverse modalità di trasporto ferroviario presenti in Interporto Bologna: trasporto combinato non accompagnato, trasporto convenzionale con carri h, trasporto alta velocità con il Mercitalia Fast, trasporto di auto tramite bisarche ferroviarie. Questi servizi sono garantiti da più MTO e da più Imprese Ferroviarie. Siamo aperti a tutti gli operatori che volessero utilizzare Interporto Bologna non solo come base logistica ma anche come hub di rilancio ferroviario delle merci collegando il Sud con il Nord Europa.

## **Alessandro Sasso,** *Presidente ManTra*



Gli avvenimenti vissuti nell'ultimo biennio, non sempre felici, hanno confermato e accelerato la necessità di spendere maggiormente, nel settore dei tra-

sporti, su aspetti sicuramente meno visibili rispetto alle grandi opere, ma che a lungo termine sono gli unici che consentono

di mantenere il valore degli investimenti. Mi riferisco in primis alla cultura della manutenzione, che nel settore delle infrastrutture si traduce nell'adozione generalizzata, in campo stradale come in quello ferroviario, di piani di manutenzione, strutture attrezzate per l'esecuzione della manutenzione preventiva, strumenti di controllo: tutti i segnali indicano che sia questa la direzione (obbligatoriamente) intrapresa.

Un secondo aspetto, strettamente legato al primo, è quello delle competenze, sulle quali è indispensabile investire se si vuole essere in grado di mantenere in equilibrio economico qualunque sistema di trasporto: un trend consolidato e in crescita è quello degli investimenti nel trasporto pubblico locale che vedranno nel 2020 l'inizio di un sostanziale rinnovo dei parchi; quest'ultimo non è più inteso quale mero rimpiazzo di autobus obsoleti ma si inserisce in un'ottica "di sistema", indispensabile visto che si punta ormai decisamente sulla propulsione a gas naturale in ambito periurbano e su quella elettrica nelle città.

Gestire e mantenere queste nuove flotte richiede una profonda revisione dei processi aziendali, del layout di officine e depositi, della preparazione del personale. Aziende ed Enti Locali non possono che muoversi in questa direzione ma sta a noi consulenti e formatori fornire un supporto adeguato.

Una sfida molto impegnativa.



## Luigi D'Ottavi Avvocato, Dirigente



Il 2020, se alla proclamazione del Mibact dello scorso 11 dicembre seguirà la cooperazione di tutti gli attori,

sarà davvero l'anno delle ferrovie turistiche: l'altra velocità, quella degli itinerari trasversali e inusuali decantata appena dieci anni fa da Rumiz e Paolini (*L'Italia in seconda classe*, Feltrinelli 2009), potrà infatti condurre il turismo italiano verso itinerari diversi dalle solite città d'arte, per riscoprire i borghi dimenticati e soprattutto il lento ma consapevole viaggiare nei territori di provincia, quelli dove il percorso conta più della meta.

Dal 2013 il Gruppo FS, attraverso la Fondazione, sta investendo molto nel recupero dei rotabili storici e nella rivitalizzazione dei c.d. rami secchi, quelli potati negli anni '80 da Mario Schimberni per ragioni di economia perché come sottolinea il Presidente Battisti occorre costruire un'alternativa al turismo di massa.

Antiche locomotive a vapore ritornano in pressione, insieme ai musei di Napoli e Trieste ed agli elettrotreni del design italiano del '900, convogli che già nel 1937 conquistavano i primati dell'alta velocità ferroviaria nel mondo (a bordo del Rex, diretti all'esposizione universale di New York, c'erano una littorina ed un ETR 200, insieme al plastico dell'Ing. Angiolo Mazzoni della Stazione Termini, vera icona mondiale del novecento italiano).

Negli anni '60 il celebre Settebello, con gli

terni disegnati da Giò Ponti, non era da meno.

Anche le ferrovie secondarie sono oggetto di un nuovo Rinascimento ma non tutte le Regioni hanno compreso l'importanza, per l'economia turistica, di questo nuovo petrolio che tanta linfa darebbe alla vocazione naturale del Bel Paese.

L'auspicio è che anche nel Lazio la ferrovia Civitavecchia Capranica Orte, in regime di sospensione dal 1961 ma inserita nella legge sulle ferrovie turistiche, possa essere riarmata ed esercitata per un utilizzo principalmente turistico, a servizio del primo porto crocieristico d'Europa, Civitavecchia, per far conoscere i capolavori del medioevo ed un paesaggio etrusco incontaminato.

Senza dimenticare che anche per le merci questo itinerario trasversale sarebbe utilissimo per servire il neonato interporto di Orte e raccordarsi con l'adriatico, senza impegnare il già saturo nodo di Roma, da cento anni in attesa del suo anello.

Un'altra velocità, appunto, che richiede un repentino partenariato pubblico-privato per alimentare il nuovo rinascimento ferroviario.

## Giuseppina Gualtieri, Presidente e Amministratore Delegato Tper SpA



Non è facile prevedere quali potranno essere i temi-guida di questo 2020 che si è appena presentato a tutti noi. Il nostro set-

tore è storicamente segnato da continui cambiamenti del quadro normativo e da una storia che lo ha visto per molti anni ai margini dell'interesse delle politiche industriali; un settore caratterizzato da un contesto che, seppur molto migliorato per risorse messe disposizione per investimenti, è ancora incerto per risorse pubbliche e sistemi di tariffazione che consentano di affrontare scelte e progetti di medio lungo periodo che sarebbero necessari. In realtà, penso che il 2020 potrebbe essere un anno molto particolare perché la grande attenzione ai temi della sostenibi-

lità ambientale, alla vivibilità delle città sta portando un interesse generale al trasporto pubblico che auspico possa diventare una nuova cultura negli spostamenti di tutti. Un'occasione da non perdere, da non banalizzare in semplici atteggiamenti di facciata anche perché riguarda già ora le abitudini di tante persone. È innegabile che i mezzi collettivi muovano già oggi, ogni giorno oltre 14 milioni di persone; le amministrazioni locali più vicine alla qualità della vita dei cittadini sono sempre più coinvolte in decisioni inerenti la mobilità e per questo sono fiduciosa che questo nuovo anno parta con una marcia in più. Anche l'innovazione tecnologica, sia nei mezzi e sistemi di trasporto, sia nelle tecnologie digitali al servizio della mobilità, sta correndo e non sarà facile starne al passo con le risorse e le competenze necessarie. In questo 2020 appena iniziato le imprese del trasporto pubblico hanno la possibilità, e vorrei dire il dovere, di giocare un ruolo significativo per contribuire a raggiungere quegli obiettivi di sostenibilità ambientale sociale ed economica che auspico diventino la base di una politica di sistema a livello locale e nazionale. Ce lo



**La 48<sup>a</sup> conferenza annuale dell' Association for European Transport (AET)**  
**European Transport Conference, ETC 2020**  
**09-11 settembre 2020: Politecnico di Milano**

### Call for Papers: scadenza 04 febbraio 2020

**Organizzata dall'Association for European Transport (AET), la European Transport Conference mette in contatto i mondi della ricerca, della consulenza, della politica e della pratica professionale.**

È aperta la *call* per la presentazione di articoli nelle diverse aree di interesse dei Comitati di Programma della Conferenza. Alcuni temi selezionati per l'edizione 2020 sono i seguenti:

- ♦ Cambiamenti climatici e Trasporti
- ♦ Veicoli Autonomi e Connessi
- ♦ Città senza auto
- ♦ Lo Stato di attuazione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile in Europa
- ♦ Gli impatti dei grandi progetti infrastrutturali
- ♦ Equilibrio di genere ed Equità nei Trasporti
- ♦ Qualifiche professionali dei "Transport Planner" nei diversi paesi europei
- ♦ Il linguaggio della Mobilità e la comunicazione tra professionisti e *decision-makers*

Per partecipare è sufficiente inviare un *abstract* di massimo 750 parole attraverso il sito web della conferenza, entro il 4 febbraio 2020.

Per informazioni dettagliate sui Comitati di Programma, istruzioni sulla presentazione degli articoli e altre informazioni sulla Conferenza, si prega di visitare il sito web: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org) oppure inviare un'e-mail a: [sally.scarlett@aetransport.org](mailto:sally.scarlett@aetransport.org)

**Dove la ricerca, la politica e la pratica nei trasporti si uniscono**





impone il domani del nostro pianeta, e l'auspicio è che ci aiutino le giovani generazioni, con quello sguardo al futuro che solo loro possono avere, come ci hanno ricordato nell'anno da poco concluso.

## **Giuseppe Rizzi,** *Segretario Generale di FerCargo*



Il Forum FerCargo per l'anno 2020 ha grandi progetti e augura a tutte le imprese aderenti di continuare a crescere come negli anni passati e mantenere lo stesso

impegno a sostegno del cargo ferroviario italiano.

Esprime inoltre apprezzamento verso i recenti interventi normativi a sostegno del trasporto ferroviario delle merci, in particolare la proroga del Ferrobonus prevista in Legge di Bilancio e degli incentivi alla formazione dei macchinisti del settore merci (per questo ultima norma occorre un ulteriore aggiustamento) presenti nel Decreto Milleproroghe.

Le principali sfide del 2020 sono le stesse anticipate al Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, Paola De Micheli nell'incontro svolto a fine 2019 e meritano attenzione da parte delle istituzioni le seguenti tematiche:

Piano accelerato sull'implementazione del sistema ERMTS. Il tavolo avviato dal Ministero dei Trasporti e la recente proposta emanata da RFI in merito può soddisfare le istanze di tutti gli operatori.

Il Forum FerCargo ribadisce la necessità di adeguati strumenti di contribuzione senza i quali il sistema ferroviario non sarebbe in

grado di sostenere i costi di adeguamento. Formazione dei macchinisti e altri profili professionali.

Occorre continuare a sostenere l'attività di formazione, dato che il settore del cargo ferroviario è alla costante ricerca di macchinisti e le previsioni del comparto indicano nel prossimo triennio un potenziale di circa 2000 addetti.

Per questo motivo si chiede il rinnovo degli incentivi alla formazione per il prossimo triennio 2020-21-22 estendendo il contributo, adeguatamente incrementato, alla formazione di altri profili professionali del settore.

Il Decreto Milleproroghe ha previsto una proroga per il solo anno 2020, è necessario un prolungamento almeno fino all'anno 2022 con aumento minimo delle risorse. Attività di manovra ferroviaria e interventi ultimo miglio. Il tavolo avviato recentemente dal Ministero dei Trasporti riguardo la Manovra Ferroviaria, è il primo ed importante passo per una revisione complessiva della regolazione del settore, anticipata dalle delibere dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che regolano l'attività economica di questo comparto, fondamentale il trasporto ferroviario delle merci.

## **Simone Mantero,** *Amministratore Delegato della Divisione italiana del Gruppo Knorr-Bremse*



L'anno che si è appena chiuso ha registrato un record di fatturato per Knorr Bremse Rail Systems Italia mai conseguito fino ad oggi.

Ci attendiamo che il 2020 veda un consolidamento delle performance finanziarie grazie anche al nuovo contratto di fornitura degli impianti frenante e sanitario fino a 135 nuovi treni Blues per il trasporto regionale a trazione diesel-elettrica costruiti da Hitachi Rail per Trenitalia e che sono previsti in esercizio a partire dal 2021.

Il 2020 ci vedrà quindi impegnati a sviluppare, iniziare le consegne e supportare Hitachi Rail nell'omologazione del nuovo treno.

In parallelo Knorr Bremse Rail Systems Italia sarà impegnata anche nella fase di supporto per la messa in esercizio delle flotte dei nuovi treni regionali Rock e Pop da parte di Hitachi ed Alstom, per Trenitalia e Trenord a cui KBR SI fornisce i propri sistemi frenanti, porte, aria condizionata e toilette. Treni per i quali abbiamo completato la fase di progettazione ed iniziato le consegne, e che supportiamo durante le fasi di esercizio.

Il 2019 ha testimoniato la presa di consapevolezza, soprattutto nelle nuove generazioni, dell'importanza che ha la cura dell'ambiente. Finalmente stiamo capendo il rischio che corriamo.

La classe dirigente ha il dovere di incana-

lare questa energia in progetti che effettivamente invertano la rotta.

Noi non possiamo accontentarci di lavorare nel settore dei trasporti meno inquinante, ma è nostro dovere spingerci oltre. Il momento è favorevole, facciamoci portavoce e definiamo la strada con esempi concreti.

Questo mi aspetto dal mio 2020. Tutte le nostre attività, in crescita costante da qualche anno, non possono prescindere dal rispetto e dalla difesa dell'ambiente. Continueremo quindi nella introduzione e consolidamento di tutte quelle pratiche virtuose che già nel 2019 ci hanno visto protagonisti della eliminazione dell'utilizzo della plastica monouso; abbiamo progetti per migliorare la qualità dell'aria, per eliminare lo spreco di carta, e non solo..

Il 2020 vedrà Knorr-Bremse sempre in prima fila nella attuazione di politiche di responsabilità sociale d'impresa, che vedranno coinvolti i più importanti stakeholder interni ed esterni su progetti condivisi e di grande rilevanza sotto il profilo economico/sociale.

# FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO



Grafic design business s.p.a.



## FORMAZIONE

TRAINing organizza corsi per le seguenti attività di sicurezza della circolazione ferroviaria:

- » Condotta dei Treni (macchinista);
- » Accompagnamento dei Treni (capotreno);
- » Preparazione dei Treni (manovratore, formatore treni, verificatore dei veicoli).

### PER LE IMPRESE FERROVIARIE (SAMAC)

TRAINing prende in carico le attività formative teoriche e pratiche previste dal SGS/Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze (SAMAC) per il conferimento ed il mantenimento nel tempo delle abilitazioni (mantenimento, aggiornamento, recupero delle competenze).

### PER PRIVATI

TRAINing offre ai privati corsi di formazione per l'acquisizione del Certificato di Avvenuta Formazione propedeutico all'esame di abilitazione da sostenere presso una Impresa Ferroviaria.

### ALTRI CORSI DI FORMAZIONE

TRAINing organizza anche corsi di organizzazione e tecnica ferroviaria personalizzati per gli Operatori Ferroviari e Istituzioni Accademiche.

## CONSULENZA

TRAINing, grazie alla riconosciuta esperienza dei propri consulenti, offre agli Operatori Ferroviari supporto per:

- » la predisposizione del dossier di richiesta del Certificato di Sicurezza/Autorizzazione di Sicurezza;
- » lo sviluppo ed il miglioramento continuo dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- » l'elaborazione delle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio inerenti il quadro normativo di competenza;
- » la redazione delle norme di circolazione dei veicoli e la definizione delle relative condizioni di circolabilità, ecc.

**ESTERNALIZZARE  
PER AVERE PIÙ EFFICIENZA,  
PIÙ QUALITÀ E PIÙ SICUREZZA.**

## MANUALI DI MESTIERE

Resi disponibili da TRAINing finalizzano il Riordino Normativo secondo i criteri stabiliti dall'ANSF (Direttiva ANSF n°1/2012-Decreto ANSF n°4/2012) con un dispositivo documentale innovativo, fruibile in via informatica (tablet), profilato per ruoli e contesti operativi di pertinenza, redatti con una chiara gerarchia delle fonti e distinguendo principi, nozioni e regole (situazioni normali e di degrado).

Facilitano e rendono più efficace il processo formativo.

L'architettura e il sw consentono un'efficace gestione degli aggiornamenti evitando stratificazioni e semplificando l'organizzazione di merito delle Imprese Ferroviarie.

- » In esercizio da maggio 2015 e aggiornati alle nuove normative e procedure d'interfaccia in coerenza alla data di entrata in vigore.
- » Utilizzati da 17 Imprese Ferroviarie.

**Esperienza ed eccellenza nella sicurezza ferroviaria**



Visita il nostro sito [www.trainingsrl.it](http://www.trainingsrl.it) o la nostra pagina Facebook  [trainingsrl](https://www.facebook.com/trainingsrl) per essere aggiornato sui corsi di formazione in programma



## PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



### >> L'INTERVISTA PIETRO SPIRITO: I MIEI PRIMI TRE ANNI ALLA GUIDA DELL'ADSP

IL MAGGIOR IMPEGNO: FAR RIPARTIRE GLI INVESTIMENTI E INTEGRARE I TRE PORTI. IL NODO DELLE PROCEDURE.

>> ATTUALITÀ  
ELIGROUP: LA SOCIETÀ CHE  
SPAZIA DALLA PROGETTAZIONE  
DI IMPIANTI ELETTRICI AL  
REFITTING.



>> QUATTRO DOMANDE A...  
COMITATO DI GESTIONE:  
"IL NOSTRO PRINCIPALE  
COMPITO È STATO  
RIATTIVARE PROCEDURE,  
PROGETTAZIONE, LAVORI".



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE  
ADSP: LE INCONGRUENZE  
DELLA RIFORMA PORTUALE  
DEL 2016 ALLA BASE DEI  
LIMITATI RISULTATI DEI  
SISTEMI PORTUALI.



>> L'OPINIONE  
GLI INFORTUNI SUL LAVORO  
NEL PORTO E IL VALORE  
DELLA PREVENZIONE.

