

mp
mobility press **magazine**

**IV Forum internazionale Confcommercio-Conftrasporto:
riuscirà l'Italia a fare la "Ferrari della logistica"?**

**Putzolu (Holacheck), per sconfiggere evasione tariffaria
è necessario sistema integrato fatto di uomini e tecnologia**

**Forum Conftrasporto- Confcommercio su trasporti e
sostenibilità, i nuovi scenari impongono un cabio di passo**

**Speciale Ultrasporti: la quinta edizione del convegno
"La cura del ferro"**

Numero 165 - 11 Ottobre 2018

Editoriale

IV Forum internazionale Confcommercio-Confindustria: riuscirà l'Italia a fare la "Ferrari della logistica"?

“L'Italia non può inseguire la Cina (o – peggio – svendersi) e i grandi investitori globali: deve fare la Ferrari della logistica, vendendo un know how di altissimo livello in tutto il mondo”. La formula è subito piaciuta a tutti, anche perché veniva da un imprenditore giovanissimo, tutto sommato piccolo (anche se operante con grande successo sul mercato internazionale) e che soprattutto ha parlato – come si dice – col cuore in mano e usando un linguaggio di stringente concretezza. Vincenzo Romeo (questo il nome dell'imprenditore) è Ceo di Nova Marina Carriers, operatore logistico specializzato, ha 36 anni e ha confessato di essere erede di una tradizione di un'Italia che fu (il padre, prima ancora di inserirlo in azienda, lo mandò un'intera estate in incognito a “farsi le ossa” come semplice mozzo) e che troppo spesso si rimpiange: oggi resiste agli assalti e alle lusinghe dei soliti cinesi e difende il lavoro italiano, che però per competere deve fare la Ferrari, non entrare in concorrenza in un mercato dove dimensioni, costo del lavoro e tanti altri elementi non consentirebbero mai di lottare per la sopravvivenza. Invece, anche Romeo ha confermato che il know how italiano – se non è unico al mondo – ha ancora molte carte da giocare, se è vero che l'Italia è ancora la seconda manifattura in Europa, avanti addirittura alla Francia.

Confcommercio e Confindustria hanno organizzato il 4° Forum internazionale della logistica e dei trasporti a Cernobbio con l'obiettivo dichiarato di fare fronte comune per sviluppare un settore che potrebbe essere una fortuna per l'Italia e che invece viaggia con il freno a mano tirato.

Paolo Uggè, vicepresidente di Confcommercio e Confindustria, lo ha ripetuto ossessivamente e fino alla noia: “Noi lavoriamo e offriamo la nostra collaborazione a tutti, non abbiamo preclusioni o prevenzioni, purché l'obiettivo sia l'interesse del Paese e la possibilità di affrontare il futuro”. Un

futuro che Confcommercio e Confindustria vedono ricco di opportunità, ma di cui intravedono anche tutti i pericoli: l'Italia è al ventisettesimo posto nella classifica della efficienza della propria organizzazione logistica: la perdita stimata dall'Ufficio studi di Confcommercio e denunciata dal presidente Sangalli ammonta, solo per quanto riguarda le carenze infrastrutturali, a 34 miliardi di euro all'anno, vale a dire circa 2 punti di PIL. Il Forum ha messo sul tavolo un profluvio di cifre e, soprattutto, una serie di analisi e di visioni di scenario che rendono difficili (al di là della giustificata ambizione a diventare una “Ferrari”) le prospettive per il futuro, se non c'è una netta inversione di tendenza o lo “shock” invocato da alcuni amministratori locali: 16 anni il tempo medio per realizzare un'infrastruttura di livello, sette i soli anni cosiddetti di “attraversamento”, cioè che vanno impiegati per adempimenti burocratici, autorizzazioni ecc. Mentre l'Italia si muove con un passo che si potrebbe definire di elefante, gli altri corrono con un passo di gazzella: la Spagna era un paese drammaticamente arretrato sia sul piano infrastrutturale che dei servizi, oggi è nettamente avanti a noi; per rimanere solo al caso dei porti, mentre Taranto arretra paurosamente e scopre di aver sbagliato anche strategia (avendo puntato a diventare un porto di transhipment, quando il transhipment viene considerato oramai una modalità senza futuro), dall'altra parte dell'Adriatico l'operatore cinese che ha abbandonato il porto pugliese e si è insediato al Pireo ha realizzato investimenti per 500 milioni di euro e portato il porto ai primi posti nelle classifiche nel Mediterraneo.

La Cina è uno dei protagonisti della scena mondiale di cui non si può fare a meno di parlare in un convegno internazionale ed è anche il motore di quella straordinaria iniziativa che si chiama nuova Via della Seta: ancora una volta, una sfida



che presenta grandi opportunità, ma anche una serie di rischi non da poco (nell'Europa a 27, la spinta dei paesi dell'Est rischia di drenare risorse per gli investimenti infrastrutturali che possono penalizzare l'area del Mediterraneo, e in prima fila l'Italia).

Uno delle decine di temi del Forum di Cernobbio è stato anche il dibattito "infrastrutture sì, infrastrutture no", in parte riassunto nel confronto cui hanno partecipato Ennio Cascetta, ex responsabile della Struttura di programmazione del MIT e autore del piano di "Connettere l'Italia" (a favore del quale sia Confindustria che Contrasporti hanno ribadito di essere schierati perché sia attuato nella sua interezza o – se possibile – migliorato), e Marco Ponti, oggi responsabile del Nucleo di valutazione degli investimenti, che deve realizzare una nuova analisi costi-benefici sulle principali opere infrastrutturali in Italia. Cascetta ha ribadito i punti principali di un piano che prevede oltre 133 miliardi di investimenti per migliorare la connettività del sistema Italia, ma soprattutto la sua competitività. L'Italia – ha ricordato Cascetta – negli ultimi anni ha avviato solo una debole ripresa dopo essere uscita dalla più grave recessione del dopoguerra (nei fondamentali, il nostro Paese non ha ancora raggiunto i livelli precedenti al 2008); tra i protagonisti di questa ripresa, c'è l'internazionalizzazione delle nostre imprese e la crescita esponenziale dell'export, con un ruolo decisivo giocato proprio dal settore dei trasporti. Cascetta ha fornito una lunga serie di numeri che dimostrano come il settore dei trasporti e della logistica sia cresciuto – nel periodo 2014-2017 – a ritmi tre-quattro superiori alla crescita del PIL: in media, contro una crescita del PIL del 3,6%, l'export è cresciuto nei tre anni del 13%, con risultati superiori al 20% nel trasporto aereo e nel traffico marittimo delle Autostrade del Mare, un settore che oggi rappresenta uno dei punti di forza della nostra logistica. Il piano di investimenti necessario all'Italia per superare storici ritardi nelle linee ferroviarie (indispensabili per realizzare l'intermodalità), per collegare porti e interporti, consentire al trasporto merci di adeguarsi agli

standard europei sconta già un'opera di revisione dei progetti infrastrutturali (la "project review") che ha già individuato le priorità indispensabili e consentito risparmi per oltre 40 miliardi. Dall'altro lato, Marco Ponti ha ribadito i punti fermi della propria visione strategica: le opere infrastrutturali sono tutti investimenti che impegnano risorse pressoché interamente pubbliche (nel caso italiano, 133 miliardi di euro, anche se con un impegno di spesa che si proietta in un arco pluriennale), ciascuna opera infrastrutturale va sottoposta ad una analisi costi-benefici (condotta utilizzando i migliori standard internazionali, utilizzati in molti paesi), queste analisi "tecniche" devono poi essere sottoposte al vaglio della politica, cui spettano inevitabilmente le scelte sull'allocazione delle risorse, che proprio perché pubbliche potrebbero essere utilizzate per altri scopi (per Ponti, centrale è sviluppare le tecnologie e anche gli investimenti per interventi di manutenzione o di realizzazione di piccole opere, spesso più importanti della grande infrastruttura di cui non sono verificabili gli effettivi benefici). Un dibattito che ha percorso molti degli interventi che si sono succeduti a Cernobbio, e che non è destinato a concludersi, vista anche la varietà di posizioni espresse dagli esponenti politici che sono intervenuti alla kermesse sul lago di Como. Infatti al 4° Forum internazionale, hanno partecipato il presidente del Parlamento Europeo Antonio Tajani, il Commissario europeo per i Trasporti Violeta Bulc, il sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti Edoardo Rixi, il sottosegretario agli Affari regionali presso la Presidenza del Consiglio Stefano Buffagni e i presidenti delle Regioni Lazio (Nicola Zingaretti), Liguria (Giovanni Toti) e Lombardia (Attilio Fontana). L'appuntamento di Cernobbio è già fissato per l'ottobre del prossimo anno, si potrà verificare quindi se lo "spirito di Maranello" che conduce a così grandi successi la Ferrari avrà contagiato anche la logistica, il cui ruolo centrale per le sorti complessive del nostro Paese è la vera, autentica certezza che ha dominato la due giorni di lavori.

Antonio D'angelo



ibe
INTERNATIONAL BUS EXPO

**TECNOLOGIE
INNOVAZIONI
SOLUZIONI GREEN**



TUTTO IL MONDO DELL'AUTOBUS E DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

FIERA DI RIMINI 24-26 OTTOBRE 2018

www.internationalbusexpo.it

ORGANIZZATO DA

ITALIAN EXHIBITION GROUP
A merger of Rimini Fiera and Fiera di Vicenza



Intervista

Putzolu (AD Holacheck), per sconfiggere l'evasione tariffaria è necessario un sistema integrato fatto di uomini e tecnologia



**Sergio Putzolu,
Amministratore Delegato Holacheck**

Sergio Putzolu è amministratore delegato di Holacheck, una società specializzata nel lavoro di controlleria nei trasporti pubblici, ed è naturalmente un osservatore attento delle dinamiche di un fenomeno, quello dell'evasione tariffaria, che drena ogni anno notevoli risorse e contro cui le aziende di TPL stentano ad avere strategie vincenti.

Putzolu, nonostante tutto anche ATM di Milano sembra aumentare molto i controlli. Lo si vede persino in Stazione Centrale dove all'ingresso della Metro spesso sono in azione pattuglie di verificatori. Ma come vanno le cose nel resto d'Italia?

Negli ultimi 2 anni la sensibilità dei gestori del trasporto pubblico locale verso il tema dell'evasione è certamente aumentata.

Siamo tuttavia ben lontani da quelli che sarebbero gli obiettivi raggiungibili e, personalmente, ritengo che il limite maggiore sia culturale e a livello di Paese.

Il modello di ragionamento che considera l'evasione del pagamento del titolo di viaggio come un reato di serie B o addirittura un diritto del cittadino perché il servizio non è soddisfacente, suscita tutta una serie di problemi a cascata che non permettono

di affrontare correttamente la problematica dell'evasione.

Le città che hanno reti metropolitane sembrerebbero favorite dal fatto che ci sono i tornelli, ma fenomeni di evasione non sono certo scomparsi del tutto...

Il tornello è un valido strumento per facilitare il controllo degli accessi ai mezzi di trasporto, sia che vengano installati a bordo dei mezzi che nelle stazioni. Non sono però la panacea a tutti i guai dell'evasione del titolo di viaggio. Ci vuole un sistema integrato fatto di uomini e tecnologie e organizzazione per contrastare efficacemente questo problema con azioni che siano durature nel tempo e non fuochi di paglia di un mese.

Da qualche parte si mettono i tornelli sugli autobus, per lo meno si sperimentano sulle linee periferiche e su quelle a bassa frequentazione. Come vanno le sperimentazioni?

Le sperimentazioni dei tornelli sono andate bene anche se la

valutazione che le differenti aziende danno è figlia di quanto già detto al punto sopra. Immaginare che il semplice fatto di mettere un tornello sul mezzo possa eliminare il problema dell'evasione è utopico ma se il tornello è inserito all'interno di un sistema organizzato fatto di uomini, tornelli e organizzazione allora le cose cambiano ed il modello diventa virtuoso. Almeno questo è quello che accade dove le cose funzionano.

Resta il fatto che quando il servizio è carente, o gli autobus sono troppo affollati o caldi da morire, la gente quasi si sente autorizzata a non pagare...

Nelle città dove operate si sa che i vostri controllori sono inflessibili. Ma cosa potrebbe succedere su un autobus romano all'ora di punta quando il clima è irrespirabile?

Mi permetto di rispondere alla sua domanda con una ulteriore domanda: siamo sicuri che quel mezzo sarebbe così pieno di gente se tutti pagassero il titolo di viaggio?



Da più parti le aziende hanno dotato i loro verificatori di Pos per il pagamento della sanzione. Quanto vale nella vostra esperienza ormai decennale...

Il POS è uno strumento fondamentale per garantire che i pagamenti delle sanzioni arrivi-

no a buon fine nel minor tempo possibile, facilita l'utente nel pagamento della sanzione evitando lunghe code agli sportelli postali o bancari e rende più semplici le attività di rendicontazione da parte dell'azienda. L'addove viene utilizzato costituisce la forma di pagamento maggiormente utilizzata dagli utenti raggiungendo in alcuni casi valori molto vicini al 60% delle sanzioni pagate.

Per finire, ci tolga una curiosità. A Milano la chiusura dei tornelli in uscita ha dato grandi risultati, qualcosa vieta di farlo anche a Roma?

Non per ripetere sempre le stesse cose ma personalmente non credo nei copia ed incolla. Tutto dipende dalla situazione in cui opera un'azienda rispetto ad un'altra, situazione che spesso dipende da un mix di fattori di tipo politico, sociale e culturale. Dunque, per darle una risposta direi certamente sì, anche a Roma i tornelli potrebbero essere installati sui mezzi ma ci vuole un progetto organico che coinvolga gli autisti, i controllori e anche gli utenti.

AR



**Riqualificazione
urbana**

**Innovazione
digitale**

**Mobilità
sostenibile**

Il territorio connesso al futuro.

6-9 novembre 2018 / Fiera di Rimini

Nuovi modelli di urbanizzazione, soluzioni tecnologiche, piani di mobilità, utilizzo delle energie rinnovabili e accumulo volti a migliorare la qualità di vita dei cittadini e favorire lo sviluppo dei territori in chiave sostenibile.

Un progetto speciale di:

**ECOMONDO
KEY ENERGY**

Un progetto di:

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**

cittasostenibile.net

Focus

Forum Conftrasporto- Confcommercio su trasporti e sostenibilità, i nuovi scenari impongono un cabio di passo

In un'economia che viaggia spedita e su mezzi sempre più tech, occorre un cambio di passo. Anche in tema di strumenti che regolano la sostenibilità dei trasporti.

È quanto emerge dal Rapporto dell'Ufficio Studi di Confcommercio realizzato in collaborazione con Isfort su "Riflessioni sul sistema dei trasporti in Italia" presentato a Cernobbio (Como) in occasione del 4° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio.

I cambiamenti avvenuti negli ultimi decenni impongono di valutare con spirito pragmatico e non ideologico l'efficacia delle politiche adottate finora per promuovere i trasporti sostenibili in Italia e in Europa, innovando alcuni strumenti d'intervento ormai superati e definendo un nuovo paradigma per la mobilità sostenibile, più efficace e più compatibile con

le dinamiche di sviluppo della produzione e dei consumi.

Due pilastri della politica per i trasporti sostenibili degli ultimi decenni sono stati da un lato l'intervento sulla leva fiscale secondo il principio del "chi più inquina più paga", dall'altro quello di favorire con regole e interventi infrastrutturali il trasporto via mare o rotaia, specie in aree particolarmente sensibili come i valichi alpini.

Ma mentre sul mare il cambio intermodale ha imboccato la rotta giusta – con i traffici dei mezzi rotabili (camion, rimorchi e semirimorchi) imbarcati sulle navi in aumento del +255% dal 2005 al 2017 – lungo i valichi alpini non è decollato, con risultati deludenti nel passaggio delle merci da gomma a rotaia.

Sempre per la sostenibilità ambientale,

Tab. B – Squilibri nella tassazione ambientale - autocarri>7,5t in conto terzi
anno 2017, euro se non diversamente indicato

	euro0	euro1	euro2	euro3	euro4	euro5	euro6	totale
parco (000 di veicoli) (1)	32,6	9,8	32,3	53,9	13,0	43,4	17,1	202,1
percorrenza media annuale (000 di km)	30,0	30,4	31,3	63,0	68,0	74,3	88,0	55,0
costo dell'inquinamento per veicolo pesante BE	2.494	1.942	1.758	3.191	2.548	2.436	2.138	2.497
costo dell'inquinamento per veicolo pesante AE (2)	5.507	4.180	3.975	7.017	5.582	4.980	3.806	5.349
risorse internalizzanti (accise) per veicolo pesante (3)	8.891	8.446	8.111	15.364	14.904	15.815	17.929	13.111
rimborso accise per veicolo pesante (4)	0	0	0	4.690	4.550	4.828	5.473	3.044
costi esterni netti per veicolo (5)=(2)-(3)+(4) ipotesi AE	-3.384	-4.266	-4.137	-3.657	-4.772	-6.007	-8.650	-4.717
totale costi esterni netti (6)=(1)x(5) (milioni di euro)	-110,2	-41,7	-133,7	-197,3	-62,1	-260,9	-147,6	-953,4

Elaborazioni CER e Ufficio Studi Confcommercio su dati di varie fonti.



all'autotrasporto si chiede di pagare, in termini di tassazione e pedaggi, il costo dell'inquinamento prodotto.

Le accise sui carburanti pesano 62 centesimi al litro, e da quelle sul gasolio lo Stato incassa circa 20 miliardi di euro all'anno.

La componente fiscale sul prezzo del gasolio per autotrazione in Italia ha la più alta incidenza dell'area UE: 60,6%% contro una media europea del 55,9%. La spesa per il gasolio è una voce importante nel bilancio delle aziende, considerato che costituisce il 30% dei costi di esercizio.

“Chi più inquina più paga” è un principio sacrosanto. Se non fosse che, rispetto al danno arrecato, l'autotrasporto è chiamato a versare il doppio di quanto dovrebbe: i 391mila automezzi che circolano nel nostro Paese inquinano per un miliardo e 300 milioni di euro, ma pagano oltre 3 miliardi di accise all'anno, il doppio di ciò che dovrebbero.

Il risultato è che nel 2017 ogni Tir in conto terzi ha versato mediamente tasse ambientali in eccesso tra i 4.717 e i 7.570 euro rispetto all'inquinamento generato (tab. B).

Lo squilibrio sarà ancora maggiore se nel 2019, com'è previsto, i rimborsi sulle accise si ridurranno da 21,42 centesimi a 18,21 centesimi al litro.

A tutto questo si aggiunge il contributo in termini di imposizione fiscale indiretta che l'autotrasporto genera annualmente per le casse dello Stato, che ammonta a 7,8 miliardi di euro.

C'è da chiedersi poi perché in Italia, nel calcolo tra accise e rimborsi, siano i mezzi più 'puliti' ad avere la peggio. Nel 2017, infatti, un Euro6 che ha inquinato per un costo di 3.806 euro, per compensare il danno ne ha pagati 17.929 in accise 'ambientali', e recuperati 5.473 in rimborsi dallo Stato. In sostanza, ha versato tasse ambientali in eccesso per 8.650 euro (Tab.

B).

L'obiettivo di una mobilità sostenibile va perseguito, certo, ma senza pregiudizi: condividere principi irrinunciabili significa anche provare a realizzarli con strumenti adeguati. Una fiscalità equa è l'indispensabile primo passo in questa direzione.

Il sospetto è che questa tassazione, eccessiva e disordinata, sia tra i motivi determinanti di perdita di quota di traffico merci per gli operatori italiani, la beffa è che sulle nostre strade circolano mezzi provenienti dall'estero, spesso molto inquinanti e con accise inferiori.

Tra il 2006 e il 2016, il traffico merci su gomma delle imprese dell'Est da e verso l'Italia è salito di oltre il 190%, in un regime di concorrenza sleale per un costo del lavoro che di è 3 volte inferiore (a un'impresa polacca un autista costa 12mila euro all'anno, a un'impresa italiana ne costa 35mila) e una pressione fiscale che ad esempio in Ungheria è la metà di quella italiana. Non solo: la tassazione eccessiva che grava sull'autotrasporto costituisce un freno al rinnovo del parco circolante, cioè la sostituzione dei mezzi più inquinanti con mezzi più puliti e sicuri.

A tutto questo si aggiungono i costi dei pedaggi introdotti dall'Austria e dalla Svizzera ai valichi di frontiera (25 miliardi d'incasso dal 2004 al 2016) con l'obiettivo (non raggiunto) di favorire il riequilibrio modale e salvaguardare l'ambiente, e quelli legati al contingentamento dei Tir da parte dell'Austria.

Secondo uno studio Isfort per Conftrasporto, un'ora di ritardo per l'attraversamento del Brennero costa all'economia italiana più di 370 milioni di euro all'anno, 170 dei quali a carico dell'autotrasporto. Senza contare che la misura del contingentamento, che appare per nulla legata alle dichiarate finalità di tutela ambientale, viola il principio costitutivo della libera

circolazione delle merci.

Ma il trasporto commerciale in Italia è anche penalizzato da una cronica carenza di infrastrutture, che ci fa perdere mediamente 34 miliardi di euro all'anno e allontana l'obiettivo del riequilibrio modale. Si attende ancora, ad esempio, l'adeguamento della rete ferroviaria italiana agli standard europei e, a proposito di valichi, la fine dei lavori delle gallerie di base delle Ceneri e del Brennero per consentire il bilanciamento delle merci tra gomma a rotaia.

Nell'arco alpino, dove transita la metà delle esportazioni dell'Italia e oltre il 70% dei flussi in import ed export dell'Italia con gli altri Paesi dell'UE, il tentativo di bilanciare il trasporto merci tra strada e ferrovia pare non essere riuscito, se è vero che nel 1980 il 55% delle merci che attraversavano i valichi di Austria, Svizzera e Francia lo facevano su treno, mentre oggi quella quota è scesa al 40%.

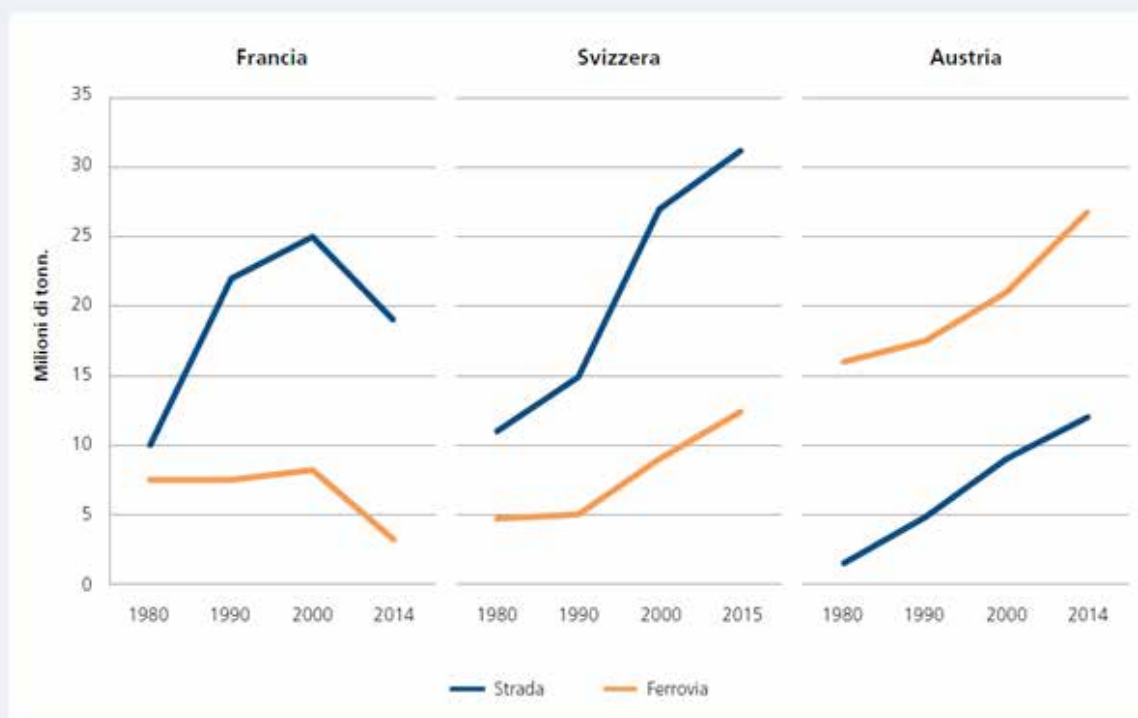
Considerando un intervallo più breve, dal 2000 al 2016 il traffico ferroviario lungo la catena alpina è aumentato di poco meno del 15%, mentre quello stradale è cresciuto del 25%.

Il fatto è che il trasporto su gomma ha sempre più un vantaggio competitivo rispetto a quello su ferro, vantaggio che è cresciuto con l'ingresso dei giganti web della logistica.

È cambiata la filiera di produzione e distribuzione delle merci, che richiede sempre maggiore flessibilità e capillarità nel raggiungimento della destinazione. Non a caso l'autotrasporto continua ad assumere un ruolo determinante nel sistema nazionale, movimentando il 60,2% del valore delle merci nel nostro Paese.

In uno scenario di evoluzione 4.0 dell'impresa, in cui i processi di produzione e distribuzione della merce potrebbero essere rivisti in modo sostanziale - e di avanzamento della ricerca scientifica e tecno-

Fig. 2.3 – Evoluzione del traffico lungo i valichi alpini 1980-2014



nota: per la Svizzera il periodo di riferimento è 1980-2015
fonte: Osservatorio traffici transalpini, 2016.



logica che potrebbe portare in produzione motrici per l'autotrasporto a impatto zero - continuare ad utilizzare i vecchi strumenti per la mobilità sostenibile è inefficace e produce danni.

E' evidente, dunque, che le politiche adottate finora per la salvaguardia dell'ambiente, in particolare lungo l'arco alpino, invece che riuscire a generare l'auspicato riequilibrio modale in favore della ferrovia, si sono tradotte in un blocco dei flussi lungo alcuni assi e in alcuni territori e in una loro deviazione. Così si potrebbero spiegare le diverse dinamiche che hanno caratterizzato il transito delle merci lungo i valichi alpini e quelle ben più significative dei porti italiani, che hanno registrato tra il 2000 e il 2016 un incremento medio del traffico container e Ro-Ro di oltre il 40%.

Se queste misure rimanessero invariate, rischieremmo di dover abbandonare non solo l'ambizione di divenire un Paese logistico (ovvero in cui l'industria logistica contribuisce alla crescita del Pil nazionale), ma anche quella di poter essere integrato nei traffici internazionali, che potrebbero essere costretti a deviare i propri percorsi lungo assi più agevoli e convenienti.

Una prospettiva di isolamento indotta dal miope ripetersi di limitazioni indifferenziate del trasporto stradale in assenza di alternative modali praticabili, che l'Italia, così come quella che si genererebbe attraverso il blocco di progetti infrastrutturali a lungo attesi da imprese e cittadini (Terzo Valico, Gronda di Genova, Torino-Lione, Pedemontana lombarda, collegamento ferroviario alta velocità Brescia-Padova) non può certo permettersi e che Conftrasporto-Confcommercio intende scongiurare, con tutte le energie.

È quindi urgente promuovere una nuova strategia intermodale e soluzioni di tra-

sporto più efficaci e realmente sostenibili. Per Conftrasporto-Confcommercio le priorità d'intervento sono:

Per l'intero Sistema dei trasporti: la promozione dell'accessibilità dei territori come leva per competere, a cominciare dalla garanzia della permeabilità della barriera alpina, attraverso una politica coordinata nazionale per i trasporti e la logistica, centrata sulla co modalità e sulla sostenibilità ambientale, economica e sociale.

Per l'autotrasporto: la riduzione del peso delle accise, la conferma delle risorse a supporto della competitività delle imprese nell'ottica della sostenibilità ambientale e della sicurezza stradale, lo sblocco del sistema delle revisioni dei veicoli e delle autorizzazioni ai trasporti eccezionali, il contrasto all'abusivismo e al dumping sociale.

Per la filiera marittimo-portuale: una strategia uniforme d'intervento sui porti e sulla "Nuova Via della Seta" che tuteli gli interessi nazionali, misure per favorire l'occupazione di lavoratori marittimi italiani e europei, una diversa visione del regime delle concessioni portuali centrata su trasparenza ed omogeneità delle condizioni.

Per il trasporto ferroviario: il completamento del processo di apertura alla concorrenza, l'adeguamento agli standard tecnici europei della rete, la concreta adozione del macchinista solo.

Per la logistica energetica: un quadro autorizzativo e concessorio omogeneo a livello nazionale ispirato a criteri di semplicità e semplificazione, una fiscalità favorevole allo sviluppo della filiera del Gas Naturale Liquido.

30
comuni coperti

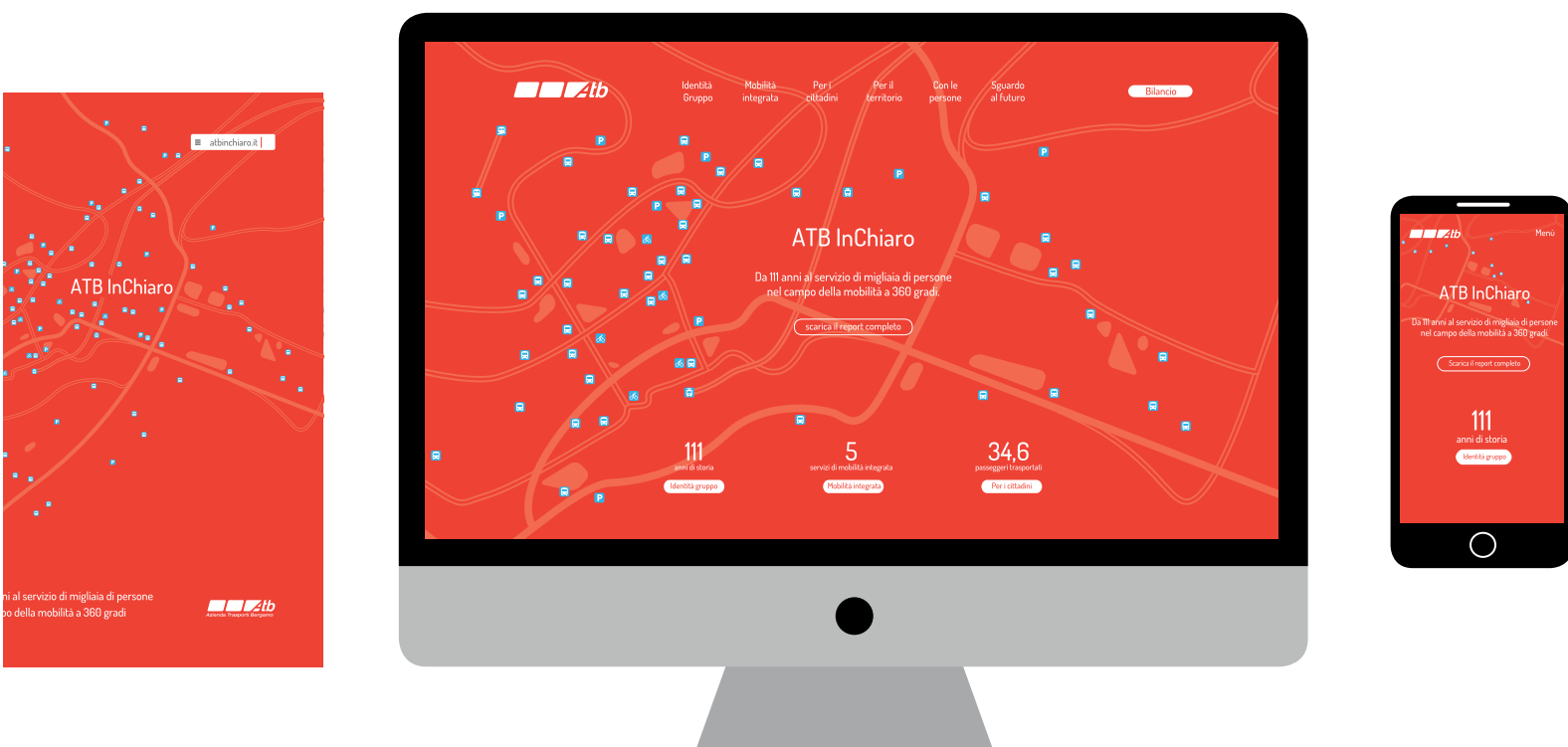
34,6M
passeggeri trasportati

65%
percorse green

3,8M
utile del Gruppo

ATB InChiaro

I numeri che raccontano i risultati,
i progetti e gli obiettivi del Gruppo ATB.



atbinchiaro.it



Da 111 anni al servizio di migliaia di persone nel campo della mobilità a 360 gradi

atb
Azienda Trasporti Bergamo

Speciale Ultrasporti

Merci in ferrovia: la Penelope-Italia deve decidere.

La relazione di Angelo Cotroneo, segretario Ultrasporti Lombardia

Cinque anni e il convegno annuale di Ultrasporti non li dimostra affatto.

“Era il 2014 e pensammo che fosse necessario dare il nostro contributo al rilancio del trasporto merci su ferro organizzando la prima tavola rotonda: pensando che rimettere al centro della discussione pubblica un tema che ci vedeva e ci vede

ancora come la cenerentola d'Europa, potesse servire a immettere linfa nuova ad un albero ormai secco” così ha aperto la sua relazione il segretario Angelo Cotroneo la scorsa settimana a Milano di fronte ad una platea mai così numerosa ed attenta.

“Nel 2017 nel campo del trasporto su ferro si sono registrati leggeri progressi, si è registrata una lieve crescita attestata attorno al 4% complessivo per il settore rispetto agli anni precedenti. L'interruzione della linea ferroviaria a Rastatt, in Germania, e la continua concorrenza del comparto del trasporto su gomma hanno però, nei fatti, rallentato il potenziale di crescita. Dai primi dati dell'anno in corso emergono segnali che ci fanno temere che nemmeno in questo primo semestre ci sarà l'agognata crescita, ciò è anche in parte dovuto a cause esterne come ad esempio: l'incidente di Pioltello e lo sciopero in Francia. Occorre tanto altro ancora per consentire una reale crescita: in particolare gli enti locali sono chiamati a dare il loro fattivo contributo.



Inoltre, riteniamo che sia realmente arrivato il momento di riequilibrare le quote modali di trasporto, che non possono più rimanere slogan. Bisogna fissare obiettivi concreti per la salvaguardia dell'ambiente e il contenimento dei costi indiretti per la collettività. E' obbligatorio, senza tentennamenti, invertire la rotta;

bisogna rimettere in discussione il sistema del trasporto delle merci nel nostro Paese. Vanno riscritti i Piani dei Trasporti delle grandi città intervenendo con azioni mirate ed utili, senza rincorrere il volere legittimo delle varie lobby! La chiarezza degli obiettivi e le modalità per il loro raggiungimento favorirebbero anche l'eliminazione del fenomeno del dumping sociale tra le imprese della gomma che, negli ultimi anni, ha caratterizzato pesantemente il mercato del settore del trasporto delle merci.

Occorre investire in interventi strutturali adeguando gli scali ferroviari, i raccordi e i Terminal agli standard europei. E' bene ricordare che i raccordi ferroviari in Italia rappresentano una quota residuale di traffico (circa il 5%) in completa controtendenza rispetto agli altri paesi europei.

A nostro avviso, è necessario dare continuità ai cantieri messi in opera da parte di RFI, consequenziali alla sottoscrizione del nuovo contratto con il MIT. Le opere che interessano i corridoi TEN-T devono essere portate a ter-

mine, il rischio sarebbe quello di vanificare gli investimenti avviati e fermare la crescita prevista arrivando in ritardo all'appuntamento con l'apertura del tunnel delle Ceneri che potrebbe avvenire già a fine 2019. Altrettanto fondamentale sarà il completamento del terzo valico del Giovi, sulla direttrice Genova-Rotterdam, che consentirà l'aumento del traffico da e per il porto di Genova e occorre anche potenziare l'infrastruttura che interessa il corridoio del Brennero prevenendo l'imminente saturazione dovuta all'esponenziale sviluppo avuto in questi ultimi anni. Per quanto riguarda il nodo di Milano, il Gestore delle Infrastrutture dovrebbe finalmente attivare nel corso dell'anno il cosiddetto blocco mobile, innovazione che consentirà di aumentare la potenzialità di nuovi treni e renderà il traffico esistente molto più fluido. E' auspicabile, affinché siano raggiunti gli obiettivi fissati per il 2021 di arrivare al 50% in più dei Km treni effettuati rispetto al 2014, una politica dei trasporti competitiva e sostenibile, dove la sostenibilità sociale, economica e ambientale porti ad una reale alleanza tra trasporti e ambiente. Raccomandazioni che individuano nel trasferimento di traffico dalla strada alla rota-

ia la via preferenziale per ridurre i sovra costi prodotti dal trasporto delle merci, in termini di usura delle infrastrutture, intasamenti, inquinamento atmosferico e acustico e, quel che è peggio, perdita di vite umane. Per fare ciò bisogna continuare a pianificare e sviluppare in modo organico, partendo da un'idea condivisa di ciò che si vuole realizzare: non si possono mettere continuamente in discussione le opere già in esecuzione, solo per principio, in base al colore di chi governa il Paese. Tessere la tela di giorno e disfarla di notte è un modo di fare che ha aumentato il gap tra l'Italia e gli altri Paesi Europei. La Penelope-Italia deve decidere!

Eppure qualche segnale positivo si registra, ad esempio dopo anni di discussione sulla reale utilità della linea AV/AC dovrebbero circolare di notte i primi treni merci. A ottobre Mercitalia Rail, società del Gruppo FSI effettuerà un primo treno merci utilizzando un Etr 500 riadattato per il trasporto delle merci. Ma la vera rivoluzione dovrebbe avvenire nell'autunno del 2019 quando l'Impresa Ferrovia ISC dovrebbe far circolare i primi treni merci alla velocità di 120 Km/h. Ciò per consentire il trasporto di carri con sagoma P400, cioè adatti a trasportare se-





mirimorchi o container di grandi dimensioni. Un ruolo importante per lo sviluppo del traffico merci su ferro lo svolgeranno anche le Autorità di Sistema Portuale che con il loro ruolo strategico di programmazione e coordinamento del sistema porti, avranno una funzione essenziale di attrazione di investimenti sui diversi impianti. Significativa e condivisibile è, senz'altro, la nuova stagione di pianificazione dei trasporti e della logistica non più basata su una programmazione di progetti fra di loro indipendenti e scollegati ma redatti da una regia unica. A tal proposito un esempio virtuoso è quello rappresentato dalla nascita degli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest, avviato qualche anno fa, che vede una vera e propria regia unica e sinergia reale tra le tre regioni maggiori del Nord-Ovest: Liguria, Lombardia e Piemonte. Questo permetterà di sfruttare al meglio le opportunità presenti nelle tre regioni creando un sistema di logistica integrata che permetterà di utilizzare al meglio i porti liguri intercettando i traffici di merci da e per il Nord Europa che oggi percorrono altre vie molto più lunghe e dispendiose. La speranza è che ciò possa, finalmente, consentire al Paese di affermare un ruolo da leader nel centro Europa. In quest'ultimo anno nei vari porti, solo per citarne alcuni come Gioia Tauro, Napoli, Piombino, La Spezia e Genova si stanno portando avanti dei progetti per aumentare il numero dei treni. Speriamo che l'esempio del porto di Trieste possa essere da traino per tutti, nel primo semestre 2018, infatti, si è registrato un aumento di circa il 18% rispetto allo stesso periodo del 2017. Purtroppo come sempre manca qualche anello nella catena e anche in questo caso i principali centri intermodali sono quasi tutti situati nel Nord del Paese ed hanno un sistema di retro porti



inadeguato.

In questo contesto, è nostro dovere stimolare la discussione ponendo qualche interrogativo che suscita il nostro interesse: le Imprese Ferroviarie come pensano di aumentare le quote dell'intermodalità? Ci sarà davvero lo sperato aumento del trasportato su ferro e acqua? Quali dovrebbero essere le ulteriori migliorie necessarie per colmare il gap con l'autotrasporto? C'è poi – conclude la sua relazione Cotroneo - il tema non secondario, che riguarda le regole di ingaggio del personale da parte delle Imprese Ferroviarie. E' necessario approdare a una regola comune tra tutte le Imprese Ferroviarie. E' il momento di avviare un tavolo comune tra le Associazioni imprenditoriali (Agens, Confetra) e le Parti Sociali. Vanno accantonate le rispettive pregiudiziali per confrontarsi seriamente sulla strada da imboccare scegliendo le regole contrattuali comuni da applicare al settore specifico. I fattori che giocano direttamente sulla produttività di ogni singola azienda, come la qualità del servizio offerto, dovranno essere, invece, oggetto di una contrattazione sindacale di secondo livello attraverso la quale, legittimamente, si dovrà giocare una sana competizione tra le imprese.

La miopia registrata fino ad oggi non farà altro che continuare a creare dumping tra le varie IF che si faranno guerra sui centesimi per qualche chilometro in più a discapito del personale, che mi corre l'obbligo ricordare, sono i nostri azionisti a cui speriamo di dare delle risposte concrete.

Concludo con uno slogan a me caro e già detto in altre occasioni:

Non esiste impresa senza lavoratori e non ci sono lavoratori senza impresa.

Ultraspporti: la quinta edizione del convegno "La cura del ferro". Il dibattito

Per un'efficace cura del ferro (nel trasporto delle merci) da tutti evocata, cercata, esaltata e da qualcuno osteggiata, non basta qualche iniezione (incentivi), non basta una corretta alimentazione (i trasporti con raggio superiore ai 300 km) e non basta il controllo periodico del medico (le agenzie della Sicurezza e della Concorrenza), bisogna riuscire a liberare le arterie dal grasso che per troppi anni in Italia ha generato un insano abuso del trasporto su gomma. Sembra che tutti ne siano consapevoli, ma i numeri ancora stentano a riposizionarsi correttamente e, soprattutto con i due paesi confinanti che accolgono la gran parte del traffico che dall'Italia va verso il nord Europa (Austria e Svizzera) le azioni da intraprendere per migliorare sono molte e non di facile esecuzione.

A Milano, in un contesto più vicino al mondo delle imprese che a quello della Politica è stata invece la politica a sedersi al tavolo del convegno organizzato dalla Ultraspporti che per il quinto anno consecutivo si è riunita per discutere sulla situazione della cenerentola dei traffici merci: la ferrovia. La tavola rotonda è stata condotta da **Marco Romani**, AD Isfort.

"Dobbiamo pensare al futuro - dice **Giovanni Toti**, governatore della Liguria - perchè il crollo del ponte Morandi ci obbliga a dare delle risposte immediate. Il nostro porto sta soffrendo e non è possibile che uno scalo così importante per il Paese, (è l'impianto a più alta intensità di lavoro e con un gettito di Iva enorme) fosse di fatto legato ad un ponte che aveva più di quarant'anni. Dobbiamo interrogarci sulla necessità di cambiare il passo nella realizzazione delle infrastrutture che non ha ritmi paragonabili a quelli di tutti i Paesi con i quali dobbiamo competere".

"L'Italia - dice ancora Toti - dovrebbe fare della logistica un vanto per supportare le sue capacità produttive e dobbiamo partire da una registrata del sistema legislativo per non fermare il Paese.

Non è possibile che per realizzare alcune centinaia di metri di binari ci vogliano anni ed anni: che senso ha avere il salotto se non abbiamo la porta per entrare in casa?! Abbiamo costituito una cabina di regia con Lombardia e Piemonte, abbiamo un piano della logistica che trascende i limiti amministrativi. I treni non guardano alle





maggioranze politiche. Dobbiamo ancora investire in infrastrutture, incentivi e sgravi (sapendo bene che questi ultimi possono aiutare in fase di stare-up)”.

“Certo, sono completamente d’accordo – dice **Francesco Balocco**, assessore ai Trasporti della Regione Piemonte – perché dobbiamo andare verso una politica macro regionale tra regioni che esprimono esigenze comuni o simili. Abbiamo iniziato a fare qualcosa e la collaborazione sta funzionando”.

“Ma proprio in questo momento – vuole sottolineare **Matteo Mauri**, oggi coordinatore della segreteria nazionale del PD, e assiduo partecipante all’iniziativa milanese della Uiltrasporti – dobbiamo essere consapevoli che il sistema Genova deve essere sostenuto dal Paese. Su alcuni temi dobbiamo riuscire a lavorare tutti assieme: il tema della logistica, della portualità possono essere un terreno comune. Il lavoro che ha fatto il governo della scorsa Legislatura ha sbloccato un settore in un momento molto difficile.

La crisi che c’è stata nel trasporto delle merci in Italia è anche colpa di alcune scelte sbagliate dell’incumbent, e nei due anni passati siamo riusciti a cambiare la direzione della curva, che era da anni verso il basso.

Ci sono possibilità di miglioramento, ma non bisogna assolutamente fare marcia indietro, a partire dai lavori sul Terzo Valico, dove anzi, dovremmo riuscire a fare di più. Sappiamo bene che il problema dei clienti non è solo quello del prezzo, ma anche quello della regolarità e dei tempi di trasporto. Certo – ha concluso Mauri – anche il privato dovrà fare la sua parte, e non penso alle imprese ferroviarie che hanno lavorato e migliorato, ma penso agli interporti”.

E la Lombardia? “Credo che la cabina di regia che hanno messo in campo Lombardia, Piemonte e Liguria sia l’elemento centrale – dice il governatore della Regione **Attilio Fontana** –. E’ bene iniziare a fare qualcosa, ma poi le cose

vanno concluse. In Lombardia abbiamo linee vecchie e pretendiamo che RFI cominci e porti a termine i lavori di manutenzione per cui ha ricevuto i soldi. Se per andare da Mantova a Milano continuiamo a viaggiare su un binario unico dobbiamo raddoppiarlo subito”.

“Va rivisto il Codice degli appalti – dice Fontana – perché la semplificazione serve anche a ridurre la corruzione che si sviluppa quando ci sono norme sempre più complicate. Con i bizantinismi la corruzione aumenta, non si allontana”.

“Deve essere chiaro – dice il vice ministro **Edoardo Rixi** – che il sistema logistico italiano è malato da tempo. La cura del ferro ha dato alcuni risultati positivi ma certo non ha risolto tutti i problemi. Diciamo anche che quello che è successo a Genova ha messo in moto in diversi Paesi europei azioni di controllo perché tutti scontano ritardi, pur nella consapevolezza che nessun Paese europeo ha la quantità di viadotti e tunnel e coste che abbiamo noi. Certo in Italia da anni non si facevano controlli ed ora bisogna intervenire con urgenza, tenendo conto che alcune cose sono di immediata esecuzione. Rixi non può evitare una risposta sul Terzo Valico, attualmente sotto esame degli esperti nominati da Toninelli per la project review. “Terzo valico? - dice - L’analisi costi benefici non potrà dare altro risultato che positivo, soprattutto se inserito in un quadro. Ma abbiamo anche un grandissimo problema nella realizzazione dei collegamenti dell’ultimo miglio su cui non si sta facendo molto. E se parliamo di tempo, non possiamo non dire che non è possibile che i tempi di progettazione e autorizzazione rappresentano i tre quinti dei tempi generali per realizzare un’opera pubblica. C’è poi il problema di chi costruisce. Ed oggi tre delle principali aziende di costruzione stanno chiudendo o rischiano di chiudere, essenzialmente per ritardi nei pagamenti della pubblica amministrazione”.

“Il sistema logistico del centro Europa ha una

maggior capacità di penetrazione e noi – dice ancora Rixi - rischiamo di uscire del mercato, visto anche che la gran parte dei grandi logistici che operano nella pianura padana non sono italiani. Ed io devo far capire al MEF che per ogni merce sbarcata nel nostro Paese sono soldi di tasse per il nostro Paese.

E le Ferrovie? “Hanno lavorato molto bene su molti dossier, ma altro va fatto. Se non saremo più competitivi quando le nuove opere saranno utilizzabili (Terzo Valico e Torino-Lione) rischiamo che vengano utilizzate da altri per portarci le merci.

Ma questo è un argomento che riguarda il rapporto tra Stato e Gruppo FSI “perché – dice concludendo il dibattito il presidente della IX Commissione Trasporti della Camera **Alessandro Morelli** - il Contratto di programma 2017-2019, su cui stiamo lavorando doveva essere già approvato ma solo ora lo stiamo analizzando con una serie di audizioni dei soggetti decisori del settore. Vedremo se non sia necessario adottare qualche modifica che meglio risponda ai cambiamenti che il mercato ci sta chiedendo, con una particolare attenzione alla velocizzazione degli investimenti, ma soprattutto alla realizzazione degli stessi”.

Da cinque anni facciamo proposte – rivendica il segretario nazionale Uiltrasporti **Nicola Settimo** – e non poche volte abbiamo ottenuto provvedimenti legislativi di cui si è parlato nel nostro convegno. L'ultimo caso è stato quello della formazione dei macchinisti su cui abbiamo ottenuto alcuni finanziamenti. E quest'anno vorremmo che il legislatore si ponesse il quesito se chi entra nel settore non debba farlo con una regola contrattuale comune. Perché oggi nelle merci ci sono diversi contratti e quando si aprirà la liberalizzazione anche nei trasporti passeggeri non vorremmo trovarci di fronte ad un Arlecchino contrattuale.

La cosa è ancor più importante in questa stagione, che anticipa di poco quella dei rinnovi contrattuali”. E poi, come hanno sottolineato tutti nella mattinata di lavoro “velocizzare i lavori infrastrutturali, perché un imprenditore sceglie dove mettere il suo stabilimento e lo fa guardando le infrastrutture, immateriali ed elettroniche, ma anche ferroviarie e stradali”.

Antonio Riva





La voce delle aziende

Si confrontano, al tavolo del convegno Uiltrasporti quattro aziende ferroviarie private, in assenza di Mercitalia Rail in altre faccende occupata.

“Noi dobbiamo far lavorare la macchina alla perfezione – esordisce **Sebastiano Grasso**, AD di Contship Italia, che al suo interno ha la compagnia dei treni rosa, la Oceanogate - perché ogni minuto che si perde fa scattare

una serie di costi che rendono il sistema ferroviario merci più costoso. Non dobbiamo concentrarsi solo sul problema delle sagome, del peso assiale dei treni o della lunghezza dei convogli o, ancora dei raccordi, il problema vero da affrontare è quello della regolarità.

Se il mio treno deve partire alle 12 e viene fatto partire alla 12.10, e poi si deve fermare perché deve dare la linea ad un treno passeggeri va a finire che quel servizio dura sei ore invece di quattro, a questo punto i macchinisti debbono fermarsi e questo vuol dire costi, e magari ritardi nel carico di una nave”. Quindi regolarità al primo posto.

Ma il problema delle sagome delle gallerie che non sono ancora adeguate ai trasporti attuali c'è eccome.

“La prima cosa che mi chiese Giuseppe Sciarro-ne per poter raddoppiare il carico delle merci dal nostro hub di Nola – dice **Francesco Pagni**, direttore operazioni di Interporto Servizi Cargo – era molto chiara: dovevamo caricare i semirimorchi sui carri e farli passare sulle reti con sagoma P400. E cominciammo a discutere con RFI, che concordò con noi l'apertura per le merci della linea AV/AC Firenze Bologna per evitare

la strozzatura della linea storica che attraversa l'Appennino. C'era poi il problema della trazione e abbiamo deciso di attrezzarci con locomotive politensione con sistemi di sicurezza più moderni (ERMTS) ed abbiamo scelto le locomotive Bombardier Traxx MS3. Bene per gli in-

vestimenti decisi, bene 2000 tonnellate e i moduli di 750 metri, ma il problema è che i terminal sono pieni”.



“Vi basti un caso che ci è costato molto – conclude Pagni - avevamo siglato un contratto con Ikea per operare da Piacenza, ma RFI ci ha proposto di cominciare nel 2021 e abbiamo rinunciato. Gran parte dei terminal da dove devono partire ed arrivare i treni sono saturi. Per noi questo è il problema più urgente, perché nel Nord Europa si sono attrezzati da tempo.

I treni di ISC sulla linea AV partiranno nell'autunno del 2019, ma questa non è l'unica buona notizia. “Da lunedì 8 ottobre partiamo con il primo treno internazionale da Genova a Basilea. Si tratta di un treno nuovo che aiuterà a ridurre il traffico dei camion dentro Genova – dice **Mauro Pessano** AD di Captrain – e questo è un piccolo contributo ma molto importante”. Resta sul trappeto la discussione dell'omogeneizzazione delle normative di condotta nei diversi modi di trasporto perché, dice ancora Pessano “le nuove regole europee consentono ai camionisti 56 ore di guida a settimana, e sfido chiunque a vedere quante ore di guida fanno i macchinisti sulle nostre ferrovie, pubbliche o private che siano. I camion hanno una flessibilità non paragonabile. Per non parlare del trasporto delle merci pericolose e della si-

curezza dei camion (ricordiamoci di Bologna). E per finire – ricorda il capo di Captrain – c'è il problema dell'autorizzazione ad operare su una linea che danneggia i privati, costretti a chiederla per ogni nuova connessione (cosa che non si applica al gruppo FS). Ci vuole una unica agenzia della sicurezza che gestisca strade, autostrade, ma che dia regole e lavori per predisporre leggi uniche che si applichino al ferro ed alla gomma. Io non penso ad applicare le non regole della gomma al nostro settore, ma al contrario”.

E omogenizzare i contratti di lavoro. In che modo?

Qui le posizioni sembrano distanziarsi e non di poco. C'è chi propone un contratto per il settore ferroviario merci, e chi vorrebbe il contratto della mobilità.

“Io penso – dice in chiusura **Emanuele Vender** AD di DB Cargo – che sia necessario lavorare tutti assieme per un contratto unico. Bene anche lavorare sulla base del contratto Agens, e cioè quello delle attività ferroviarie di FS. Ma sia chiaro che dobbiamo essere in grado di trovare una strada comune che non danneggi nessuno”.

“Per spostare merci dalla strada alla ferrovia dobbiamo muoverci e velocemente per l'adeguamento delle infrastrutture, perchè sappiamo tutti che le merci vanno dove c'è più efficienza, ma anche dove c'è un costo competitivo, ed è inutile che ci si nasconda che il costo lavoro nel settore ferroviario è più alto che nella gomma”. Così **Arrigo Giana**, presidente Agens.

“Qui si apre un tema fondamentale, quello delle regole, che devono essere uguali per tutti. Per quanto riguarda le infrastrutture – ha aggiunto Giana – è chiaro che non debbono essere messe perennemente in discussione, perchè le aziende pianificano sulla base delle decisioni prese e degli investimenti che vengono decisi”.

Ivano Russo, direttore Confetra, ha riferito: “Mercoledì siamo stati auditi proprio sul contratto di programma di RFI e abbiamo rimarca-

to quattro punti di lavoro sui quali bisogna dare continuità. Il primo sono le infrastrutture su cui ci sono molti soldi, e, completando il programma, l'Italia entrerebbe finalmente nel network europeo.

Abbiamo sollecitato le opere sull'ultimo miglio – ha proseguito Russo – dove ci sono molti e importanti necessità per lo sviluppo del cargo ferroviario. La seconda questione è quella degli incentivi, sia quelli centrali che la possibilità data alle regioni di muoversi autonomamente per supportare l'assenza del completamento. C'è poi un problema della semplificazione delle regole, e per finire di una politica nuova sui raccordi. Nulla che possa mettere in crisi l'impianto di RFI”, ha concluso Russo.

“Anche noi abbiamo discusso del Quarto Pacchetto ferroviario – ha dichiarato **Giancarlo Laguzzi**, presidente FerCargo -. Una delle cose che abbiamo sollevato è il tema del transito di personale dirigenziale delle reti in imprese ferroviarie private, su cui si tende a mettere troppi vincoli. Sappiamo bene che, se vogliamo rispondere razionalmente alla necessità di trasferire merci su ferro, non possiamo non tener conto che il camion è già di per sé un vettore internazionale, mentre il treno è fatto da una serie di vettori nazionali. Questo oggettivamente complica le cose. E se vogliamo lavorare su scala continentale non possiamo non tener conto che dalla Svizzera alla Germania, all'Olanda e al Belgio il treno sostanzialmente ha le stesse caratteristiche, di solito 750 metri e almeno 2000 tonnellate e le sagome delle gallerie che consentono di caricare sui carri i semirimorchi. Questo ancora non succede in Italia, sempre che non si tolgano le risorse stanziare”.

“Il Governo passato ha risposto a molte delle nostre esigenze – ha concluso Laguzzi – , ora ci aspettiamo attenzione da quello attuale. Il nostro rapporto con RFI è ottimo e la consideriamo assolutamente equidistante tra tutti gli operatori, quelli pubblici e quelli privati”.

RED

telemaco

La piattaforma software per la prenotazione, vendita, validazione, controllo e rendicontazione dei titoli di viaggio più utilizzata in Italia

multiservizio

Non solo titoli di viaggio TPL, ma anche navigazione, linee con prenotazione, abbonamenti e permessi ZTL/ZSR, parcheggi, eventi, merchandising, e musei.

multiazienda

Gestisce la bigliettazione per più aziende con un'unica infrastruttura software, gestendo numerosi algoritmi di clearing per la corretta ripartizione contabile, consentendo il pieno controllo sui propri asset: utenti, smart card, rivendite e incassi.

multiplatforma

Una moltitudine di applicazioni specifiche per ogni canale e per ogni fase dei moderni processi di ticketing.

multicanale

Consente la vendita dei titoli di viaggio con una moltitudine di canali, da quelli tradizionali a quelli più innovativi come smartphone e piattaforme e-commerce

multimodale

Vendita di titoli metropolitana, gran turismo, lacuali/navigazione, ferroviari.



GESTIONE TARIFFE E TITOLI



**MAGAZZINO
E DISTRIBUZIONE TITOLI**



**GESTIONE FINANZIARIA
DELLA RETE VENDITA**



GESTIONE CONTABILE



RIPARTIZIONE E CLEARING



FIDELIZZAZIONE E CRM



EMISSIONE TESSERE



EMISSIONE A BORDO



E-COMMERCE



TICKET VENDING MACHINES



MOBILE TICKETING



**EMISSIONE TITOLI
CON TERMINALI CONCESSIONARI**



INTERNET BOOKING



VALIDAZIONE A BORDO



**GESTIONE APPARATI
PERIFERICI**



**RENDICONTAZIONE
E CONTROLLO**



**CONTROLLO TITOLI DI VIAGGIO
ED EMISSIONE SANZIONI**



**STATISTICHE, BUSINESS
INTELLIGENCE, GEOMARKETING**

powered by

PLUSERVICE.NET

Sistemi Informativi Integrati per la Mobilità

www.pluservice.net



Busitalia Veneto: 59 nuovi autobus per il trasporto pubblico locale di Padova e Rovigo



AMAT: un'azienda che ha le potenzialità per garantire il migliore servizio di mobilità per Palermo



Napoli: il Partito Democratico chiede rapida soluzione della crisi aziendale di CTP



Torino: in p.zza Carlo Alberto e davanti stazione Porta Nuova i sondaggi per progetto linea 2



AMT Catania: nominato il nuovo consiglio di Amministrazione. Bellavia presidente



Roma Metropolitane: Marco Santucci nuovo amministratore unico, succede a Cialdini



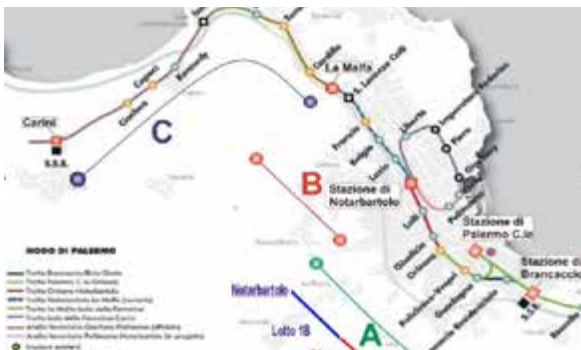
Valle d'Aosta: il Consiglio Valle approva emendamento per biglietto unico elettronico



Genova: continua la lotta all'evasione di AMT. Verifica intensiva in corso Buenos Aires



Trenitalia: nessun taglio ai treni per Lourdes. Volontà di proseguire nell'offerta



Passante di Palermo: toma il treno per l'aeroporto di Punta Raisi con corse al giorno



Lombardia: Fontana, al lavoro per offrire un servizio di qualità ai pendolari



FS Italiane: azienda impegnata per rilancio trasporto regionale e pendolari

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: Anna Argiolas

Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Lorenzo Gallico, 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



Servizi specializzati per il contrasto all'evasione tariffaria
strutturati per aumentare i ricavi da bigliettazione



Verifica titoli di viaggio



Formazione specifica del personale



Recupero crediti e postalizzazione



Servizi di customer care



Multazione informatizzata



Back office e reportistica real time



Mystery client e monitoraggio qualità



www.holacheck.it



059 34 04 26



info@holacheck.it



Strada Scaglia Est 33 - Modena