

mp magazine

mobility press



Autostrade del Mare: Italia e 3 paesi Mediterraneo per l'Euro-EcoBonus

Gazzola: la nostra Assemblea si trasforma in Agorà Confetra. Spazio al confronto tra sistema associativo e istituzioni

Digitalization: il Servizio Scolastico a Rimini di Start Romagna

Brescia: la II edizione del Bike Festival 7.500 partecipanti

Naples Shipping Week: il mondo della portualità riunito a Napoli guardando al rilancio di Genova

Numero 164 - 3 Ottobre 2018

Editoriale

Autostrade del Mare: Italia e 3 paesi Mediterraneo per l'Euro-EcoBonus. Con Marebonus attivati 538,1 mld di investimenti

Francia, Italia, Spagna e Portogallo si sono fatti promotori di un'iniziativa per portare all'Unione Europea la proposta di istituire un "Marebonus" su scala continentale, un incentivo cioè al trasporto marittimo – e, in particolare, al traffico delle "autostrade del mare" o Ro-Ro – che non dipenda più dalle decisioni dei governi nazionali, ma sia istituzionalizzato a livello europeo, riconoscendone il valore ecologico ed economico. I quattro Paesi hanno sottoscritto l'accordo sul "Med Atlantic Ecobonus", riconoscendo il valore strategico di un incentivo ad una modalità di trasporto marittimo che vede il Mediterraneo sempre più protagonista, con un ruolo di primo piano assegnato proprio all'Italia.

E' l'annuncio più importante scaturito al

Naples Shipping Week, dopo che Ennio Cascetta – amministratore unico di RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti S.p.A. – ha tracciato un bilancio (ancora provvisorio) dei risultati della prima applicazione del "Marebonus", vale a dire i 118 milioni di euro stanziati per gli anni 2017-2018 per incentivare le modalità di trasporto marittimo, e in particolare le Autostrade del Mare e il traffico Ro-Ro (Roll-on/Roll-off, o traffico di veicoli con ruote caricati direttamente in nave). Un bilancio che si presenta finora assolutamente positivo e che promette di esserlo ancor più in futuro. Cascetta ha innanzitutto ricordato che l'Italia è un paese leader su scala continentale per questa modalità di traffico: nella classifica dei volumi di traffico dello Short Sea Shipping (cioè, il traffico di





corto raggio), il nostro Paese è in realtà sopravanzato solo dalla Gran Bretagna, che però è un complesso di isole e dipende quindi quasi esclusivamente dal trasporto via mare, su distanze che sono anche di cortissimo raggio.

Nel Mediterraneo, la leadership dell'Italia è praticamente incontrastata e raggiunge una percentuale del 33% sul totale. Il contributo del traffico Ro-Ro e delle Autostrade del Mare è diventato - in questo contesto - importantissimo, facendo registrare tassi di crescita (anche per effetto del "Marebonus", anche se concretamente - per le solite difficoltà burocratiche e di approvazione della normativa da parte dell'Unione Europea - l'erogazione dei fondi è cominciata in ritardo, ma l'effetto-annuncio ha consentito in qualche maniera agli operatori di anticipare i benefici alla clientela, con un risultato comunque positivo) tra i più elevati del settore marittimo, anche in confronto con le altre modalità di trasporto.

Il quadro disegnato dall'amministratore unico di RAM attraverso i numeri parte dall'importanza che ha avuto il settore dell'import-export nella crescita (limitata e stentata, ma comunque significativa considerato che il nostro Paese ha attraversato una fase di gravissima recessione economica, che ancora oggi non ci consente di raggiungere i livelli precedenti al 2008) dell'economia italiana: nel periodo 2014-2017, il nostro Prodotto Interno Lordo (PIL) è cresciuto complessivamente del + 3,7%, i traffici import-export del + 13,6%, cioè quattro volte, con un ruolo decisamente positivo giocato soprattutto dalle esportazioni, e quindi dalla capacità di internazionalizzazione delle nostre imprese. All'interno di questa dinamica - e sempre prendendo a riferimento il periodo

2014-2017 - il traffico merci cresce con percentuali nettamente superiori alla crescita del PIL, con moltiplicatori che raggiungono le 8-10 volte e più.

Per rimanere ai settori fondamentali, sempre negli anni 2014-2017, il traffico aereo delle merci è cresciuto del 24,2%, la ferrovia del + 10,1%, il traffico marittimo container del 6%; la performance del traffico marittimo Ro-Ro fa registrare una crescita del 23,5%, con un bilancio di 611 milioni di tonnellate movimentate e oltre 190mila camion sottratti alla circolazione sulle nostre strade e autostrade.

E' da questi dati che Cascetta fa partire il ragionamento del valore economico del "Marebonus", che - lungi dall'essere il classico "sussidio a perdere" - si dimostra un fattore di investimento capace di garantire risultati economicamente misurabili, che vanno anche al di là del semplice valore degli aumentati incassi derivanti dalla crescita dei movimenti trasportistici, della conseguente occupazione etc.: 190mila camion in meno sulla strada equivalgono a un risparmio di 45 milioni di euro in termini di minori emissioni di CO₂, oltre alla diminuzione dei cosiddetti "costi esterni". Inoltre, un bilancio dello "effetto leva" determinato anche dagli incentivi alla crescita del traffico fa stimare un aumento degli investimenti da parte degli operatori (cioè da imprese private, non dal pubblico) pari a 538,1 milio di euro, cioè un valore corrispondente a 4,56 volte la somma impegnata dal governo (118 mln di euro in due anni). Ragioni più che valide per portare la battaglia per far diventare una priorità europea l'istituzione di un "Euro-Ecobonus" per l'economia del mare.

A.D.



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

Gazzola: la nostra Assemblea si trasforma in Agorà Confetra. Spazio al confronto tra sistema associativo e istituzioni

“Purtroppo le recenti tragedie di Genova e di Casalecchio di Reno hanno ancor più messo in luce la necessità che il riequilibrio modale sia inderogabile ed urgente – afferma Guido Gazzola Vice Presidente di Confetra (Confederazione Generale Italiana dei trasporti e della Logistica) e Presidente di Assoferr (Associazione degli Operatori Ferroviari ed Intermodali). Da anni ribadiamo la necessità di un riequilibrio modale a favore della ferrovia per quelle che sono le sue caratteristiche peculiari: lunghe distanze, trasporti internazionali, connessioni portuali, filiere industriali e intermodalità”.

Il modello industriale e logistico è profondamente cambiato negli anni in Italia ma questo non giustifica l'abbandono di un filiera ferroviaria molto importante che anche la stessa Europa sta rivedendo. Non va dimenticato che alcune realtà industriali e tutte le officine di riparazione / manutenzione di carri ferroviari potranno sopravvivere solo con il traffico diffuso.

“È prioritario per il futuro del nostro Paese e della sua competitività e sostenibilità nei mercati globalizzati il ripristino del traffico diffuso, sicuramente con modelli organizzativi e logistici differenti dal passato”.

Il Parlamento dovrà esprimersi sul Contratto di Programma RFI 2017 – 2021 en-

tro l'11 ottobre prossimo, quali sono le vostre aspettative?

C'è grande attesa per il piano presentato da RFI e per la sua approvazione. Le preoccupazioni sono legate al rischio che vengano bloccate opere in cantiere paralizzando il Paese e togliendo prospettive al futuro di molte aziende.

È necessario aumentare l'attenzione allo sviluppo delle connessioni secondarie, le ramificazioni della rete verso i corridoi TEN puntando a rafforzare il tessuto di connessione ai porti ma anche alle industrie del Paese. Senza flussi stabili e aggregabili, la saturazione dell'infrastruttura ferroviaria può

essere un problema.

Un altro provvedimento che a breve approderà in Parlamento è la Legge di Stabilità. Cosa vi aspettate di trovare?

Certamente devono essere anche ripresentate, rafforzate ed estese tutte le misure di sostegno al traffico quali Ferrobonus e sconto traccia, nonché il consolidamento degli incentivi per il silenziamento dei carri ferroviari e l'introduzione di incentivi per l'ammodernamento delle locomotive da manovra.

Ovviamente tutta l'impalcatura degli incentivi va rivista, correggendo alcune di-



**Guido Gazzola,
Vice Presidente di Confetra**

storsioni del passato che hanno portato benefici unicamente ad alcune frazioni del mercato ferroviario. Solo con una adeguata e bilanciata ripartizione tra tutti i soggetti facenti parte la catena del trasporto ferroviario questi strumenti possono rivelarsi efficaci e vincenti.

Problematica da tempo sollevata dal settore è quella del doppio macchinista.

Un'anomalia tutta italiana da eliminare urgentemente. Con il macchinista unico non si perde in sicurezza. La rete e le macchine sono attrezzate per viaggiare in piena sicurezza con un unico agente come già accade in tutta Europa. Questa ridondanza del secondo macchinista è solo un aggravio di costi e mancanza di competitività rispetto ad altre modalità di trasporto statisticamente meno sicure. È inevitabile che se il Paese si arroccerà ancora sul mantenimento del doppio macchinista per questioni legate alla salute dell'operatore unico, ci troveremo di fronte all'inevitabile accelerazione nell'introduzione di mezzi a guida autonoma.

Quali sono le iniziative che il Governo dovrebbe intraprendere a sostegno del trasporto ferroviario?

Altri temi di strategica importanza sono il riconoscimento giuridico degli MTO, l'equiparamento normativo

tra le varie modalità nonché la sicurezza sostenibile anche tramite l'investimento in infrastrutture dedicate (linee e connessioni) soprattutto per le industrie.

Un altro tema è il trasporto di merci pericolose per ferrovia che riteniamo vada aiutato e non continuamente demonizzato. Bisogna ripartire dalla prima versione della proposta di legge Oliaro, e dall'opportunità di prevedere una predeterminazione modale ragionata e modulata in



Check Up Log: le infrastrutture strategiche per il trasporto e la logistica

Camera di Commercio di Roma, Sala del Tempio di Adriano
Piazza di Pietra, Roma
Mercoledì 17 ottobre 2018 ore 9,30

PROGRAMMA DEI LAVORI

COORDINA LA I PARTE

Angelo Scorza Direttore Ship2Shore

ORE 9,30

INDIRIZZI DI SALUTO

Lorenzo Tagliavanti Presidente Camera di Commercio di Roma

ORE 9,45

RELAZIONE

Nereo Marcucci Presidente Confetra

LE INFRASTRUTTURE STRATEGICHE PER IL TRASPORTO E LA LOGISTICA

Vittorio Marzano Professore Università degli Studi di Napoli Federico II

COORDINA LA II PARTE

Alberto Quarati The Meditegraph

ORE 11,30

AGORÀ CONFETRA

Gli Imprenditori del Sistema Associativo si confrontano con:

Maurizio Gentile Amministratore Delegato RFI

Ennio Cascetta Presidente ANAS

Cinzia Bricca Vicedirettore-Direttore Vicario Agenzia Dogane e Monopoli

Roberto Vergari Direttore Centrale Vigilanza Tecnica ENAC

Zeno D'Agostino Presidente Assoporti

ORE 12,30

CONCLUSIONI

Danilo Toninelli Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti



base alle esigenze del Paese. Gomma e ferro devono dividersi la distribuzione e la raccolta di merci pericolose secondo logiche che puntino alla sicurezza effettiva. Invece questo Paese adotta due pesi e due misure rispetto alla sicurezza. L'ipertrofia normativa causa l'effetto opposto a quello desiderato e provoca lo spostamento verso la strada.

Le infrastrutture strategiche per il tra-

sporto e la logistica: è il titolo del position paper che verrà presentato alla prossima Assemblea pubblica di Confetra il 17 ottobre al Tempio di Adriano a Roma. Ma quali infrastrutture per quale logistica?

Da quest'anno, la nostra Assemblea Pubblica annuale si trasforma in Agorà Confetra per fornire uno spazio di discussione vera al nostro sistema. Parteciperà il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli al quale abbiamo affidato le conclusioni dei lavori.

Il nostro position paper, realizzato in collaborazione con l'Università Federico II di Napoli e che mappa lo stato dell'arte di quattordici infrastrutture ritenute da Confetra indispensabili per ridare competitività al Paese, è un contributo al dibattito in corso su project review e sviluppo dei traffici.

La filosofia dell'Agorà è quella del check-up medico: si analizza il sistema come se fosse un paziente, si elabora una diagnosi e la corrispondente cura. Lo si fa insieme agli specialisti e nel rispetto delle competenze. Se vi fossero diagnosi diverse o addirittura non venissero riscontrate patologie importanti, dovremmo lavorare ancora più intensamente.

Con il Patrocinio:



Con la collaborazione:

DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA CIVILE, EDILE E AMBIENTALE (DICEA)
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II

In partnership con:



Antonio Riva



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



Focus

Digitalization: il caso del Servizio Scolastico a Rimini di Start Romagna

Nel maggio 2017 il Comune di Rimini ha annunciato una gara per il servizio Scolastico che riguarda 21 linee e circa 800 studenti.

Nella gara Start Romagna ha proposto un modello di servizio innovativo rispetto a quello già operante nell'area. Con l'idea di dare un nuovo servizio dal punto di vista tecnologico, mettendo al centro l'utente e i dati per fornire le corrette informazioni, avendo in questo modo una gestione completamente digitalizzata delle fasi del processo.

La proposta è stata quella di una nuova soluzione basata su:

- Un nuovo portale per gli utenti, sia per la parte genitore sia per la parte studente;
- Una nuova piattaforma SaaS sviluppata da Movalia, una nuova azienda italiana del settore;
- Un nuovo processo di gestione del servizio;
- Una riorganizzazione delle informazioni;
- Cambio di tutte le procedure operative del servizio;

- Una nuova piattaforma in grado di offrire nuovi strumenti a disposizione degli utenti (studenti e genitori), dei gestori del servizio (autisti e personale di supporto).

Figura 1- Schema generale della piattaforma

Il nuovo processo progettato per il servizio è composto da quattro fasi: la prima prevede la Registrazione che coinvolge principalmente gli utenti; la seconda riguarda la Pianificazione del Servizio ed è legata all'operatore del servizio; la terza fase è il monitoraggio ed il reporting del servizio ed è effettuato dalla Centrale operativa, dagli autisti e dal personale di staff; la quarta fase riguarda le informazioni all'utente. E' la parte più innovativa del processo perché prevede la fornitura delle informazioni in tempo reale ai genitori.

La fase di registrazione consiste in un portale di iscrizione nel quale gli utenti (in particolare i genitori) devono inserire le informazioni degli studenti al fine dell'iscrizione al servizio.

Durante questa operazione si dovrà indicare il servizio desiderato, le fermate preferite, il complesso scolastico di riferimento e tutte le altre informazioni necessarie ad identificare correttamente il servizio.

Le informazioni a disposizione dei genitori relative alle fermate e ai complessi scolastici sono importate nel por-



Fig.1



Fig.2

tale di iscrizione direttamente dagli strumenti di pianificazione mediante dei webservices sviluppati ad hoc. Questo permette una facile ed immediata integrazione tra le informazioni.

Tutti i dati inseriti dagli utenti sono poi importati direttamente negli strumenti di pianificazione evitando onerose attività manuali.

Figura 2 - Home page del portale di iscrizione al servizio scuolabus

Durante la fase di pianificazione le domande di accesso al servizio saranno valutate e ai genitori verrà comunicato l'accoglimento della richiesta.

Dopo la pianificazione del servizio, i dati saranno disponibili per la pubblicazione e saranno integrati nel sistema AVM. Il sistema AVM è parte del sistema di pia-

nificazione e controllo. In questo modo si evitano l'inconsistenza dei dati e non saranno necessarie onerose attività di export/import tra i sistemi.

Figura 3 - Esempio di progettazione visuale di una linea

Il monitoraggio del servizio è la tipica funzione di un sistema AVM nel quale si effettuano le operazioni di monitoraggio dei mezzi, monitoraggio delle fermate e il monitoraggio dei turni.

Una funzionalità importante è quella relativa alla consuntivazione per l'autorità dei trasporti.

La parte innovativa di questa fase è la presenza a bordo di un tablet Android come terminale autista. Questo tablet fornirà agli autisti informazioni relative ai percorsi, alle fermate ed ai tempi di viaggio.

Oltre a ciò, il tablet avrà anche un registro dei presenti per gli studenti; tale registro sarà disponibile per lo staff a bordo per monitorare costantemente la presenza dei bambini a bordo. Ogni studente è do-

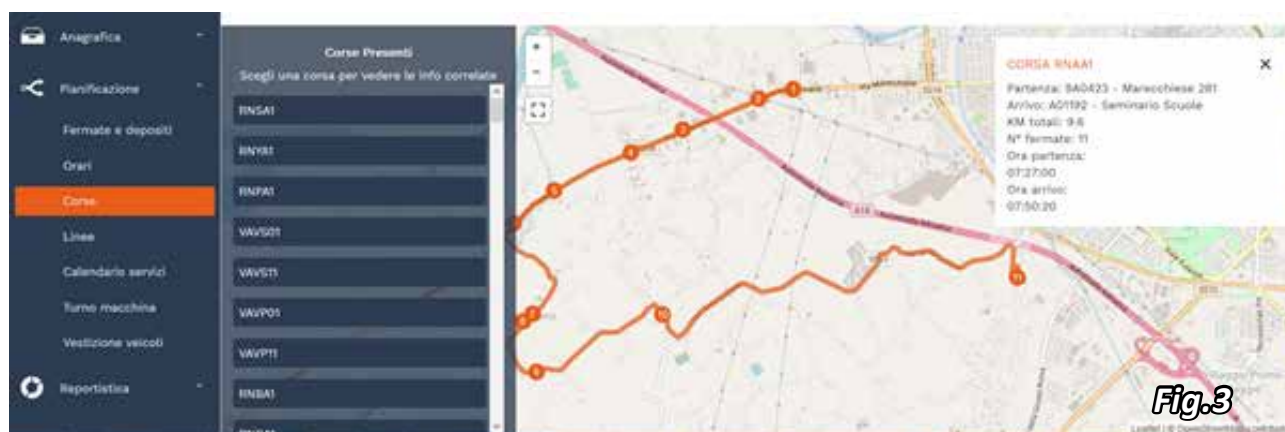


Fig.3



tato di una tessera contactless che dovrà validare ad ogni salita e discesa. In questo modo il sistema è in grado di tracciare il percorso degli studenti per raggiungere il plesso scolastico,

oltre a conoscere quanti e quali studenti stanno viaggiando. Queste informazioni saranno messe a disposizione dei genitori che mediante una app per smartphone apposita saranno in grado di sapere in tempo reale tutte le informazioni relative al viaggio dei propri figli.

Il sistema genera anche statistiche per studente, linea, scuola, ecc. e ha un registro degli studenti sia a bordo mezzi (come app nel tablet autisti) sia presso la centrale operativa.

Figura 4 - Monitoraggio del servizio

La fase di informazione agli utenti (tipicamente i genitori) è sicuramente la parte più innovativa. Una nuova app per smartphone è in fase di sviluppo e permetterà ai genitori di conoscere in tempo reale quando il figlio sale o scende del bus e quindi l'esatta posizione, avere una notifica in tempo reale su eventuali problemi durante il viaggio (ritardi, deviazioni, ecc.) e infine comunicare assenze prolungate dei figli per evitare ai bus attese alle fermate.

Questa renderà il servizio molto innovativo e aderente alle aspettative degli utiliz-

zatori.

DIGITALIZATION

Il progetto Scuolabus è un progetto innovativo e di digitalizzazione di un processo che era fortemente manuale.

Questo progetto va incontro ad alcune delle opportunità che sono introdotte con la digitalizzazione ed in particolare:

- Cambiamento di governance, organizzativi e di relazioni
- Migliorare la relazione con i clienti.

Con tale progetto Start Romagna amplia ulteriormente i progetti dove sono in corso riorganizzazioni e digitalizzazione dei processi sulla scia di una indicazione data sia dal mercato sia da Asstra

Figura 5 - Tablet Autista

RED



Fig. 5

30
comuni coperti

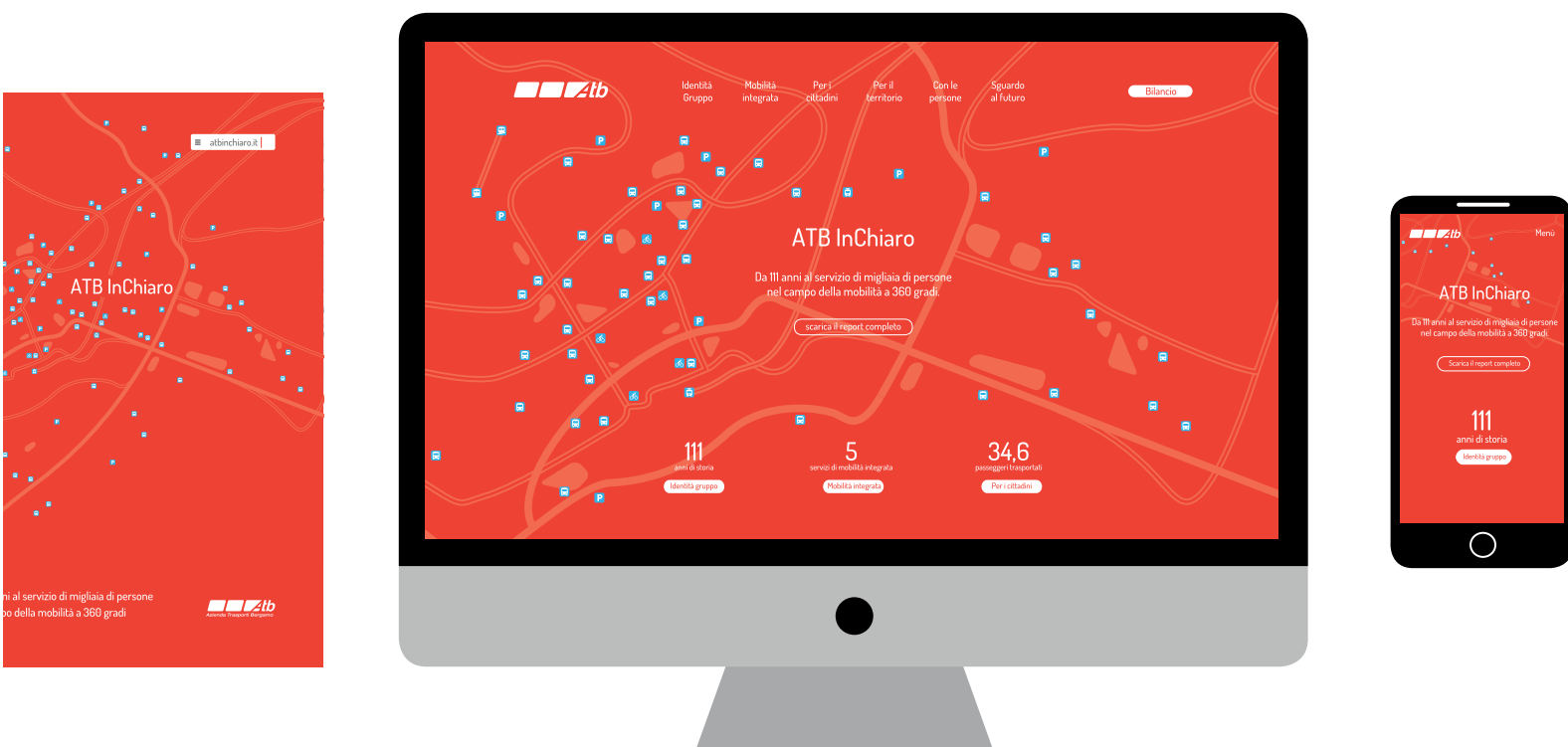
34,6M
passeggeri trasportati

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

InChiaro è un prodotto di comunicazione TWIG.pro



Redazionale

Brescia: si chiude la seconda edizione del Bike Festival con oltre 7.500 partecipanti

Si è conclusa con grande successo la seconda edizione del Brescia Bike Festival, la 3 giorni bresciana che dal

21 al 23 settembre ha animato la città con 17 appuntamenti sparsi tra Largo Formentone, Piazza Rovetta, Piazzale Arnaldo e Sanpolino richiamando oltre 7500 partecipanti.

A dare il via alla manifestazione è stata "La città in movimento", un divertente percorso a tappe che ha visto la partecipazione di oltre 200 studenti e 5 istituti. Tra stand dedicati alla meccanica, alla scienza, all'ecologia e al benessere, i ragazzi delle scuole secondarie di I e II grado hanno potuto riscoprire il mondo delle due ruote da angolazioni insolite e inaspettate.

La festa è entrata poi nel vivo con l'inaugurazione di fronte all'installazione artistica open air realizzata dall'Associazione True Quality che, nel corso della kermesse, ha destato particolare interesse diventando così protagonista, grazie alla sua conformazione anamorfica frutto di un'illusione ottica, delle foto dei molti che si trovavano a passare per Piazza Rovetta.

Tra lezioni di spinning, pedalate, laboratori e workshop la manifestazione è continuata all'insegna dell'entusiasmo. Nella serata di sabato 22 settembre centinaia di famiglie e bambini si sono fermati in Largo Formentone, incuriositi dallo strano personaggio interpretato da Claudio Cremonesi che, con numeri acrobatici e danze su due ruote, è

riuscito nell'intento di coinvolgere grandi e piccoli.



Una pedalata verso il "Parco delle Cave" ha invece aperto la giornata di domenica 23 settembre, entrata poi nel vivo con "Pronti-Partenza-Via", il laboratorio realizzato da Ciclofficina Brecycling per dispensare consigli e suggerimenti su come affrontare un viaggio in bicicletta. E mentre un nutrito gruppo di persone apprendeva i fondamentali della meccanica di sopravvivenza, i bambini hanno potuto divertirsi con colori e tempere, imparando a conoscere la mobilità sostenibile in modo creativo e fantasioso.

Grandissimi interesse e stupore anche per l'Acrobatic Bike Show di Luca Contoli, ex concorrente di Italia's Got Talent, che si è esibito in elettrizzanti acrobazie su due ruote in Piazza Arnaldo. A seguire l'attesissima "Sfida al Campione", che ha visto oltre 50 concorrenti, tra ex professionisti e non, cimentarsi davanti a un nutrito pubblico in una gara non competitiva con Bicimia per sfidare nella manche finale il velocista Alessandro Petacchi.

La manifestazione si è conclusa rendendo onore ad Alfonsina Maria Strada, prima ed unica donna ad aver preso parte ad un giro d'Italia, alla quale è stato dedicato l'emozionante spettacolo teatrale "Ruote Rosa".

RED

Focus

Nuova era per il TPL in Puglia grazie ai nuovi bus Cotrap presentati alla Fiera del Levante

Si apre una nuova era per il trasporto pubblico locale in Puglia grazie all'arrivo di nuovi bus acquistati dal Consorzio e dalle Imprese Consorziate Cotrap per ringiovanire la flotta e offrire più confort ai pendolari clienti.

Il trasporto pubblico quindi diventa "Smart", confortevole, sicuro e più ecologico grazie agli autobus di nuova generazione.

Il consorzio pugliese Cotrap è formato da ben 55 aziende di trasporto, di cui sette a partecipazione pubblica.

I nuovi autobus Iveco sono costati 59.305.000 euro e sono stati comprati in compartecipazione con la Regione Puglia (l'assessorato

regionale ai trasporti ha contribuito per il 70% alla spesa totale).

La procedura di gara ha fatto registrare una tempistica record per la media italiana: "La delibera è stata pubblicata ad aprile, la gara aperta il 4 settembre e la gara aggiudicata al 5 dicembre", ha annunciato Giuseppe Vinella, Presidente del Cotrap.

La procedura di gara è stata chiusa nel tempo record di soli cinque mesi con un risparmio netto per la Regione Puglia di circa 2,3 milioni rispetto al finanziamento iniziale.

Vinella - nel corso della presentazione dei nuovi autobus che si è tenuta nei giorni scorsi - ha sottolineato personale soddisfazione per il potenziamento che il settore trasporti avrà sul territorio regionale grazie



all'implemento dei nuovi bus.

Ha partecipato alla presentazione anche l'assessore regionale ai Trasporti, Giovanni Giannini, che ha evidenziato il compimento di un progetto che è quello che coniuga un rinnovo del parco mezzi grazie a bus di ultima generazione.

"Noi in Puglia - ha detto - siamo impegnati in una operazione di modernizzazione del servizio di Tpl locale imperniato sulla intermodalità e sull'integrazione per questo abbiamo indirizzato gli sforzi sul rinnovo del parco rotabile sia su ferro che su gomma. Oggi presentiamo la realizzazione di questo progetto: 50 nuovi pullman che opereranno sulle strade provinciali, sulle linee extraurbane con bus di ultima generazione che fi-



nalmente soddisferanno gli utenti”.

“I nuovi veicoli Iveco Crossway Diesel Euro VI rappresentano una rivoluzione per il parco autobus pugliesi - ha detto Pierre Lahutte di Iveco - perché riducono in modo sostanziale le emissioni di polveri sottili e Nox. La totalità dei nuovi bus (294 ndr) inquina quanto uno solo dei più vecchi dell'attuale parco che andiamo a sostituire”.

Presenti anche il sindaco della Città Metropolitana Antonio Decaro, i Presidenti delle province di Brindisi, Foggia, Lecce e Taranto. Il presidente Vinella ha concluso esprimen-

do la sua soddisfazione per l'importante modernizzazione del parco mezzi: “Questo - ha detto il presidente di Cotrap - è solo l'inizio del raggiungimento di un obiettivo, ci aspettano altre tappe e nuovi progetti. Per i nostri clienti significa avere nuovi autobus sul territorio pugliese e questo ci inorgoglisce”.

Cotrap è uno dei primi operatori della mobilità urbana ed extraurbana grazie ai suoi 56 milioni km, 2.486 dipendenti, oltre 32 milioni di clienti all'anno. L'entrata in esercizio dei nuovi autobus verrà salutata giovedì 27 settembre.

Le caratteristiche dei nuovi bus: si tratta di produzione italiana, Iveco, di ultima generazione in classe di

emissione euro VI.

Mezzi silenziosi, dotati di ogni confort a bordo come ad esempio sedili ergonomici, tessuti idrorepellenti, vetri oscurati, pedana per disabili, bocchettoni d'aria, punti luce per ogni singolo posto ed un nuovo ed innovativo dispositivo di sicurezza anti incendio. I passeggeri potranno anche acquistare il biglietto a bordo, grazie ad innovativa tecnologia, saranno georeferenziati con sistemi Avl e contati per monitorare eventuale evasione.

RED



**FUTURE
MOBILITY
week**

TORINO 01-05 OTTOBRE

NON ASPETTATE DOMANI PER LA MOBILITÀ DI DOMANI

Il punto di incontro dove parlare della mobilità del futuro, infrastrutture, sicurezza fisica e cyber, mobilità individuale, collettiva, aziendale delle persone e delle merci, sostenibile e intelligente.

Expoforum 03-04 Ottobre
Showcase 01-02-05 Ottobre
Dinner 03 Ottobre



ORGANIZZATO DA:



info@fmweek.it
www.fmweek.it

Per approfondire

Naples Shipping Week: il mondo della portualità riunito a Napoli, guardando a Genova e al suo rilancio insieme all'Italia

Naples Shipping Week è già una manifestazione (ora giunta alla quarta edizione) che si svolge in gemellaggio con Genova, sede di un analogo e ancor più tradizionale appuntamento. Quest'anno i motivi per unire le due città e i rispettivi porti sono stati molti di più, perché la tragedia del crollo del ponte sul fiume Polcevera, oltre a presentare un insopportabile bilancio in termini di vite umane, ha

anche inevitabili conseguenze sulla vita non solo dei cittadini, ma anche su quella del porto e delle attività economiche ad essa collegate. Nessuna meraviglia, quindi, se in buona parte degli incontri e dei convegni sono risuonate non solo le rievocazioni dell'impegno delle Capitanerie di Porto o delle altre amministrazioni marittime cittadine per gestire l'emergenza dopo il terribile evento, ma anche le ansie e le preoccupazioni per continuare a garantire con il massimo della efficienza le attività del porto genovese, che ha subito un'inevitabile decapitazione per quanto riguarda la capacità dei trasporti, sia stradali che ferroviari, per l'inoltro delle merci lungo gli itinerari oggi interrotti.

Anche l'incontro di Napoli ha confermato come l'impegno degli operatori e la concreta solidarietà mostrata ai vari livelli abbia finora limitato al massimo i danni: i responsabili delle attività marittime hanno tenuto a confermare, con legittimo orgoglio, che il porto di Genova in questo frangente non ha perso

neanche un contenitore o rifiutato l'ormeggio a qualsiasi nave, anche se la richiesta di muoversi con la massima ur-

genza e di intervenire con concrete misure di sostegno alle attività portuali (tra cui l'istituzione di una ZES, una Zona economica speciale con caratteristiche ancora più speciali di quelle usuali) è stata ovviamente il leit motiv di quanti hanno affrontato il tema.



Per una settimana, Napoli è stata protagonista della portualità italiana e mondiale, ospitando una innumerevole serie di convegni e di incontri che hanno messo a confronto i principali protagonisti del settore; nello scenario del porto, in quella che è stata anche una festa del mare non è mancata la partecipazione di un folto pubblico "normale", richiamato dalla possibilità di visitare (con le "inevitabili" lunghe, lunghissime file) la nave-veliero ammiraglia "Amerigo Vespucci", orgoglio della nostra Marina Militare e che è stata ancorata sulle banchine della Stazione Marittima, sede della manifestazione.

Impossibile tener conto dei mille argomenti affrontati nei convegni e della folla di protagonisti che si sono alternati nel sottoporre le loro esperienze, le dinamiche e le problematiche del settore e i fattori di maggiore innovazione che stanno percorrendo la portualità marittima a livello italiano e mondiale. Inevitabilmente, gran parte dell'attenzione si è concentrata sul Mediterraneo, un



mare che è stato la culla della civiltà e dove si può dire è nata l'economia del mare, e che oggi è impegnato a ritrovare una rinnovata centralità.

Il Mediterraneo ridiventa centrale per una serie di fattori, che costituiscono quasi una "corrente" che spinge verso l'antico mare. In prima fila, il raddoppio della capacità del canale di Suez, che consente ora anche il transito delle nuove navi megacontainer, su cui stanno investendo le grandi alleanze che dominano il mercato. In secondo luogo, la penetrazione (in parte già avvenuta, ma probabilmente destinata ad estendersi ancor più) sulle coste dei paesi mediterranei europei della Cina, oggi saldamente presente al Pireo, ma che persegue anche con grande determinazione il progetto della nuova Via della Seta. Infine, lo sviluppo dei porti mediterranei sulla costa africana, sbocco naturale per i traffici di un continente – l'Africa – che registra tassi di crescita addirittura tumultuosi, anche se questo non è ancora sufficiente a recuperare il gap accumulato nel ritardo con gli altri paesi.

L'Italia, proprio per il ruolo che gioca nel Mediterraneo, è inevitabilmente il Paese che maggiormente deve guardare a quanto succede sulle sponde all'al-

tra parte del mare: le vicende legate alla "primavera araba" hanno in parte bloccato o rallentato i processi di sviluppo dei porti nordafricani, ma oggi la ritrovata stabilità in gran parte di essi (fa eccezione ovviamente la Libia, che rimane però anche lo Stato dove l'Italia ha gli interessi economici più forti) ha consentito di riprendere un percorso di crescita che, in alcuni casi, presenta risultati addirittura clamorosi, anche per effetto degli investimenti giganteschi che si stanno effettuando in quel territorio e che – soprattutto – vengono portati a compimento con straordinaria rapidità.

E' stato il presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Tirreno centrale, Pietro Spirito, a porre l'accento sui grandiosi fenomeni che stanno sconvolgendo gli assetti geopolitici e geostrategici globali, con inevitabili riflessi sulla portualità: "Sappiamo tutti che oggi la Cina è uno dei maggiori protagonisti dell'economia mondiale – ha affermato al convegno – ma spesso ne sottovalutiamo il ruolo che sta giocando su scala globale, con riflessi diretti proprio sul Mediterraneo. La Cina ha programmato investimenti nel continente africano per oltre 600 miliardi di euro. Mentre



noi parliamo, sono 2.000 le imprese che stanno lavorando in Africa e oltre un milione i cinesi che sono impiegati colà; dall'altro lato, constatiamo che l'Europa non ha una politica mediterranea e, anche per quanto riguarda l'Africa, la presenza europea si limita alle iniziative di qualche singolo Paese europeo (in questo caso, la Germania, che ha promesso investimenti per 600 milioni di euro), senza un necessario sguardo d'insieme. In alcuni casi (ad esempio in Libia, dove si confrontano gli interessi di Italia e Francia), c'è la ripresa di una conflittualità tra nazioni, come se fossimo ancora ai tempi delle grandi potenze di fine '800.

L'Europa oggi sembra discutere soprattutto delle prospettive della nuova Via della Seta (altro processo che rischia di indurre trasformazioni a livello globale), ma non bisognerebbe dimenticare che la Cina è già arrivata sulle coste europee, perché il porto del Pireo è oggi una realtà che registra livelli di investimenti e di crescita dei traffici senza paragoni nell'attuale contesto mediterraneo", ha spiegato ancora il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale.

Il ruolo e il protagonismo della Cina, le prospettive e le problematiche della nuova Via della Seta sono stati alcuni degli argomenti principali dei convegni, insieme alla valutazione dell'impatto di fenomeni tutti in corso a livello mondiale e destinati inevitabilmente a determinare riflessi anche sulle attività del nostro settore portuale. Le problematichità delle prospettive cui va incontro il settore non sono state ignorate dal sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti, Edoardo Rixi, intervenuto al convegno proprio per sottolineare i ritardi che la politica purtroppo accumula, non riuscendo a dipanarsi tra conflitti di

competenze, ostacoli burocratici, ritardi nella realizzazione di lavori (ad esempio, nelle operazioni di dragaggio – di fatto oggi indispensabili per aumentare la capacità dei porti e consentirgli di ospitare i prodotti del nuovo gigantismo navale).

Ai problemi sul versante terrestre, del resto, si associano i problemi sul versante del mare, dove dominano le grandi compagnie e alleanze monopolistiche che rischiano di controllare interamente la catena della logistica in tutte le sue fasi, riproponendo gli assetti oligopolistici con orizzonti interamente transnazionali.

In un quadro così complesso, rimane comunque il dato che i porti italiani sono protagonisti di una generale ripresa, con risultati anche eccezionali come per i porti di Trieste, Livorno e in parte anche Napoli. Rimane l'esigenza di sciogliere il nodo tra le attività prevalentemente industriali (e svolte tutte in un contesto fortemente concorrenziale e competitivo) assegnate alle Autorità portuali sul nostro territorio e le pastoie burocratiche e regolamentari di cui sono prigioniere. La sintesi, ancora una volta, l'ha fornita Pietro Spirito quando ha affermato: "Noi Autorità portuali non possiamo passare metà del tempo a chiedere autorizzazioni o passare carte. Occorre fare una scelta: anche nello sport, chi decide di correre i 100 metri non si allena o non si iscrive per correre la maratona, ancora non si conosce un atleta che sia riuscito ad essere un campione nelle due attività sportive. Le Autorità portuali, invece, dovrebbero riuscire ogni giorno a correre contemporaneamente i cento metri e la maratona: col rischio di non fare bene né l'una né l'altra cosa".

Antonio D'Angelo

La cura del ferro: 5^a edizione

Quali gli scenari dell'intermodalità nel breve e lungo periodo?



**MILANO 5 ottobre 2018
ore 9,30 Hotel Michelangelo
Piazza Luigi di Savoia, 6**

Appuntamenti

A Bolzano va in scena Euregio Expo Mobility

È proprio vero che chi più ha più vorrebbe avere. L'Alto Adige, verde ed ambientalista quasi per vocazione, si interroga su come migliorare "ancora di più" e come conservare l'ambiente senza condannato al consumo continuo.

E forse non ha altra strada se non si vogliono chiudere gli occhi su un fondo valle percorso dall'autostrada del Brennero che, come ha ricordato Carlo Costa, direttore della A22, su cui transitano 45 mila veicoli al giorno. L'iniziativa organizzata la scorsa settimana da Antonio Pasqualin a Bolzano, Euregio Expo Mobility, è stata l'occasione per fare il check a quanto si muove nello spazio sempre più ampio della mobilità urbana ed a lunga distanza.

Fonti energetiche alternative per i mezzi di trasporto, mobilità dolce, biciclette ed auto elettriche, auto a guida autonoma, autostrade intelligenti: tutto concentrato in tre giornate di lavoro, dense di incontri, tavoli di lavoro, dimostrazioni, prove veicoli.

Se è vero che quando si parla di mobilità, non possiamo non parlare di inquinamento (dell'aria, ma anche acustico), visto che gli inquinanti da trasporto sono il 40 per cento nel mondo, da più parti si pensa di reinvestire parte degli utili per mitigarne gli effetti negativi. L'Autostrada del Brennero, ad esempio, ha installato lungo il suo percorso una grande quantità di pannelli fonoassorbenti, ma poi ha pensato di farli diventare produttore di energia pulita rivestendoli di pannelli solari, ed oggi generano ben 650 mila kWh l'anno.

Non contenti, i bolzanini hanno sostenuto la produzione di idrogeno (da tempo lo utilizzano per alcuni autobus urbani) e insistono per andare in questa direzione perché, dicono, non esiste un balsamo unico: l'elettrico è vero che si sa diffondendo, ma l'idrogeno ci consentirebbe di ridurre di molto i rischi geopolitici che hanno gli idrocarburi con inquinamento zero.

Ad Euregio Expo Mobility in tutte le discussioni non è mai venuto meno l'approccio multidisciplinare ai temi del trasporto.

Lo ha ricordato molto bene l'amministratore delegato di Leitner, azienda altoatesina da 3.500 dipen-

denti che fabbrica impianti a fune, Ermenegildo Zordan: "Siamo nati in montagna, creando gli impianti di servizio per i masi. Poi, dopo la guerra sono nati i primi impianti di risalita e li continuiamo ad operare, soprattutto sui rinnovi creando più efficienza, più comodità, più trasporto. Ma il futuro anche per noi è nei trasporti urbani perché se non siamo tra coloro che possono garantire la lunga percorrenza, abbiamo la consapevolezza che la mobilità urbana si risolve con l'integrazione di sistemi che garantiscano la qualità del trasporto urbano.

La nostra esperienza a Perugia ci racconta che in dieci anni con il nostro Minimetro abbiamo portato milioni di persone, con una efficienza del 98,99 per cento".

"A Medellín, in Colombia, - prosegue Zordan - siamo arrivati all'ottavo impianto funiviario collegato con la metropolitana, stiamo lavorando in Brasile ed a Città del Messico che avrà 5 stazioni con linee di 6 km di lunghezza. E non dimentichiamoci che i nostri impianti consumano poco: a Perugia si portano 3000 persone l'ora con un solo motore elettrico, e questa è una scelta veramente ecologica.

Bisogna avere lungimiranza".

Molto c'è da fare ma molto si è fatto, come ha ricordato Florian Mussner, assessore alla mobilità della provincia autonoma di Bolzano, perché "in pochi anni le oblitterazioni nella provincia di Bolzano sono passate da 26 a 55 milioni, sia sul Tpl gomma che sulla ferrovia. E non dimentichiamoci - sottolinea con forza - che nella provincia a fronte di poco più di 500 mila abitanti, quest'anno abbiamo avuto 33 milioni di turisti. Ed i risultati si sono raggiunti anche spostando molti finanziamenti dalle strade alla mobilità in generale, con una forte incentivazione di mezzi pubblici. Lo stesso fatto che i giovani bolzanini comprano meno automobili è la conferma che il nostro lavoro è stato utile". Chiusa la prima edizione di Euregio Expo Mobility, l'appuntamento è fissato per la seconda in primavera a Trento, e per la terza, a ottobre 2019 ad Innsbruck.

A.R.



AUTORITÀ DI SISTEMA PORTUALE
DEL MAR TIRRENO CENTRALE
NAPOLI • SALERNO • CASTELLAMMARE DI STABIA

ANNO 2018 | **N.9**
ottobre 2018



PORTI CAMPANI **IN RETE**

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



RAFFAELE LANGELLA: IL MODELLO "SINGAPORE", SPUNTI PER IL SISTEMA PORTUALE CAMPANO.

L'Ambasciatore anticipa alcuni degli scopi della missione di lavoro fissata per fine novembre.



TUA SPA: Tonelli su bilancio semestrale, Pettinari si avvenuta in analisi parziale



Cotral: sette nuovi bus bipiano per la linea Frosinone-Roma



Asstra: Roncucci alla Camera su Direttiva sul IV Pacchetto Ferroviario



Ferrovie del Sud Est: nuova flotta di bus. Presentata a Lecce dall'assessore Giannini e dai vertici FSE



Emilia Romagna: Tagliaferri (Fdi), daspo e telecamere per contrastare i furti sui bus



**REGIONE
PUGLIA**

Puglia: Giannini su dotazione mezzi TPL, è in atto vera rivoluzione sistema trasportistico



Emilia Romagna: accordo per i 35 controllori Holacheck, servizio prorogato al 31/12 in attesa nuova gara



AGENS: Giana in audizione in Commissione Trasporti sul Quarto Pacchetto Ferroviario



RFI: già iniziata installazione dispositivi controllo automatico giunti



Stretto di Messina: FS Italiane, servizi traghetti Reggio Calabria–Messina garantiti da Blufferies



RFI: nessun blocco per il quinto lotto del Terzo Valico



Umbria: Fiorini (Lega), inaccettabile sospensione Carta Tutto Treno. Regione garantisca servizio

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

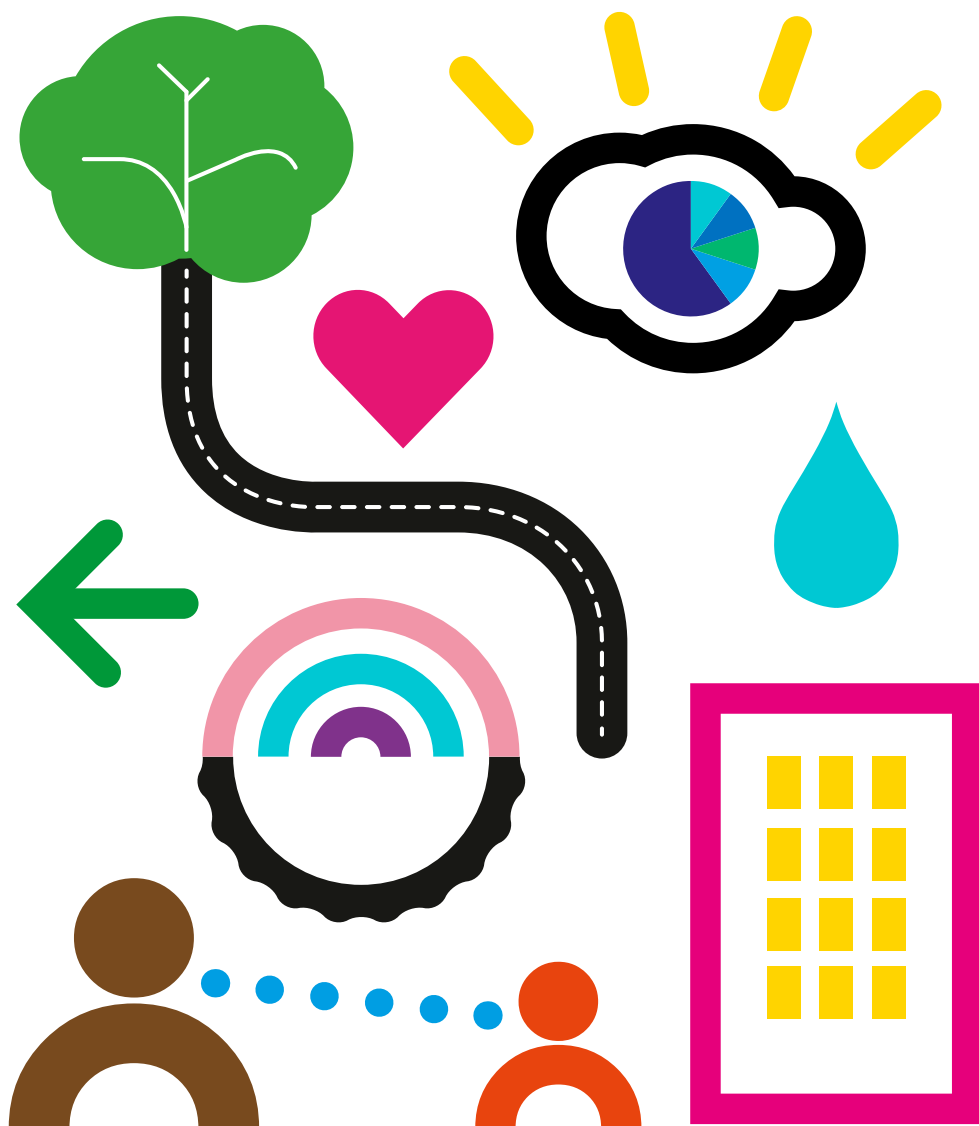
Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas

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



**Riqualficazione
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