



mmp mobility press **magazine**

**"Trasporti: Conoscere per deliberare".
Nel dibattito SìTav-NoTav irrompe la storia**

**Piemonte: Balocco, l'analisi costi/benefici della TAV
è farlocca. Non tiene conto di parametri oggettivi**

**L'espansione cinese in Africa corre sui binari
e surclassa la Francia**

Basta gare per i trasporti pubblici!

Numero 177 - 16 Gennaio 2019

Editoriale

"Trasporti: Conoscere per deliberare". Nel dibattito SìTav-NoTav irrompe la storia, da Cavour a Don Sturzo passando per le Piramidi

Marco Ponti e Francesco Ramella hanno presentato il loro ultimo libro, "Trasporti: Conoscere per deliberare" (EGEA, 2018), nel pieno della discussione sul destino della Tav Torino-Lione, dibattito a sua volta rinfocolato dagli esiti (non ancora noti, ma anticipati a grandi linee) dell'analisi costi-benefici, commissionata dal ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture Danilo Toninelli proprio a Marco Ponti.

L'occasione della presentazione del libro ha coinvolto inevitabilmente il dibattito Sì Tav-No Tav, anche perché nel volume sono contenuti gran parte dei principi teorici e delle analisi che stanno alla base dei criteri con cui è stata condotta la nuova analisi costi-benefici sulla contestata opera piemontese. La cornice e l'interesse del dibattito, organizzato da Ferpress, hanno fatto sì che vi fosse l'intervento, partecipato e convinto, di numerosi esponenti del mondo politico e di una sensibilità dei media, acuita anche dalla presenza di Marco Cottarelli (che ha scritto la prefazione al libro), che si è tentato disperatamente di inquadrare negli schieramenti tra il Sì e il No, senza successo; anzi, al contrario, è stato proprio Cottarelli a trarre la migliore sintesi del dibattito, con considerazioni precise e – tutto sommato – anche di buon senso.

Il direttore dell'Osservatorio sui Conti pubblici italiani ha ribadito che l'analisi costi-benefici è oggi un dovere quando si decide l'utilizzo di rilevanti risorse pubbliche, diventate sempre più essenziali per la gestione delle politiche che riguardano oramai il 100 per cento della popolazione (a differenza del passato, dove i diritti civili non riguardavano tutta la popolazione); l'obbligo della trasparenza, dunque – ha spiegato ancora

Cottarelli –, si impone per tutte le decisioni di spesa della politica e, a maggior ragione, per grandi opere come la Tav che impiegano una grande quantità di fondi; il passo successivo – ha continuato Cottarelli – è, però, quello di partire dall'analisi dei dati per recuperare il ruolo, e si potrebbe dire il coraggio, della politica, per compiere quelle scelte che si ritengono necessarie per le esigenze del Paese e della collettività. Non è questo il caso, ha rilevato l'economista, dell'attuale dibattito sulle scelte di investimento relative alle grandi opere, che si è oramai isterilito in posizioni preconcepite e di logica di schieramento, cioè il contrario di ciò che occorre; e Cottarelli ha citato il caso della conclusione del dibattito su un'altra grande opera, cioè il Terzo Valico Genova-Milano, i cui esiti dell'analisi costi-benefici sono stati resi noti (a differenza di quelli della Torino-Lione, conclusi ma non ancora resi pubblici), ma sono stati utilizzati surrettiziamente dalla politica per giustificare la decisione di continuare l'opera, nonostante che i dati presentassero un bilancio lievemente negativo ("si è invocato il maggior costo che avrebbe comportato l'interruzione dei lavori; ma quel costo era già previsto nella procedura di analisi", ha osservato l'ex Commissario alla revisione della spesa pubblica).

Gli autori hanno rivendicato con estremo rigore l'esigenza di fondarsi esclusivamente sui numeri, ricordando che "spendere crea consenso, risparmiare lo distrugge", e ribadendo che l'analisi costi-benefici ha soprattutto l'obiettivo di assicurare trasparenza alle decisioni. Ponti ha ricordato che il mondo anglosassone – molto più attento ai processi di partecipazione alla gestione della cosa pubblica – ha un termine, "accounta-



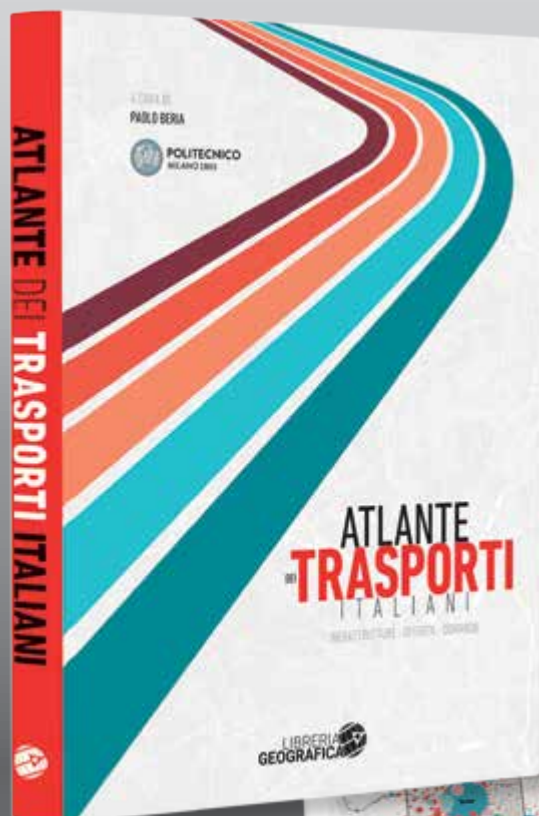
bility”, che è quasi intraducibile nella lingua italiana, perché riferito ad un concetto di responsabilità attribuito per delega, ma che prevede la verifica del risultato). Decisioni che spettano alla politica, ma che non possono prescindere – proprio per il principio della “accountability” – dalla verifica dei risultati delle modalità prescelte per utilizzare i soldi di tutti i cittadini: ogni spesa pubblica crea consenso, e in particolare la spesa per le opere infrastrutturali “cattura” il consenso perché interessa una pluralità di soggetti nell’immediato, anche se i suoi effetti (o risultati) non possono vedersi subito perché le opere – per definizione – investono il futuro. Ed è a questo punto che, nel dibattito, ha fatto irruzione la storia, perché da una parte si è rivendicata non solo la famosa massima einaudiana del “conoscere per deliberare” (che, del resto, ha dato il titolo al loro libro), ma nella discussione sono state ricordate anche le parole paradigmatiche che Don Sturzo ha dedicato alla necessità di controllare ogni soldo di spesa pubblica, considerando praticamente un delitto lo spreco di risorse che, invece di andare al benessere delle moltitudini, vanno disperse o a beneficio di pochi. Dall’altro lato - in questa rinnovata tenzone “storica” – l’animatore principale oggi dei Movimenti Sì Tav, Mino Giachino (intervenuto al dibattito), ha fatto scendere in campo il conte Camillo Benso di Cavour, ricordandone la lucida visione profetica che fu alla base della scelta (altrettanto violentemente contestata anche all’epoca) di procedere al primo traforo del Frejus (148 anni fa), una scelta basata soprattutto sul futuro e sui benefici che provengono dal futuro, e che non possono essere steriliti in un’analisi (condivisibile o meno) basata solo sui numeri. Ma non è mancato un accenno alle Piramidi, per le quali nessuna analisi al momento ne avrebbe giustificato l’impresa. Oltre a Giachino, importanti contributi al dibattito sono venuti anche da Debora Ser-

racchiani, che da ex-presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, si è occupata a più riprese di trasporti (anche sulla base dell’esperienza accumulata alla Commissione Europea), e Lucio Malan, senatore delle valli valdesi, coinvolto nel dibattito della popolazione piemontese e valsusina. Debora Serracchiani ha condiviso quelli che – alla fine – sono stati due punti fermi del dibattito, cioè la “sacralità” della spesa pubblica (da sottrarre al cosiddetto “arbitrio del Principe”) e la necessità che le scelte relative alle grandi opere siano supportate da un’accurata analisi costi-benefici. Ma, portando a sostegno anche molti dati derivanti dalla scelta di trasparenza dell’ex ministro Delrio sull’utilizzo dei fondi pubblici, ha rilevato il processo di “revisione dei progetti” percorso nella scorsa legislatura ha già condotto ad un supplemento di analisi del bilanciamento tra spese e risultati attesi e il frutto dell’intero lavoro ha comportato un risparmio di oltre 40 miliardi di euro. Lucio Malan ha condiviso non solo le ragioni di fondo che stanno alla base della scelta di realizzare la Torino-Lione (linea ferroviaria che interessa l’intero continente europeo e riguarda ben quattro dei principali corridoi della Rete TeN europea), ma ha soprattutto rilevato che l’autentico spreco sarebbe l’interruzione dei lavori attuali, con conseguenze non solo sull’occupazione, ma anche sul ripristino dello stato delle gallerie già scavate, sui soldi che bisogna restituire all’Europa e sulle penali che si dovranno pagare. L’opinione comune e assolutamente condivisa è stata, comunque, che anche l’alto interesse suscitato intorno al dibattito sulla presentazione di un libro conferma la centralità – oggi – del tema dei trasporti e delle infrastrutture: un settore fondamentale non solo in termini economici, ma anche per i suoi riflessi in termini sociali e di proiezione verso il futuro.

Antonio D’Angelo

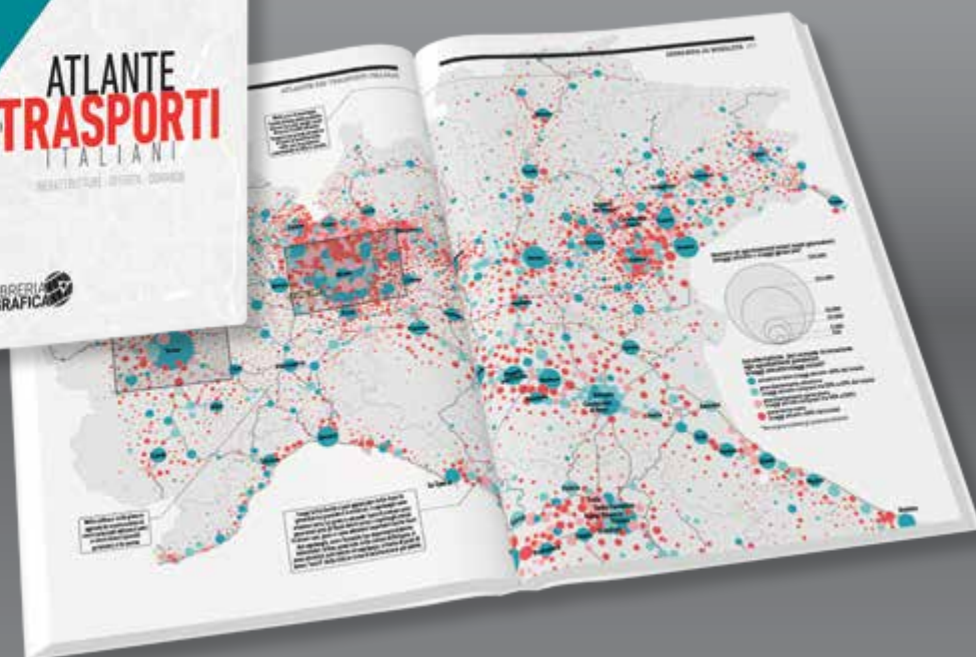
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



La più ricca base dati sui trasporti pubblici e privati mai pubblicata:

- oltre **400.000** corse codificate e standardizzate tra autobus di lunga percorrenza, servizi ferroviari, aerei e di navigazione;
- più di **500** aziende di trasporto o enti gestori presi in esame;
- più di **40** differenti banche dati interfacciate provenienti da fonti istituzionali e associazioni di categoria.



TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



POLITECNICO
MILANO 1863

disponibile su
www.libreriageografica.com



**LIBRERIA
GEOGRAFICA**

Intervista

Piemonte: Balocco, l'analisi costi/benefici della TAV è farlocca. Non tiene conto di parametri oggettivi



**Francesco Balocco,
Assessore della Regione Piemonte ai Trasporti,
Infrastrutture, Opere pubbliche,
Difesa del suolo**

Per la regione Piemonte, in queste ultime settimane, i confronti con il Governo sono all'ordine del giorno soprattutto in merito alle realizzazione di opere infrastrutturali (dalla Torino-Lione al Terzo Valico).

Quali sono secondo lei i rischi, a livello regionale e nazionale, che si corrono (dal punto di vista economico, occupazionale e di mobilità) se queste opere venissero bloccate?

Purtroppo invece è proprio il confronto con il Governo che manca. Sulle grandi opere non ci sono interlocuzioni formali, tutte le comunicazioni da parte del Governo avvengono in modi inusuali e non istituzionali.

Chiamparino non è mai stato ricevuto né dal Premier Conte né dal ministro Toninel-

li.

Gli annunci vengono fatti sui Social network.

Le strutture Ministeriali non sono in grado di fornire risposte certe. La situazione è paradossale e grave allo stesso tempo. L'incertezza sulle grandi opere, ma non solo su quelle, rischiano di vanificare anni di lavoro e di conquiste. I danni del non fare sono ampiamente documentati: per la Torino-Lione dalle penali, ai finanziamenti europei da restituire, a quelli che non verranno introitati, ai costi per il ripristino ambientale, alla mancata occupazione degli addetti ai cantieri, dei fornitori e di tutto l'indotto che una grande opera porta con sé.

Noi insitiamo anche sui danni ambientali che la scelta di favorire il trasporto su gomma delle merci soprattutto, ma anche dei passeggeri, a scapito di quello ferroviario, comporta.

Rinunciare ad una simile opera allo stato attuale è quanto di più assurdo si possa pensare. L'esito dell'analisi costi-benefici pare segnato, ma semplicemente perché sarà un'analisi "farlocca" che non tiene conto dei parametri oggettivi.

Bloccare l'opera costerà più del suo completamento e si perderà una grandissima opportunità per lo sviluppo della nostra regione che viene continuamente penalizzata dalle scelte di questo Governo.

Per altro pare anche smentito il proclama che rinunciando alle grandi opere si sa-

rebbe potenziata la rete ferroviaria su tutto il territorio.

Nella manovra di bilancio di ciò non c'è traccia, anzi ci saranno tagli agli investimenti sia per RFI che per la viabilità.

Recentemente è stato firmato un protocollo d'intesa chiamato "Patto per il territorio" definito da Chiamparino "un segnale inequivocabile della volontà del territorio di realizzare la Torino-Lione". Quali sono gli obiettivi che si pone il protocollo? Quali sono i benefici attesi (economici, occupazionali e di mobilità) per la sua regione? E quali gli impegni che di assumono i firmatari?

Il documento è stato sottoscritto il 23 novembre dal presidente della Regione Piemonte, Sergio Chiamparino, dal direttore generale di Telt (Tunnel Euralpin Lyon Turin Sas), Mario Virano, e dal commissario di Governo, Paolo Foietta. Erano presenti l'assessore regionale ai Trasporti, Francesco Balocco, il viceprefetto di Torino, Marita Bevilacqua, amministratori dei Comuni della Valsusa, ed esponenti delle associazioni di categoria.

Il protocollo definisce le funzioni e le nella realizzazione delle opere di accompagnamento alla NLTL per rendere i cantieri della Torino-Lione un motore di sviluppo dell'economia locale. Si tratta complessivamente di milioni 98,5 milioni di euro, di cui 32 disponibili e 10 già spesi, che verranno investiti in Valle se l'opera si realizzerà, dando una risposta strutturale alle esigenze e alle ambizioni delle zone interessate dalla costruzione della tratta ita-



liana della nuova linea ferroviaria.

Si tratta di interventi che fanno riferimento alla riqualificazione ambientale, allo sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili, alle attività agricole, turistiche e produttive, alla connettività materiale e info-telematica, alla tutela e gestione del patrimonio forestale e agricolo, alla riqualificazione del patrimonio edilizio pubblico, a partire dagli edifici scolastici, e privato, al recupero dei centri storici, agli interventi di riqualificazione urbana.

Con un'opera "controversa" come la TAV è di fondamentale importanza dialogare con i cittadini per spiegare le intenzioni delle amministrazioni, mostrare i pro e i contro e cercare di eliminare tutte le possibili fake news che si possono diffondere in modo incontrollato.



***Come state gestendo questo aspetto?
Vi siete avvalsi di campagne di comunicazione tradizionali e canali social?***

Il lavoro svolto dall'Osservatorio e dal Commissario Foietta in particolare è stato determinante in questa direzione. Replacare con i fatti alle fake news, informare in modo puntuale, veritiero e corretto, coinvolgere i territori ha sicuramente contribuito a ridurre la tensione in valle e circoscrivere e isolare il dissenso più estremo e distruttivo.

Cambiamo argomento. Da qualche tempo è stata avviata a Cuneo la sperimentazione di un unico biglietto elettronico, della durata mensile, che permette l'utilizzo dei diversi mezzi di trasporto pubblico (bus, treni, car e bike sharing).

Quali sono i risultati che vi aspettate da questa sperimentazione? Quali saranno i tempi per la diffusione del sistema in tutta la regione?

La modifica del sistema tariffario è sicuramente un progetto ambizioso e complesso. Per questo sono state attivate le prime sperimentazioni, partendo dalla provincia

di Cuneo, per realizzare la completa integrazione tariffaria dei servizi di trasporto pubblico e della mobilità nel rispetto del concetto di Mobility as a Service e secondo il principio del Pay per Use, con una tariffazione decrescente al crescere dell'utilizzo dei mezzi pubblici. In uno slogan "più uso i mezzi pubblici, meno pago".

I principali obiettivi dell'integrazione tariffaria sono attrarre utenza, incentivare la fidelizzazione, rendere più evidente la relazione tariffa-qualità dei servizi, favorire integrazione e interscambio modale, garantire un sistema equo, attraverso la bigliettazione elettronica BIP, autentica eccellenza piemontese.

La Regione negli ultimi anni ha fatto diversi investimenti nell'acquisto di autobus alimentati con gas naturale compresso o con gas naturale liquido. L'intento è quello di eliminare progressivamente quelli a gasolio?

Sicuramente l'obiettivo è quello di eliminare progressivamente i mezzi circolanti più vecchi ed inquinanti sostituendoli man mano con mezzi di nuova generazione più compatibili con l'ambiente.



Il Piemonte è tradizionalmente una regione dove si costruiscono treni (qui è nato il mitico Pendolino), ma non c'è solo la Alstom di Savigliano. Recentemente lei ha incontrato i dirigenti della Vossloh/Imateq di Rivalta Scrivia che costruisce locomotive di manovra. La Regione può sostenere queste produzioni d'eccellenza?



Nel contratto ponte siglato con Trenitalia abbiamo previsto l'acquisto di 15 nuovi treniPOP prodotti interamente nello stabilimento di Savigliano. Un ottimo mezzo che cambierà in meglio il nostro modo di viaggiare. Altri 6 treni saranno acquistati con fondi FSC di competenza regionale. Ulteriori significativi rinnovi del materiale rotabile nell'arco dei prossimi 15 anni avverranno tramite gli affidamenti dell'SFM (con la procedura del confronto competitivo) e del sistema dei Regionali Veloci, portando alla sostituzione di oltre il 50% della flotta attualmente circolante, anche

con i nuovi treni ad alta capacità ROCK prodotti sempre in Italia dalla Hitachi. Un investimento senza precedenti nella nostra Regione finalizzato al miglioramento dell'affidabilità del materiale rotabile e del comfort di viaggio per gli utenti. Quello della Vossloh/Imateq di Rivalta Scrivia è sicuramente un progetto interessante che merita di essere sostenuto nei modi che ci competono.

Anna Argiolas

Abbonati subito!

WWW.FERPRESS.IT

Gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità

22
GENNAIO
2019

Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni

PROGRAMMA DEI LAVORI

ore 9:15 - REGISTRAZIONE PARTECIPANTI

ore 9:45 - saluto

Linda **MELEO** - Assessore alla Città in movimento Comune di Roma

ore 10:00 - introduzione

Giuseppe **RUZZICONI** - presidente federMobilità

ore 10:15 - Illustrazione indagine sulle competenze
professionali degli Enti Appaltanti

Carlo **CARMINUCCI** - Direttore ISFORT

dalle ore 10:45 alle ore 12:00

Tavola Rotonda con esperti e
tecnici del settore

Coordinamento:

Alessandro **FUSCHIOTTO** - federMobilità

INTERVERRANNO

Angelo **MAUTONE** - Dir. Generale MIT

Giuseppe **VINELLA** - Presidente ANAV

Andrea **GIBELLI*** - Presidente ASSTRA

Arduino **D'ANNA** - Funzion. AGCM - Dist. presso MIT

Domenico **D'ERCOLE** - Dip. Naz. Trasporti FILT/CGIL

Mario **VALDUCCI** - Consigliere ART

Giuseppe **CATALANO** - Univ. La Sapienza

dalle ore 12:15 alle ore 13:30

Tavola rotonda con rappresentanti politici
e parlamentari

Coordinamento:

Giulio **GUERRINI** - federMobilità

INTERVERRANNO

Matteo **RICCI*** - Vicepresidente ANCI

Achille **VARIATI*** - UPI

Stefano **BONACCINI** - Pres. Conf. Stato-Regioni

Davide **GARIGLIO** - Partito Democratico

Luciano **CANTONE** - Movimento 5 stelle

Simone **BALDELLI*** - Forza Italia

* in attesa di conferma

CONCLUSIONI

Alessandro **MORELLI** - Presidente IX Commissione (Trasporti e Telecomunicazioni) - Camera dei Deputati



con il Patrocinio
del Comune di Roma e di ANCI

ROMA



Focus

L'espansione cinese in Africa corre sui binari e surclassa la Francia



Il presidente francese, Emmanuel Macron, e il re del Marocco, Mohammed VI, all'inaugurazione della linea AV marocchina

Il servizio, a firma di Danilo Ceccarelli, è stato pubblicato recentemente nel giornale on line eastwest.eu che ringraziamo per la gentile concessione.

Nella corsa alla conquista dell'Africa, la Cina punta sulla "diplomazia delle ferrovie", diventata ormai uno strumento essenziale per incrementare lo sviluppo delle relazioni economiche e logistiche del Dragone nel continente. Una strategia cruciale per il colosso asiatico, che è riuscito ad imporsi nel settore scalzando i concorrenti occidentali, in particolar modo la Francia, che sta cercando di riacquistare il terreno perduto.

L'ultimo capitolo della lunga storia del sistema ferroviario africano si è aperto il 15 novembre scorso con l'inaugurazione di un treno ad alta velocità in Marocco, il primo mai realizzato in Africa. La nuova linea ferroviaria, inaugurata in presenza del re Mohammed VI e del presidente francese Emmanuel Macron, unisce Casablanca a Tangeri, in un percorso lungo 200 Km e

destinato a essere ulteriormente sviluppato con un futuro prolungamento.

Un progetto innovativo, nato nel 2007 grazie a un partenariato strategico franco-marocchino e realizzato grazie a un investimento complessivo da 2,1 miliardi di euro. La Francia ha partecipato all'iniziativa coprendo il 51 per cento dei costi e fornendo la sua esperienza nel settore attraverso il sostegno di alcune aziende come Thales, Engie e Sncf, le ferrovie di Stato transalpine. Oltre a rafforzare le relazioni bilaterali con Rabat, l'operazione permetterà a Parigi di utilizzare la Tav marocchina come vetrina per ottenere nuovi contratti in Africa.

Una vera e propria sfida commerciale per la Francia, che per affermarsi nello sviluppo del settore ferroviario africano dovrà contrastare l'egemonia della Cina, diventata ormai il principale attore nella costruzione di infrastrutture del continente tramite investimenti colossali e partenariati con i paesi africani. Pechino sta tessendo la sua tela ferroviaria in diversi



punti strategici, stringendo cooperazioni sempre più importanti con i governi locali. Eppure, i primi passi mossi della Cina nella costruzione di linee ferroviarie in Africa sono avvenuti con parecchie difficoltà.

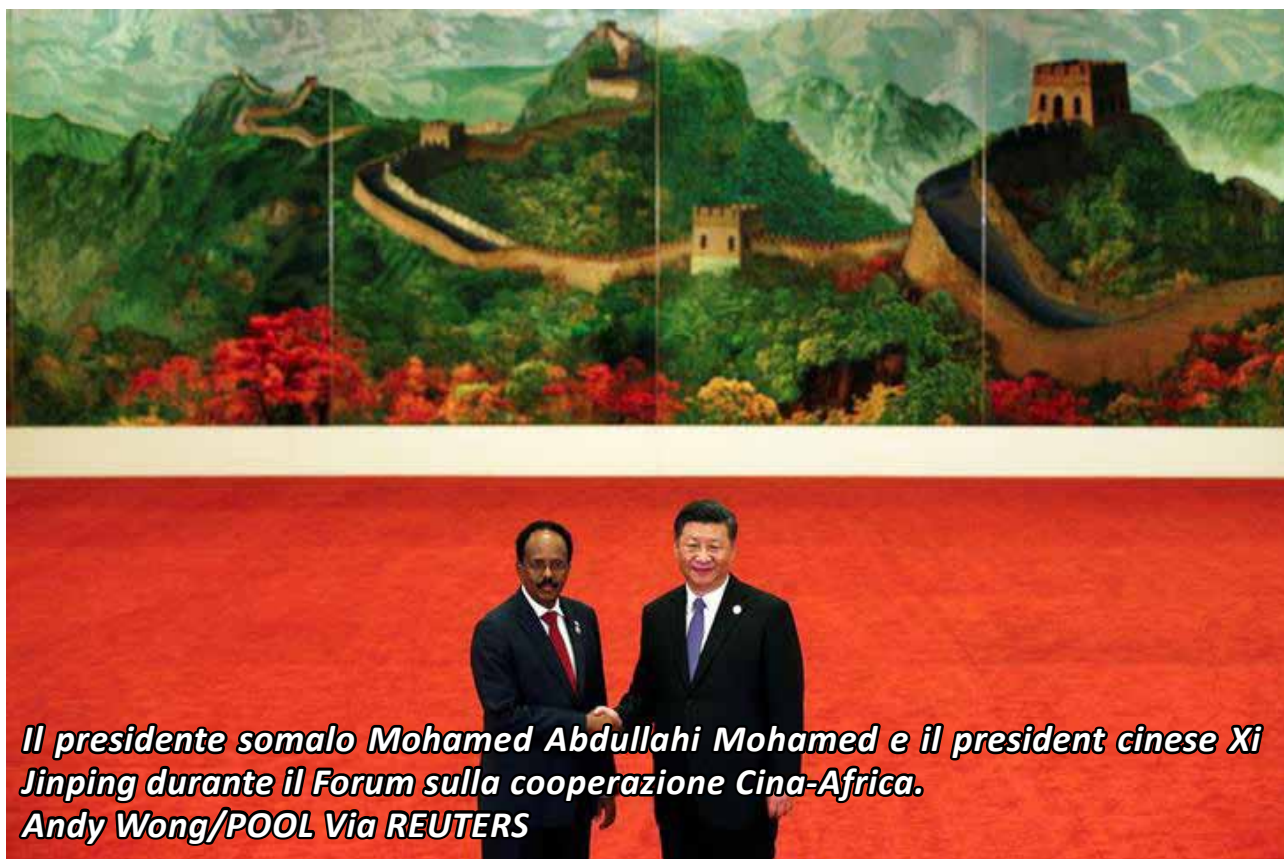
Pechino cominciò all'inizio degli anni settanta con la creazione della tratta Tanzania-Zambia, conosciuta anche come la Tazara railroad. Il progetto, fortemente voluto da Mao Zedong, fu realizzato grazie a un investimento di 500 milioni di dollari, una somma enorme per le casse di un Paese all'epoca ancora in via di sviluppo, che però non portò gli effetti sperati. Da un punto di vista commerciale, la Tazara si rivelò essere un fallimento a causa di una serie di problemi logistici e la portata iniziale della linea fu notevolmente ridimensionata nel corso del tempo.

Ma oggi la Cina attraverso una neanche tanto sottile azione di soft power è riuscita a imporsi sul continente africano, diventando il suo primo partner commerciale. Nel corso degli ultimi anni Pechino ha praticato una politica infrastrutturale

a livello internazionale che si inserisce all'interno del progetto ribattezzato One belt, one road un'iniziativa volta a creare un'imponente rete di collegamento terrestre e marittimo tra la Cina e i paesi dell'Eurasia. Conosciuto anche come la nuova Via della seta, questa piano punta ad incrementare le relazioni commerciali e strategiche del Dragone, aumentando le sue capacità di importazioni ed esportazioni. In Africa il progetto si traduce con la necessità di rafforzare i collegamenti tra le zone costiere e l'entroterra per velocizzare il trasporto di materie prime.

Lo scorso anno sono state inaugurate le tratte Addis Abeba-Gibuti e Mombasa-Nairobi. Due cantieri fondamentali per l'economia locale e per l'ex Celeste Impero, che hanno anche un forte significato emblematico visto che si sostituiscono alle precedenti linee realizzate nel periodo coloniale rispettivamente da Francia e Inghilterra.

Lunga 756 Km, la linea tra l'Etiopia e la Repubblica di Gibuti è stata portata a ter-



***Il presidente somalo Mohamed Abdullahi Mohamed e il president cinese Xi Jinping durante il Forum sulla cooperazione Cina-Africa.
Andy Wong/POOL Via REUTERS***

mine da due aziende cinesi, la Chine Rail Engineering Corporation (Crec) e la China Civil Engineering Construction Corporation (Ccecc), per un investimento complessivo da 4 miliardi di dollari, in parte finanziati anche dalla Exim Bank of China. Oltre a rispondere ai bisogni di Pechino, che proprio a Gibuti possiede una base militare, la ferrovia ha permesso ad Addis Abeba di avere un collegamento con il mare, uscendo così dall'isolamento territoriale a cui era confinata.

Il tratto tra Mombasa e Nairobi, invece, è stato finanziato al 90% attraverso prestiti concessi dalla Cina, che ha affidato i lavori alla China Road e alla Bridge Corporation. Un'opera fondamentale per il Kenya, che negli ultimi dieci anni è diventato un partner strategico di Pechino nell'Africa orientale. Secondo le stime, l'opera dovrebbe portare a un punto e mezzo di crescita supplementare all'anno, insieme alla creazione di 30mila posti di lavoro. Un vero toccasana per l'economia locale, che però presenta un rovescio della medaglia poco vantaggioso per Nairobi. Alle critiche rivolte da varie ong internazionali per i danni ambientali creati dalla ferrovia si aggiunge il giudizio della Banca mondiale, secondo la quale il percorso è costato sei volte di più rispetto alle stime iniziali. "Il Kenya ha un debito pesante e i prestiti cinesi potrebbero spingerlo verso livelli insostenibili" affermava l'istituzione in un rapporto diffuso nel 2016.

Il rischio per i Paesi che stringono parte-

nariati con la Cina nell'ambito della realizzazione di infrastrutture risiede proprio in questo indebitamento nei confronti del gigante asiatico, che, offrendo nuove strutture a Paesi che ne hanno bisogno, può allargare la sua sfera di influenza. "Non è un club cinese", ha detto il presidente Xi Jinping in difesa della strategia di Pechino, sottolineando il fatto che si tratta di co-

operazioni mutualmente benefiche.

Ma gli appetiti del Dragone non si limitano solamente alle regioni orientali dell'Africa. La China Railway Construction Corporation dovrebbe riprendere in mano il progetto di una linea ferroviaria da 2.700 Km pensata per collegare la Costa d'Avorio, il Burkina Faso, il Niger, il

Benin e il Togo. "La Cina ha deciso di mettere a disposizione dei Paesi africani circa 60 miliardi di dollari per l'aiuto allo sviluppo" ha ricordato Patrice Talon, presidente del Benin, che, insieme al suo omologo nigerino Mahamadou Issoufou, si è rivolto a Pechino per realizzare l'opera. Un vero e proprio smacco per il tycoon francese Vincent Bolloré, battutosi fino all'ultimo contro il rivale beninese Samuel Dossou per accaparrarsi il finanziamento del piano. Dinnanzi ai colossali investimenti dal gigante asiatico, la Francia si ritrova sprovvista dei mezzi adeguati per rispondere all'aggressività di Pechino, che con la sua influenza sta sempre di più cambiando il volto del continente africano.

Danilo Ceccarelli



Linea Addis Abeba-Gibuti



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

Controcorrente

Basta gare per i trasporti pubblici! di Marco Ponti, Bridges Research

I servizi pubblici, spesso anche considera-

ti “beni comuni”, si dividono in due gruppi fondamentali dal punto di vista della loro gestione: quelli che potrebbero esser messi in concorrenza (si pensi appunto ai trasporti pubblici, in molti paesi sono in concorrenza, o alla concorrenza che si fanno scuole e ospedali pubblici e privati, o anche servizi sportivi), e quelli dove proprio non si può (i cosiddetti “monopoli naturali”, quali linee ferroviarie, reti idri-

che ecc. cioè le infrastrutture fisiche)

Per questi ultimi si può solo pensare o a una gestione pubblica diretta, o ad una messa in gara periodica (o forme simili di regolazione pubblica).

Per gli altri servizi pubblici, incluso il TPL, oltre alla gestione pubblica diretta e alla messa in gara periodica, c'è anche l'ipotesi di una vera liberalizzazione (nota come “competizione nel mercato”, mentre la messa in gara periodica si chiama “competizione per il mercato”).

Quest'ultima, si ricorda, prevede un monopolio temporaneo (di solito da 5 a 10 anni), deciso nelle sue caratteristiche da soggetti pubblici, spesso enti locali, che sussidiano i gestori per consentire basse tariffe a tutti gli utenti, raramente distinguendo tra ricchi e poveri (si pensi alle tariffe dei trasporti locali in città ricche).

Una vera liberalizzazione invece significherebbe

molto minori ingerenze del pubblico, al di là di certificare la sicurezza del servizio e la trasparenza e correttezza delle in-

formazioni su tariffe, orari ecc., come per qualsiasi servizio privato.

Della socialità, verrebbe garantito un solo aspetto: il sussidio alle categorie meno abbienti, alle quali la collettività può rimborsare in tutto o in parte i costi del servizio erogato da soggetti privati (o anche pubblici, se in grado di competere

nel mercato).

A fronte di questa unica pur importante dimensione sociale tutelata (i costi agli utenti) ci sono anche molti vantaggi da considerare rispetto alle gare.

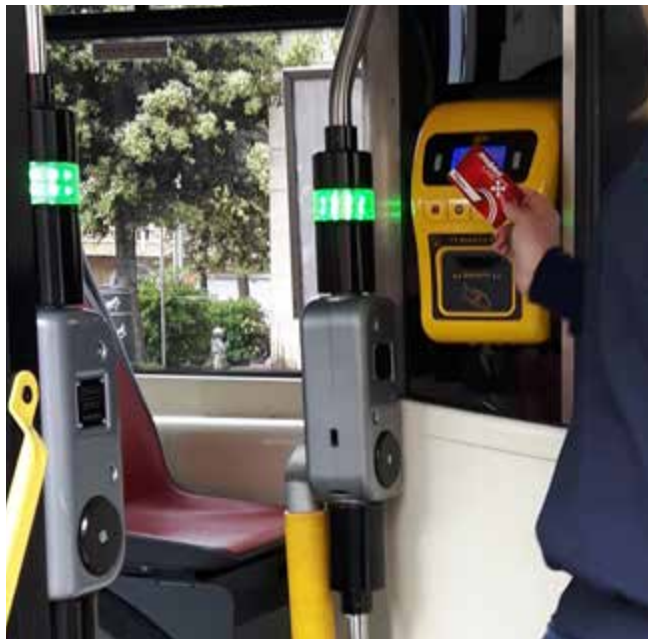
Non c'è un monopolio neppure temporaneo: se c'è della domanda non servita, o profitti eccessivi, o scarsa qualità del servizio, entreranno subito in gioco dei concorrenti.

Inoltre se apparisse all'orizzonte un operatore con una importante innovazione tecnologica che migliorasse il servizio, entrerebbe in azione subito.

Non solo, i suoi concorrenti dovranno adeguarsi, pena l'uscita da quel mercato.

Magari, se la tecnologia è in proprietà esclusiva, abbassando i prezzi.

Nel caso dei trasporti pubblici, come esempio per chiarire, immaginiamo che si presenti un concorrente che dispone di un'app





esclusiva che consente di “parlare” con gli utenti in tempo reale, riducendo tempi di attesa e di viaggi, riprogrammando di continuo fermate e corse (questa tecnologia tra l’altro è di imminente disponibilità).

Si metterebbe in azione subito, non aspettando la scadenza e le incertezze implicite di una gara.

Ma anche l’area geografica in cui si estende il servizio può estendersi li-

beramente in funzione della domanda, per esempio ancora nei trasporti, con linee dirette che rompono l’attuale assurda barriera, solo amministrativa, tra città e aree esterne.

Ma forse i vantaggi principali sarebbero legati alla scomparsa dei rapporti, oggi strettissimi, con amministrazioni pubbliche che troppo spesso non hanno affatto ai vertici dei loro obiettivi la soddisfazione dell’utenza, ma il controllo politico delle imprese che forniscono i servizi, e, nel migliore dei casi, i voti dei dipendenti diretti e di quelli dei fornitori (questo fenomeno si chiama “cattura”, o più prosaicamente “voto di scambio” legale).

Per le forniture poi, che pesano moltissimo sui costi e la qualità dei servizi di trasporto, il quadro cambierebbe molto più radicalmente ancora.

Infatti in una situazione di monopolio sussidiato, il sapere che comunque alla fine l’ente pubblico pagherà e l’impresa di cui si è responsabili degli acquisti non può fallire, induce spesso questi funzionari ad avere atteggiamenti rilassati, fino a diventare

“troppo amici” dei fornitori.

Un’impresa privata in concorrenza invece sarebbe certo assai meno “amichevole”: esigerebbe prezzi bassi e forniture eccellenti, non certo perché “amagli utenti”, ma per cercare di battere i concorrenti!

Ma forse amerebbe davvero di più gli utenti, essendo questi la maggior fonte, o addirittura l’unica, dei ricavi e dei suoi possibili profitti, per defini-

zione incerti.

Quindi i fenomeni di corruzione avrebbero fortissimi “freni automatici”: per intenderci, se il capo acquisti danneggia l’impresa facendosi corrompere dai fornitori, ci pensa il padrone a licenziarlo.

Questo spiega bene il perché anche il rilevantissimo settore dei fornitori di aziende che erogano pubblici servizi in monopolio sia contrarissimo ad una piena liberalizzazione.

E gli utenti?

Si smetterebbe di sussidiare anche i ricchi, come abbiamo visto succedere spesso nel TPL, e i sussidi sarebbero flessibili nel tempo, consentendo di soddisfare nuove categorie in difficoltà (si ricorda che anche la situazione dei bisogni sociali tende ad evolvere nel tempo).

Per concludere, forse occorre mettere sul tavolo, per una aperta discussione politica senza preconcetti secolari, uno slogan davvero paradossale: “E se nemmeno le gare fossero il miglior modo per rendere più efficienti ed efficaci i trasporti pubblici?”





Comune
di Milano

Milano: da oggi al via il potenziamento del bus 63 a Muggiano



A Padova parte Night Bus, nuovo servizio di Busitalia prenotabile con l'app



Lotta alla tratta di esseri umani, Regione Sardegna e CTM insieme per campagna di sensibilizzazione



TUA: Cassino, avviate attività di supporto a produzione e vendita dei titoli di viaggio



Seta: per la selezione per nuovi autisti sono quasi 500 le domande pervenute



MOM: bilancio più che positivo per Park+Bus. Per l'esperienza giunta al 3° anno + 50% di passeggeri



A Lucca arriva il biglietto elettronico. Carta Mobile e Carta Multipla per la mobilità urbana



Lombardia: Brivio (Anci), sosteniamo tariffa integrata per i trasporti pubblici



Emilia Romagna: il M5S chiede alla Giunta il ripristino delle fermate sopresse a Godo, Classe e Misano



Emilia Romagna: Zappaterra (Pd), risolvere disservizi sulla linea Ferrara-Ravenna



Anche la Regione Piemonte alla manifestazione per il sì alla Tav. Presente Chiamparino



Il Comune di Vicenza presente alla manifestazione pro Tav a Torino

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, 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

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