

The background of the cover is a photograph of a middle-aged man with grey hair, wearing a light-colored trench coat over a dark sweater and a light blue shirt. He is looking slightly to his left. In the background, there is a red brick building with a window and a blue and yellow structure, possibly a train or tram.

mpo

mobility press **magazine**

Zavanella (CTT Nord): abbiamo rinnovato il parco mezzi e portato a copertura totale il servizio con la tecnologia AVM

Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta. Un libro, un convegno

Riflessione sulla validità delle analisi benefici - costi in corso per le infrastrutture ferroviarie

La TAV questione di vita o di morte? C'è molto di più

Numero 182 - 20 Febbraio 2019

Intervista

Zavanella (CTT Nord): abbiamo rinnovato il parco mezzi e portato a copertura totale il servizio con la tecnologia AVM



Andrea Zavanella, Presidente di CTT Nord

del piano di investimenti che ad oggi raggiunge circa le 100 unità (in due anni) alle quali potrebbero sommarsi verso la fine del 2019 anche altri 10 mezzi prenotati sulla gara Consip, se pensiamo che nei due anni precedenti (in assenza di contratto) erano stati acquistati circa 110 bus arriviamo ad un rinnovo complessivo di circa 220 pari a quasi il 40% della nostra prima uscita (il numero massimo di mezzi utilizzati simultaneamente per effettuare il servizio ndr).

Presidente, dopo mesi e mesi in cui l'avevamo vista e sentita solo per commentare la complicata vicenda della gara per il TPL della Regione Toscana, finalmente possiamo parlare anche dell'azienda... E del vostro network che serve le province nord della regione.

Il Contratto ponte sta dando finalmente i suoi frutti: vediamo acquisti di nuovi autobus. Di diverse tipologie e destinati a diverse città. Ci riassume le operazioni dei prossimi mesi e quel che farete tra qui e la fine dell'anno?

Certo, all'interno del contratto ponte abbiamo appena approvato l'ampliamento

Un rinnovo imponente se si pensa che è stato effettuato con la spada di Damocle della gara ancora pendente sulla nostra testa. Ma oltre al rinnovo del parco è andata a regime la copertura totale del servizio con la tecnologia AVM. Questo ci ha consentito di mettere a disposizione dei nostri utenti paline intelligenti e la app Teseo che forniscono una informazione dettagliata e aggiornata in tempo reale sui nostri servizi.

Entro la fine dell'anno verrà rinnovata anche la tecnologia di bigliettazione elettronica dell'urbano di Livorno in modo da completare la diffusione della Carta Mobile ai nostri 3 bacini urbani principali (a



Presentazione Ecobus a Livorno

Pisa era stata introdotta nel 2017 e a Lucca a gennaio di quest'anno). Insomma due anni che dimostrano che le aziende toscane anche con un piccolo contratto biennale possono fare (e hanno fatto) grandi cose!

Siete sempre stati scettici sulla validità di un lotto unico per tutta la regione, caratterizzata da zone profondamente diverse: dalla costa con alti e bassi tra estate e inverno, alle zone interne, dalle grandi città con una presenza turistica eccezionale alle aree industriali. Mettere assieme tutte queste diversità sarebbe stato facile, difficile o impossibile?

Si, credo che anche laddove una programmazione regionale possa stare in piedi, la realizzazione del servizio su bacini così ampi e differenziati debba comunque essere suddivisa in lotti. Un meccanismo interessante del Contratto Ponte è proprio il saper mettere insieme una visione d'insieme (nel Comitato Tecnico regionale) ed una analisi delle problematiche territoriali (nei Gruppi Tecnici Territoriali). La prima visione vede protagonista la Regione ed

il Consorzio esecutore One mentre quella territoriale vede protagoniste anche le Aziende e gli Enti territoriali. E' un meccanismo che si cala perfettamente con la struttura di Mobit che potrebbe sostituire One lasciando il presidio della gestione territoriale alle Aziende che già operano e hanno relazioni sui territori.

Parliamo di trazione: anche in Toscana ogni tanto si vede spuntare qualche autobus elettrico, ci racconta qual è la composizione delle vostre flotte dal punto di vista del carburante? E come pensate possa diventare nel futuro prossimo?

Sicuramente per la tipologia dei nostri servizi che spazia da quelli urbani di medie dimensioni ai centri storici medievali e da quelli extraurbani autostradali a quelli di zone montuose e collinari una soluzione unica non esiste.

Al momento ci sono servizi che non possono essere fatti se non con mezzi a gasolio o metano e servizi che possono consentire la sperimentazione di soluzioni elettriche (piccoli centri urbani). Il mese scorso abbiamo introdotto 7 mezzi ibridi che posso-

no essere utilizzati anche nei servizi urbani di centri di medie dimensioni (es. Pisa e Livorno) perché garantiscono comunque l'autonomia operativa necessaria.

Per il futuro immagino che ci possa essere una maggiore diffusione di questa tipologia per i servizi "lunghi" e con il miglioramento tecnologico anche una maggiore diffusione di mezzi totalmente elettrici che dovranno però stabilizzarsi sotto il profilo delle tecnologie.

Già in passato erano stati sperimentati bus totalmente elettrici che ora giacciono miseramente nei depositi con le batterie non rigenerabili e/o con costi di rigenerazione eccessivi.

Insomma il futuro è probabilmente in quella direzione ma le applicazioni industriali sono ancora limitate per difficoltà oggettive.

Per fare un esempio, in Cina hanno pianificato di utilizzare bus totalmente elettrici in una decina di città (pianeggianti e con temperature non troppo rigide e con servizi giornalieri caratterizzati da percorrenze inferiori ai 200 km) mentre ne hanno scartato l'utilizzo nelle città caratterizzate

dalla presenza di dislivelli importanti e/o di temperature particolarmente rigide. Insomma penso che anche in Italia assisteremo al crescere di flotte eterogenee con una maggiore presenza di soluzioni elettriche nei piccoli centri, di soluzioni ibride in quelli di medie dimensioni e per i servizi di lunga percorrenza o che debbano percorrere territori caratterizzati da forti dislivelli.

Noi a CTT abbiamo tutte queste tipologie di servizi e dovremo continuare a gestire flotte "articolate".

Antonio Riva



Presentazione del Biglietto Elettronico a Lucca

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

III EDIZIONE

**DOVE TI SIEDERESTI?
SCEGLI E VINCI!**



Realizza un fumetto o uno spot audio-video
e partecipa al concorso!

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU WWW.SONOSTATOIO.COM



FONDAZIONE
MOTUS

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

Focus

Le prospettive del Mediterraneo tra Canale di Suez e Via della Seta. Un libro, un convegno

Sono trascorsi ormai 3 anni e mezzo dall'agosto del 2015 quando, in tempi record, è stato inaugurato il nuovo Canale di Suez, che raddoppia la capacità di transito delle navi attraverso questo passaggio fondamentale, raggiungendo gli obiettivi della diminuzione di tempi necessari per il transito, aumento del numero dei passaggi delle navi e nessun limite alla dimensione delle stesse.

Pietro Spirito è presidente dell'Autorità di Sistema Mar Centrale, che governa due dei principali porti italiani che si affacciano sul Sud del Mediterraneo, vale a dire Napoli e Salerno, e non poteva che essere sensibile alle tematiche aperte da un'opera così colossale, che influenza inevitabilmente la geografia economica e – ancor più direttamente – le attività dei porti, che sono il punto finale dell'approdo delle navi che viaggiano da un lato all'altro del pianeta. Il raddoppio del Canale di Suez si collega ad un altro grande progetto infrastrutturale destinato a cambiare lo scenario degli scambi commerciali nel mondo, vale a dire la costruzione di un nuovo collegamento ferroviario che dalla Cina deve arri-

vare fino in Europa, ripercorrendo al contrario il percorso di Marco Polo su quella che è stata definita, perciò, la Nuova Via della Seta.

Le riflessioni suscitate da queste due grandi trasformazioni hanno indotto Pietro Spirito a scrivere un libro ("Il futuro del sistema meridionale tra Mediterraneo e Via della Seta", 2019, Rubbettino Editore) e promuovere – in collaborazione con SRM-Studi Ricerche Mezzogiorno - un convegno (dal titolo: "Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta", che si è tenuto a Napoli, e – nel corso del quale – è stato presentato uno studio su "L'impatto del nuovo Canale di Suez sui traffici e sulla competitività del Mediterraneo", condotto dalla stessa SRM e consultabile sul sito (https://www.sr-m.it/wp-content/uploads/2019/02/SLIDE-Panaro_Suez_15_02_19.pdf).



Canale di Suez



Spirito guarda le trasformazioni del commercio marittimo mondiale, cogliendone le opportunità ma anche i rischi. Il raddoppio del canale di Suez ha ovviamente aumentato la competitività del mar Mediterraneo, restituendogli una nuova centralità nei traffici provenienti soprattutto da quella che è unanimemente considerata la nuova “fabbrica del mondo”, cioè i paesi del Sud Est asiatico (la Cina, ma non solo), e offrendo quindi nuove potenzialità di sviluppo anche ai porti italiani. Ma anche la Via della Seta costituisce un'altra occasione per ridare ruolo da una parte all'Europa (meta ultima del collegamento ferroviario, che – per ora – si attesterà sostanzialmente in Germania), e – dall'altra parte – ancora una volta al Mediterraneo, con l'interesse finora dimostrato dalla Cina per nuovi insediamenti (con investimenti giganteschi) nel porto greco del Pireo (diventato completamente proprietà di un operatore cinese, e che in pochi anni è riuscito a triplicare i propri traffici) e l'attenzione verso possibili approdi nell'Alto Adriatico (Venezia, Trieste).

Per Spirito, “ci troviamo di fronte ad una profonda riorganizzazione dei traffici marittimi internazionali, i cui esiti non sono affatto scontati. Il Mediterraneo può in questa fase contare su una finestra di opportunità competitiva, ma deve essere in grado di consolidarla nel tempo. Serve una strategia, innanzitutto europea, per consolidare le connessioni interne al bacino del Mediterraneo, tra la sponda nord e la sponda sud. Ma è necessario anche che i porti meridionali del nostro Paese siano

Pietro Spirito

Il futuro del sistema portuale meridionale tra Mediterraneo e Via della seta



adeguatamente dotati di infrastrutture moderne, coerenti con le caratteristiche richieste dal mercato”. Secondo il presidente dell'Adsp Mar Tirreno Centrale, il vero e proprio “Piano Marshall” lanciato dalla Cina verso l'Europa, ma soprattutto verso l'Africa (dove l'ultimo piano di investimenti deciso dalla Cina mobilita risorse per 60 miliardi di euro, dopo che in quel Continente il gigante asiatico ha già investito diverse centinaia di miliardi e dove già lavorano – impegnati nei vari progetti infrastrutturali o altre attività – oltre due milioni di cinesi), presenta grandi opportunità, ma non va nascosto il rischio che l'Europa non riesca a contrastare effica-

cemente il colosso asiatico: l'Europa è ancora uno dei più importanti mercati di consumo al mondo, ma lo squilibrio tra le importazioni e le esportazioni tra i due continenti è evidente già da adesso, e alla potenza economica e commerciale cinese l'Europa rischia di non essere capace di dare risposte, anche per le contraddizioni della sua politica, poco attenta a ciò che accade nel Mediterraneo (una conseguenza, in parte, dell'allargamento dell'Unione Europea verso i paesi dell'Est europeo, che hanno spostato l'asse degli interventi soprattutto infrastrutturali) e poco attenta a ciò che accade in Africa, il continente del futuro (dove l'unico paese europeo presente con un adeguato piano di investimenti è solo la Germania, ma con uno stanziamento di risorse che ammonta a soli 600 milioni di euro, contro i 60 miliardi della Cina).

In questo scenario, si inserisce l'Italia, con i suoi porti che hanno recuperato competitività, ma scontano ancora tutti i ritardi nella realizzazione degli investimenti, che deve fare i conti con limiti e ostacoli procedurali per realizzare i dragaggi (indispensabili per adeguare i fondali ad ospitare le nuove grandi navi portacontainer, che – secondo lo studio di SRM – sono aumentate, nel solo transito attraverso il canale di Suez, del 26% tra il 2014 e il 2018, con una tendenza alla continua crescita), e mille altri problemi derivanti anche dallo scenario economico complessivo. Un'occasione di sviluppo è sicuramente costituita dalla costituzione delle ZES o Zone Economiche Speciali, il cui successo

è strettamente legato – però - allo sviluppo del territorio, un territorio meridionale che – ha ricordato ancora Spirito – ha fatto registrare una perdita di capacità produttiva di circa il 30 per cento.

Molte altre sono state le problematiche affrontate nel convegno, che – dopo le relazioni di Pietro Spirito e Alessandro Panaro, responsabile scientifico del settore marittimo di SRM – ha registrato la partecipazione di Massimo De Andreis, del gruppo Intesa San Paolo e direttore generale di SRM, e di Adriano Giannola, presidente di Svimez. Sono intervenuti anche Graziano Delrio, oggi deputato ma che dal 2015 al 2018 è stato ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti particolarmente impegnato sui temi della logistica e dello sviluppo delle attività portuali, e Michele Geraci, oggi sottosegretario allo Sviluppo Economico dell'attuale governo, ma che è un economista con una lunga esperienza di insegnamento in Cina, paese dove si è trasferito per oltre dieci anni, potendone studiare gli impressionanti progressi non solo nel campo economico, ma soprattutto dello sviluppo infrastrutturale, in tutti i settori a cominciare dai porti.

Antonio D'Angelo



Il convegno: "Le prospettive marittime del Mediterraneo, tra Canale di Suez e Via della Seta"

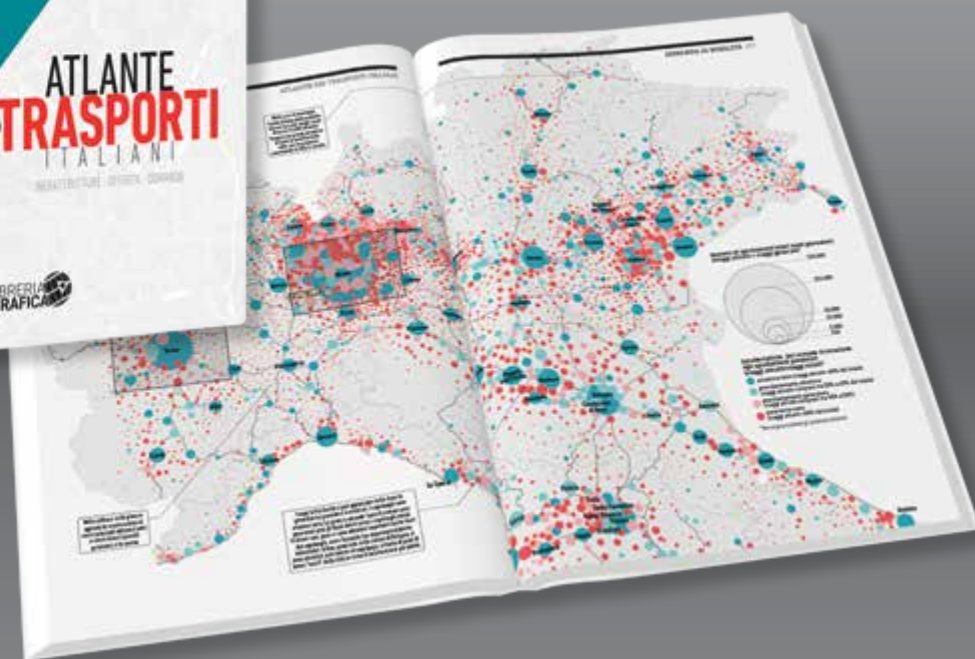
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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

Focus

Riflessione sulla validità delle analisi benefici - costi in corso per le infrastrutture ferroviarie

La pubblicazione delle Analisi Benefici - Costi svolte dal gruppo di esperti MIT presieduto dal prof. Ponti sul collegamento ferroviario Torino - Lione e, prima, sulla linea AC Genova - Milano (Terzo valico dei Giovi) ha consentito di constatare - alla totalità degli esperti intervenuti in argomento - i molti errori (costi indebitamente imputati all'opera) ed omissioni (benefici non considerati o stimati in modo almeno discutibile) della metodologia applicata. Si tratta di errori ed omissioni messi in evidenza, che rendono del tutto arbitrarie le conclusioni negative raggiunte.

Rafforza queste convinzioni la preoccupante Relazione tecnico-giuridica (Avv. Pucciarello) che accompagna l'analisi costi benefici della Torino Lione, che a nostro avviso avrebbe dovuto essere tenuta in conto anche nelle valutazioni della Benefici-Costi, in quanto le valutazioni giuridiche evidenziano i possibili costi della non realizzazione del progetto. Alcuni di questi sono certi (penali e ripristino dei territori su cui si svolgono i lavori in corso), altri probabili, secondo l'avv. Pucciarello del MIT, che riguardano non solo la restituzione o la rinuncia ai contributi UE ma anche i potenziali danni che i paesi europei potrebbero imputare all'Italia per la soluzione di continuità di un corridoio della rete TEN-T, deliberato dal Parlamento europeo e dal Consiglio europeo col voto favorevole dell'Italia con un Regolamento europeo cioè con fonte giuridica non derogabile neanche dal Parlamento italiano con sua legge.

Entrando nel merito della valutazione delle scelte metodologiche e dei sistemi di calcolo dell'analisi, riteniamo richia-

mare solo alcune questioni che abbiamo ritrovato anche nella nota del prof. Pierluigi Coppola, componente del gruppo di esperti presieduto dal prof. Ponti, ma che non ha sottoscritto i risultati dello studio sulla Torino-Lione.

Ci teniamo a premettere che le preoccupazioni e le osservazioni del prof. Coppola costituiscono tutt'altro che un giudizio individuale culturalmente isolato. Esse sintetizzano invece una posizione consolidata nelle discipline dell'economia e dell'ingegneria dei trasporti e riprese sia nelle Linee Guida dell'Unione Europea e dello stesso Ministero dei Trasporti (del 2017) sia nelle esperienze internazionali di studi di fattibilità.

Le questioni centrali, sempre valutate quando si affronta quello che in campo internazionale è definito un "megaproject", e invece del tutto trascurate o valutate arbitrariamente nello studio redatto, sono in particolare le seguenti:

1. Lo scenario di riferimento è senza dubbio alcuno quello europeo (si sta valutando un elemento di un corridoio strategico della rete TEN-T) e, di conseguenza, se gli effetti del progetto sono in primo luogo quelli riferibili al campo nazionale (terzo valico di Genova, potenziamento del collegamento ferroviario tra Brescia e Trieste, prospettive future dei Porti della rete TEN-T europea: Genova, Venezia, Trieste) questi sono di fatto estesi a tutti i paesi connessi alla rete TEN-T dal progetto in valutazione (nel caso della Torino-Lione: Ungheria, Slovenia, Francia, Spagna e Portogallo).

Questo aspetto ha effetti diretti sulle previsioni di domanda e sui benefici conse-



guibili nel “lungo periodo” con effetti distorsivi che lo studio del gruppo Ponti ammette, riconoscendo di non aver utilizzato un modello economico di trasporti per le previsioni di domanda e sostituendolo con due scenari scelti a discrezione dagli analisti, senza alcuna motivazione o analisi di sensitività. Ci troviamo così di fronte ad una decisione di utilizzare “metodologie originali” non calibrate e non supportate da altre esperienze che si scostano dalla metodologia consolidata determinando risultati non valutabili scientificamente e quindi inaccettabili.

Il sistema delle infrastrutture strategiche italiane da adeguare è già stato individuato nel sottosistema italiano della rete TEN-T (archi e nodi dei quattro core corridors, Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo, Adriatico-Baltico) il cui adeguamento ha valore strategico (in quanto definito tale perché finalizzato al raggiungimento degli obiettivi di lungo periodo (2030-2050) della economia e della società europea ed italiana recepiti dai regolamenti europei 1315/2013 e 1316/2013) in quanto ordinato:

- all'adeguamento ai migliori standard tecnologici delle reti stradali, ferroviarie, di navigazione interna e dei nodi portuali, aeroportuali ed interportuali, comuni all'intera Unione Europea;
- alla riduzione delle emissioni di gas serra da trasporto anche attraverso lo spostamento modale dalla strada alla ferrovia, alla navigazione interna e al mare;
- all'eliminazione degli archi mancanti e dei colli di bottiglia che ostacolano l'allargamento e l'approfondimento fisico del mercato unico interno europeo: driver storico del successo economico del progetto di integrazione europea dagli anni '50 ad oggi.

Una corretta analisi di un progetto strategico dovrebbe pertanto determinare in

quale modo lo stesso realizza l'adeguamento tecnologico, lo spostamento modale, l'allargamento del mercato interno europeo. Sono questi i riferimenti utili a valutare prima di tutto l'adeguatezza degli strumenti metodologici applicati. L'analisi benefici impiegata dal gruppo Ponti non è in grado di misurare questi benefici. L'analisi benefici costi di un singolo elemento all'interno di un sistema di collegamenti che rispondono nel loro complesso ad obiettivi strategici sarebbe comunque uno strumento improprio per prendere decisioni, anche se tale analisi fosse condotta in modo corretto.

La rilevanza della scelta europea e nazionale è ancora più rilevante nel contesto degli andamenti dell'economia italiana che dall'inizio della crisi economica ad oggi ha visto crescere il ruolo dell'export dal 20 al 31 percento del PIL e che vede nel continente europeo il principale mercato di sbocco del nostro export. Il trasporto delle merci e dei viaggiatori attraverso l'arco alpino e i vincoli di capacità di molti di questi collegamenti stradali rendono ancora necessario l'affiancamento di un sistema ferroviario con caratteristiche tecnologiche europee (lunghezza, sagoma e velocità commerciale) anche prescindendo dalle considerazioni sulle emissioni di gas clima alteranti, ma tenendo invece in conto il carico del trasporto su gomma in un ambiente delicato come quello alpino.

2. La valutazione dei mancati introiti dello Stato e delle concessionarie di autostrade

La questione controversa su cui si sta concentrando l'attenzione pubblica, perché di facile comprensione, riguarda la considerazione tra i costi del progetto dei mancati introiti (Stato e Autostrade) per la diversione dei flussi dalla strada alla ferrovia. Una scelta di politica di trasporto che non

spetta di certo ad un gruppo di consulenti del MIT e che qualora venisse accolta metterebbe in discussione l'intera politica nazionale ed europea dei trasporti. Se si immaginasse di considerare "costo del progetto" la perdita di ricavi (dello Stato e dei concessionari) si metterebbe in discussione tutta la politica ambientale per la riduzione delle emissioni ed anche lo sviluppo dei veicoli stradali a trazione elettrica, i sistemi condivisi, lo sviluppo dei percorsi ciclo pedonali e così via.

Ma restando all'analisi costi-benefici della

Torino Lione la forzatura del gruppo Ponti risulta evidente non appena si sottolinea che l'analisi Benefici Costi non viene redatta per lo "Stato" e tutti i "Produttori" ma per la collettività in accordo alle linee Guida della UE e del MIT.

Se l'analisi è effettuata per la "collettività" tutti i trasferimenti interni si annullano perché non rappresentano consumi di risorse collettive e quindi accise, iva, tasse e minori ricavi autostradali non vanno considerati.

Firmato dai seguenti docenti universitari ed esperti di Economia ed Ingegneria dei trasporti:

Giulio Erberto Cantarella - Università di Salerno

Agostino Cappelli - Università IUAV di Venezia

Ennio Cascetta - Università di Napoli Federico II

Paolo Costa - Università Cà Foscari Venezia

Maurizio Crispino - Politecnico di Milano

Alessandro Delpiano - Pianificazione Territoriale e Trasporti Bologna

Angela Di Febbraro - Università di Genova

Guido Gentile - Università La Sapienza di Roma

María Eugenia López Lambas - Universidad Politécnica de Madrid

Edoardo Marcucci - Università di Roma 3

Giulio Maternini - Università di Brescia

Raffaele Mauro - Università di Trento

Agostino Nuzzolo - Università di Roma 2

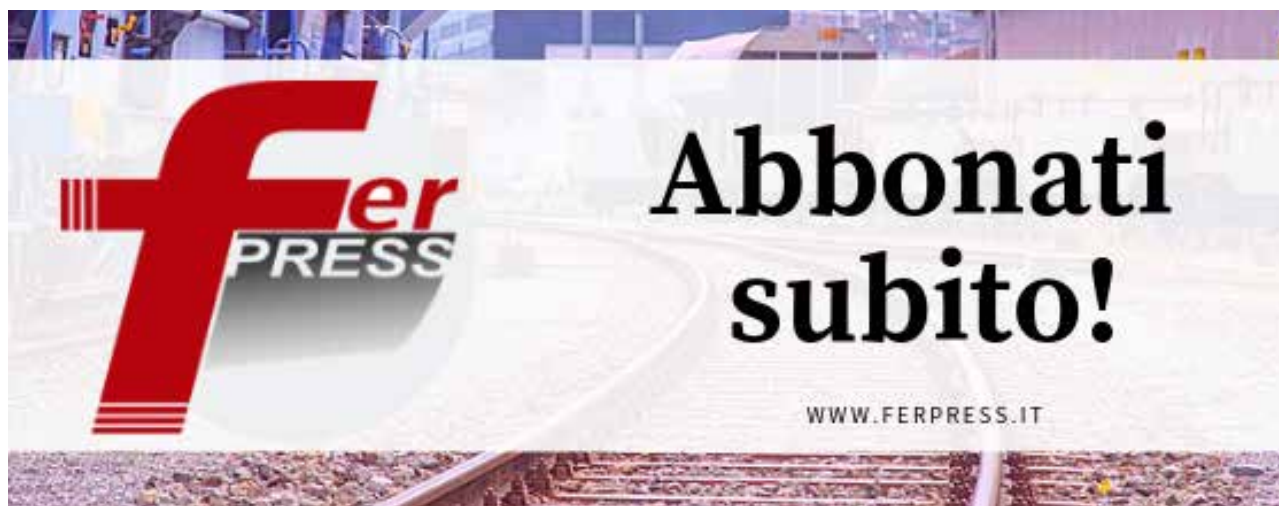
Marco Percoco - Università Bocconi Milano

Stefano Ricci - Università La Sapienza di Roma

Francesco Russo - Università di Reggio Calabria

Lanfranco Senn - Università Bocconi Milano

Roberto Zucchetti - Università Bocconi Milano





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

La TAV questione di vita o di morte? C'è molto di più di Marco Ponti, Bridges Research

Questi giorni han visto scatenarsi un incredibile dibattito ideologico su questo progetto, che è relativamente piccolo rispetto ai 132 miliardi di (scarsi) soldi nostri che si vorrebbero spendere in progetti di incerta utilità. La televisione ed i giornali sono pieni di servizi, principalmente SI-TAV (i quattro maggiori quotidiani nazionali, Repubblica, Stampa, Corriere, e Sole-24Ore, sono esplicitamente schierati). Tre figure appaiono più frequentemente di altre: l'on. Fassino, il governatore Chiamparino e l'on. Esposito, piemontesi, ed altri parlamentari piemontesi. Legittimamente preoccupati per la loro ragione. Meno frequenti parlamentari siciliani o toscani.

Il problema è che l'opera, per la parte italiana, sarà pagata al 100% dallo Stato, cioè anche dai contribuenti toscani e siciliani, mentre i benefici (per quanto modesti rispetto ai costi) saranno goduti principalmente dai piemontesi, e certamente

meno dai toscani e dai siciliani.

L'ovvia obiezione è: ma l'opera serve di sicuro tutto il Paese, quindi s'ha da fare, e urgentemente ("senza guardare ai costi" secondo un articolo apparso su 24Ore).

Spostiamoci invece ora in Veneto, dove chiedono a gran voce l'Alta Velocità Brescia-Padova (che costa il doppio della Tav e che anch'essa deve essere pagata da tutti gli italiani). Ma anche questa non è una manifestazione di egoismo, servirà a tutti! E allora c'è da supporre che sia certo anche vero per il molto discusso ponte sullo stretto di Messina, e l'Alta Velocità fino a Palermo. Non è forse assolutamente necessario sviluppare il Mezzogiorno, per il bene del Paese? Poi ci sarebbe un bel progetto di tunnel sottomarino tra Trapani e Tunisi, presentato qualche anno fa....

Ma l'Alta Velocità dappertutto non è una cosa meravigliosa?

Chi può dubitarne, è così comoda.



Cantiere italiano TAV Torino - Lione



Abbiamo già speso 35 miliardi di € negli ultimi 20 anni, praticamente interamente pagati dallo Stato, cioè da tutti, anche da chi non la userà mai, e come si può constatare l'economia del Paese è cresciuta in modo fantastico. Costruirne ancora molte tratte, come ovunque si chiede, credo che ci porterebbe sì velocemente, ma in Grecia, data la situazione dei nostri conti pubblici....

Ma ora veniamo alla vituperata analisi costi-benefici (ACB). Strumento di incerta neutralità e di incerti fondamenti teorici. Ma universalmente accettata come metodo relativamente semplice e rapido per supportare le decisioni pubbliche. Cosa dice, estremizzando? Meglio investire in progetti che costano poco allo Stato, e dove ci si aspetta molto traffico e molti benefici ambientali, che viceversa.

Si è detto "supportare" le decisioni pubbliche, non sostituirle. Ci possono essere altre variabili in gioco: per esempio il supporto a territori svantaggiati, diciamo per esempio il Mezzogiorno. Ma proprio qui viene più utile l'ACB: costringe, se è negativa come spesso accade in aree marginali, a confrontare la perdita di benessere collettivo che quel progetto genera in generale, con alternative che a pari costo potrebbero anch'esse aiutare lo sviluppo dell'area. Celebre un caso olandese: il governo chiese una analisi ACB comparativa per lo sviluppo di una regione svantaggiata, tra una autostrada e una ferrovia. Gli analisti lavorarono, ma poi conclusero che era più efficace, a parità di spesa pubblica, intervenire sul mercato del lavoro di quell'area, che non costruire infrastrutture di trasporto.

Il Governo si mosse nel senso raccomandato, almeno quella volta.

Veniamo ora all'operazione di valutazione in corso per le opere maggiori, e, senza entrare in noiose dispute teoriche, vediamone alcuni aspetti generali. Innanzitutto

il settore delle grandi opere civili, tunnel soprattutto, per Euro pubblico speso genera pochissima occupazione diretta ed indiretta. Sul cantiere TAV per esempio, lavoreranno in media circa 500 persone per 10 anni, poi stop. Fanno quasi tutto delle enormi "talpe" e delle macchine di movimento terra.

Consideriamo adesso, indicativamente, di spendere quei soldi in ristrutturazioni edilizie, scuole e ospedali compresi, e manutenzione delle scassatissime infrastrutture esistenti. E' evidente che non solo si occuperà molta più gente in modo diretto, ma anche molto prima.

Poi parliamo dell'occupazione indotta: da una parte abbiamo essenzialmente delle macchine di scavo, ed altre per il movimento terra. Forse non prodotte in Italia. Nell'altro caso fornitori di vetri, di serramenti, di impianti elettrici idrici e di riscaldamento, di produttori di vernici e mobili ed apparecchiature. Non sembra esserci ragionevole confronto. Ed infatti i difensori delle grandi opere confronti non ne fanno: calcolano cifre mirabolanti di occupazione indotta, ma sempre in perfetto isolamento. Forse i confronti sono pericolosi, chissà.

E queste considerazioni varranno per tutte le opere sul tavolo, di cui si è detto all'inizio, di cui certo molte sono utili... ma è sempre meglio fare i conti che affidarsi all'"arbitrio del principe", soggetto destinato spesso a cambiare, ed ognuno indotto ad esprimere nuove decisioni arbitrarie. Esattamente quel che aveva in mente il ministro Delrio prima di cambiare idea per tutti i progetti decisi da lui come "strategici".



Trento: individuate le azioni già programmate per potenziare e migliorare il servizio pubblico



Toscana: firmato accordo per incentivare uso bici e bus per tragitto casa-lavoro



Mobilità a impatto zero: quasi 8 milioni dalla UE in Alto Adige per il progetto LIFE



Regione Toscana

Toscana: a Terranuova presentato il nuovo servizio bus affidato a Trasporti Toscani



CTT Nord: acquisto di 5 defibrillatori per un'assistenza di urgenza



Nuovo look per la biglietteria Tiemme alla Stazione Fs di Siena. Completati interventi di restyling

MOM
Mobilità di Marca

MOM: a Treviso il biglietto del trasporto pubblico è sempre più smart

SETA

Seta: pubblicata edizione aggiornata al 2018 della Cara dei Servizi



Milano Porta Romana: inaugurato centro ristrutturato e ammodernato per i senzatetto



RFI: partiti i lavori di riqualificazione alla Sala Blu della stazione di Bologna Centrale



UE: De Monte (PD), in arrivo più tutele e rimborsi più alti per passeggeri



Torino-Lione: Coppola, il mio dissenso dalla relazione finale in due note al ministro Toninelli

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

Mida



MASERVICE



KNORR-BREMSE

presentano



VENICE SIMPLON ORIENT-EXPRESS

EXCLUSIVE DAY IN TUSCANY



O P E N I N G

venerdì 22 febbraio 2019

Stabilimento Mida

Collesalveti (LI)
via Spagna - Zona Industriale

ingresso libero
sabato 23 feb. 2019
10.30 - 17.30