



mobility press **mpo** magazine

**A bordo del Venice Simplon Orient-Express,
il treno più lussuoso al mondo**

**Creatività, innovazione e rispetto dell'estetica:
una scommessa che Knorr-Bremse ha voluto vincere**

**Gibelli (pres. ASSTRA): tecnologia e bacini più grandi
sono il futuro del trasporto pubblico locale**

**La formazione driver del cambiamento
per un autotrasporto sicuro e sostenibile**

Numero 183 - 27 Febbraio 2019



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



Editoriale

A bordo del Venice Simplon Orient-Express, il treno più lussuoso al mondo

Non è alla portata di tutte le tasche un viaggio, o per meglio dire, una crociera sulle carrozze inizio secolo del Venice Simplon Orient-Express. I posti sono solo 177 e l'accoglienza che i fortunati trovano a bordo in partenza da Venezia è degna di un viaggio da favola: non quella di una crociera nautica, ormai diventata un viaggio quasi di massa, ma un'esperienza unica. Ci saranno steward ed hostess, camerieri, barman, cuochi stellati, il pianista, e per far in modo che non ci siano sorprese anche un paio di tecnici addetti alla manutenzione ed alle emergenze: in tutto 42 persone di servizio, a cui si debbono aggiungere i macchinisti della locomotiva di

trazione che viene cambiata con il passaggio da una rete nazionale all'altra.

E' il turismo di superlusso, quello che difficilmente viene toccato dalla crisi e che genera comunque lavoro, traffico, fatturati, utili. I passeggeri trasportati su queste 17 carrozze costruite tra il 1920 e il 1930 in Belgio, lo scorso anno sono stati 13mila, il fatturato della compagnia, controllata dal gruppo alberghiero Belmond (recentemente acquistato da Lvmh), è di ben 25 milioni di euro, con utili molto interessanti.

Jean Marie Moreau, direttore Operation della compagnia ferroviaria, presentando la scorsa settimana i lavori di manu-



Le carrozze del Venice Simplon Orient-Express

tenzione e implemento tecnologico delle carrozze blu nelle officine della Mida di Collesalvetti, ha voluto ricordare i risultati economici e più in generale di reputazione del “suo” treno che si può considerare a tutti gli effetti il treno più lussuoso in circolazione nel mondo.

La visita alle vetture non delude: c'è una cura quasi maniacale nell'uso dei materiali. La compagnia investe molto nella formazione del personale di bordo, nella cura della rete di vendita, nella scelta degli chef che accompagneranno nel viaggio i pochi fortunati. E c'è un'attenzione totale nell'identificare e scegliere chi si deve occupare della manutenzione e soprattutto degli interventi che, anno dopo anno, stanno adeguando il treno a tutte le normative in tema di sicurezza della circolazione.

E' il turismo di superlusso, ma è soprat-

tutto il viaggiare slow, quello su cui da anni e con una determinazione encomiabile punta la Fondazione FS con progetti di ripristino di rami secchi, di treni storici, di un progetto di turismo intelligente: tutto il contrario del “mordi e fuggi” di una giornata.

Proprio Luigi Cantamessa, direttore e grande animatore della Fondazione FS non ha potuto far a meno di proporre al collega Moreau di pensare ad un viaggio lungo le ferrovie turistiche dello stivale, dalla ferrovia delle Crete senesi a quelle abruzzesi. Ci vuole innovazione anche nella proposta turistica: il “meglio del meglio” e l'eccellenza del viaggio deve fare scuola.

Antonio Riva



Luigi Cantamessa e Jean Marie Moreau a bordo delle carrozze del Venice Simplon Orient-Express



Per approfondire

Venice Simplon Orient-Express, l'art-déco incontra la tecnologia

Nel 1883 l'Orient Express entra nel mondo dei trasporti ferroviari con una identità unica. Viene messo in servizio dalla Compagnie Internationale des Wagons-Lits e inizialmente collegava Parigi Gare de l'Est a Istanbul passando attraverso otto reti ferroviarie diverse e toccando Belgrado, Budapest e Sofia. Nel corso del 1900 furono inaugurate altre tratte che toccavano



le principali città europee Parigi, Londra, Berlino, Venezia. Erano gli anni di nascita della famosa Transiberiana, della linea San Pietroburgo-Cannes e del Calais-Nizza-Roma.

Gemello dell'Orient Express, il Simplon Orient inizia i suoi viaggi nel 1906 in seguito all'inaugurazione del collegamento Londra-Calais-Parigi-Losanna-Milano attraverso il nuovo traforo del Sempione, con capolinea a Venezia.

L'epoca d'oro dell'Orient Express sono gli anni Trenta, che vedono contemporaneamente in funzione tre collegamenti: il terzo è l'Arlberg-Orient Express via Innsbruck, Vienna, Budapest e Atene. Il treno diviene sinonimo incontrastato di lusso, ospitando reali, nobili, diplomatici e ricchi borghesi.

Oggi, il Venice Simplon-Orient-Express, gestito dalla catena Belmond Management Limited, è il magnifico erede di questa tradizione gloriosa. La tratta classica offerta è il viaggio durante le notti tra Londra e Venezia. In alternativa ci sono tratte più brevi da Londra o Venezia a Parigi.

Le 17 carrozze art-déco del treno sono state costruite negli anni '20 e '30 ed accu-

ratamente restaurate ripristinando il loro splendore originale.

Le tre carrozze ristorante hanno arredi autentici dell'epoca, inclusi vetri di Lalique e pannelli laccati ed intarsiati.

Il treno è un pezzo di arte raffinato ed elegante che ha accresciuto il proprio splendore nel tempo e, grazie all'ultimo intervento messo a punto nelle grandi officine del-

la Mida di Collesalvetti, ha aumentato il comfort per i suoi 170 passeggeri che, con l'inizio dei viaggi nella tarda primavera, troveranno carrozze dotate di aria condizionata.

I lavori di manutenzione ordinaria (il contratto è di cinque anni) sono affidati alla romana MA Service, mentre gli adeguamenti tecnologici alla Knorr-Bremse Rail Systems Italia di Campi Bisenzio.

Il gruppo di imprese dovrà adeguare alle nuove norme gli impianti igienici, dotare le carrozze di impianto WiFi.

E proprio sugli interventi tecnologici si è concentrato l'impegno progettuale delle aziende italiane la cui attuazione, come sempre in questi casi, sconfinava nella capacità degli artigiani.

La sagoma del treno non deve essere toccata, così come gli interni di legno, tutte le nuove dotazioni tecnologiche non si debbono vedere.

Una scommessa per il team Rail Service di Knorr-Bremse leader mondiale per la produzione di sistemi frenanti ed altri equipaggiamenti per veicoli ferroviari che anche questa volta ha voluto giovare e vincere.

A.R.

Creatività, innovazione e rispetto dell'estetica: una scommessa che Knorr-Bremse ha voluto vincere

“Per chi ha da sempre lavorato nel settore ferroviario contribuire al successo dell’Orient Express è come entrare nella storia e nel mito”. Ha dichiarato Simone Mantero AD di Knorr-Bremse Rail Systems Italia in una nota.

“Knorr-Bremse Rail Systems Italia - ha spiegato Mantero - ha di fatto agito nel campo in cui è leader mondiale: nel freno e nell’aria condizionata.

La sfida non è stata nei contenuti, ma nel rispetto della storia del treno.

Progettare sistemi tecnologicamente avanzati ed integrarli in un treno di 100 anni fa è stato un compito difficile; abbiamo ad esempio dovuto studiare un sistema di refrigerazione che non avesse bisogno di condotti impattanti: soluzioni particolarmente sfidanti se consideriamo che nei treni contemporanei l’analisi dei flussi di aria inizia al momento della definizione del layout ad inizio progetto. Il risultato atteso era: raffrescare l’ambiente per portare il comfort dei passeggeri agli

standard attuali ma nel rispetto dell’estetica degli inizi del secolo scorso, tenuto conto che il treno svolge il suo servizio in piena estate, raggiungendo mete quali Istanbul”.

“Nell’Orient Express - ha aggiunto l’AD di Knorr-Bremse - c’è un cielo a volta in legno con pochi centimetri a disposizione per l’installazione di apparati. Abbiamo dunque applicato la creatività che contraddistingue la nostra azienda ed il nostro team per re-ingegnerizzare un sistema di raffreddamento ad acqua. Con grande soddisfazione dei passeggeri e del cliente.

Adesso una nuova sfida ci attende, la modernizzazione del sistema sanitario che deve essere adeguato alle aspettative di comfort ed ambientali, garantendo il design storico. Noi di Knorr-Bremse - ha concluso Mantero - siamo convinti che il nostro team di RailService e di Ingegneria riusciranno anche in questa impresa.

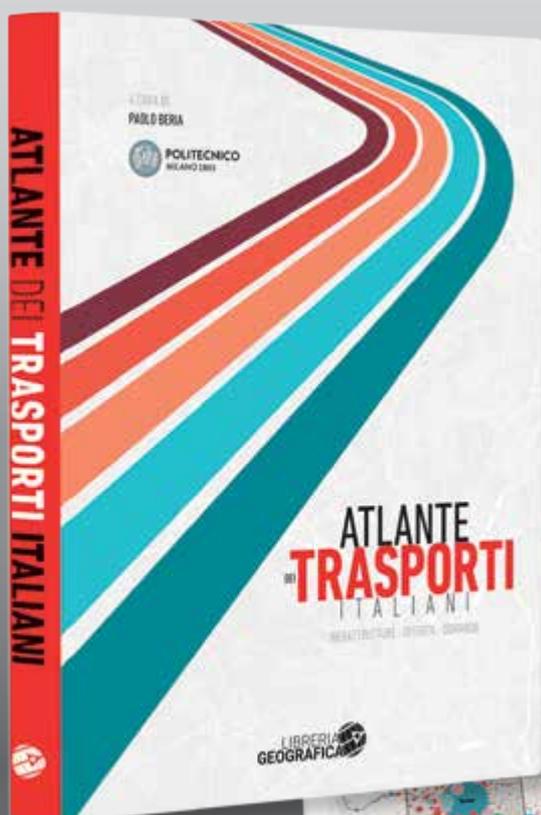
RED



Simone Mantero, Jean Marie Moreau, Gian Paolo Pranzetti

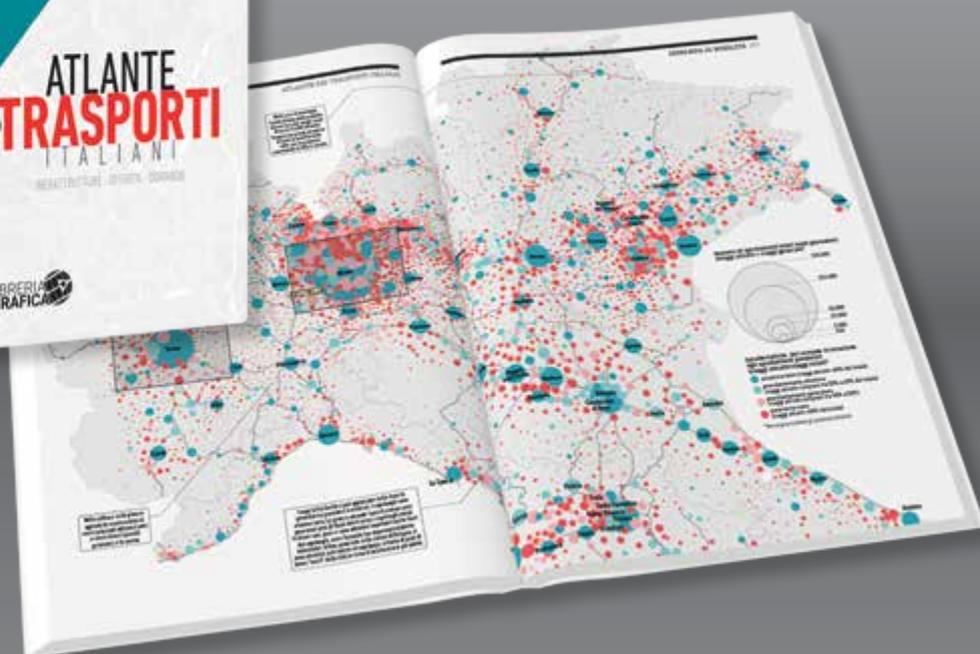
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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

Gibelli (pres. ASSTRA): tecnologia e bacini più grandi sono il futuro del trasporto pubblico locale

Parla un'altra lingua, ha un approccio moderno: l'associazione ne beneficerà.

Così è stato bollato l'intervento di apertura del presidente Asstra, Andrea Gibelli, in occasione del 15° Congresso della sua associazione.

Gibelli è stato franco: da una parte non ha voluto nascondere i problemi ricordando che «sulle imprese che operano nel trasporto pubblico locale c'è un debito di cattiva fama», dall'altra ha voluto sottolineare anche la capacità delle aziende associate capaci di «aumentare i ricavi per chilometro dell'8% a fronte di una diminuzione del contributo per chilometro pari a meno 1,8%. Nonostante il prezzo delle tariffe rimanga tra i più bassi in Europa». E sono proprio gli investimenti il faro del Presidente.

Quali sono le proposte di Asstra per accelerare il rinnovo del parco circolante?

Già nel 2018 abbiamo avuto un aumento importante dell'immatricolato e per il



Andrea Gibelli, Presidente ASSTRA

2019 ci attendiamo numeri simili se non al rialzo. Come associazione abbiamo proposto il ripristino del Fondo ma per completare il rinnovo del parco circolante servono ulteriori 500 milioni di euro.

Avete una proposta per recuperare questi 500 milioni?

Ci sono almeno tre canali da cui attingere fondi. Il primo è legato alla natura delle nostre aziende che sono energivore ma che non vengono considerate tali e pagano l'energia come se fossero dei privati cittadini.



Davvero lei considera che un'azienda che eroga servizio di trasporto sia assimilabile alle aziende energivore?

Assolutamente sì. Le faccio un esempio. Se sommassimo il consumo elettrico di Atm, Trenord, Gtt Torino, Tper Bologna, Roma e Napoli ci renderemmo conto che tali consumi non si discosterebbero molto da quelli di un'acciaieria, anzi sarebbero ben più alti.

Gli altri due strumenti?

Per recuperare i 500 milioni di cui sopra è necessario prendere in considerazione anche i costi indiretti dal punto di vista sociale.

Investire sul TPL significa decongestionare la rete viaria e sostenere la qualità della città.

E poi c'è il terzo elemento, quello che mi sta più a cuore: la qualità della vita del singolo cittadino.

Il trasporto collettivo, infatti, taglia in modo deciso le emissioni, perché più efficiente dell'auto privata, e questo ha ricadute importanti sui costi sociali e sull'economia del territorio.

Cambiamo discorso, parliamo di integrazione tariffaria. Ci arriveremo mai a questo concetto?

I dati che abbiamo evidenziato con Club Italia sono la dimostrazione che il sistema procede ad ampie falcate verso l'integrazione tariffaria, questo grazie alla tecnologia.

Il mondo va avanti a prescindere dalle contratture tra i vari soggetti. Dobbiamo superare il dominio di campanile e ragionare su scala più ampia: il passaggio sarà inevitabile...

In che senso?

Los Angeles è grande come il triangolo tra Milano, Genova e Torino. In un contesto di questo tipo il passeggero non può cambiare quattro mezzi con quattro biglietti diversi.

Shanghai conta 24 milioni di cittadini, cioè quelli dell'intera pianura Padana. Secondo lei un cittadino di quella città è disposto a cambiare biglietto o tesserino dieci volte in un giorno?

Ripeto: tecnologia e scale più grandi. Ecco cosa ci riserva il futuro.

Torniamo in Italia. Che cosa non è funzionato nella gara Consip?

Il dato di fatto vero è che gli indici indicati per realizzare questa gara unica tengono conto non dei dati reali o dei dati prevalenti ma dei dati medi, che in realtà non hanno fondamento scientifico.

Due gli esempi: i tempi di consegna da parte dei costruttori e il pagamento da parte delle imprese TPL.

Ecco, qui ci sono discrepanze enormi...

Cosa bisogna fare?

È necessario costruire degli algoritmi sulla base dei dati delle best practices e non sulla media. Lo sa perché?

No, mi dica.

Perché il nostro sistema ha bisogno di stimoli di efficientamento. Questo consentirebbe una più ampia partecipazione dei costruttori.

In molti, infatti, non hanno presentato offerta per gli alti indici di insolvibilità di alcune aziende.

Che nella maggior parte dei casi non sono nostre associate...

In alcuni casi il problema non sono le aziende inadempienti, ma le Regioni che non pagano il servizio...

È vero. Ci sono Regioni che da anni non pagano il servizio. Lo Stato le dovrebbe commissariare. La democrazia è fatta di regole, rischiamo di sgretolare il sistema se non tutti assolvono al proprio compito.

Restiamo in Italia. Secondo lei le gare di servizio sono uno strumento adatto per il nostro Paese?

Io sono per le gare ma rivendico il diritto dell'affidamento in house, come le direttive europee ammettono.

La Direttiva appalti della Comunità europea dovrebbe essere presa tout court così da eliminare tutta la sovrastruttura realizzata negli anni dal legislatore italiano che ha appesantito e reso indigesta una norma che sarebbe dovuta essere uno strumento di modernità.

Sarebbe più facile anche acquistare materiale rotabile...

Assolutamente sì. Anche perché in molti Paesi europei si ragiona sul principio dell'omogeneità della flotta, con relativi risparmi in termini di manutenzione e gestione. Qui in Italia non è possibile nemmeno pronunciare questo principio.

Per anni abbiamo sentito parlare di fusione tra Asstra, Anav e Agens. È un'operazione pensabile nel prossimo futuro?

Non credo proprio. Non ritengo possibile una fusione tra le associazioni.

Ci sono differenze molto importanti tra i vari soggetti. La proposta che Asstra sta formulando è quella di mettere la mobilità al centro del dibattito e tramite un Patto federativo lavorare insieme per migliorare il servizio erogato e lavorare per punti.

Roberto Sommariva



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

La formazione driver del cambiamento per un autotrasporto sicuro e sostenibile

L'Albo dell'Autotrasporto e RAM S.p.A. hanno presentato, a Transpotec Verona, il nuovo progetto formativo 2019-2020, dedicato ai conducenti

“Sicurezza, formazione, regolarità: le sfide dell'autotrasporto italiano”. È il titolo del convegno che ha accompagnato la presentazione - nei padiglioni della Fiera di Verona e in occasione dell'edizione 2019 di Transpotec-Logitec, la più importante manifestazione del settore dell'autotrasporto italiano - del nuovo progetto formativo 2019-2020, dedicato ai conducenti.

Il progetto prende l'avvio, sulla base di quanto disposto dai commi 291-295 dell'articolo 1 dell'ultima Legge di Bilancio e Stabilità, laddove si prevedono incentivi in favore dei giovani conducenti (che non abbiano compiuto i 35 anni di età) nel settore dell'autotrasporto e, in particolare, il rimborso del 50% delle spese sostenute per il conseguimento della patente e delle abilitazioni professionali per la guida dei veicoli destinati all'esercizio dell'autotrasporto per conto terzi.

Sulla base di questa previsione legislativa, il Comitato centrale dell'Albo degli Autotrasportatori e RAM S.p.A., società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno sottoscritto una Convenzione per l'organizzazione dei corsi, che prenderanno l'avvio appena completate le ultime formalità. Il progetto si articolerà su un arco temporale di 24 mesi, vedrà a breve la predisposizione di un bando per la selezione dei 4.260 conducenti che parteciperanno ai corsi. I corsi saranno articolati per “lotti funzionali”, prevedendo giornate di formazione con una ampia ar-

ticolazione territoriale, con l'obiettivo di raggiungere le varie aree di lavoro degli autotrasportatori italiani. Altro elemento essenziale del progetto formativo sarà la realizzazione di una piattaforma di e-learning, per una formazione e un aggiornamento continuo, attraverso processi di feedback assistito con tutti i partecipanti ai corsi. Il progetto sarà supportato da una campagna di comunicazione, con l'obiettivo di sensibilizzare la categoria dei conducenti sull'importanza di intraprendere un percorso formativo e di accrescimento delle capacità professionali.

L'esigenza di formazione e di aggiornamento professionale è fortemente sentita dalla categoria e dall'Albo degli autotrasportatori, ed è stata testimoniata anche dalla partecipazione dell'intero mondo dell'autotrasporto e delle sue varie associazioni e stakeholder all'evento che si è svolto a Verona. Il settore dell'autotrasporto è coinvolto da processi di trasformazione e razionalizzazione ed ha di fronte alcune sfide, che ruotano principalmente proprio attorno ai temi della sicurezza, regolarità e sostenibilità del trasporto.

“Un trasporto pulito è anche un trasporto più sicuro”, è stato sottolineato nei diversi interventi al convegno.

L'autotrasporto italiano vede oggi fenomeni di mancata crescita, se non di vero e proprio arretramento, del numero degli addetti che si dedicano alle attività di trasporto su camion. Le ragioni sono molteplici, ma sostanzialmente il fenomeno di maggior peso è costituito da una concorrenza al ribasso, che avviene soprattutto ad opera di autotrasportatori provenienti dai paesi esteri, e in particolare dai paesi



dell'Est. Un'indagine promossa dall'Albo dell'Autotrasporto dimostra che la concorrenza straniera è individuata come il principale problema della categoria dal 90% degli intervistati; alcune rilevazioni empiriche (sempre riportate nello studio citato) indicano che, ai valichi del Nord-Est del nostro paese, gli autoveicoli con targa straniera superano la percentuale del 62% del totale.

In questo contesto, diventa essenziale portare avanti la sfida della regolarità e della sicurezza, per contrastare quei fenomeni di dumping sociale o di mancato rispetto delle regole che finiscono per creare indebiti vantaggi agli operatori esteri e finiscono per inquinare il contesto competitivo del mercato.

Altrettanto importante è acquisire – da parte della categoria – la consapevolezza della centralità del tema della sostenibilità del trasporto stradale, per le scelte politiche adottate dai vari Paesi, e orientate a porre sempre maggiori limiti ai trasporti inquinanti o non pienamente rispondenti agli obiettivi di salvaguardia ambientale. L'intero settore dell'autotrasporto italiano è consapevole della necessità di pro-

cedere a un profondo rinnovo del parco automezzi, che presenta livelli di anzianità – in alcuni casi – molto superiori alla media europea.

Il tema del rinnovo del parco camion è strettamente legato alla politica degli investimenti per la modernizzazione del settore, e tutti questi elementi convergono a segnalare l'importanza di una formazione che coinvolga gli autotrasportatori in processi di maggiore consapevolezza e adeguato accrescimento delle capacità professionali.

Un'esigenza sottolineata, in particolare, da Maria Teresa Di Matteo (presidente del Comitato Centrale degli Autotrasportatori) e da Francesco Benevolo (direttore Operativo di RAM S.p.A.), che hanno evidenziato come – in un mondo in continuo e, in alcuni casi, addirittura tumultuoso cambiamento – la formazione è l'unico driver in grado di fornire gli strumenti per rispondere alle sfide che coinvolgono il settore dell'autotrasporto.

Antonio D'Angelo



Il simulatore di guida

I partecipanti al dibattito sul programma di formazione per gli autotrasportatori

Di Matteo, il ruolo dell'Albo sul fronte della sicurezza, formazione, regolarità delle imprese



Maria Teresa Di Matteo

“L'avvio del progetto formativo 2019-2020 dedicato ai conducenti completa il percorso rivolto alle imprese partito nel 2017 con il Progetto Giovani, costituendo un im-

portante traguardo in direzione di un autotrasporto sempre più rispondente agli obiettivi di garantire una guida sicura ed ecosostenibile”.

Questo è quanto ha sostenuto Maria Teresa Di Matteo, presidente del Comitato Centrale dell'Albo degli Autotrasportatori, presentando a il nuovo progetto di formazione realizzato con RAM S.p.A.

Di Matteo ha sottolineato che il progetto per selezionare nuove leve di autotrasportatori e, contemporaneamente, curare il percorso di formazione degli autotrasportatori per tenerli aggiornati sulle novità sia tecniche che regolamentari relative a sicurezza e sostenibilità è solo una delle numerose sfide che attendono il settore dell'autotrasporto, tra esigenze di garantire gli investimenti per il rinnovo del parco circolante (tra i più vecchi d'Europa), per renderlo più efficiente sul versante della sicurezza e sostenibile dal punto di vista ambientale, e contribuire a una maggiore regolarità delle imprese operanti nel settore, anche – e soprattutto – con un aumento dei controlli.

Benevolo, l'importanza del nuovo progetto di formazione dell'Albo dedicato ai conducenti



Francesco Benevolo

“RAM S.p.A., società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è consapevole dell'importanza di collaborare con l'Albo Autotrasporto per portare avanti un progetto di

formazione dedicato ai conducenti, perchè oggi più che mai è vero che – in un mondo in continua trasformazione – la formazione è l'unico driver per consentire di mantenere competitività e sostenibilità produttiva”. E' quanto ha sottolineato Francesco Benevolo, Direttore Operativo di RAM S.p.A..

Benevolo ha ricordato l'esigenza, per l'autotrasportatore moderno, di essere costantemente aggiornato su nuove regole e nuove tecniche di sostenibilità. A breve sarà avviata – in collaborazione con l'Albo dell'Autotrasporto – la selezione dei 4.260 autisti che saranno coinvolti nel progetto formativo, che si svilupperà in un arco temporale di 24 mesi, con un investimento finanziario che la Legge di Stabilità e di Bilancio 2019 ha fissato in 5 milioni di euro. RAM contribuirà, in particolare, alla definizione di una piattaforma informatica di e-learning, per consentire un costante percorso di aggiornamento e di feedback con gli autotrasportatori, al di là dei corsi specifici di formazione, che vedranno im-



pegnati gli autotrasportatori in varie sessioni, che saranno organizzate in maniera diffusa sul territorio, per consentire la più ampia partecipazione. L'articolazione in questo sistema definito di "lotti funzionali", sarà accompagnato da una campagna di comunicazione per rendere sempre più consapevole la categoria dell'importanza di intraprendere un percorso di formazione e di aggiornamento, soprattutto in considerazione delle sfide che attendono la categoria, ha concluso il Direttore Operativo di RAM S.p.A..

Marciani, la patologia dei numeri nello studio sulle imprese iscritte all'Albo



Massimo Marciani

“La patologia dei numeri del sistema dell'autotrasporto risulta anche dallo studio che l'Albo ha condotto per verificare la concreta realtà del settore.

Un censimento indica in circa 83.000 il numero delle imprese operanti in Italia, contro un numero di 110.625 aziende che risultano iscritte nell'elenco delle Camere di Commercio, ma che – in realtà – nella maggior parte non sono più operative”.

E' il risultato di maggior rilievo indicato dalla ricerca condotta da Massimo Marciani, esperto collaboratore dell'Albo Autotrasporto, e presentato nel convegno-dibattito che ha accompagnato la presentazione del progetto formativo 2019-2020, dedicato ai conducenti, realizzato dall'Albo e da RAM S.p.A.

Lo studio ha analizzato i principali numeri e le dinamiche evolutive di un settore, l'autotrasporto, che conta 328mila addetti

e movimentata un giro d'affari complessivo di 47 miliardi di euro. Le cifre indicate dalla ricerca condotta da Marciani confermano le problematiche di un settore, che presenta ancora un grado di frammentazione molto elevato.

La metà delle imprese di autotrasporto italiane – rivela la ricerca di Marciani – è composta da aziende che hanno tra 1 e 5 veicoli di proprietà, anche se – rivela sempre lo stesso studio – sono in atto fenomeni che portano alla progressiva concentrazione delle imprese, con dinamiche che mostrano – contemporaneamente – una diminuzione del numero degli occupati, ma un aumento significativo dei fatturati. Uno dei fenomeni che maggiormente caratterizza l'andamento della categoria – spiega ancora lo studio – è la sempre più marcata prevalenza degli operatori stranieri: alcune verifiche, effettuate ai valichi con l'Europa dell'Est (Brennero, Ferretti, etc.), mostrano che – nella categoria dei veicoli pesanti oltre 35 quintali – su 2,5 milioni di veicoli calcolati in transito, il 60% è costituito da camion che hanno una targa straniera.

Il problema della concorrenza degli operatori stranieri è avvertito come il principale anche attraverso un sondaggio tra la categoria, con una percentuale che supera addirittura il 90%.

Faggi, le iniziative dell'Albo per garantire la regolarità del settore per un mercato più sicuro

“Verificare la regolarità delle imprese che operano nel mercato dell'autotrasporto significa combattere una vera patologia del settore.

L'Albo dell'Autotrasporto ha avviato un programma per controllare il numero delle imprese che non risultano avere più i requisiti per essere iscritte all'Albo stesso,

ma – nello stesso tempo – c'è bisogno di strumenti per consentire di arrivare alla cancellazione di queste imprese, che finiscono per togliere credibilità all'intero sistema dell'autotrasporto: un mercato pulito, infatti, è anche e soprattutto un mercato più sicuro".

*Silvio Faggi*

La situazione di irregolarità di molte imprese di autotrasporto che continuano ad essere iscritte all'Albo senza averne più i requisiti è stato oggetto dell'intervento di Silvio Faggi, già vicepresidente dell'Albo. La patologia del sistema – ha spiegato Faggi – è indicata dai numeri, che oggi finalmente vengono alla luce grazie al piano di controlli che l'albo ha avviato e che mostra l'esistenza di un problema che ha numeri importanti. La regolarità deve essere la nuova frontiera del sistema, soprattutto nel momento in cui la categoria si trova esposta alla concorrenza di operatori stranieri, che – attraverso il mancato rispetto delle regole – realizzano un vero e proprio dumping sociale e di mercato che penalizza fortemente l'autotrasporto italiano, ha concluso Faggi

UNRAE e ANFIA, fondamentale rinnovare il parco mezzi. Il mercato è in arretramento, male il 2° semestre 2019

"L'Italia ha il parco circolante di automezzi più vecchio d'Europa: una media di 13,5 anni di anzianità, contro una media che – in Europa – non supera i 7 anni.

E' fondamentale investire sul rinnovo dei mezzi, perchè i nuovi camion non sono solo più ecologici, ma anche più sicuri, e una politica di incentivi dovrebbe tener

conto di questi importanti vantaggi".

E' quanto hanno sottolineato – con accenti più o meno identici – Franco Fenoglio, presidente della sezione Veicoli industriali di UNRAE, e Fabrizia Vigo, responsabile delle Relazioni istituzionali di ANFIA.

Fenoglio, che rappresenta le grandi marche costruttrici riunite nell'associazione, ha ribadito

*Franco Fenoglio*

che oggi il mercato offre la più ampia serie di alternative per una svolta nel senso della sostenibilità: le nuove tecnologie che utilizzano l'LNG o l'elettrico, ma anche le ultime possibilità offerte dalla trazione diesel: gli ultimi camion Euro 6 – ha spiegato ancora Fenoglio – hanno prestazioni assolutamente comparabili con altri mezzi considerati più ecologici, e non vanno quindi demonizzati. Rimane, invece, il problema di rinnovare assolutamente un parco camion che presenta ancora un numero elevatissimo di mezzi che hanno un'anzianità di 23-25 anni e sono addirittura di una categoria inferiore a Euro 0.

Il rinnovo del parco – ha sottolineato ancora il rappresentante di UNRAE – dovrebbe essere stimolato anche da una accorta politica di incentivi: il mercato sta rallentando pericolosamente, il positivo bilancio a fine 2018 (+ 5%) è frutto solo dell'andamento del primo semestre, nel secondo semestre c'è stato un crollo, e ancora peggio – ha concluso Fenoglio – sta andando nei primi mesi del 2019 (per gennaio si prevede addirittura un -15/20% nelle vendite).

Fabrizia Vigo ha ricordato l'importanza del ruolo di ANFIA, associazione che rappresenta oltre 300 aziende della filiera (com-



Fabrizia Vigo

p o n e n t i ,
carrozzeri,
costruttori)
e verifica gli
a n d a m e n t i
e le pro-
spettive del
mercato, che
oggi mostra-

no una grande vitalità da parte degli operatori, ma anche forti elementi di preoccupazione.

Sgalla, sicurezza dell'autotrasporto una priorità, ma importante insistere con controlli



Roberto Sgalla

“Un mercato pulito è anche un mercato più sicuro”. E' quanto ha sottolineato Roberto Sgalla, prefetto, Direttore centrale delle specialità della Polizia di Stato, nel suo intervento.

Sgalla ha insistito su alcune cifre che smen-

tiscono la visione di un autotrasporto responsabile di elevati livelli di incidentalità sulle strade: dal 2001 al 2014 – ha spiegato il prefetto – il livello di incidentalità è diminuito del 53%, e anche altri numeri dimostrano che il livello di coinvolgimento dei mezzi pesanti nel bilancio complessivo degli eventi incidentali non è mai superiore al 15%. In particolare, su una delle arterie forse tra le più strategiche del nostro sistema di circolazione stradale, cioè l'Autostrada A22 del Brennero (che, proprio poco tempo fa, ha contato i 60 anni dalla sua inaugurazione), la diminuzione degli incidenti è stata pari ben all'84%.

Il direttore della Polizia ha comunque insistito che il settore dell'autotrasporto deve proseguire sull'adozione dei sistemi di sicurezza. Le attuali tecnologie e lo sviluppo della tecnica rendono sempre più capaci i veicoli di prevenire incidenti che hanno effetti luttuosi: l'adozione – ad esempio – del sistema di frenata assistita, potrebbe impedire l'eventi che potrebbero avere conseguenze devastanti. Un altro discorso fondamentale è quello dei controlli, che se rivolto in particolare a quei mezzi e a quelle imprese di trasporto (soprattutto straniere) che operano anche un dumping sociale, consentono – appunto – di rendere il mercato da un lato più pulito, e dall'altro più sicuro.

RED

Fer PRESS

Abbonati subito!

WWW.FERPRESS.IT



Atac: pubblicato bando per la scelta di operatori di esercizio



Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, via a collegamento diretto bus/treno Ts-Lubiana



Toscana: 30 nuovi bus ibridi a Firenze. Ceccarelli, avanti verso una mobilità sostenibile



Toscana: 30 nuovi bus ibridi a Firenze. Ceccarelli, avanti verso una mobilità sostenibile



Atac: nessun guasto a Policlinico, scale mobili regolarmente in funzione



Atac: in servizio i primi 38 bus a noleggio, parte di una fornitura di 108 vetture



La Linea C fa scuola. Da Tolosa a Bergamo per confrontarsi sul sistema di autobus elettrici ATB



Scuolabus MOM promossi, ogni giorno 276 corse. Servite 100 scuole nella Marca, 4.313 alunni



Transpotec: Siri, senza grandi corridoi diventiamo fanalino di coda dell'Europa



Torino-Lione: Fai Contrasporto, sconcertante decisione del Parlamento



Trenitalia: consegnati due treni Jazz ai pendolari della Campania



FSI: due diverse opzioni di vendita per il lotto C1 di Roma Tiburtina

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



Associazione per il governo regionale, locale ed urbano della mobilità sostenibile

“Short Master” - OBIETTIVO LE GARE TPL

Ciclo di seminari formativi ed informativi di federMobilità per gli Enti Locali e le Stazioni Appaltanti Innovazioni tecnologiche e metodologie a supporto dei cambiamenti nel TPL

8° seminario - 27 marzo 2019

presso CENTRO CONGRESSI CAVOUR, via Cavour 50, Roma

La Scelta. Fare, fare bene, non fare finta

Ruolo degli EE.LL. titolari dei servizi di Tpl e degli Enti Affidanti

- L'efficienza come driver delle scelte
Giulio Guerrini - Comitato Tecnico federMobilità
- Relazione ex-art. 34 - Scelte, consultazione, motivazioni
Giovanni Lauricella - Esperto legale settore trasporto
- Le tecnologie in tempo di gara
Gazzotti Franco - Consulente tpl
- Gare contendibili. Fattori chiave per una competizione vera
Giuseppe Proto - Responsabile Business Development Arriva IT ed AD Arriva IT Rail
- Il ruolo del consulente nell'affidamento dei servizi
Simone Gragnani - Lem Reply
- Il ruolo dei costi standards nell'affidamento dei servizi
Giuseppe Catalano - Università La Sapienza
- Affidamenti di servizi di Tpl su gomma in Reg. Campania. Le scelte e le metodologie adottate
Dario Gentile – Acamir Campania
- La gara in Friuli Venezia Giulia. Un caso di scuola
Magda Uliana - Direttore centrale infrastruttura e territorio FVG
- Le esigenze formative degli Enti Appaltanti - Ruolo di federMobilità
Giuseppe Ruzziconi- Presidente federMobilità

