

mmp

mobility press

magazine



FerCargo spegne 10 candeline

**Moretto (Fedespedit): riduciamo
la complessità dell'import/export**

Riqualificare Tiburtina?

Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest

FAA, Trump e l'affaire 737 Max

Investimenti e crescita un rapporto difficile

Numero 186 - 20 Marzo 2019

Editoriale

Il decennale dell'associazione FerCargo: il treno della liberalizzazione deve andare avanti

FerCargo, l'associazione delle imprese ferroviarie merci italiane, ha festeggiato il proprio decennale della fondazione, ma l'avventura del trasporto delle merci su rotaia ad opera di imprese nate dopo la liberalizzazione dell'accesso al mercato nasce ancor prima, ed esattamente nel settembre del 2001, quando il primo treno delle Fer-

rovie Nord Cargo parte da Melzo diretto a Zebrugge (Belgio), seguito subito dopo – il mese successivo – dalla prima impresa ferroviaria nata dal nulla, la Rail Traction Company – RTC, che effettua il viaggio del primo convoglio sulla linea del Brennero tra Verona Quadrante Europa e Monaco di Baviera.

A guidare Rail Traction Company era un innovatore assoluto del sistema ferroviario, Giuseppe Sciarrone, che – successivamente – sarà anche alla guida della più importante esperienza di concorrenza “nel mercato” dell'Alta Velocità passeggeri, con la nascita di quella NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori, che risulterà una delle imprese di maggior successo (sia dal punto di vista industriale, che commerciale) della storia, non soltanto ferroviaria, del nostro Paese.

L'ingegner Giuseppe Sciarrone è stato uno dei protagonisti – oggetto di un omaggio partecipato e commosso – alla cerimonia del decennale, che ha visto riuniti una folla di partecipanti, a partire dal primo presidente dell'associazione Giacomo Di

Patrizi e del primo (ed attuale) segretario generale Giuseppe Rizzi. Oggi l'associazione è guidata da Giancarlo Laguzzi e rap-



*Giacomo Di Patrizi, Giuseppe Rizzi
e Giancarlo Laguzzi*

presenta una delle realtà più solide - ma soprattutto più dinamiche - all'interno del panorama ferroviario merci sia nazionale che europeo (FerCargo è tra i principali aderenti alla European Rail Freight Association, che ha

sede a Bruxelles). Le imprese associate a FerCargo oggi sono Adriafer, Captrain Italia, CFI-Compagnia Ferroviaria Italiana, DB Cargo Italia, Dinazzano Po, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Fuorimuro, GTS Rail, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, OceanoGate, Rail Cargo Carrier Italia, Rail Traction Company, Sangritana, SBB Cargo Italia, e rappresentano quasi l'intero elenco delle imprese ferroviarie merci che hanno cominciato ad operare in Italia dopo la fine del monopolio dell'operatore storico Ferrovie dello Stato.

Le imprese riunite in FerCargo rappresentano la realtà più dinamica del mercato, come ampiamente dimostrato dalle cifre. A fine 2018, il traffico merci delle imprese ferroviarie aderenti a FerCargo rappresentavano il 48% del mercato nazionale e il 68% del traffico internazionale; il trend di crescita – come confermato dal presidente Giancarlo Laguzzi – è attestato su livelli annui che raggiungono o superano il 10 per cento rispetto all'anno precedente, ma le prospettive potrebbero essere ancora maggiori, se le scelte di politica ge-



nerale e – soprattutto – il potenziamento delle reti infrastrutturali e dei grandi corridoi consentissero l'effettiva realizzazione di quello shift modale, che rappresenta uno dei grandi obiettivi posti dall'Unione Europea con il traguardo dell'anno 2030 (consentire al traffico ferroviario delle merci di raggiungere una quota del 30% dei movimenti totali).

Le cifre raccontano anche la lunga avventura delle imprese ferroviarie merci nate dopo la liberalizzazione, che – nel 2008 – sono partite



*Gianfranco Battisti
e Giuseppe Sciarrone*

con una quota minoritaria del mercato e oggi contendono all'operatore incumbent FS la presenza sul mercato nazionale (praticamente diviso a metà, 48% contro 52%) e superano quasi di un terzo lo stesso operatore nel mercato internazionale (67% i treni internazionali di FerCargo, 33% i convogli di Mercitalia-TX del gruppo FS).

La cerimonia del decennale ha celebrato i dati di un indubbio successo industriale, ma è stata soprattutto proiettata sul futuro. All'incontro-tavola rotonda, organizzato per il decennale, animata da Andrea Giuricin hanno partecipato anche l'amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Gianfranco Battisti (calorosamente applaudito), e il sottosegretario allo Sviluppo Economico, Davide Crippa. In dieci anni, lo scenario del sistema ferroviario italiano – in particolare, per quanto riguarda il trasporto merci – è notevolmente mutato, e – soprattutto dopo l'istituzione di un'Autorità di Regolazione dei Trasporti – da una fase iniziale di contrapposizione si è passati ad una fase, che si potrebbe definire più matura, di una competizione concorrenziale volta soprattutto ad uno sviluppo complessivo del sistema. Un obiettivo cui hanno lavorato – soprattutto in questi ultimi anni

– anche le istituzioni, sia con l'adozione di particolari provvidenze di sostegno al mercato (Ferrobonus, sconto pedaggio, diversa ripartizione degli incentivi per i trasporti da e verso il Mezzogiorno), sia con un programma di più ampio respiro riassunto nello slogan della "cura del ferro".

L'attuazione dei piani di potenziamento infrastrutturale della rete ferroviaria, gli investimenti per realizzare nuovi collegamenti e nuovi tunnel di attraversamento dei valichi alpini costituiscono alcuni dei principali

obiettivi oggi perseguiti dall'associazione FerCargo. La "cura del ferro" applicata al trasporto merci deve consentire gli adeguamenti infrastrutturali necessari a far circolare sulla nostra rete treni dal cosiddetto "standard europeo", con capacità di formare convogli lunghi 750 metri, con altezza raggiungibile fino a 4 metri (per trasportare grandi container e semirimorchi) e carichi fino a 2000 tonnellate. I risparmi, in termini di costi, del treno "europeo" (se accoppiati con l'altra necessaria riforma dell'adozione di un agente unico alla guida in convogli, in conformità con quanto avviene negli altri paesi europei) sono stimati in circa il 40%, con un evidente effetto di aumento di competitività del vettore ferroviario anche in termini di prezzo.

Il prossimo traguardo del decennale vedrà – probabilmente – uno scenario ancora più cambiato del trasporto merci su rotaia: è una prospettiva che è giusto augurarsi non solo per le prospettive industriali delle imprese che operano nel settore, ma per i benefici in termini ambientali e sociali che un equilibrato sviluppo del sistema dei trasporti garantirebbe al nostro Paese, ma anche all'intero nostro Continente.

Antonio D'Angelo



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

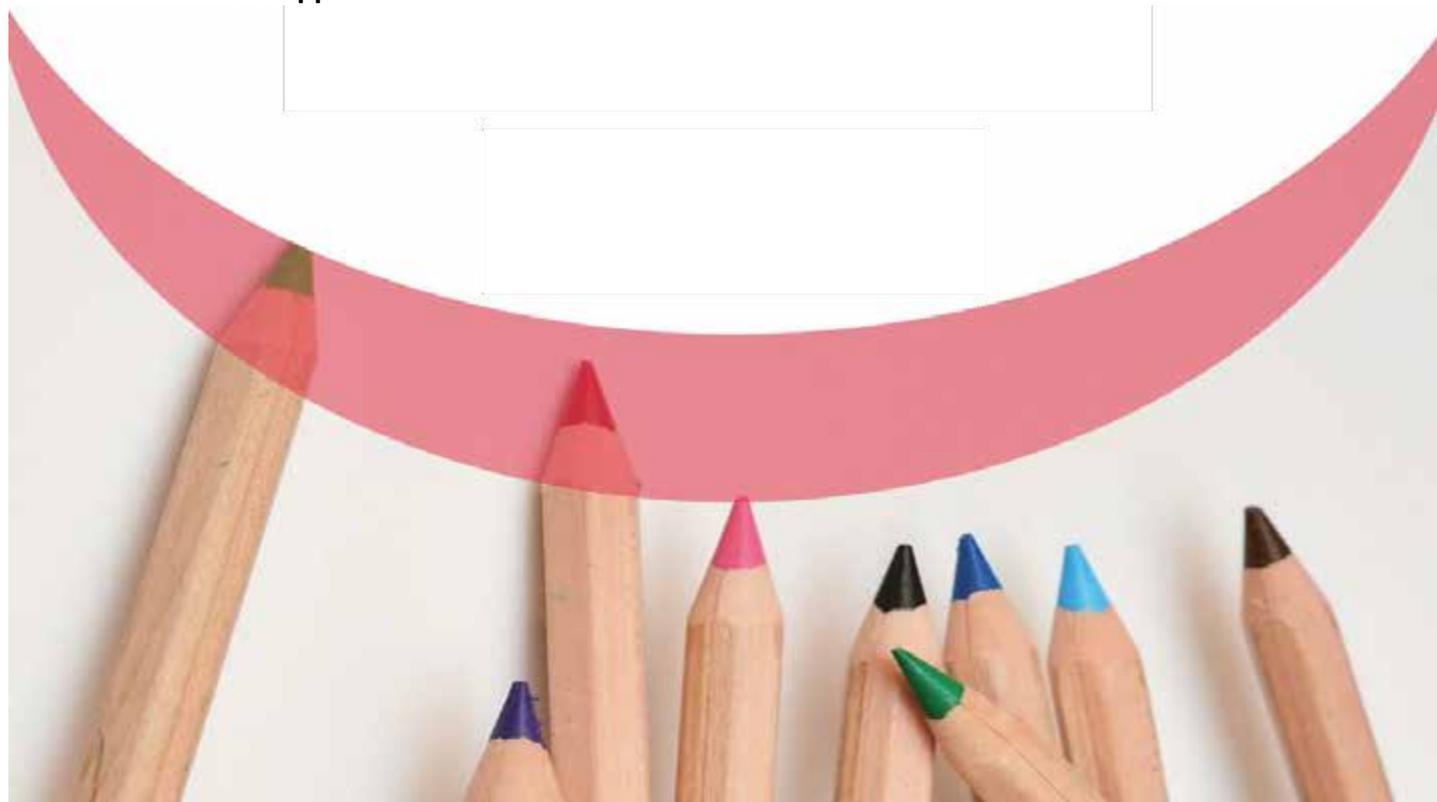
8° seminario - 27 marzo 2019

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





Intervista

Moretto (Fedespediti): il nostro compito è agire come architetti del trasporto e ridurre la complessità dell'import/export merci



Silvia Moretto, Presidente Fedespediti

Presidente Moretto: finalmente un'associazione - ma vorremmo dire anche un business e un ambiente di lavoro (quello delle spedizioni e più in generale della logistica) - con una fortissima presenza femminile: ha un presidente donna. E non sembra una presidenza che nasce con i numeri in crescita, per una flessione dell'economia e degli scambi internazionali. Una presidenza che parte subito in salita, dunque; il posto giusto per una donna...

Sicuramente le sfide che attendono il nostro settore nei prossimi anni sono molte: dalla digitalizzazione alla tecnologia blockchain, dalla verticalizzazione dei carrier marittimi al fenomeno esplosivo dell'e-commerce.

Altrettanto sfidanti sono gli obiettivi che ci siamo proposti di raggiungere nei prossimi tre anni in Fedespediti. L'associazione avrà bisogno delle capacità, dell'esperien-

za e della professionalità di tutti coloro – donne e uomini – che hanno deciso con passione e generosità di mettere tempo ed energie a disposizione della Federazione, ricoprendo un incarico associativo, in Consiglio e nelle Sezioni.

La strada da fare insieme è tanta, ma ci siamo già messi in marcia.

Gli osservatori esterni guardano al complesso del trasporto delle merci con interesse e tanta incompetenza: troppa parcellizzazione, troppi soggetti a maneggiare un quintale di merce che arriva dall'estremo Oriente. C'è chi spedisce, un logistico che carica in un container, un operatore portuale che mette il container su una nave con un'azienda che movimentata le merci in banchina, una società armatrice... e in arrivo al porto di destinazione, la trafila ricomincia. Se quel quintale, poi, deve andare per treno, i passaggi aumentano.



Gli unici che seguono l'etichetta di quel quintale forse siete voi spedizionieri. Questo è poi il motivo del grande peso che avete nella catena logistica...

Esattamente. Il nostro compito è quello di agire come architetti del trasporto e riduttori di complessità, come veri e propri consulenti per le imprese che decidono di internazionalizzare il proprio business; siamo attori protagonisti della filiera delle importazioni ed esportazioni delle merci via mare, via terra, via aerea e via ferrovia.

Gestiamo tutta la parte organizzativa, documentale pronti a risolvere i problemi che si presentano lungo la filiera, al servizio delle imprese manifatturiere. Competenze trasversali, esperienza, proattività, il nostro naturale approccio all'interculturalità sono le caratteristiche che ci rendono partner strategici nella supply chain del cliente.

Per questo, tra gli obiettivi che mi sono posta, vi è quello di promuovere il ruolo di noi imprenditori spedizionieri, per far capire cosa facciamo e, come categoria, ricoprire un ruolo attivo nell'interlocuzione quotidiana con le istituzioni coinvolte nel processo di importazione ed esportazione delle merci e con le istituzioni regolatrici del mercato.

Nel rapporto che avete presentato nei giorni scorsi, l'Economic Outlook, non nascondete le vostre preoccupazioni: quadro internazionale (rischio dazi, Brexit, embarghi, ecc.), ma anche incertezza politica interna. Al di là dell'analisi economica, qual è l'umore dei suoi associati che stanno ogni giorno "sul pezzo"?

C'è una certa preoccupazione tra i nostri associati per le dinamiche macroeconomiche che si stanno delineando da qualche

mese e che contribuiscono al rallentamento generale dell'economia.

Ma dal confronto quotidiano con molti colleghi, non solo in associazione, ho avuto la conferma che due grandi qualità caratterizzano la nostra categoria. La prima è il coraggio di operare ogni giorno in un mercato che vede, da un lato, una clientela sempre più esigente, la quale, alla ricerca di efficienza, tende a caricare le imprese di spedizioni di quote crescenti di lavoro e di attività; dall'altro lato, i fornitori, i quali, sempre alla ricerca di efficienza, cercano di trasferire quote di attività sulla nostra categoria oppure, al contrario, cercano di farci concorrenza. In questo quadro, gli imprenditori spedizionieri sono coraggiosi equilibristi e problem solver al servizio del commercio internazionale.

La seconda qualità è la resilienza, perché l'abbiamo nel nostro DNA, siamo abituati a gestire l'interculturalità nei network internazionali con cui ci confrontiamo e le tante istanze, anche complesse. Siamo abituati a rialzarci dalle cadute e a non mollare mai. Dunque, il morale è alto, sempre.

Certo lei insiste molto sul fatto che gli spedizionieri possono essere i partner strategici per l'internazionalizzazione delle imprese italiane. Vi arrivano segnali in questo senso dal sistema industriale?

Dobbiamo agire per promuovere presso le aziende manifatturiere italiane i vantaggi che trarrebbero dal controllo dell'intera catena logistica. Il presidio del lead time, della documentazione e della correttezza dei processi di esportazione sono leve che non possono essere cedute a terzi, come nel caso di utilizzo delle rese ex works, le quali collocano fuori dal nostro Paese una quota di valore aggiunto. Credo che sia necessario che l'intero sistema associa-



FEDESPEDI

FEDERAZIONE NAZIONALE DELLE
IMPRESE DI SPEDIZIONI INTERNAZIONALI

tivo che fa capo a Confetra dia il proprio contributo per diffondere in Italia una maggior cultura logistica.

Parlavamo di incertezza politica e non possiamo non parlare delle scelte economiche del Governo. E della vicenda del tunnel di base del corridoio europeo orizzontale tra Torino e Lione.

Ma secondo lei, quella linea serve o, come dice qualcuno, non serve più, perché le merci saranno sempre di meno, e quelle poche saranno trasportate da mezzi a guida autonoma o con i droni? Fantascienza o sciocchezze?

Non ho la presunzione di entrare nel merito tecnico della validità dell'opera, tanto meno dell'analisi costi-benefici.

Tuttavia, ritengo che l'affidabilità di un Paese stia nella sua capacità di rispettare gli impegni presi, soprattutto quando si tratta di grandi opere infrastrutturali, che coinvolgono più Stati e trattati internazionali e quote elevate di risorse pubbliche. La perdita di credibilità – conseguenza inevitabile di un passo indietro – coinciderebbe con la perdita di investimenti e di traffici.

Per quanto riguarda il traffico, i volumi di scambio con la Francia non sono aumentati negli ultimi anni, ma le cause sono difficili da individuare: la sola esistenza di un tunnel di base, con determinate caratteristiche, potrebbe stimolare lo svilup-

po delle aree interessate e, quindi, anche l'intensità dei traffici verso l'Europa occidentale e orientale. Il valore di un'opera di questa portata va valutata nel lungo periodo, oltre i 20 o 30 anni.

Dunque, la decisione, e la "visione", devono essere politiche.

Sicuramente, gli scambi commerciali, a livello mondiale – nonostante le incertezze create da guerre commerciali, politiche daziarie e Brexit – non sono destinati a diminuire, anzi: i dati del nostro Fedespedi Economic Outlook parlano di un export mondiale previsto in crescita del 4% ogni anno fino al 2020. In questo quadro, ritengo che la modalità ferroviaria possa giocare un ruolo importante su scala europea, a diversi livelli. A livello economico e politico, può portare a un incremento degli scambi commerciali tra i Paesi membri e, dunque, favorire una reale cooperazione e integrazione europea. A livello ambientale, non si possono non considerare le ricadute positive sulla qualità della vita dei cittadini europei del trasporto ferroviario alternativo a quello su strada.

Mezzi a guida autonoma e droni costituiscono sicuramente delle alternative di grande impatto, anche se probabilmente non nel breve termine, che vanno seguite con interesse.

Antonio Riva

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

Progetto di riqualificazione Tiburtina: obiettivo 5000 firme. I comitati promotori: progetto realistico a costo zero per l'amministrazione



nascita Tiburtina, Cittadinanzattiva assemblea territoriale Nomentano, Comitato Cittadini Stazione Tiburtina e Vento di Cambiamento Fenix, supportati dallo Studio di Architettura Partecipata AUP. Una risposta dei cittadini, spiegano dal coordinamento, alle nuove proposte

Una raccolta firme per chiedere all'Assemblea capitolina di approvare un nuovo progetto urbanistico di iniziativa popolare per riqualificare l'area attorno alla stazione Tiburtina a Roma con aree verdi, pedonali e ciclabili. In seguito all'abbattimento della Tangenziale Est previsto per giugno 2019 - una sopraelevata che occupa 460 metri - si apriranno infatti nuovi importanti scenari di rinascita per la zona.

Il progetto, presentato ufficialmente ai cittadini a Roma nella sala cittadina di via Boemondo giovedì 14 marzo, è stato lanciato da un coordinamento dei comitati Associazione Ri-

urbanistiche post abbattimento messe in campo da enti pubblici e privati, ritenute "drammaticamente scollegate e prive di un disegno unitario che risolva sia i problemi di connessione che quelli di una futura gestione".

Il comitato promotore ha predisposto un





progetto di riqualificazione che è espressione di precise esigenze emerse da numerosi incontri e assemblee pubbliche e istituzionali. Uno degli obiettivi principali dell'iniziativa, è evitare uno sviluppo ulteriore del degrado di quella che potrebbe diventare una "terra di nessuno", senza trascurare un corretto equilibrio nella ridistribuzione dei benefici fra pubblico e privato.

Il nuovo piano urbanistico ideato dai promotori prevede un "circuito ecologico" non interrotto dalla viabilità automobilistica, che collega gli elementi esistenti attorno al fascio ferroviario, munito di parcheggio interrato. Una continuità di percorsi fra le recenti realizzazioni architettoniche esistenti nell'area: Stazione Tiburtina, sede BNL, Citta del Sole fra le recenti realizzazioni, e la casa ICP a gradoni di Innocenzo Sabbatini, deposito Atac-pensilina, il quartiere ICP tiburtino II, per quanto riguarda gli elementi storici. Al centro del progetto vi è una vera e propria "promenade architecturale" attraverso piazze, percorsi pedonali alberati, aree verdi e parchi attrezzati, inglobando le alberature esistenti, in filare o a "bosco urbano" (ex Istituto Ittiogenico) e aiuole ormai "boschive" della viabilità a grande scorrimento di cui è imminente la demoli-

zione.

La nuova dimensione integra l'attuale terminal bus gestito dalla società Tibus srl, in una veste completamente nuova e con vie d'accesso che evitano la parte abitata del quartiere sfruttando la

consolare: "Il piano - ha spiegato Ettore Pellegrini, architetto di AUP, illustrando l'aspetto tecnico - amplia il precedente project financing presentato da Tibus. L'area di interesse si è semplicemente allargata a tutto il quartiere, comprese le nuove edificazioni di Fs Italiane, il parco est e il nuovo collegamento fra le due zone. Il terminal bus ora sito nel piazzale ovest, rimane inquadrato nella nuova visione proprio per espressione dei cittadini in virtù del suo indispensabile ruolo nel sistema della mobilità romana, nazionale ed internazionale, e nel controllo degli spazi pubblici limitrofi. Una stazione bus rinnovata, non più "aperta": il nodo intermodale, uno dei più importanti d'Italia, vive così l'occasione di diventare un terminal chiuso con filtri per l'aria e pannelli solari, ecologico, funzionale e con servizi moderni, mantenendo la funzione di nodo di scambio all'interno di una città strutturata e vissuta. Una sfida per la progettazione di un'infrastruttura nuova e necessaria proprio nel luogo in cui si trova ora".

Tibus ha espresso condivisione e apprezzamento per l'iniziativa: "Dopo l'abbattimento della sopraelevata il quartiere Tiburtina potrà essere rilanciato in una nuova dimensione a servizio dei residen-



ti e degli oltre 8 milioni di passeggeri che usufruiscono del terminal bus - ha detto il Presidente Giovanni Bianco -. Si tratta di un'occasione unica per valorizzare il territorio. Due anni fa circa, anche Tibus aveva formalmente presentato all'assessorato un project financing di riqualificazione dell'attuale autostazione Tiburtina e dell'area circostante per un valore di circa 6 milioni di euro, completamente a carico dei privati e in linea con il vigente codice degli appalti”.

“Questo progetto nasce dai cittadini, fatto dai cittadini e per i cittadini – ha precisato Lorenzo Mancuso, rappresentante del Comitato Cittadini Stazione Tiburtina -, con la collaborazione degli architetti di AUP. In questa zona, nonostante i nuovi progetti portati avanti, restano sempre in sospeso gli spazi pubblici come spesso accade per tutto ciò che è destinato ai cittadini. Questa volta, anziché aspettare che il Comune faccia un progetto, ce ne siamo occupati noi: ci siamo visti con tre comitati e abbiamo realizzato una proposta di sintesi senza lasciare indietro quelle zone che spesso vengono trascurate e abbandonate nel degrado. Ci siamo riproposti di proget-

tare laddove nessuno ha progettato mai”. Mancuso ha spiegato che per il finanziamento è prevista una forma di partenariato pubblico-privato: i soggetti privati costruiscono o riqualificano strutture già esistenti (come nel caso di Tibus) prevedendo degli oneri rispetto alla gestione e manutenzione dello spazio circostante. Si pensa a soggetti come il Pup, Piano urbano dei Parcheggi, e alle attività commerciali che si collocheranno nelle nuove zone verdi e si impegneranno anche loro nella manutenzione.

“Un progetto realistico a costo zero per l'amministrazione: tutto questo affinché la Tiburtina diventi finalmente la zona bella che merita di essere”, ha concluso Mancuso.

Il coordinamento ha depositato la proposta di iniziativa popolare all'Assemblea Capitolina: se si raggiungerà il target delle 5000 firme entro sei mesi, il progetto verrà messo nell'agenda dell'Assemblea comunale che avrà 80 giorni per esaminarlo e approvarlo così com'è, senza possibilità di modificarlo.

CM



**TUTTE LE AGENZIE DI COMUNICAZIONE COMUNICANO.
NOI DELL'HUB LO FACCIAMO SOLO IN MODO GENUINO.**



Focus

Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest: confermata cooperazione fra le tre Regioni e la valenza strategica dello shift modale

Venerdì 15 marzo a Milano, la terza edizione degli Stati Generali della Logistica del Nord-Ovest è stata l'occasione per la firma di un documento di conferma della volontà di Lombardia, Liguria e Piemonte di collaborare nella "Cabina di regia" avviata nel 2016 alla prima edizione di Novara, per integrare gli interventi a favore di un sistema logistico di Macroregione che sia motore di sviluppo per l'economia dei territori. Un secondo documento più specifico è stato sottoscritto anche con RFI e FNM per entrare nel dettaglio degli accordi condivisi su interventi prioritari per favorire il traffico merci ferroviario, non solo sulle infrastrutture in modo diffuso su tutto il territorio, ma



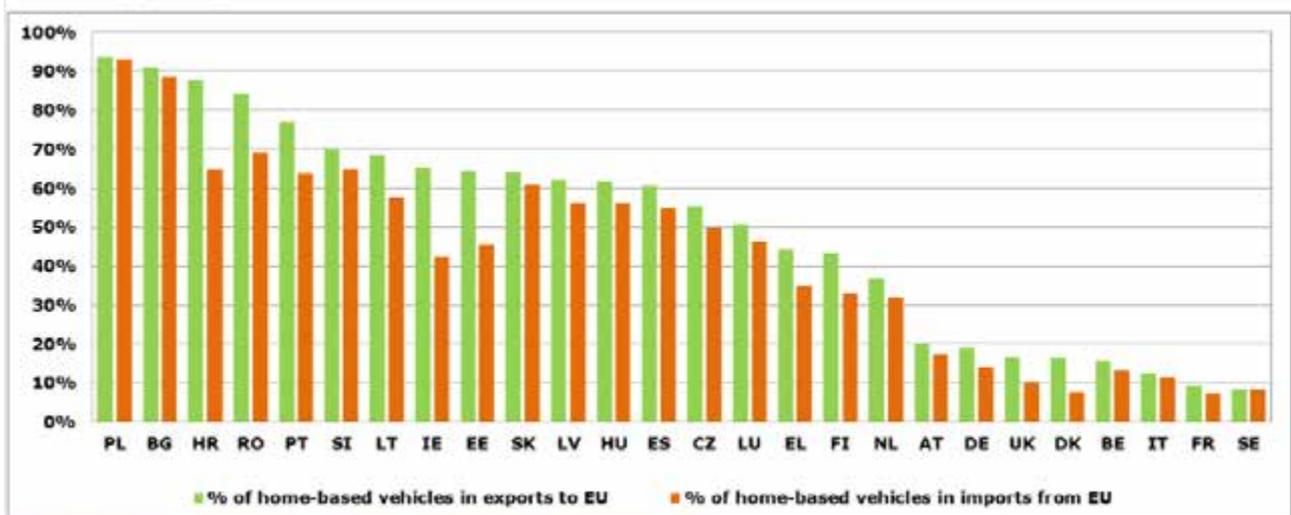
anche con semplificazioni normative e sburocratizzazione delle procedure..

Nel Convegno, che ha visto relatori e argomenti molto puntuali e interessanti, il tema delle due opere strategiche inerenti proprio il Nord-Ovest, il Terzo Valico dei

Giovi e la Nuova Linea Torino Lione, è emerso ovviamente molto spesso, ed ha costituito la base di riferimento, in realtà, per gran parte delle relazioni presentate, che ne hanno evidenziato direttamente o indirettamente l'importanza fondamentale per rendere possibile uno sviluppo importante della logistica e di conseguenza del sistema economico del Nord-Ovest e non solo, in una visione di sistema integrato fra assi transalpini e sistemi portuali

Giovi e la Nuova Linea Torino Lione, è emerso ovviamente molto spesso, ed ha costituito la base di riferimento, in realtà, per gran parte delle relazioni presentate, che ne hanno evidenziato direttamente o indirettamente l'importanza fondamentale per rendere possibile uno sviluppo importante della logistica e di conseguenza del sistema economico del Nord-Ovest e non solo, in una visione di sistema integrato fra assi transalpini e sistemi portuali

Figure 3: Share of home-based vehicles in tonne-km generated in exports to and imports from other EU-28 countries (% , 2016)



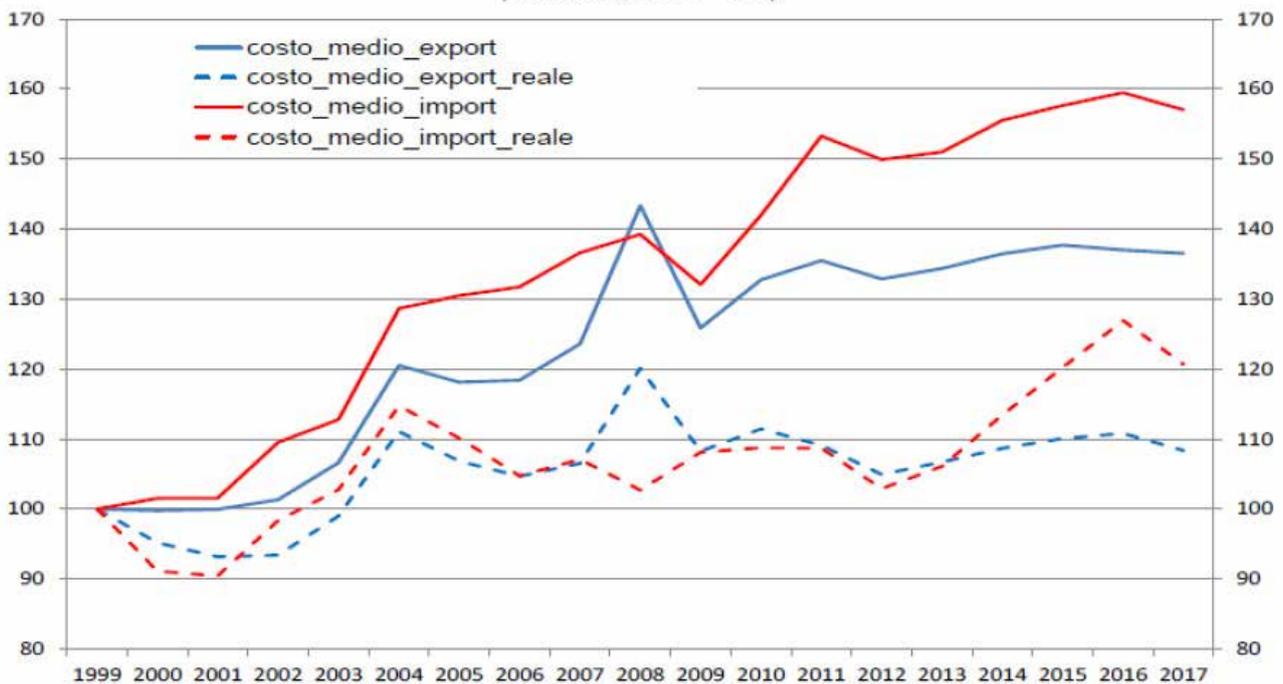
Source: Eurostat. Data for CY and MT are either not available or not reliable.

Grafico 1

Costi medi del trasporto stradale (1)

(euro/ton, 1999=100)

Grafico 2



Nota: (1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

in logica europea.

L'intervento di apertura infatti è stato affidato a Oliviero Baccelli, Coordinatore Master in Economia e Management dei Trasporti della Logistica e delle Infrastrutture (MEMIT) e centro di ricerca GREEN - Università Bocconi (e membro del Consiglio di Amministrazione di TELT), per inquadrare lo scenario di contesto macroeconomico entro il quale si devono orientare le politiche dei trasporti che devono aver l'obiettivo di rafforzare i vantaggi competitivi e mitigare le debolezze territoriali, in una logica di favorire la coesione economica a livello europeo e nazionale.

I dati presentati indicano come, assumendo un punto di vista più ampio nella valutazione degli effetti economici del trasferimento dalla strada alla rotaia per le tratte di media e lunga distanza sulle principali direttrici transfrontaliere, questo abbia una valenza strategica irrinunciabile per l'economia nazionale, sotto molti punti di vista: ambientali, occupazionali e sociali, economici.

Fra i molti spunti offerti dall'intervento, mi pare interessante sottolineare un aspetto non molto noto del vantaggio economico strutturale dell'utilizzo dell'intermodalità strada-rotaia, che fra l'altro è rilevante anche per comprendere meglio perché la questione ormai arcinota del conteggio delle accise come costi nelle Analisi Costi-Benefici commissionate dal ministro Toninelli avrebbe dovuto essere affrontata con maggior attenzione alla realtà dei fatti, portando a risultati molto diversi.

Un sistema di interscambio delle merci che, come quello italiano, dipende in modo prevalente dalla modalità stradale diventa un fattore penalizzante per l'economia italiana a causa dell'incapacità di inserire elementi di valore economico per il Paese dato l'alto livello di outsourcing ad imprese dell'Europa Centro orientale (quasi il 90% dei viaggi internazionali) le quali, fra l'altro, riempiono i loro serbatoi da 1.000 litri in patria e non pagano accise in Italia. E' necessario invece aggiungere valore ai prodotti in export attraverso i



servizi di trasporto (e logistica) offerti da imprese nazionali. In questo modo il trasporto diventa elemento centrale per una politica industriale di supporto alla manifattura italiana. (Vedi grafico n.1)

Il settore del trasporto su strada è causa di un rilevante disavanzo nella bilancia dei pagamenti internazionali.

In forte crescita in termini assoluti fra il 2008 (-1,58 mld di Euro), il 2013 (-2,37 mld di Euro) e il 2017 (-3,27 mld di Euro), passando dall'essere il segmento di mercato in grado di incidere per il 30,6% del saldo negativo nel 2008 al 54,6% del 2017 a causa della continua perdita di competitività delle imprese dell'autotrasporto italiano.

Inoltre i trend dei costi sostenuti nelle fasi di import ed export del trasporto su strada sono crescenti, mentre quelli ferroviari al ribasso, grazie ad efficientamenti organizzativi e tecnologici.

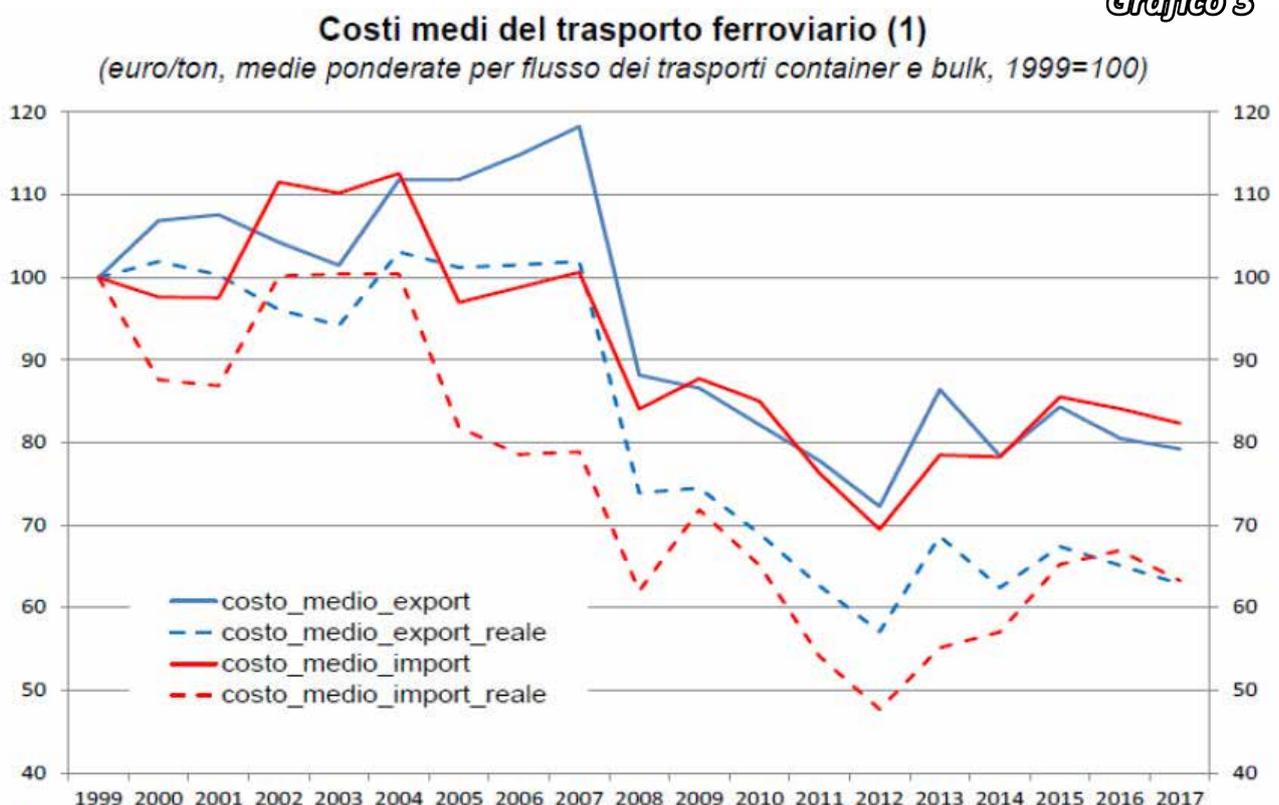
L'utilizzo di tecniche intermodali favorisce le imprese nazionali per i servizi ultimo

miglio e consente un costo finale del trasporto più competitivo, integrato da servizi di logistica a valore aggiunto, Questi due grafici mostrano l'andamento tendenziale dei prezzi dei trasporti su strada e su ferrovia, dal 1999 (base 100) al 2017, Il grosso calo dei costi in Ferrovia del 2008 corrisponde al grande processo di razionalizzazione ed efficientamento con cui il settore ha risposto alla crisi di quegli anni. Le diminuzioni successive tendenziali sono collegate a miglioramenti tecnologici. (Vedi grafico n.2 e 3)

Il materiale fa parte di un programma di UniBocconi per favorire la piena comprensione delle politiche europee nel settore dei trasporti e per la sensibilizzazione rispetto ai temi della mobilità sostenibile, con le tre declinazioni: economica, sociale e ambientale.

Fulvio Quattrocchio

Grafico 3



Nota: (1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione e quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).



Corso di alta formazione

Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

Bologna, 17 maggio 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



Dall'estero

Boeing 737 Max: tra le ingerenze di Trump e la perdita di credibilità della FAA. La partita si fa globale

Alberto Riva, giornalista ed esperto di aviazione, è managing editor di The Points Guy, a New York. In precedenza ha guidato la redazione di Vice News e ha lavorato a CNN e Bloomberg News. Scrive per Mobility Magazine un pezzo sulla vicenda del Boeing 737 Max.



Alberto Riva

Il voltafaccia ha avuto dell'incredibile, dalla difesa a spada tratta del 737 MAX alla sua messa a terra

nel giro di appena diciotto ore. Eppure la Federal Aviation Administration ha fatto proprio così, lasciando basiti gli osservatori nel resto del mondo, generalmente abituati a considerare la parola della FAA come oro colato. E a ragione: se la sicurezza del volo ovunque ha fatto progressi enormi negli ultimi vent'anni è stato in gran parte per merito delle procedure rigorose, e della cultura pervasiva della sicurezza a ogni livello, sostenute dall'autorità dell'aviazione civile americana. E della credibilità di cui l'agenzia gode dappertutto.

Adesso quel rispetto ubiquo e indiscusso è a rischio. Sono bastati quattro giorni di follia seguiti alla tragedia di di Addis Abeba del 10 marzo a metterlo in dubbio. Prima la riluttanza a seguire le autorità cinesi ed europee nel mettere a terra i 737 MAX dopo due incidenti apparentemente

molto simili e con 300 morti, cifre che non si vedevano da decenni. Poi la notizia che

martedì 12 l'amministratore delegato Boeing, Dennis Muilenburg, aveva telefonato a Donald Trump per dirgli che il 737 MAX non doveva essere fermato. E infine il balletto sconcertante tra martedì e mercoledì: alla sera l'annuncio della FAA, diffuso con perfetto tempismo alle 6:15 per aprire i tg nazionali un quarto

d'ora dopo, secondo il quale l'aereo andava benissimo, tutto sotto controllo. E la mattina dopo, invece, il colpo di scena, con il ministro dei Trasporti canadese che annuncia la messa a terra e tre ore dopo Trump in persona, non il capo della FAA, che sorprende tutti: buoni ultimi, gli americani fermano l'aereo.

Che c'entra il presidente degli Stati Uniti? Non ha altro da fare? In teoria sì, ma Trump sulla vicenda del 737 MAX ha investito faccia e tempo. Di aerei Trump dice di intendersi e si occupa volentieri: in passato ha avuto anche una compagnia aerea, Trump Shuttle (poi fallita come molte sue aziende, ma questa è un'altra storia.)

E a un presidente completamente irruente come lui importa pochissimo della consuetudine per cui la politica deve star fuori dalle decisioni tecniche.

Certo una telefonata tra Trump e Mui-

lenburg di per sé non è una cosa strana: Boeing è il più grande esportatore Usa per volume d'affari e il suo chief executive è una delle persone più potenti del paese, normale che si senta con il presidente.

Però quando c'è un'indagine aperta, a carico di un prodotto che ha ordini per almeno 500 miliardi di dollari, è grave che il capo dell'azienda produttrice perori (e con successo) la sua causa col capo del governo cui risponde l'agenzia

che quel prodotto potenzialmente difettoso l'ha certificato.

La politica si è forse messa di mezzo, ma alla fine sono stati i dati che suggerivano un problema serio al software del 737 MAX a prevalere. E adesso i 370 MAX prodotti finora se ne staranno a terra almeno fino a quando Boeing non finirà di riscrivere quel software.

Però negli organismi tecnici si trovano sempre ingegneri puntigliosi cui le ingerenze esterne vanno di traverso. E così non c'è stato da sorprendersi quando il Seattle Times li ha trovati, e ha rivelato il 17 marzo che dentro la FAA sono in tanti a dire che sulla certificazione del 737 MAX si è lasciato fare troppo a Boeing, col risultato che il sistema anti-stallo MCAS - ritenuto tra le possibili cause dei due incidenti - è stato certificato praticamente da Boeing stessa, minimizzandone alcuni aspetti.

Il problema per Boeing è che a farsi domande come quelle del Seattle Times non sono solo i giornalisti, ma è probabile che saranno presto anche torme di avvocati, e soprattutto di azionisti.



Sulla vicenda del 737 MAX Trump ci ha messo sì la faccia, ma se le indagini sui due incidenti dovessero rivelare che Boeing ha nascosto un difetto grave, a perderla non sarà lui. Il presidente degli Stati Uniti

risponde all'elettorato ogni quattro anni, ma l'amministratore di una società quotata risponde a Wall Street ogni giorno. E nella settimana trascorsa finora dall'incidente di Addis Abeba, le azioni Boeing hanno perso il 12

per cento.

E proprio perché Boeing è il numero uno dell'export, la Casa Bianca non potrebbe limitarsi ad assistere passivamente a un'eventuale esplosione della vicenda Boeing in uno scandalo stile Volkswagen. Il mercato dei jet da 100 a 200 posti nei vent'anni fino al 2037 vale quasi 3.500 miliardi di dollari, secondo le stime proprio di Boeing, e contro il prodotto Usa in quel segmento del mercato ormai non c'è più soltanto l'europea Airbus. I cinesi e i russi hanno già fatto volare i loro rivali, e anche se per ora vendono poco è chiaro che non staranno fermi, soprattutto la cinese Comac. La partita è globale, i concorrenti fanno sul serio, le cifre sono immense. Politica e aviazione si troveranno di nuovo insieme.

Trump, uomo di scarsissime letture, non la metterà così, ma forse gli passerà per la testa una parafrasi del celebre detto di Clemenceau sulla guerra e i militari: "Gli aerei sono una cosa troppo seria per lasciarla fare agli ingegneri".

MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei
convegni in 6
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

LA MOBILITA' IN VIAGGIO

TRIESTE

25 marzo - 2019

Sede:
MIB Trieste School
of Management
L.go Caduti
di Nassiriya, 1
34142 Trieste

ANCONA

10 maggio - 2019

Sede: da definire

GENOVA

31 maggio - 2019

Sede:
Comune di Genova
Via Garibaldi, 9
Palazzo Tursi
16124 Genova

MILANO

18 giugno - 2019

Sede:
Talent garden
Via Arcivescovo
Calabiana, 6
20139 Milano

BOLOGNA

20 settembre - 2019

Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

NAPOLI

novembre - 2019

Sede: da definire

Partner

**IVECO
BUS**


ALFABUS
EUROPA

sponsor



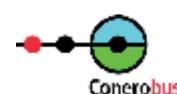
Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico



Mobility partner



Controcorrente

Perché non tutti gli investimenti fan crescere l'economia di Marco Ponti, Bridget Research

Il dibattito sulla politica economica oggi si fonda su di una contraddizione: si afferma che si riducono gli investimenti per favorire spese sociali che non faranno crescere l'economia, o comunque la faranno crescere molto meno degli investimenti. Il che è sostanzialmente vero. Ma se ne trae una conseguenza che invece è falsissima e opportunistica: qualsiasi investimento va bene, e per la crescita del PIL è meglio di qualsiasi spesa sociale.

Se un investimento serve a poco, cioè se ha più costi che benefici, di fatto il suo principale impatto è l'occupazione che crea (tutti gli investimenti pubblici, quale più quale meno, creano occupazione).

E gli occupati così creati stanno meglio, spendono soldi, e per questa via fanno anche crescere l'economia. Ma questo è identico a distribuire direttamente soldi per scopi sociali (per gli economisti: è come il celebre "far scavar buche e riempirle" di Keynes).

Quindi, in prima ipotesi bisogna puntare su investimenti con costi molto maggiori dei benefici. Un esempio concreto: quando il presidente Obama ha dovuto decidere come tirar fuori gli Stati Uniti dalla crisi del 2008, molti gli suggerirono un programma di linee ferroviarie di alta ve-



Marco Ponti

locità, come esisteva in Europa. Lui guardò i conti e disse: "Le analisi costi-benefici non sono buone...".

Fece invece un grande programma di manutenzioni delle infrastrutture esistenti, e la strategia ebbe un grande successo.

Ma purtroppo superare l'analisi costi-benefici è un criterio necessario ma non sufficiente perché un progetto serva alla crescita di un paese. Infatti per crescere il paese

deve produrre di più e meglio, cioè deve creare più prodotti e servizi che si possono comprare e vendere. Il PIL (Prodotto Interno Lordo) ne è il misuratore, ed è un suo noto difetto limitarsi a questi aspetti del benessere di un paese. Ma finora non se ne è trovato un altro migliore da sostituire questo (ci aveva provato la Francia, ma poi dei risultati non se ne è fatto nulla, a causa dei troppi elementi arbitrari che conteneva).

Ora, l'analisi costi-benefici considera tra i benefici molte cose che non hanno a che vedere con la crescita della produzione di beni e servizi: misura per esempio i benefici ambientali, i risparmi di tempo nei viaggi delle persone, la sicurezza stradale, e altre variabili di questo tipo. Alcune hanno degli impatti diretti sulla produzione. Si pensi per esempio che viaggi meno stanchevoli per lavoratori e dirigenti ne



aumenta la produttività, ma in modo molto indiretto e difficile da misurare. Lo stesso vale per alcuni benefici ambientali, ma certamente non per gli effetti sul riscaldamento globale.

Che fare allora? Una prima cosa utile sarebbe privilegiare, tra gli investimenti che hanno un impatto certo e favorevole sulla crescita del PIL, quelli che creano, per Euro pubblico speso, maggiore occupazione (ci sono apposite tecniche per farlo, si chiamano "analisi di Valore Aggiunto").

Certo molti tipi di benefici sociali sarebbero trascurati, ma non quello forse più importante, la creazione di lavoro. Per tornare ad esempi pratici, la logica delle Grandi Opere ne riceverebbe anche per questa via un colpo fatale: per Euro speso infatti queste creano molto meno lavoro, diretto e indotto, che interventi di manutenzione, soprattutto nell'edilizia, che è notoriamente un settore ad alta intensità di lavoro.

Ma attenzione: poichè tutti gli investimenti pubblici creano lavoro, spesso queste valutazioni vengono usate per legittimare opere singole di scarsa utilità, con somma felicità dei gruppi di interesse che le promuovono (di nuovo, si vedano molte Grandi Opere).

Quindi queste valutazioni possono essere fatte solo in modo comparativo, non in isolamento. Bisognerebbe addirittura iniziare da un confronto tra diversi settori produttivi, per incominciare a selezionare quelli che presentano maggiore impatto potenziale sia sulla crescita che sull'occupazione, sempre a parità di spesa.

E il settore dei trasporti, di cui chi scrive si occupa, non sembra godere di una posizione privilegiata: i costi diretti di trasporto per le imprese tendono a diminuire (è diverso portare carbone, grano, legname, dove i costi di trasporto incidono moltissimo, da capi di abbigliamento, macchine utensili sofisticate, computer). Anche la popolazione tende a diminuire, soprattutto nel Mezzogiorno, mentre molte infrastrutture di trasporto sono già oggi sottoutilizzate, se non quelle intorno ai grandi centri metropolitani. E, come abbiamo già visto, le nuove eventuali infrastrutture di trasporto generano poca occupazione.

Subito dopo l'occupazione, bisognerebbe guardare all'innovazione tecnologica e all'ambiente, e, di nuovo, non sembra certo il cemento la risposta per far crescere il paese.

Fer
PRESS

Abbonati subito!

WWW.FERPRESS.IT



Uefa Euro 2020: al via lo stress test sulla mobilità di Roma

atac

ROMA



Atac: a febbraio multati 700 evasori al giorno. Ricavi da titoli a +4,1% rispetto a febbraio 2018



Amat: Cimino incontra i sindacati per discutere il piano di risanamento



Bergamo: attiva da oggi la nuova tariffa giornaliera su strisce blu in Città Alta



Torino: Tar annulla aggiudicazione ad Astaldi-Nbi nella gara per la realizzazione del I lotto



Comune di Bologna

Bologna: da oggi su Iperbole questionario alla cittadinanza su realizzazione linea tranviaria



Tiemme sostiene la giornata a favore del pianeta. Nel 2019 nuovi bus di ultima generazione



Roma: Stefàno e Meleo testano lo Shuttle di Navya



Umbria: Leonelli (PD), incrementare frequenza treni a stazione Tuoro per rivitalizzare zona



Barletta-Spinazzola: Mennea (PD), entro il 2024 sarà arteria principale per il trasporto



Trenitalia: nuovo look per il "5 Terre Express". Al via il servizio fino al 3 novembre



Trenitalia: nuovo look per il "5 Terre Express". Al via il servizio fino al 3 novembre

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



alboautotrasporto

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RAM S.p.a.
Logistica · Infrastrutture · Trasporto

GUIDIAMO SICURO

CAMPAGNA DI GUIDA
SICURA ED ECO SOSTENIBILE
PER L'AUTOTRASPORTO

