

The background of the cover is a close-up photograph of a middle-aged man with a grey beard and glasses, wearing a dark blue suit jacket, a white shirt, and a dark tie with small red and white patterns. He is looking slightly to the right of the camera with a neutral expression.

**mpo**  
mobility press | magazine

**Roma: trasporto pubblico ospite indesiderato**

**Giana (AGENS): la difficile applicazione  
dei contratti collettivi**

**Escursioni: in treno si può**

**A Cremona la finta fermata del bus  
per i malati di Alzheimer**

**Ponti: analisi costi-benefici in Italia,  
mission impossible**

**Numero 188 - 3 Aprile 2019**

## Editoriale

### Metropolitana di Roma: quando il trasporto pubblico è ospite indesiderato in città

Roma è finita sulle prime pagine di tutto il mondo per la chiusura delle tre principali stazioni della metropolitana che servono il centro cittadino, a causa del malfunzionamento delle scale mobili.

In effetti, è difficile immaginare oggi una grande città moderna che rinunci a “curare” il suo centro, quella serie di lasciti storici che – in quasi tutto il mondo – sono diventati una delle principali fonti di reddito e catalizzatori di sempre nuove attività nel settore dei servizi.

E' altrettanto vero che – al di là dell'accertamento delle responsabilità in questo caso contingente, se ci sono, e della oggettiva malasorte che ha portato all'incredibile concatenazione degli incidenti – Roma, anche in questa attenzione, paga innanzitutto le colpe del suo rapporto malsano con il trasporto pubblico, che – diciamola tutta – è assolutamente un ospite indesiderato in città.

Le prove non sono una o dieci, ma una serie infinita di decisioni, di scelte, di episodi, di comportamenti, insomma un piccolo riepilogo della storia degli ultimi 70 anni della città, dove il trasporto ha sem-

pre fatto la figura della Cenerentola, senza che mai arrivasse la fatina col vestito sbrilluccicoso e la carrozza coi cavalli.

Roma aveva dei binari del tram che percorrevano le strade del centro cittadino (come in tutte le città del mondo, ad Amsterdam il tram fende letteralmente un muro di folla), ma i binari sono stati divelti perché davano fastidio alla circolazione delle macchine, facendo slittare le ruote (chiudere la strada al traffico, no eh?). Roma – come si vede anche nei film – aveva un'estesa rete filotranviaria: anche quella via, smantellata perché i fili davano fastidio alla “estetica” dei palazzi (invece, le antenne TV fanno tanto fico...), e perché – pensate un po' – la rete dei fili costituisce un percorso obbligato e, quindi, non solo si creano conflitti per il passaggio delle macchine, ma ci tolgono il parcheggio sotto casa, che è un sacrosanto diritto sancito da non si sa quale Costituzione, ma che è più inattaccabile che se fosse davvero previsto in Costituzione!

Che Roma non abbia mai avuto voglia di combattere seriamente il traffico privato, è del resto dimostrato da un piccolo episo-





dio di malcostume, ma anch'esso inserito in quella sorta di "Costituzione dei diritti", che non si sa dove sia e da chi sia scritta, ma che di fatto è applicata con maggior fervore di quella dei padri costituenti.

Roma ha decine di parchi, ville e dimore storiche, alcune situate in posizioni e determinati contesti da rendere quasi inevitabile la sindrome di Stendhal: molti di questi edifici (anche per preservarli, come è giusto) sono adibiti a funzioni pubbliche, sono sedi di soprintendenze, accademie, uffici o quant'altro.

Ebbene, in nessuno – sottolineato nessuno - di questi siti, è proibito il parcheggio per "il personale", anzi in alcuni casi è assolutamente incentivato, con barriere, segnaletica, etc. E – qui viene il bello – secondo gli autori di questo scempio la questione ha anche una logica: la villa o la dimora, infatti, sono spesso sistemate fuori dalle strade principali, lontane da bar, negozi etc: il "povero" impiegato che si "sacrifica" a raggiungere quelle stanze semmai affrescate da pittori rinascimentali, ma che non ha mai sentito parlare di Stendhal né ne subisce l'influenza, perché deve subire anche il "fastidio" di non potervi arrivare in macchina?

Lasciamo perdere le questioni legate ai percorsi dei bus, rimasti fermi più o meno agli itinerari di 70 anni fa, senza mai cambiamenti sostanziali. L'ultimo tentativo di sperimentare alcune innovazioni (rivelatesi comunque molto positive) fu operato dall'assessore Walter Tocci e dal direttore Atac del tempo, Cesare Vaciago, che – pensate un po' – ebbero la stramba idea di rivolgersi a un ingegnere del

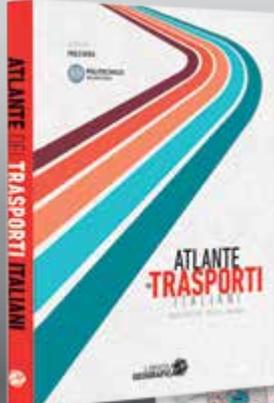
traffico che era forse il maggiore esperto al mondo (e subito ribattezzato dalla nostra immaginifica stampa il "mago di Monaco", per sottolineare che – comunque – non era "normale"...).

Le vicende della metropolitana meriterebbero un capitolo a parte, ma sono anche quelle in parte più conosciute. Diciamo solo questo; in tutto il mondo le metropolitane seguono i flussi di traffico: qui arriva la gente, qui porto il treno. A Roma no, la scelta dei percorsi ha seguito esattamente il principio inverso, perveramente e insistentemente: qui porto il treno, qui (forse) arriverà la gente; con la piccola, simpatica aggiunta che - in molti casi - la gente (qui inteso nel senso largo di servizi, uffici, attività, etc.) non è arrivata, ma i palazzi e i palazzoni sono arrivati eccome.

Antonio D'Angelo

# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



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

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

TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

disponibile su  
[www.libreria geografica.com](http://www.libreria geografica.com)

**LIBRERIA  
GEOGRAFICA**









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

Guida<sup>edit</sup>itori

## **Presentazione: PORTI CAMPANI IN RETE**

### **Partecipano:**

**Pietro Spirito, Presidente AdSP Mar Tirreno Centrale**  
**Agostino Gallozzi, Presidente Salerno Container Terminal**  
**Umberto Masucci, Presidente Propeller Clubs**  
**Emilia Leonetti, Direttore "Porti campani in Rete"**

### **Moderà:**

**Ottavio Ragone, Capo Redattore Repubblica Napoli**



**Mercoledì 10 Aprile ore 17:30**  
**Via Bisignano n°11 (Sala Guida) – NAPOLI**

## Intervista

### Giana (AGENS): il principale problema dei contratti collettivi è la loro applicazione



**Arrigo Giana, Presidente AGENS**

Il servizio è il nostro fine. Le gare o le altre tipologie di contratto, ad esempio l'in-house, sono solo dei mezzi per raggiungerlo, cioè il servizio. La tipologia di un contratto piuttosto che un'altra dipende da situazione a situazione, non esiste una posizione unica che vada bene per tutti.

Busitalia, ad esempio, è stato uno dei soggetti più attivi in questi anni nel mercato del TPL nel partecipare alle gare che ci sono state, ma ogni situazione è diversa. Guardate la situazione di Atac: in questo caso è opportuno che si facciano scelte diverse: una gara pura non avrebbe senso, quello che andrebbe salvaguardato è il servizio.

*Parliamo di gare, bacini di traffico, concorrenza, di contratti di lavoro di scelte energetiche e di molto altro con il presidente di Agens Arrigo Giana, che abbiamo incontrato a margine del 15° Convegno Asstra.*

**A una gara di Atac magari non si presenterebbe nessuno...**

Non è vero che non si presenterebbe nessuno, ma il tema vero che si pone per l'amministrazione pubblica è produrre il servizio. Sicuramente è sbagliato dire che esistono "ricette" che ti permettono attraverso azioni forti e di rottura di risollevarla la situazione, chi si è comportato in questo modo si è trovato con scioperi selvaggi e città bloccate ed è stato costretto a tornare indietro. Prendiamo Cotral: l'operazione di risanamento che è stata fatta è andata a buon fine, ma ha incontrato le sue difficoltà. Ci sono state numerose proteste ed un mese di agitazione nei depositi. Il presidente della Regione Lazio Zingaretti ha retto questa situazione, non c'è stato un solo momento in cui ci ha detto di mollare. Abbiamo perseguito il nostro obiettivo e adesso Cotral va bene. In quel momento ad esempio la strada migliore per Cotral era quella del risanamento e non bandire una gara; in altre realtà, invece, come ad esempio nella provincia di Milano, ma anche a Bergamo e Brescia, le gare sono necessarie e devono essere costruite in modo adeguato e coerente con le esigenze del territorio.



***Gare per lotti piccoli, grandi, di ambito provinciale o regionale? C'è ancora molta confusione...***

La gara a lotto unico, ad esempio, deve essere costruita in modo tale che sia adeguata alla situazione. Prendiamo Milano: se ci saranno dei competitor dovranno essere al livello di ATM, non può esserci l'azienda da 5 milioni di km che pretende che sia contendibile Milano nel suo insieme.

***In Germania il trasporto regionale è messo a gara. E anche in Emilia Romagna il trasporto è messo bene.***

Anche in Lombardia avevamo fatto la gara sulle S4 S5, le due linee del passante. Alla fine la gara è stata vinta da Trenitalia con noi a fargli i servizi sostitutivi su gomma... Affermare che domani dovrà essere obbligatoriamente così non funziona e lo dice una persona che solitamente ha un approccio liberale.

***Capisco perché Zoncada e Oldrini stiano in ANAV, capisco perché Tper e Tiemme siano in Asstra. Può dirmi perché Busitalia e Atac stanno sotto lo stesso ombrello?***

La scelta di appartenere ad una associazione piuttosto che ad un'altra, non è ideologica, politica o chissà che altro. Le aziende vanno dove maggiormente trovano riscontro e vicinanza con le proprie politiche di trasformazione. L'associazionismo imprenditoriale interpreta e segue il cambiamento e deve farlo anche quando costa sforzo e forte innovazione. Questa è la ragione fondamentale. Oggi siamo tutti più convinti, come linea associativa, che il settore abbia bisogno di una spinta verso l'innovazione, sia dal punto di vista

dei contratti che della normativa, quindi in qualche modo questo ci accomuna e ci riavvicina. Ma non dimentichiamo che fino a qualche anno fa le posizioni erano un po' più radicali.

***Problema contrattuale, mobilità e ferrovie, il contratto TPL lo firmate tutti insieme, ma dall'altra parte c'è quello di ferrovie che è un accordo più oneroso. Il problema contrattuale del settore è molto complicato anche perché si sta allargando a altre categorie professionali che sono più legate alle logistica ed alle merci, dove la gestione del lavoro è cosa ben diversa dal trasporto locale.***

Il principale problema dei contratti collettivi è la loro applicazione. Infatti ci sono contratti collettivi che dovrebbero regolare dei settori e ma alcune aziende non li riconoscono, anzi applicano Ccnl che non hanno niente a che vedere con l'attività che gestiscono.

I contratti sono degli elementi in cui vengono riconosciute dalle controparti sindacali, determinate condizioni a fronte di oneri che le aziende devono sopportare. Da parte loro le aziende ottengono delle garanzie di operatività rispetto al personale che utilizzano, questo crea le regole del gioco, che dovrebbero essere valide per tutti quelli che giocano in quel campo. Però non sempre succede, e questo - secondo me - è il problema principale.

Il contratto delle attività ferroviarie attiene in maniera prevalente al gruppo Ferrovie dello Stato che, giustamente, lo tratta e lo considera strategico; il contratto del TPL ha invece come referenti molti più soggetti con anime diverse, e in questo caso c'è l'oggettiva anomalia che alcune aziende non lo applicano.

***Non parliamo poi del settore merci...***



Il settore merci è ancora più complesso. Bisognerebbe ricondurre il contratto a un elemento di uniformità: deve essere un qualcosa che tutti accettano e ritengono utilizzabile. Quindi i passi devono essere fatti sia da una parte che dall'altra, però ritengo che se un contratto regola una determinata attività quella deve applicare il contratto di riferimento. A maggior ragione se è un'attività a mercato.

***In teoria dovrebbe essere il mercato del competitor di FS, i quali però hanno un integrativo completamente diverso...***

Il TPL è un'altra questione dove c'è un contratto di base nazionale collettivo e ci sono dei soggetti che lo applicano; poi ci sono altri soggetti, quasi sempre le grandi aziende a matrice ex pubblica, che sopra ci hanno messo altre cose ed altri benefici che snaturano completamente il concetto di contratto di secondo livello. Noi dobbiamo, per forza di cose, essere in controtendenza rispetto alla stessa Confindustria (a cui apparteniamo) che dice: noi facciamo contratti nazionali collettivi il più leggeri possibile e poi ognuno se lo cuce addosso come meglio crede con una contrattazione di secondo livello. In linea teorica è perfetto. Nel nostro settore i contratti integrativi (di secondo livello) invece di incrementare il livello di efficienza lo hanno sistematicamente deteriorato. Noi, come settore, dobbiamo stare al crocevia del cambiamento, se vogliamo cambiare per davvero le cose.

I contratti nazionali dicono certe cose, quelli di secondo livello aumentano la spesa a fronte di un recupero di produttività, tutti i contratti di secondo livello nel settore del TPL (delle grosse aziende e qualche privato) riducono l'impiego e aumentano i soldi. Le 39 ore a settimana non ce le ha nessuno, come anche le retribuzione

base. Quindi noi diminuiamo da 39 fino a 36 ore a settimana e parallelamente ci inseriamo delle integrazioni economiche. Ma è storicamente così ed è chiaro che c'è qualcosa che non va. Quindi la posizione di Agens sul contratto è che noi vorremmo un contratto nazionale pesante ma che sia immediatamente esigibile sul piano normativo, perché nei nostri contratti nazionali i benefici economici vengono erogati immediatamente, mentre la parte operativa di recupero di produttività viene demandata alle contrattazioni locali e in questa fase le nostre aziende sono deboli, i sindacati sono tanti, forti e pesanti. Alla fine ci troviamo sempre con l'esborso certo e il recupero eventuale che non torna mai.

Oltre le molte possibili valutazioni di merito, resta il fatto che i contratti di lavoro si fanno con ritardi spaventosi, questo è dovuto a diverse farraginosità e pesantezze organizzative degli attori contrattuali, ma anche al fatto che le risorse arrivano a spizzichi e bocconi, determinando rinnovi contrattuali onerosi più che premianti, dilatati e collassati ancor prima di entrare in operatività, con grandi e ingiustificabili extra costi per le aziende.

***Una vostra associata, l'azienda di Genova, è stata oggetto di un affidamento in house, non ancora definitivo, qual è stato escamotage per arrivare a questo, dal momento che il regolamento europeo dice che dovrebbe essere percorsa un'altra strada...***

Nessun escamotage. Il Comune di Genova ha fatto l'affidamento in house perché il regolamento europeo lo prevede, è una delle modalità. Infatti il regolamento europeo non obbliga alla gara, dice che esistono diverse modalità di affidamento dei servizi: dove si valutano delle convenien-



ze e delle opportunità si può anche fare un affidamento in house, dev'essere chiarito che è un in house provinding con tutte le conseguenze di legge che ha, infatti le aziende che godono degli affidamenti in house hanno il regime della pubblica amministrazione, hanno un controllo analogo e una serie di vincoli che le rendono un po' meno aziende...

***C'è anche qualche elemento legato all'efficienza o al bilancio.***

Vero. c'è anche la norma nazionale, voluta dalla Madia, che dice: è possibile fare un affidamento in house ma mi devi dimostrare che questa cosa per te, Ente locale, è la scelta più vantaggiosa per la spesa pubblica e il bene dei clienti e del territorio. Inoltre, con l'affidamento in house, il regolatore centrale toglie il 15% dei trasferimenti all'ente locale. Questa è una penalizzazione per spingere alla gara, visto che con la gara l'amministrazione potrebbe presumibilmente avere un risparmio. La norma Madia al momento però non si applica.

***L'associazione Asstra sta aiutando i soci nel passaggio di transazione energetica, esiste un tavolo su questo argomento ed è stato scritto anche un capitolato sugli autobus elettrici. Fate qualcosa del genere anche in Agens?***

Noi abbiamo un gruppo di lavoro in Agens con tutti i rappresentanti delle aziende interessate che sta lavorando sul tema energetico. Ovviamente, e qui parlo anche come ATM, siamo molto interessati al tema dell'energia elettrica perché abbiamo fatto una scelta di full electric ma questo non vuol dire che il tavolo non tratti anche di altri temi. La nostra logica è quella di creare un mutuo e reciproco

aiuto delle aziende, non siamo tanti e ce lo possiamo anche permettere in maniera agile. Inoltre stiamo portando avanti una proposta di Legge che consideri le aziende di TPL energivore. Infatti il decreto energivori, ad oggi, riguarda solo le aziende manifatturiere che godono di una serie di sconti. Ed anche Asstra sta andando in quella direzione.

***Non avete organizzato capitolati sul rotabile?***

Se è necessario darsi una mano o andare in aiuto di aziende che hanno una minor esperienza tecnica sui capitolati lo facciamo, ma questa esigenza non è emersa come fondamentale. L'esigenza emersa, invece, è quella di fare una proposta di legge e una forte azione di rappresentazione culturale e di impresa a livello europeo; un'azione che ci consenta di usare solo quando servono davvero espressioni come gli aiuti di Stato, che altrimenti diventano una specie di mantra nocivo e illiberale. A livello italiano tutti i documenti strategici sulla mobilità sostenibile incentivano il trasporto pubblico locale con energie alternative. Quindi ci stiamo impegnando, come dicevo prima, per spingere a ridurre i costi di approvvigionamento elettrico. Atm spende 50 milioni all'anno per l'energia elettrica e ne spenderà 80/90 quando avremo completato il programma full electric, questo vale anche per altre aziende di trasporto che utilizzano in maniera massiccia l'energia elettrica: non è possibile che queste aziende non godano di alcuna agevolazione fiscale sulle accise sull'energia elettrica".

Antonio Riva  
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](http://WWW.SONOSTATOIO.COM)



FONDAZIONE  
MOTUS

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE

## Reportage

### Escursioni: in treno si può

Marzo: cambio della guardia tra inverno e primavera. Con la stagione più favorevole – in termini di ore di luce, perché, quanto a temperature, il cambio climatico di freddi rigidi ne lasciato giusto un vago ricordo – torna la voglia di qualche escursione su rotaia.

Domenica 3 marzo: staffetta bus+treno da Bormio a Milano, con cambio (obbligato) a Tirano. La Valtellina è una delle rare province italiane in cui l'offerta di servizi pubblici è improntata a canoni (quasi) elvetic. Corse di autobus coincidenti nelle stazioni, orari pubblicati, non solo in rete, ma anche sui tradizionali fascioletti cartacei ed esposti in ogni caso alle paline di fermata.

Nel centro di Bormio c'è una autostazione coperta con tanto di sala d'attesa ed ampio esercizio bar. La biglietteria è attiva anche nei festivi e vende un biglietto integrato IVOL (Io Viaggio Ovunque in Lombardia) che, al prezzo di 16,50 euro, già conviene rispetto all'acquisto di due tagliandi separati per Milano (affarone se, al medesimo prezzo, uno si spingesse fino a Voghera o Mantova!). Manca l'obliteratrice, ma è consentito scrivere la data sul biglietto.

Dieci minuti prima della partenza delle 16.50 siamo gli unici clienti a bordo. Poi, nel giro di pochi minuti, la corriera si riempie di ragazzi muniti di sci. Occorre giusto un'ora per arrivare a Tirano, dove c'è un comparto tranquillo di 18 minuti col treno. Ma il bus percorre la vecchia stata-



*Treno a Tirano*

le e ad ogni centro abitato scende qualche giovane sciatore. Gli ultimi tre chilometri sono in comune con la strada a scorrimento veloce che, in prossimità di Tirano, si trasforma in una lenta colonna di auto.

L'autista spiega che il treno, ovviamente (mica siamo proprio in Svizzera!), non aspetta e spesso capita di dover attendere la corsa successiva, un'ora dopo. Se però si buca l'ultima coincidenza alle 20.08, si rischia di dover dormire a Tirano. Sempre che ci sia ancora posto negli alberghi.

Siamo fortunati e, con un margine di soli tre minuti ed una corsa nel lungo sottopasso (adesso i bus si attestano al lato sud del fascio binari ed evitano così ulteriori possibili ingorghi in centro), riusciamo a salire al volo, ma senza obliterare. Il controllore, comunque, accetta bonariamente la data scritta a penna. Nonostante la professionalità del personale della Perego, è chiaro che il bus in certi casi diventa inaffidabile.

Si potranno gestire così le Olimpiadi Invernali? A Sankt Moritz o a Zermatt, rinomate località montane servite direttamente dalla ferrovia, non ci sarebbero problemi



(all'ultimo Forum di Davos alcuni tra gli influenti partecipanti hanno abbandonato le berline con autista per arrivare puntuali col treno). A Bormio o, peggio, a Cortina non avrebbero potuto fare altrettanto.

Mercoledì 13 marzo: una corsa a Firenze in giornata. All'andata, però, si passa da Prato per consegnare un plico ad un conoscente. Per evitare una levataccia (Intercity diretto da Milano alle 6.50), si parte alle 7.35 con Italo. Si paga un po' di più, ma c'è la soddisfazione di doppiare il suddetto Intercity e di prenderlo poi con tutto comodo a Bologna.

A dispetto della giornata uggiosa, Firenze è percorsa da frotte di turisti in coppia o in gruppo. Più che ai monumenti ed ai musei, soprattutto gli orientali sembrano attratti dalle numerose pelletterie che vendono - a prezzi stellari - il made in Italy. Davanti a Palazzo Pitti si prende un taxi (8 euro) per salire al piazzale Michelangelo e godersi il sempre incantevole panorama. Anni addietro era spuntato il progetto di una funicolare per agevolare la salita dal Lungarno e limitare l'accesso dei torpedoni. Naturalmente è stato cassato da comitati preoccupati dal possibile snaturamento dell'ambiente (ma non dai gas di

scarico).

Anche la stazione Belfiore dell'Alta Velocità è stata per ora stoppata da legali che sul cavillo hanno costruito la propria carriera politica. Per una volta non sono sicuro di stigmatizzarli, visto che forse è preferibile potenziare l'attraversamento in superficie della città ed evitare le prevedibili incognite del sottosuolo. Ma intanto un'enorme voragine è stata scavata in prossimità della Fortezza da Basso e, se non verrà completata l'opera, non si sa bene a che fine destinarla.

Si può contemplare il cratere - non senza sgomento - utilizzando la T2, la nuova tranvia da poco inaugurata. La periferia di Firenze non è certo degna del meraviglioso centro storico. Il passaggio del tram restituisce quanto meno un poco di ordine e funzionalità nei collegamenti.

Infatti in 22 minuti si arriva all'aeroporto di Peretola, uno scalo in via di potenziamento per ora dotato di un solo piccolo ma dignitoso terminal. Firenze è una delle non molte città importanti in cui la stazione surclassa alla grande l'aeroporto in termini di movimento passeggeri, come pure di attività commerciali indotte. Il tram, in ogni caso, fa la sua bella figura. Vista la



*Cinque Terre Express*



pioggerellina fastidiosa, si vorrebbe anticipare di un'ora il ritorno a Milano, ma i treni sono tutti al completo.

Venerdì 15 marzo: puntata alle Cinque Terre, previo pernottamento strategico in un albergo antistante la stazione di La Spezia. Arrivo da Milano con Intercity per Grosseto, abbastanza affollato e puntuale. Nel pomeriggio c'è tempo per una escursione in bus a Portovenere, ma non si vendono biglietti a bordo, neppure a prezzo maggiorato. Alcuni turisti, perciò, viaggiano gratis loro malgrado.

La giornata di sabato è tutta dedicata alle Cinque Terre, con sosta in ognuna delle splendide località rivierasche: Monterosso, Vernazza, Corniglia, Manarola, Riomaggiore. Biglietto giornaliero di libera circolazione da La Spezia a Levanto: 13 euro, valido su tutti i 6 treni utilizzati.

Finalmente in Italia una iniziativa (il "Cinque Terre Express", per l'appunto) che non si riduce a qualche conferenza stampa per riproporre servizi preesistenti. C'è davvero una corsa cadenzata ogni mezz'ora e, benché la stagione sia appena agli esordi, i treni sono già abbastanza affollati da gruppi di italiani, francesi, tedeschi, russi, cinesi.

In estate la ressa è assicurata, anche perché, ad oltre sette anni dall'alluvione, il famoso "Sentiero dell'Amore" continua ad essere chiuso (di impiegare giovani disoccupati a caccia di Reddito di Cittadinanza per mettere in sicurezza il tracciato non se ne parla nemmeno).

In compenso in ogni fermata c'è un chiosco presidiato da ragazze di Trenitalia per assistere gli escursionisti ed anche le toilette sono state riaperte, pulite e presidiate, previo pagamento di un euro, da cui sono esentati i possessori della carta giornaliera, che accedono gratuitamente anche ad alcune corse di bus coincidenti. Un'offerta davvero (quasi) svizzera.

La domenica, dopo un'ulteriore escursione in bus a Lerici ("sette terre" in quarantotto ore!), si rientra a Milano, anticipando di un'ora rispetto al Freccia Bianca in precedenza prenotato. L'Intercity è quasi completo, ma, pagando 4 euro in più, si trovano due posti in prima classe.

Mercoledì 20 marzo: equinozio di primavera con escursione a Saluzzo per provare una delle ferrovie locali "sospese" al tempo della infausta giunta Cota ed ora (dopo quattro anni di ripensamenti e con le nuove elezioni regionali alle viste) finalmente riaperta dalla amministrazione uscente di Chiamparino.

Viaggio alla volta di Torino con Italo, che, se prenotato con qualche giorno di anticipo, costa appena un paio d'euro più di un regionale, ma ci mette un'ora anziché due. A Porta Nuova, però, la biglietteria non è in grado di emettere un biglietto per Saluzzo, ma solo fino a Savigliano.

Infatti i treni sono stati ripristinati limitatamente alle fasce di punta (4 coppie di corse al mattino, altre 4 nel pomeriggio), mentre a metà giornata circolano bus a tariffa non integrata. Perché? Semplice: il prezzo "tutto treno", che useremo al ritorno è di 5,75 euro. La soluzione treno+bus all'andata vale 5,25 + 3,10 euro.

Evidentemente il gestore dell'autolinea ha accettato di assicurare le corse "di morbida" (e, in effetti, la cadenza dei collegamenti è oraria), ma non vuole perdersi sugli introiti

Tipici pasticci all'italiana. Infatti sul bus che prendiamo a Savigliano, l'autista vende il biglietto, un suo collega a bordo si lamenta della difficoltà di verificare gli abbonamenti, un terzo agente controlla i biglietti appena emessi dal conducente. E poi si dice che il bus abbisogna di minor personale!

Sul Minuetto al ritorno, invece, oltre al macchinista c'è a bordo un solo controllo-



re che, a scampo di malintesi, non verifica nessun titolo di viaggio.

Saluzzo, patria di Silvio Pellico, è una cittadina di 17 mila abitanti inclusa da una nota rivista americana tra le 11 località italiane da visitare prima che vengano scoperte dal turismo di massa.

Un rischio remoto, almeno a giudicare dall'offerta ferroviaria. Un tempo a Saluzzo confluivano tre diverse linee, ma dal giugno del 2012 al gennaio 2019 non ha circolato un solo treno passeggeri. L'imponente fabbricato viaggiatori, la cui manutenzione lascia molto a desiderare, è tuttora sprangato. Per fortuna che c'è un bar tabaccheria (con tanto di biliardo, forse in omaggio al mitico "Riccardo" di Giorgio Gaber), che, oltre a caffè e panini, vende anche titoli di viaggio.

A Savigliano l'interregionale da Savona è in ritardo e farebbe perdere la corrispondenza a Porta Nuova. Però c'è un locale da Fossano che va direttamente nel Passante torinese e consente di agguantare Italo a Porta Susa.

Nel complesso quattro esperienze positive – pur con tutti i limiti del "sistema Italia" - che dimostrano come sia possibile, e spesso anche conveniente, fare turismo senza dipendere dall'auto.

Un plauso bipartisan a quattro amministrazioni – due di centro destra (Lombardia e Liguria), due di centro sinistra (Piemonte e Firenze) - per quello che hanno fatto: IVOL, "Cinque Terre Express", riapertura di linee secondarie, tram di Peretola.

E, soprattutto, un incoraggiamento per il molto altro che resterebbe da fare.

Massimo Ferrari  
Presidente Assoutenti/Utp



ALn 663.1181, Saluzzo (CN), 9/6/2012 - Giorgio Stagni



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](#)



## Focus

### KM Cremona crea una finta fermata del bus per i malati di Alzheimer

È stata inaugurata nei giorni scorsi una finta fermata degli autobus KM, società di trasporto pubblico locale urbano ed extraurbano della città di Cremona, all'interno del reparto "Madre Fiordalisa" della Fondazione Elisabetta Germani di Cingia de' Botti. La singolare iniziativa nasce dalla necessità espressa dai pazienti del centro, in cura per la sindrome di Alzheimer, infatti prendere il pullman per tornare a casa è uno dei desideri ricorrenti degli ospiti della struttura.

L'iniziativa, nata da un'idea della Fondazione in collaborazione con KM, ha la volontà di portare aiuto e conforto ai degenti, infatti come ha sottolineato la dott.ssa Isabella Salimbeni, direttore sanitario Fondazione Elisabetta Germani: "I malati di Alzheimer sono disorientati nel tempo e nello spazio, non hanno consapevolezza di essere malati e spesso esprimono il desiderio di 'tornare a casa con il pullman'. La loro idea di casa non corrisponde alla casa dalla quale provengono ma talora è quella della loro infanzia, oppure spesso un luogo immaginario in cui sono ad attenderli figli ancora piccoli o genitori malati ancora in vita, bisognosi di cure".

Numerosi studi ed esperienze sul territorio nazionale e internazionale hanno dimostrato come la presenza all'interno di un nucleo Alzheimer di una fermata dell'autobus, ovvero di uno spazio con le

stesse caratteristiche (una panchina, una pensilina, l'orario delle corse, ecc.), riduca lo stato di ansia di queste persone, rassicurandole di essere nel posto giusto per poter tornare a casa.

È per questo motivo che, l'équipe multidisciplinare del reparto Fior-dalisa, ha pensato di chiedere l'aiuto di KM, azienda presente già con

una fermata reale di fronte alla struttura Germani, concretizzando un progetto unico nel suo genere nel territorio cremone-nese. Su una parete è stata posizionata la panchina con pensilina e cartelli, sull'altra un adesivo raffigurante la strada, mentre a terra vi sono in giallo la classica scritta bus e il contorno della fermata. Per rendere il tutto ancora più reale vi sono un orologio e dei cartelloni pubblicitari.

"Abbiamo aderito immediatamente a questa iniziativa felici di potere, con davvero un piccolo gesto, aiutare ben 34 persone che purtroppo ogni giorno devono lottare con questa malattia - ha dichiarato Giorgio La Valle, amministratore delegato Km S.p.A. -. Una fermata autobus consentirà loro di sentirsi più sicuri, più vicini a casa, di avere in qualche modo la possibilità di viaggiare e raggiungere con il pullman, proprio come dicono loro, i propri affetti".





## PORTI CAMPANI INRETE

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



>> L'INTERVISTA

### PAOLO GIULIERINI, IL VALORE DELL'ARCHEOLOGICO: MEMORIA STORICA E CHIAVE DI COMPrensIONE DELLA CITTÀ

IL DIRETTORE DEL MANN: LA MOSTRA "THALASSA" SUL MARE RAFFORZERÀ IL RAPPORTO CON LO SCALO DI NAPOLI

>> ATTUALITÀ  
GRUPPO RIMORCHIATORI:  
DAL 1917 UNA SOCIETÀ  
CAPACE DI CONIUGARE  
TRADIZIONE E INNOVAZIONE



>> QUATTRO DOMANDE A...  
LUIGI MERLO: ATTUARE  
QUANTO PREVISTO DALLA  
LEGGE DI RIFORMA DEI PORTI



>> L'OPINIONE  
ALTA VELOCITÀ MARITTIMA  
NEI GOLFI DI NAPOLI  
E SALERNO



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE  
FRANCESCO TAVASSI:  
RESTITUIRE IL SAN VINCENZO  
ALLA CITTÀ, REALIZZARE  
"CORRIDOIO" PER TRASPORTO  
SU GOMMA





## Controcorrente

### Le analisi costi-benefici in Italia, mission impossible di Marco Ponti, Bridget Research

Gli arditi esperimenti prima di Delrio e poi di Toninelli, di ridurre l'arbitrarietà delle scelte pubbliche nel settore delle infrastrutture di trasporto in Italia sembrano destinati a simmetrici fallimenti. A rigore, il primo sembra aver capito subito l'impossibilità politica dell'operazione, e neanche ci ha provato: ha fatto delle linee-guida per valutare, poi ha subito deciso che per le opere da lui giudicate "strategiche" (per 133 miliardi di €, non proprio noccioline!) non occorre alcuna analisi. Tutte utilissime a priori, nessun possibile spreco di soldi dei contribuenti.

Toninelli ci ha provato sul serio, facendole fare in modo sistematico per la prima volta in Italia senza chiedere ai diretti interessati, cioè senza chiedere all'oste se il vino è buono, come si era fatto nelle pochissime analisi precedenti di questo tipo. Si è subito scatenato l'inferno: contro questa operazione si è detto che i tecnici scelti erano incapaci, parziali, o corrotti, o tutto questo insieme. Negando persino l'evidenza: quei tecnici, (di cui lo scrivente è

il coordinatore senza compenso, o meglio con un compenso di immagine molto negativo) forti della letteratura internazionale più aggiornata, hanno immediatamente applicato con rigore una metodologia che è risultata impietosa per gli investimenti ferroviari, che si ricorda, escluso per poche grandi opere, sono parte sostanziale del programma di 5 Stelle ("Cura del ferro bis", dopo quella di Delrio). Poi si è partiti all'assalto della metodologia, arruolando un folto gruppo di studiosi che mai prima si erano sognati né di occuparsi di analisi costi-benefici nei trasporti (tecnica molto specifica), né avevano obiettato alla metodologia delle scelte precedenti. E qui certo avevano una sostanziale attenuante: essendo le scelte fatte in precedenza per la gran parte arbitrarie, non avevano molte metodologie da criticare, nemmeno per le opere più vistosamente inutili.

Quei pochi, del folto gruppo di studiosi citato, che di analisi ne aveva fatte, per ragioni misteriose o forse casuali, aveva sempre detto Sì a tutto, con grande sod-



*Graziano Delrio e Danilo Toninelli*

disfazione dei committenti, e garantendo all'Italia magnifiche sorti e progressive di sviluppo economico.

Ovviamente dopo gli attacchi, scientifici e non ma tutti fortemente sostenuti e pubblicizzati dai media della carta stampata e dal mondo digitale, anche il mondo politico si è espresso, vedendo una perfetta e serena solidarietà tra Lega, Pd, Forza Italia e Fratelli d'Italia (SI TAV, SI TUTTO slogan assai diffuso). Ma le parti sociali potevano mancare? Confindustria si è addirittura spinta a definire le Grandi Opere "anticicliche e fondamentali per l'occupazione" (ignorando forse che i tempi medi di realizzazione sono dell'ordine di una decina d'anni, e che il moltiplicatore occupazionale di un settore notoriamente capital-intensivo è assai inferiore di quello, per esempio, dell'edilizia o delle manutenzioni, con buona pace delle centinaia di ponti stradali chiusi e delle loro merci ferme nel traffico).

Il sindacato non poteva mancare, anche se per quello maggiore il neo-eletto Landini ha dovuto fare, per dichiarate ragioni di consenso, un rapido ed esplicito mutamento di rotta rispetto a posizioni precedenti.

Chiaramente, siamo di fronte ad una volontà ferrea e plebiscitaria: il cemento è una assoluta priorità per il Paese, come cinquant'anni fa. Tutto cambia al mondo, ma non il peso del partito del cemento in Italia.

E questo partito, abbiamo visto, si presenta come perfettamente trasversale: coinvolge le forze politiche, i media, e le forze sociali organizzate. Le analisi che ne mettessero in dubbio la dominanza sono per definizione condannate alla sconfitta storica.

Già questo appare evidente nelle prime fasi del lavoro svolto: i risultati negativi per il progetto ferroviario del terzo valico

tra Milano e Genova (6 miliardi di preventivo) sono stati immediatamente contraddetti da una scelta politica. E lo stesso è a rischio di accadere per ferrovie destinate a rimanere deserte nel Mezzogiorno e per la linea AV Brescia-Padova, opere tutte multimiliardarie.

Inoltre le teorie economiche moderne sui meccanismi di decisione pubblica confermano pienamente il quadro qui delineato: la ricerca del consenso è priorità assoluta del "principe eletto" (non del dittatore). Ed in termini di consenso le grandi opere civili sono uno strumento perfetto, e non solo in Italia. Sono lunghe da realizzare: se risulteranno uno spreco, i responsabili politici non ne risponderanno. Chi paga, i contribuenti, non lo sanno e non lo sapranno (e tutti si adopereranno per non farglielo sapere). Gli utenti (sia i passeggeri che chi trasporta merci), non pagando l'opera, saranno comunque molto contenti, anche se i numeri saranno tragicamente ridotti. I costruttori sono molto contenti (il settore è poco aperto alla concorrenza), e spesso manifestano gratitudine. I lavoratori dei cantieri anche, pur se poco numerosi.

I politici locali e centrali aumentano il loro consenso. Chi può immaginarsi di meglio? Peccato che queste opere, povere di tecnologia (il settore è "maturo") e di utilità almeno dubbia, non faranno crescere il Paese, al contrario di settori nei quali il resto del mondo sviluppato, pur non esente a volte da logiche del tipo sopra descritto, dedica la grande parte degli investimenti pubblici.

# 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



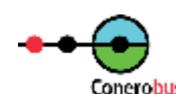
Organizzato da

**AUTOBUS**

Comitato scientifico



Mobility partner





Ciclovía e bus elettrici sull'extracciato Sangritana. Verna rilancia sul progetto smart city



ExpoMove: a Firenze il Convegno nazionale su prospettive del TPL a trazione elettrica



Atac: chiesti nuovi controlli al costruttore Otis per la riapertura degli impianti di Spagna e Repubblica



ASSTRA presenta la ricerca sul rischio incendi nel trasporto pubblico su gomma



Roma Servizi per la Mobilità: a Brinchi nessun aumento, né compensi né bonus per cariche



Emilia Romagna: M5S, rendere fruibili a persone con disabilità tutte le fermate bus della Romagna



Filic CGIL Abruzzo e Molise: legittime critiche pendolari su pessime condizioni infrastrutture ferroviarie



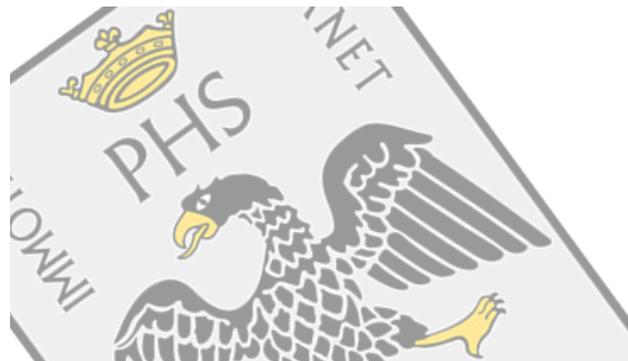
Roma Servizi per la Mobilità: Caudo è caduto in equivoco, tra Porta di Roma e Jonio nessuna funivia



Battisti, a Vicenza valorizzeremo nostri asset, soprattutto quelli non funzionali all'esercizio ferroviario



Piemonte: guasto all'impianto di Torino Lingotto, Balocco incontra i vertici di RFI e Trenitalia



L'Aquila: biglietto unico treno-bus. Mannetti, Trenitalia e Comune insieme per migliorare il servizio



FS Italiane esporta all'estero competenze ingegneristiche e tecniche nel settore ferroviario

## Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://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](mailto:redazione@ferpress.it)**

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

**Per abbonamenti, pubblicità e info generali [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**



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