mobility press magazine

DEF: infrastrutture senza infrastrutture

Bocci (DITECFER): riconoscere i talenti femminili valorizzandoli

Alitalia: Napoleone cercasi

Da FS Italiane arriva Noah's Train per ridurre le emissioni di CO2

Lotta agli sprechi? Le ferrovie siciliane peggio del TAV

Numero 193 - 8 Maggio 2019

Editoriale

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2019 senza infrastrutture

L'anno scorso, l'Allegato Infrastrutture al Documento di Economia e Finanza ha rappresentato la parte più importante della programmazione economica e finanziaria presentata dal Governo.

Non è un giudizio soggettivo o di merito, ma una constatazione che deriva dall'analisi di alcuni dati di fatto, e cioè che l'Allegato – insieme al piano "Connettere l'Italia" – costituiva una sorta di anticipazione, ma anche di concreta definizione di un nuovo "Piano generale dei Trasporti", dopo che l'ultima versione – nella forma organica di una Legge, che disciplina tutti gli interventi previsti nel settore – risale a diverse decine di anni fa.

Il piano di "Connettere l'Italia" non era un semplice documento strategico, ma anche il risultato di un complesso lavoro di revisione parziale o integrale dei progetti infrastrutturali accumulatisi nel corso degli anni, derivanti dal sostanziale snaturamento di un'altra Legge (la Legge Obiettivo del 2001) che doveva costituire lo strumento normativo di programmazione e velocizzazione di un piano di realizzazione di nuovi interventi infrastrutturali, ma che ha finito per perdere ambedue le caratteristiche.

Altro elemento importante di "Connettere l'Italia" era l'imponente lavoro di raccolta della produzione legislativa nel settore e l'inserimento in una cornice organica, con la previsione dei relativi stanziamenti di risorse per la realizzazione degli interventi più importanti. Il frutto di tutto questo lavoro è ancora incardinato in numerosi provvedimenti di natura legislativa, la cui applicazione procede con le modalità e i tempi – e soprattutto le priorità – fissate volta a volta dall'esecutivo, che – come è noto – è cambiato, ed ha a sua volta dovuto sottoporre all'esame del Parlamento un proprio documento di programmazione degli interventi nel settore, vale a dire l'Allegato Infrastrutture al DEF 2019, che è stato effettivamente trasmesso alla presidenza del Senato il 16 aprile (cioè con qualche ritardo rispetto al documento elaborato dal MEF) ed è presentato direttamente dal Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, rubricato come Allegato VIII al DEF con il titolo "Strategie per una nuova politica della mobilità in Italia".

La lettura del documento conferma, sin dalle pagine iniziali, che l'insistenza del titolo sulla "nuova politica della mobilità in Italia" non è un'affermazione astratta: il documento sottolinea, infatti, "come e forse più di altri settori", quello dei trasporti sia soggetto ad "una trasformazione profonda, spinta prevalentemente dalle innovazioni tecnologiche e dall'impatto che il digitale sta apportando alle abitudini, alle esigenze e alle preferenze di mobilità di passeggeri e imprese.

Da un lato, infatti, il digitale ha cambiato radicalmente le logiche di offerta dei servizi di mobilità; dall'altro ha generato un progressivo assottigliamento delle linee di demarcazione tra settori diversi. Da tali fenomeni emerge l'esigenza di capire e governare le possibili sinergie tra settori contigui e tra i soggetti, pubblici e di mercato che, a vario titolo, operano al loro interno".

Segue poi un passaggio fondamentale dove si sostiene che "la definizione di strategie infrastrutturali, pertanto, guarda oggi senz'altro al fabbisogno del Paese in termini di completamento delle connessioni, di miglioramento della viabilità, di

sicurezza delle infrastrutture e degli spostamenti, di sostenibilità ambientale, di miglioramento della qualità della vita, di sostegno alla competitività delle imprese, e tuttavia non può farlo senza un approccio sistemico all'intero mondo delle infrastrutture, della mobilità e del territorio".

E, per sottoporre esempi concreti della complessità di interventi nel settore dei trasporti, si citano la necessità di collegare lo sviluppo della mobilità elettrica con la pianificazione sinergica delle infrastrutture energetiche, lo sviluppo e l'influsso delle telecomunicazioni, i processi di digitalizzazione e di sviluppo delle nuove tecnologie, il ruolo sempre più centrale delle città e l'importanza delle tematiche climatiche e ambientali.

Nessuno può sottovalutare l'importanza di questi temi né la centralità delle complesse trasformazioni che caratterizzano il mondo moderno, e che vengono tutte analizzate con novità ed approfondimenti per circa una settantina di pagine. Il problema è che – leggendo attentamente il documento – si nota che, a questa visione articolata e complessa, non corrisponde un'adeguata sintesi in relazione al "facere", cioè agli interventi e alle realizzazioni che vanno portati avanti con le rispettive priorità, le scelte strategiche di investimento, l'allocazione delle risorse e via via dicendo.

La sensazione (che può essere assolutamente sbagliata) è che – alla fine – ciascun progetto che impegna un orizzonte di futuro scivoli dalle mani, per non parlare di una certa indeterminatezza che potrebbe anche affiorare (la prudenza è d'obbligo, perché il documento non è mai esplicito né in una direzione né in un'altra) per quanto riguarda la realizzazione di progetti di infrastrutture esistenti.

Insomma, alla fine è difficile non condividere l'opinione di chi ha affermato che siamo in presenza di un "Allegato infrastrutture senza le infrastrutture"; anche nella Appendice III, dove è contenuto "Lo stato di attuazione degli interventi programmati", alla stringatezza dell'illustrazione dei programmi di strade, ferrovie, aeroporti, fa riscontro l'accoppiamento con tabelle di complicata lettura, ma che sostanzialmente ripercorrono tutti gli interventi infrastrutturali già in essere. Se ne saprà certamente di più quando il documento arriverà all'esame delle Commissioni parlamentari e ad approfondire i vari temi saranno occhi molto più esperti e, soprattutto, consapevoli del valore del documento.

Antonio D'Angelo

2ª Edizione

ASSOCIAZIONE ITALIANA
per l'INGEGNERIA
del TRAFFICO
e dei TRASPORTI

AIIT

Con la collaborazione di

ASSTRA
ASSOCIAZIONE TRASPORTI

Organizza il: *CORSO PER ENERGY MANAGER ED ESPERTO IN GESTIONE ENERGIA*

ROMA - 2019
11, 12, 26, 27 giugno
10, 11 luglio

Sede: ASSTRA - Roma
Piazza Cola di Rienzo 80/a
[Metro A, fermata Lepanto]

Con il supporto di

ASSTRA Service srl

Women in Mobility 6

Bocci (DITECFER): riconoscere i talenti femminili valorizzando il loro contributo differenziale

Veronica Elena Bocci, coordinatore del Distretto delle tecnologie ferroviarie della Toscana (DITECFER)

Veronica Elena Bocci, coordinatore del Distretto delle tecnologie ferroviarie della Toscana, sede Pistoia, difficile trovarla alla sua scrivania a passare carte e affrontare la burocrazia.

Certo che quando l'avventura del DITECFER e' cominciata non poteva neppure immaginare una vita con le valige...

Nè mi sarei attesa che il mio principale ambito professionale sarebbero diventati i trasporti: sono 19 anni; autostrade, aviazione civile, ferroviario. I tanti viaggi dipendono da due grandi filoni di attività: da un lato l'internazionalizzazione dei soci sui mercati, soprattutto quelli extra-UE; dall'altro la collaborazione a livello europeo con altri cluster ferroviari e con le istituzioni comunitarie. Sul fronte internazionalizzazione, la massa critica che rappresentiamo e le economie di scala che consentiamo hanno permesso a molte realtà di affacciarsi su mercati che, da sole, non avrebbero mai preso in considerazione. Turchia, Emirati, Iran, India, USA… A volte non ne è uscito nulla. A volte sono nate collaborazioni. A volte sono state create aziende in loco. In ogni caso il presentarsi come una filiera quasi completa sui mercati esteri ci sta premiando, perché ci fa raccogliere più facilmente attenzioni e ci fa divenire talvolta pivots nella individuazione di competenze anche al di fuori dei soci DITECFER.

Grande motore dei viaggi europei, invece, è la collaborazione che abbiamo in atto dal 2013 con ERCI-European Railway Clusters Initiative, il raggruppamento che unisce tredici cluster ferroviari di undici Paesi diversi. Con ERCI sviluppiamo sempre più progetti di collaborazione tra cluster che vengono finanziati dalla UE. Tutto questo attivismo mi ha portato, a sua volta, nel gruppo di esperti che sta supportando la Commissione Europea a definire le iniziative necessarie all'industria europea delle

forniture ferroviarie per divenire sempre più competitiva. E questa è un'altra fetta di attività che 'non si vede' ma che mira a migliorare il contesto strategico ed operativo delle nostre imprese.

Partito per coordinare le aziende del polo ferroviario fiorentino/pistoiese, il Distretto e' andato via via allargando il suo perimetro...

In effetti questa è una bella storia, che ci rende orgogliosi. Il Distretto regionale è nato nel marzo 2011 per favorire attività di ricerca e innovazione tra le aziende della filiera ferroviaria toscana e le università e centri di ricerca presenti sul territorio. Parliamo di 125 aziende. Quando lo racconto tutti ne restano sorpresi.
Anche chi è del settore non si aspetta un numero così grande. Aggiungo sempre che non per tutte queste realtà il ferroviario rappresenta l'unico business, c'è anche chi vi fa solo il 5% del fatturato. Ma il valore aggiunto c'è. Il driver della nostra espansione territoriale, però, è la società DITECFER, ossia la società ad hoc creata nel luglio 2014 dalle stesse aziende ed enti di ricerca del Distretto regionale con lo scopo di gestirlo e per fare anche diverse altre cose insieme. La geometria tra questi due soggetti è stata da sempre diversa: anche quando il perimetro societario ricalcava i confini della Toscana, solo le aziende 'più dinamiche' o più 'aperte' delle 125 del 'Distrettone' erano entrate nel capitale sociale di DITECFER. Ed è proprio da questa realtà che viene l'allargamento ad altri territori.
Tutto è partito da Dubai nel marzo 2016, quando ad una importante fiera ci siamo ritrovati con altre bellissime aziende italiane che fino a quel momento non ci conoscevano. Assistendo inermi tutti insieme alla capacità di fare sistema di una Gran Bretagna, alla possente public diplomacy della Francia, alla vittoria del G2G (*ndr: Government to Government*) su ogni miglior B2B, fu convenuto che DITECFER, nel suo piccolo, rappresentava un dinamico fare sistema Italia in campo ferroviario da sfruttare al meglio. In breve, abbiamo modificato lo statuto societario ed abbiamo iniziato ad avere soci da Liguria, Lombardia, Veneto, Umbria, Lazio. Territori in cui le aziende non si trovano all'interno di un ecosistema specializzato nel ferroviario quale Pistoia e la Toscana stanno dimostrando di essere. E il fatto che DITECFER, continuando a crescere, stia rappresentando un valore aggiunto per realtà di ogni dimensione e forza ci fa pensare che siamo sulla strada giusta.

In questo, la gestione di DITECFER è 100% aziendale: non perseguo altra strategia se non quella di differenziazione. Da un lato non c'è motivo di fare il mestiere che

altri già fanno; se lo fanno bene, sarò la prima a reclutarli a favore dei nostri soci; dall'altro, con il nostro capitale di aziende ed enti di ricerca, già così ci vorrebbe dieci volte più tempo per sfruttare mediamente il potenziale che internamente abbiamo. Come lo sfruttiamo? Da un lato con modalità diretta, seminando idee, mettendo in connessione, innescando collaborazioni tra soci su nuovi prodotti o nuovi mercati; dall'altro promuovendo – e vincendo – come DITECFER progetti per sviluppare azioni di sistema attorno ai soci e per i soci.

Donna, non ingegnere, non ferroviera, formazione più orientata al mondo delle relazioni (soprattutto internazionali), oggi fa il front-line per le ipertecnologie. Posizione scomoda e ci si trova a suo agio.

Mai sentita più a mio agio che in questo ruolo! Guido il Distretto dal suo primo giorno – sono già 8 anni – e questo abito me lo sono letteralmente cucito addosso. In realtà come tutti i ruoli che mi sono trovata a ricoprire più a lungo. Prima non esistevano. C'erano invece delle sfide nuove per tutti, e mi sono state affidate. A me onore ed onere interpretare questi ruoli sulla base delle mie competenze e 'intuizioni'. Come dire: o bene bene, o…

Con il Distretto, dopo la sua istituzione per volontà della Regione Toscana, la vera sfida è stata creare una società ad hoc per gestirlo, e poi farla funzionare rispettando il modello di business che i soci hanno scelto, che si basa su pari diritti pari doveri (legga 'contributi') tra PMI e grandi imprese. Per questo, quando parlo con terzi, chiamo i soci azionisti anche se non siamo una S.p.A., per far capire che in DITECFER queste aziende e questi enti di ricerca vi hanno messo capitale sociale; e questa, dal punto di vista 'culturale', è una differenza radicale; non importa che il capitale sottoscrivibile sia pari al costo di una settimana passata a Berlino per InnoTrans.

Nessuno, comunque, ha deliberato a priori che la storia di DITECFER dovesse essere questa. DITECFER è pieno di fantastici ingegneri, fisici, ferrovieri ma a coordinare il tutto e a dargli un'anima, più che un ulteriore specialista serviva forse qualcuno in grado di vedere 'dall'alto' e 'dall'ester-

no' la foto d'insieme di questo potenziale e avesse 'fantasia' a sufficienza – e conoscenza degli strumenti necessari - per creare ogni giorno nuove idee ed opportunità lungo linee strategiche di sviluppo che tengono insieme la lobby europea con le fiere estere, i convegni tecnologici con l'attrazione degli investimenti, i progetti per i cluster con lo sviluppo delle PMI, i progetti di ricerca e innovazione con l'integrazione delle aziende in nuove catene di valore...

Credo che la mia cifra in DITECFER stia nell'acquisire tutta la conoscenza tecnica necessaria per poterne derivare strategie di livello nazionale, europeo od internazionale. E poi trasformare queste strategie in azioni concrete volte a creare benefici tangibili per le nostre aziende. È uno scambio continuo con l'ambiente tecnico a livello DITECFER e a livello europeo, ciò che rende questo tipo di gestione possibile. Ma c'è anche dell'altro.

Ho letto una volta che uno dei punti forti di Hillary Clinton è quello di aver sempre cercato - anche nel dialogo con avversari politici o Stati contrapposti - una base di dialogo comune e da lì provare ad individuare insieme la migliore strada per fare progressi. Sembrerà banale, ma mi è apparso illuminante, e ne ho fatto uno stile di vita. Non si tratta solo di avere capacità di problem solving proprie, ma di riuscire a far seguire un simile approccio sempre positivo e possibilista anche ai nostri soci e agli altri attori con cui dialoghiamo giornalmente. Questo a sua volta richiede ulteriori capacità, e qui sicuramente vengono in aiuto gli studi internazionali, di politica e diplomazia, la lunga pratica europea e la fascinazione per i grandi negoziatori. È per questo che vado fiera del ruolo di 'Coordinatore'. Quando stava nascendo DITECFER, nella bozza di statuto societario ho sostituito al termine 'Direttore' il termine 'Coordinatore', perché ho sempre ritenuto che il mio compito consistesse nel raggiungere risultati di gruppo mediante proposte di valore e libera adesione ad esse, e non perché un organigramma mi desse il potere di 'imporre' qualcosa ai soci. È un compito che richiede ovviamente più tempo, conoscenza reciproca, la costruzione di un vero ambiente fondato sulla fiducia e su un condiviso spirito di collaborazione; la soddisfazione, per contro, è grandemente maggiore. E soprattutto il potenziale di crescita come gruppo è enorme.

E parliamo di Woman in Transporti: associazione, lobby, coordinamento? Di che si tratta?

Beh, il tema qui in Italia ancora non ha preso una forma compiuta – e quindi magari è arrivato il momento di mettere in moto qualcosa. In altri Paesi come la Gran Bretagna o la Germania forme di lobby e sensibilizzazione sono partite da qualche anno. In Germania, ad esempio, la finalità è accrescere la visibilità delle donne che detengono ruoli di leadership o di project management nell'industria della mobilità mediante azioni di empowerment e di networking, e aumentarne la presenza da un iniziale 22% al 40% entro il 2020.

Per quel che mi riguarda, non soffro della sindrome del 'soffitto di cristallo' e non mi scaldano le forme di tutela mediante 'quote', che rischiano di far apparire che un successo lo hai raggiunto solo perché giocavi a golf con un handicap maggiore. Dopodichè, sarebbe etico oltre che furbo per un Paese e per i suoi attori economici, sociali e politici conoscere e riconoscere i talenti femminili presenti e disponibili, valorizzando il tipo di contributo differenziale che ogni donna porta. Non accetto che gli uomini vengano da Marte e le don-

ne da Venere solo quando si tratta di rapporti di coppia.

Quindi non so di che iniziativa si potrebbe trattare, da noi. L'unica cosa – parlo a me stessa –, porrei grande attenzione ad evitare quello che chiamo 'il rischio blog': che nasce con le migliori intenzioni e poi non hai mai la costanza e il tempo di nutrirlo.

Per come la sento io, comunque, la narrativa di una possibile iniziativa Women in Transport dovrebbe essere più sul far uscire il fascino, l'orgoglio, la poliedricità e le opportunità di una carriera nel mondo dei trasporti; sulla volontà di ispirare le nuove generazioni; sul far passare l'idea che nella vita si può fare anche questo, che i tipi di mestiere che si possono svolgere in questo campo sono variegati, tecnici e non, e che è tutto molto bello perché si sviluppano tecnologie e soluzioni che servono alle persone nella loro quotidianità guardando al futuro.

C'è un potenziale di passione per i treni e le ferrovie che sarebbe importante coltivare e mantenere vivo nelle nuove generazioni. Un giorno sul binario di Firenze Campo di Marte due bambini vicino a me facevano a gara a chi riconosceva per primo da lontano i treni AV passanti…"è un Frecciarossa!"…"sì, vero….e guarda…di qua arriva un Frecciargento! …anzi, no, è un Frecciabianca!". Lì pensai che saremmo dei grandi se riuscissimo ad incanalare tutta quella passione nello sviluppo del ferroviario made in Italy del futuro.

È in questa visione che nascono le Pigotte UNICEF vestite da Capostazione che abbiamo fatto realizzare per la Giornata mondiale dell'Infanzia e dell'Adolescenza, e 'adottato' per i bambini di Pistoia, per i nostri soci e per alcune persone che reputiamo particolarmente vicine allo spirito di DITECFER. Per consolidare o ravvivare quella passione. E lo sa qual è la cosa più buffa – ma se vuole, più bella? Che quando abbiamo consegnato di persona una Pigotta, la prima cosa che chi l'ha ricevuta – fosse esso bambino o adulto - ha fatto è stato chiederci se il fischietto funzionasse davvero. Se lo è domandato anche lei?

Si e ho provato a fischiare...!

Antonio Riva

10ª edizione del Convegno Nazionale

10° TPL PEG

Programmazione, esercizio e gestione di reti di trasporto pubblico di interesse regionale e locale: esperienze europee a confronto

Giovedì 9 maggio 2019

Genova, Sala delle Grida – Palazzo della Borsa – Piazza De Ferrari

*Per il **decimo anno consecutivo**, il 9 maggio 2019, si terrà a Genova il **Convegno Nazionale "Programmazione, esercizio e gestione di reti di trasporto pubblico di interesse regionale e locale: esperienze europee a confronto"**, dedicato ai temi dell'**innovazione tecnologica** per lo **sviluppo della mobilità su scala regionale**.*

*L'evento vede tra i soggetti promotori il **Dipartimento DITEN, Scuola Politecnica dell'Università degli Studi di Genova,** il **CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), AMT Genova**, la **Camera di Commercio di Genova,** l'**IIC (Istituto Internazionale delle Comunicazioni),** l'**Ordine degli Ingegneri della Provincia di Genova,** l'**Ordine degli Architetti della Provincia di Genova** e **l'Ordine dei Giornalisti della Liguria.** Il convegno si svolge nella **prestigiosa sede** della Sala delle Grida, Palazzo della Borsa, sito nella centralissima Piazza De Ferrari con ingresso da Via XX Settembre.*

Con il sostegno di: ALSTOM, Hitachi Rail STS, ZF, BOMBARDIER, BYD, KIEPE ELECTRIC, VANHOOL

La partecipazione dà diritto a CFP (Crediti Formativi Professionali): 8 per Architetti, 8 per Giornalisti e 6 per Ingegneri

Segreteria Organizzativa: *CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), Sezione di Genova*
c/o Dipartimento DITEN – Università degli Studi di Genova
telefono +39 010 33 52171 - +39 010 33 52165 *e-mail: segreteria@cifigenova.it*

Focus

Alitalia: Napoleone cercasi

“I pazzi si distinguono in due tipi: quelli che credono di essere Napoleone e quelli che credono di risanare le Ferrovie dello Stato”. Questa frase celebre di Giulio Andreotti, com’è noto, è stata smentita dai fatti. Ormai da tanto tempo sono state risanate le patrie rotaie e quello che ci circola sopra. Ciò posto, la questione non può essere banalizzata con una battuta.

Per risanare le Ferrovie, oltre alla riconosciuta capacità di quelli che hanno portato a termine l’operazione, ci sono voluti molti anni, con finanziamenti ingentissimi, immissione massiccia di nuova tecnologia, accompagnata da sette prepensionamenti oltre che da anni e anni di uscite incentivate che hanno ridotto la forza lavoro all’osso. Si era già dovuti uscire dal perimetro della pubblica amministrazione. Sono stati emessi titoli per finanziare gli investimenti e una miriade di altre cose. Non è stato semplice e i ferrovieri hanno fatto grandi sacrifici. Che poi il risanamento definitivo sia avvenuto negli anni nei quali finiva il monopolio e si apriva la concorrenza proprio sul servizio più profittevole, quale l’Alta Velocità, la dice lunga sulle qualità del “Napoleone” in carica all’epoca a piazza della Croce Rossa.

Il Presidente Andreotti, oggi, dovrebbe dire che “I pazzi si distinguono in due tipi: quelli che credono di essere Napoleone e quelli che credono di risanare l’Alitalia”. Con l’auspicio che l’esito sia il medesimo. C’è, però, da considerare un ingrediente fondamentale della ricetta del risanamento messa in campo, all’epoca, dalle Ferrovie: la resistenza alle incursioni della politica. Tutto ciò che “distruggeva valore” e che era in perdita strutturale o doveva essere pagato da altri (Regioni, Stato) era destinato a un pesante ridimensionamento, se non addirittura eliminato. Si pensi, ad esempio, a ciò che è accaduto negli anni nel servizio merci, poi cargo (oggi Mercitalia).

Spero, comunque, che per Alitalia ci possa ancora essere la condizione per un percorso di “risanamento” simile a quanto fatto in Ferrovie. Penso, però, che problema di oggi non sia solo chi entra nell’azionariato. Anche se diventasse, come lo è da sempre il Gruppo FSI, di totale possesso del MEF con una ri-nazionalizzazione totale (al netto di procedure di infrazione comunitarie), la questione urgente sarebbe la sostenibilità degli investimenti. Il costo di ogni rotta intercontinentale (non solo degli aeromobili ma nella sua completezza commerciale e logistica) è notevole.

Diversi anni fa un amministratore delegato mi disse che il breack even point dell’allora Roma Pechino era di 50 milioni di euro l’anno. Dove trovare le risorse?

Impensabile rivolgersi al mercato finanziario e altri partner industriali, se entreranno, lo faranno, evidentemente, per motivi di “risiko” nella gestione delle rotte e degli slot e per togliere all’avversario una pedina come l’Italia nello scacchiere della guerra dei network. Quanto possono investire, avendo già la loro struttura, tecnica e di costi? Non è bastata la capacità finanziaria e strutturale di Etihad…

Qui ci vuole veramente uno bravo e forse non basta neanche Napoleone, che di turismo, magari bellico, se ne intendeva. Non ci resta che sperare di trovarlo, prima di Waterloo.

Giovanni Luciano
dal suo blog: http://luciano1958.blogspot.com/

ANCONA
10 maggio - 2019
Sede:
Università Politecnica delle Marche
Piazza Roma, 22
60121 Ancona

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

CAGLIARI
18 settembre - 2019
Sede: da definire

BOLOGNA
data da definre
Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

Partner

IVECO BUS · ALFABUS EUROPA · SOLARIS

sponsor

ZF · VDL BUS & COACH · SCANIA

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico

CIFI Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani · Università degli Studi di Genova

Mobility partner

Conerobus · ibe International Bus Expo Driving Experience

Focus

Da FS Italiane arriva Noah's Train per ridurre le emissioni di CO2

Gianluigi Castelli, Sergio Costa, Gian Paolo Gotelli, Marco Gosso

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO2 nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Con questi obiettivi, nell'ambito di un articolato tour europeo, ha fatto tappa oggi in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il Noah's Train – il treno di Noè – uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da street artist con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Noah's Train - si legge in una nota di Ferrovie dello Stato Italiane - ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

Ad accogliere il treno erano presenti Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, Gianluigi Castelli, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, Marco Gosso, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS Italiane), Gian Paolo Gotelli Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia – Gruppo FS Italiane), Giorgio Zampetti, Direttore Generale Legambiente, e Sandra Gehenot, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le

emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO2 di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore" ha dichiarato Sergio Costa, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato Gianluigi Castelli. "Il Noah's Train, che ha fatto tappa oggi a Roma, rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei policy maker, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti".

"Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – ha proseguito Castelli – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa.

La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada. Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO2 fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28 – 29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4 -7 giugno).

RED

GENOA BLUEFORUM

UNA SETTIMANA DI APPUNTAMENTI DEDICATI AL MARE

BLUE ECONOMY Summit Genova 2019

13-15 MAGGIO 2019

www.besummit.it

L'evento dedicato alla Blue Economy che coinvolge tramite convegni, workshop, visite tecniche e incontri di networking i principali protagonisti istituzionali e imprenditoriali che utilizzano il mare come risorsa.

Palazzo Tursi

Promosso e organizzato da: COMUNE DI GENOVA, Genova Smart City

Con il supporto tecnico di: ClickutilityTeam

FESTIVAL DEL MARE

16-18 MAGGIO 2019

www.festivaldelmare.unige.it

Conferenze, Laboratori, Mostre, Spettacoli, Workshop per "immergersi" in modo innovativo e coinvolgente, con eventi per ogni genere di pubblico, interattivi e trasversali. Un momento di riflessione, analisi e divulgazione scientifica dei temi legati al mare.

Porto Antico | Acquario di Genova | Galata Museo del Mare

Università di Genova

Controcorrente

Lotta agli sprechi? Le ferrovie siciliane peggio del TAV

Di Marco Ponti, Bridges Research

Grandi novità per gli investimenti, che tutti chiedono a gran voce per rilanciare l'economia: non si valuta più niente, non importa se non servono. Il pentastellati applaudono non solo gli 8 miliardi della nuova linea Palermo-Catania, ma parlano già di una spesa complessiva per le ferrovie dalla Sicilia di 13 miliardi. Otto forse sembravan pochi, no? Cioè circa 7.800€ per famiglia siciliana. E' il nuovo che avanza.

Ora, una rozza analisi costi-benefici indipendente per quella linea esisteva, ed era pubblicata dall'ing. Ramella e dallo scrivente su un recente librino dal titolo "Trasporti: conoscere per deliberare". I costi allora noti, probabilmente vecchi, erano di solo 4,5 miliardi, ma si sa che non bisogna badare a spese, soprattutto quando si tratta di soldi altrui. I risultati anche così erano catastrofici, un puro spreco di denaro, ovviamente a causa di una domanda insufficiente.

Ora, la linea Torino-Lione nota come TAV e oggetto di infinite polemiche, costa certo un po' di più (11 miliardi), ma ha un traffico, pur del tutto insufficiente a giustificarla, molto maggiore di quello prevedibile sulla Palermo-Catania, che avrà solo traffico passeggeri, al contrario del TAV (che prevede treni passeggeri e merci per un totale di circa 80 treni al giorno).

Infatti sulla Palermo-Catania bastano conti sul "retro della busta" per dimostrarne l'inutilità, senza dover ricorrere a complesse analisi costi-benefici.

Vediamoli, questi conti: una linea a doppio binario ha una capacità minima di 220 treni al giorno, e tra le due città si può immaginare che al massimo si potrà avere un servizio di un treno ogni mezz'ora per le 4 ore del giorno più appetibili per spostarsi, e uno ogni ora per le altre 8 ore, su 12 ore totali di esercizio (se non si vuole vederli viaggiar vuoti). Con questa generosissima stima, sono 16 treni al giorno per senso di marcia, 32 in tutto. L'utilizzazione della linea sarebbe meno del 15% della capacità, cioè sarebbe una linea deserta. E con un'utenza destinata a diminuire nel tempo, infatti la popolazione italiana è in lieve calo demografico, ma quella siciliana lo è più della media.

Si potrebbe obiettare (come sempre si fa nei casi di servizi deserti): ma vi sono gli aspetti sociali!

Vediamoli: quanti saranno i poveri che andranno spesso tra Palermo e Messina? Molto pochi, sicuramente non operai e contadini. L'utenza sarà composta per lo più da impiegati e studenti, e da molti professionisti e funzionari.

Molti che oggi vanno in macchina certo sceglieranno il treno. Ma perché mai sussidiare categorie di reddito medio-alto con un fiume di soldi pubblici? Per fargli risparmiare un po' di tempo a spese di tutti i contribuenti?

Che continuino pure a pagarsi i viaggi in macchina!

Ah, ma certo, non ci si può dimenticare dell'ambiente, altro storico appiglio per grandi opere inutili. Beh, peccato che con un traffico di queste dimensioni spostato dalla strada alla ferrovia, per recuperare i costi ambientali di anni di cantiere, a occhio ci vorrebbe un secolo…soprattutto ricordando che i veicoli stradali inquineranno sempre di meno, stando alle previsioni più recenti per il settore.

Proviamo ora un altro conto che si può fare sul retro della busta, tanto i numeri in gioco sono clamorosi.

Si è detto che oggi si prevede un costo di 8 miliardi (poi, si sa, alla fine le opere tendono a costare un po' di più…ma prendiamolo per buono). Stimiamo un costo del capitale basso, cioè di tipo pubblico, usando un parametro europeo: il 3% annuo (un privato per meno del 6% neanche si muove). Vediamo i passeggeri trasportati all'anno. 32 treni al giorno con 250 passeggeri in media per treno, fanno 8.000 passeggeri al giorno, in un anno sono circa 3 milioni di passeggeri. Il 3% del costo annuo del solo capitale fanno circa 240 milioni all'anno, cioè circa 80€ per ogni passeggero trasportato. Conviene regalare una macchina elettrica a ciascuno, o forse anche fare un servizio di elicotteri da centro a centro delle due città. Sicuramente un servizio di autobus ecologici gratuiti per tutti, molto frequente per di più, e che occuperebbe molta più gente.

Beh, ma vogliamo dimenticare gli impatti macroeconomici? Per le imprese, sono praticamente nulli (non sono prevedibili traffici merci di qualche consistenza spostabili su treno). Gli impatti occupazionali diretti nelle opere di questo tipo, per Euro speso sono oggi modestissimi, e comunque temporanei. Quelli indiretti sicuramente inferiori a quelli ottenibili in settori più labour-intensive (se non forse per alcune organizzazioni molto particolari che sembrano presidiare con attenzione il settore delle opere pubbliche, e non solo in Sicilia).

Ma ancora più in sintesi: come al mondo si può pensare di sviluppare il Mezzogiorno con ferrovie costosissime e deserte?

Certo, i conti qui presentati sono di una rozzezza patetica. Dati gli importi in gioco, occorrerebbe una seria analisi costi-benefici….

Ma, Dio non voglia, forse l'obiettivo non è lo sviluppo, ma la raccolta di voti. Non c'è che sperare che di essere smentiti, e che il progetto iniziale del ministro Toninelli prosegua come era nelle intenzioni iniziali, valutando tutto in modo trasparente, e aprendo su tali valutazioni il dibattito politico, ben prima di decidere.

ATB si racconta nel quarto numero della rivista Bandita dei ragazzi del Laboratorio Tantemani

Gara TPL Toscana: Ceccarelli, assegnazione è atto dovuto per riprendere percorso

ROMA · Città metropolitana di Roma Capitale · Euromobility

CONFERENZA PUMS 2019

Terza Conferenza Nazionale sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

Roma, 6 e 7 giugno 2019
Sala della Protomoteca, Campidoglio

PrIMUS: c'è tempo fino al 9 giugno per presentare i progetti al Ministero dell'Ambiente

Confservizi Cispel Toscana

Gara TPL Toscana: Confservizi Cispel, decisione grave e immotivata

mobit
mobilità in toscana

Mobit: Gori, decisione RUP sbagliata e pericolosa. Agiremo in tutti i modi e in tutte le sedi

atb

Bergamo: dal 6 maggio in distribuzione i nuovi biglietti ATB giornalieri urbani "Family & Friends"

Région Autonome Vallée d'Aoste · Regione Autonoma Valle d'Aosta

Valle d'Aosta: Piano territoriale dei trasporti, per un confronto politico e sociale sulla mobilità

REGIONE PIEMONTE

Piemonte: in arrivo da Roma fondi per rinnovo mezzi pubblici e colonnine ricarica elettriche

Trenitalia: in vendita i biglietti Frecciabianca da e per Vallo della Lucania-Castelnuovo

RFI RETE FERROVIARIA ITALIANA
GRUPPO FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Calabria: completata la copertura della rete regionale con il sistema SCMT

FS Italiane: oltre 15 mln di persone in treno per festività pasquali e ponti primaverili

Fondazione FS: al via il restauro del museo ferroviario di Trieste Campo Marzio

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

URSA MAJOR *neo*

RAM Spa
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

Consorzio ZAILOG

Save the date!

07th & 08th of May 2019
Verona

Intermodal Freight Transport

a workshop presented by URSA MAJOR neo

- ITS tools for long distance intermodal transport
- ITS tools for improving ports' Traffic Management Plans
- Gate automation
- Truck parking & buffer areas management

Co-financed by the Connecting Europe Facility of the European Union