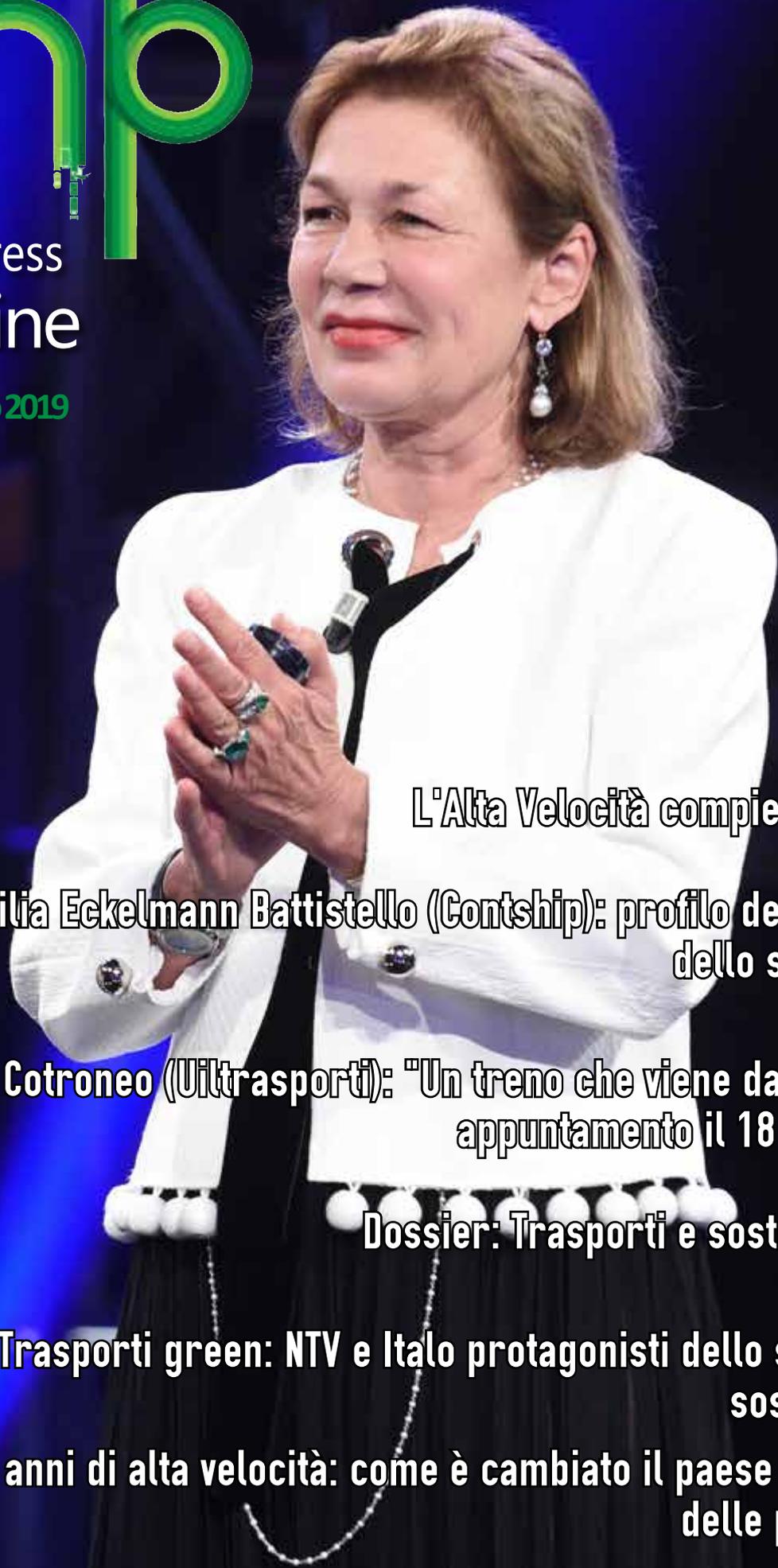




**mobility press
magazine**

N. 197 - 5 Giugno 2019



L'Alta Velocità compie 10 anni

Cecilia Eckelmann Battistello (Contship): profilo della Lady dello shipping

Cotroneo (Ultrasporti): "Un treno che viene dal mare" appuntamento il 18 ottobre

Dossier: Trasporti e sostenibilità

Trasporti green: NTV e Italo protagonisti dello sviluppo sostenibile

Dieci anni di alta velocità: come è cambiato il paese e la vita delle persone



Wheelset of the Future: an Integrated System.

The International Wheelset Congress is among the most influential and vibrant worldwide conferences in the railway sector. The theme of this event is to look not only to wheels and axles, but to consider also those components that interact with them, generating an integrated system to be taken into account as a whole during activities like design, production, testing and maintenance. Manufacturers, assemblers, integrators, users and maintainers of components like brake discs, bearings, housings, sensors, gearboxes and suspension systems are warmly invited, along with Universities and Research Centres, to join in the conference and to share their experience with wheel and axle experts.



XIX INTERNATIONAL WHEELSET CONGRESS
JUNE 16-20, 2019
VENICE

www.iwc2019.com
organization@iwc2019.com

media partners



organizers



host



main sponsor



gold sponsors



silver sponsors



special event sponsor



The logo for 'mpo' is rendered in a stylized, rounded font with a green-to-yellow gradient. The 'p' is taller than the 'm' and 'o'.

mobility press **mpo** magazine

A portrait of a middle-aged man with short, graying hair, wearing a dark blue polo shirt over a patterned collared shirt. He is looking slightly to the left of the camera. The background is a plain wall with a horizontal stripe of red, yellow, and green. To the right, a portion of a blue flag with a colorful emblem is visible.

**Cotroneo (Ultrasporti): "Un treno che viene dal mare"
appuntamento il 18 ottobre**

Editoriale

L'Alta Velocità compie 10 anni, l'orgoglio delle Ferrovie Italiane

L'Alta Velocità compie dieci anni, le Ferrovie Italiane rivendicano l'orgoglio di aver contribuito ad una rivoluzione che ha cambiato il Paese e il modo di viaggiare di una nazione, inducendo cambiamenti nello stile di vita delle persone e nelle abitudini e nei comportamenti legati ai processi di mobilità.

Oggi è unanimemente riconosciuto che il sistema AV Torino-Milano-Roma-Napoli-Salerno ha costituito la più grande infrastruttura al servizio del Paese del Dopoguerra, insieme all'altrettanto storica realizzazione dell'autostrada A1, allora romanticamente definita "l'Autostrada del Sole": in ambedue i casi, identico è stato l'intento di connettere modernamente e funzionalmente le principali città italiane, che costituiscono il grande, immenso patrimonio di questo Paese.

Insieme alla rivoluzione dei trasporti, l'Alta Velocità ha avuto enormi benefici anche sul PIL, l'occupazione, lo sviluppo di nuove opportunità di servizi, di turismo e anche di valorizzazione immobiliare dei centri urbani, senza contare il contributo alla sostenibilità ambientale, con una caduta verticale del ricorso a modalità di trasporto più inquinanti e conseguente riduzione delle emissioni di Co2.

Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è stato uno dei protagonisti principali di

questa rivoluzione, con progetti di realizzazione delle nuove infrastrutture, delle nuove stazioni, con l'adozione dei più innovativi sistemi tecnologici (ora diventati lo standard internazionale di riferimento) di controllo della circolazione e della sicurezza, con la spinta a migliorare linee e mezzi per superare ogni volta nuovi limiti nella velocità raggiungibile sui binari.

Le altissime prestazioni consentite dall'infrastruttura hanno a loro volta stimolato le aziende produttrici a realizzare convogli sempre più performanti, sempre più

confortevoli e stracolmi di occasioni di utilizzo del tempo del viaggio per quella che è diventata un'altra tipologia di consumo, tutta particolare e tutta legata solo al viaggio: col nuovo orario, debuttano in esclusiva sulle Freccie le nuove proposte della ri-

storazione nate dalla collaborazione con Carlo Cracco, e che sono state presentate in occasione dell'evento che si è tenuto a Milano.

La presentazione dell'offerta del nuovo orario estivo è stata l'occasione per confermare come l'Alta Velocità sia stata un formidabile vettore di innovazione per molti altri servizi "accessori", sviluppatisi grazie anche all'impetuoso sviluppo della tecnologia.

Prima ancora di aumentare (con cifre che rimangono comunque più che rilevanti) il numero dei convogli e dei collegamenti,





aumenta la connettività dei contenuti immateriali grazie all'installazione del nuovo sistema wi-fi Fast a bordo dei Frecciarossa 1000 e dei Frecciargento ETR 700 (che saranno immessi in servizio sulla linea adriatica): e, dunque, sempre più spazio a cinema, media, social e anche – novità dell'ultima ora – giochi, insieme al potenziamento della tradizionale offerta di contenuti per i bambini.

L'elemento da non sottovalutare è il contributo che il successo (anche economico) dell'Alta Velocità ha stimolato per una crescita qualitativa di pari livello da realizzare nel trasporto regionale e nei collegamenti Intercity. Anche in questo caso, gli investimenti sono uno dei fattori determinanti, e il gruppo Ferrovie dello Stato, in sinergia con le Regioni, ha messo sul piatto 6 miliardi di euro, che consentiranno in 5 anni di rinnovare pressochè l'intera flotta di convogli destinati al trasporto dei pendolari, con treni nuovi, modernissimi, capaci di accoppiare le prestazioni di un treno metropolitano (cioè accessibilità, rapidità di frenata e accelerazione alle fermate, etc.) e la velocità da super-convoglio appena uscito dall'ambito metropolitano. 11 nuovi treni prodotti da Hitachi Rail Italia sono già in circolazione, presto ne arriveranno altri 104 (al ritmo, praticamente

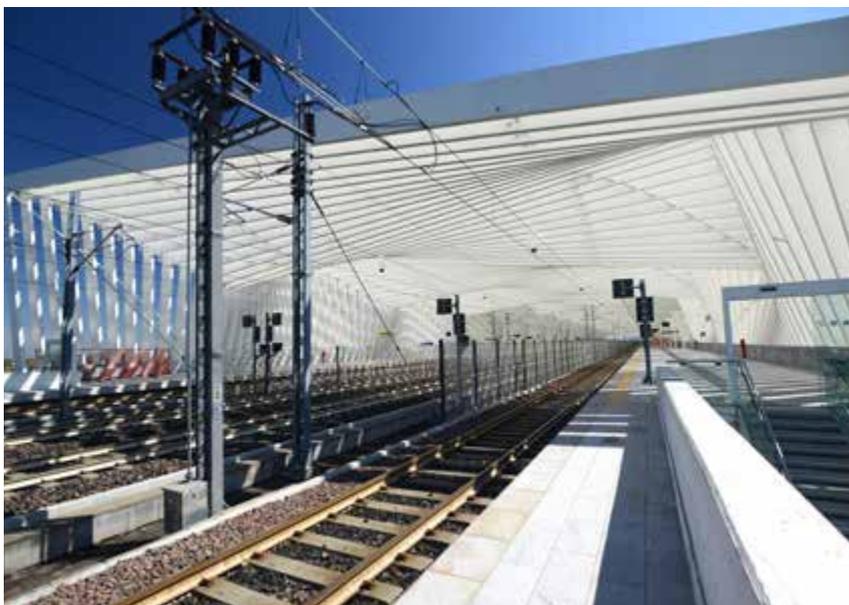
– come ha spiegato l'amministratore delegato di Trenitalia, Orazio Iacono – di un treno ogni due giorni), complessivamente nel solo anno 2019 i nuovi convogli in circolazione (che, comunque, si aggiungono a un parco già in parte rinnovato) saranno 115.

La sinergia tra azienda costruttrice e la volontà da parte delle Ferrovie Italiane di spingere ulteriormente per migliorare i servizi all'utenza ha portato – come ha spiegato l'amministratore delegato del Gruppo, Gianfranco Battisti, che si è particolarmente impegnato proprio per raggiungere questo risultato – ad incrementare ulteriormente la produzione, prevedendo 239 treni in più rispetto a quanto pianificato all'inizio.

Ma è impossibile dimenticare il rilievo che il trasporto regionale vuole assumere anche in relazione all'offerta turistica e ai viaggi del tempo libero. L'Alta Velocità consente di raggiungere facilmente i grandi centri, ma l'Italia ha un enorme patrimonio di siti di interesse storico, artistico, turistico da costituire una vera miniera da sfruttare nella maniera più opportuna, e le iniziative che Paolo Attanasio e Maria Giaconia (rispettivamente Direttore Divisione Passeggeri per Long Haul e Regionale) hanno presentato hanno un'attrattivi-

tà sicuramente coinvolgente, riuscendo a raggiungere ed interessare tutte le fasce della clientela.

Anche questa una piccola risposta a chi – prima di questi 10 anni innovativi – considerava il treno un residuo dell'altro secolo, un mezzo quasi senza futuro.



Antonio D'Angelo

Save the Date

GENOVA, 26-28 Giugno 2019



Organizzato da:



Forum sull'innovazione e cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo Euro-Mediterraneo  

PALAZZO SAN GIORGIO - ACQUARIO DI GENOVA - EATALY

#PST19 #pstconference #mainconference

PER INFORMAZIONI:

info@pstconference.it - www.pstconference.it



Women in Mobility 9

Cecilia Eckelmann Battistello (Contship) il profilo della Lady dello shipping: se avete delle idee, non sottovalutatele

Il 30 maggio gli Incontri in Blu organizzati al Galata Museo del Mare di Genova per raccontare uomini, donne e storie di mare si sono tinti di rosa con Cecilia Eckelmann Battistello, la donna che proprio di rosa ha colorato le sue navi prima ed i suoi treni e camion dopo, imponendosi nel mondo tradizionalmente maschile dello shipping.

Battistello è oggi presidente del Gruppo Contship Italia, uno dei principali attori del settore dei terminal container marittimi e nel trasporto intermodale, presente in Italia negli scali di La Spezia, Ravenna, Cagliari, Salerno e nel centro intermodale di Milano-Melzo ed in Marocco nel porto di Tangeri.

Ad accogliere la Lady dello shipping, oltre un centinaio di persone tra esponenti del mondo marittimo genovese, manager e appassionati, tutti interessati ad ascoltare la storia della prima donna a presiedere, dal 1990 al 1994, la più antica Conferenza marittima, quella fra Inghilterra, India, Pakistan e Bangladesh. Tra le prime file molte donne rappresentanti dell'imprenditoria e dell'associazionismo ligure hanno arricchito l'incontro con domande e confronti a tratti commoventi: Giorgia Boi, presidente del Propeller Club di Genova e vicepresidente nazionale; Costanza Musso Amministratore Delegato M.A.Grendi dal 1828; Riccarda Giordano Presidente Aida Liguria (associazione delle donne imprenditrici e dirigenti d'azienda); Sonia Sandei Head of Strategic Development Enel e vicepresidente Confindustria; Marina Stella



Cecilia Eckelmann Battistello, presidente Gruppo Contship Italia

Direttore Generale Ucina Confindustria Nautica. A fare da padrona di casa un'altra donna manager Nicoletta Viziano, Gruppo Viziano, in veste anche di Presidente del Mu.MA, l'Istituzione che gestisce insieme ad altri soggetti pubblici e privati il Galata Museo del Mare, la Commenda di Pre, il Museo Navale di Pegli e la lanterna di Genova.

In sala Mauro Iguera Amministratore Delegato Cambiaso Risso Marine SpA, alla sua seconda uscita come Presidente dell'Associazione Promotori Musei del Mare, onlus che riunisce aziende e imprese appartenenti al mondo dello shipping genovese a sostegno del patrimonio pubblico rappresentato dal polo culturale marittimo parte del Mu.MA. Inoltre Nicola Costa Consigliere delegato di Costa Edutainment, società che a Genova gestisce il Galata Museo del Mare, l'Acquario di Genova, il Bigo e la Biosfera; Andrea Colusich dei Fratelli Colusich; Francesco e Pierluigi Ferrari della First srl; Carlo Bozzetti marine manager di Bureax Veritas Italia; Bruno ed Eugenio Musso della Grendi. Diversi i rappresentanti di Capitaneria di Porto e Autorità Por-

tuale.

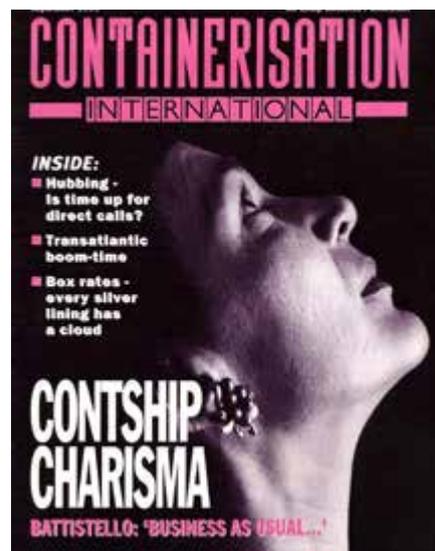
Sul palco una Battistello paragonabile ad una vera rock star, che insieme ai giornalisti Fabio Pozzo (La stampa) e Nicolò Carnimeo (Linea Blu) ha condotto il pubblico in un racconto della sua vita a tappe, scandito dalle foto ricordo proiettate in sala. Dai ricordi d'infanzia, in cui Cecilia si emoziona al pensiero del padre ammalatosi quando lei era una bambina, al primo incontro con Angelo Ravano, uno, come lo definisce Cecilia, dei "suoi padri". La sua vita cambia proprio grazie a questo incontro, quando entra in una agenzia marittima per consegnare una brochure della società di famiglia. Qui Ravano le chiede se le interessa lavorare nei trasporti via mare, lei accetta e da lì a poco condividerà i primi passi di Contship, una società che nasce nel 1969 nel Canton Ticino per opera e visione proprio di Angelo Ravano (il Dottore), un imprenditore e armatore ligure che si muove tra Genova, Milano e Lugano. La società è piccola ma visionaria e sposa da subito la rivoluzione del container trasportando le componenti della Fiat 124 smontate dall'Italia a Casablanca, in Marocco, dove l'industria torinese aveva un impianto di assemblaggio. Cecilia, poco più che ventenne, entra in Contship nel 1973 dove si occupa delle spedizioni per Fiat e anche di non fare tornare le navi (due, all'inizio) vuote al ritorno: le carica di olive, albicocche, frutta secca in vasetti, vermouth. "Non sapevo niente di navi nè di container, ma fin dal primo momento del mio ingresso in Contship mi sono innamorata di quanto succedeva - racconta -. Mi sono subito resa conto di aver tro-



Cecilia Eckelmann Battistello con Angelo Ravano

vato l'avventura che volevo vivere nella mia vita. Ogni giorno era diverso e ogni giorno c'era qualche sorpresa. E tutto que-

sto, non c'era dubbio, mi elettrizzava". Da Marsiglia, Battistello si sposta a Cadenazzo in Svizzera, a Rotterdam e poi a Beirut, per seguire le nuove rotte aperte da Contship, le cui navi scalano il Libano e - quando scoppia la guerra - a Tartous in Siria. Nel 1976 riapre poi il Canale di Suez e Contship sbarca per prima a Dammam, in Arabia Saudita. E successivamente inaugura la prima linea di portacontainer dall'Europa all'India e al Pakistan. Cecilia vola a Bombay-Mumbai: è lei, nel 1977, a



firmare personalmente il primo contratto di agenzia a Karachi (Pakistan) che segna l'arrivo dei primi container in India. Poi è la volta dell'Inghilterra, dove Ravano trasferisce, prima a Felixstowe poi a Ipswich, il quartiere generale del Gruppo e dove Cecilia costruisce il senso di appartenen-

za aziendale di molti colleghi internazionali anche grazie ai suoi favolosi barbecue. Con la globalizzazione, Contship cresce e con essa "The Lady", così è chiamata Battistello dai suoi agenti.

Arrivano nuove linee, nuove navi e nuo-



ve rotte; i servizi intermodali e i terminal, prima La Spezia (con il socio Eurokai Thomas Eckelmann, storico operatore di Amburgo) e poi

l'hub di Gioia Tauro, la grande scommessa di Angelo Ravano, che muore però nel 1994 prima dell'arrivo della prima portacontainer nello scalo calabrese. E l'ascesa di Battistello è irresistibile: dal 1990 al 1994 è la prima donna a presiedere la più antica conferenza marittima, quella tra Inghilterra, India, Pakistan e Bangladesh; nel 1992 finisce sulla pagine di The Times in concomitanza con l'ingresso nel porto di Felixstowe della Contship Germany, una nave portacontainer interamente dipinta di rosa. Al vertice della holding Contship Italia (nel 1999 passata sotto il controllo del gruppo Eurokai), cui faranno capo le partecipazioni nei terminal di La Spezia, Livorno, Savona-Vado, Salerno, Ravenna, Cagliari, Gioia Tauro (gli assetti cambieranno in futuro, usciranno Vado, Livorno e di recente Gioia Tauro, si aggiungerà Tangeri) diventa presidente di Feport dal 2005 al 2010; nel 2014 riceve il Premio Bellisario "Donne ad alta quota". Trova anche l'amore, sul lavoro, sposandosi con Thomas Eckelmann.

....e La nave rosa? "Quell'idea che mi ha reso famosa in tutto il mondo è nata un po' così: i colleghi mi guardavano perplessi quando ho iniziato a dirlo, sono andata avanti perché era in gioco la mia credibilità. E' stato un successo, una grande pub-

blicità. Quindi dico a tutti: se avete delle idee, anche se sembrano un po' matte, non le sottovalutate".

L'incontro con Cecilia Battistello è stato il 5° di un ciclo di 7 appuntamenti che ha visto salire sul palco del Galata l'apneista mondiale Alessia Zecchini, lo skipper di Luna Rossa Max Sirena, il surfista spagnolo Hugo Vau, il velista oro a Rio 2016 Santiago Lange. Prossimi appuntamenti sono il 20 giugno con Michael Bates, meglio conosciuto come Michael di Sealand, l'imprenditore che rivendica il titolo di principe di Sealand, la micronazione fondata dal padre Paddy Roy nel 1967, il quale racconterà l'incredibile storia di questa piattaforma artificiale creata al largo delle coste inglesi per motivi di difesa dal governo britannico sulla quale è stato proclamato un "Principato con sovranità indipendente" che ha battuto moneta e rilasciato passaporti. A chiudere il primo ciclo d'Incontri in Blu, il 19 settembre, in occasione del giorno inaugurale del 59° Salone Nautico, l'ospite sarà Norberto Ferretti, co-fondatore ed ex presidente di Ferretti Group, il pioniere della nautica che torna sulla scena nel nome della sua passione per le barche e il mare. La rassegna Incontri in Blu, ideata da Fabio Pozzo è voluta da Mu.MA Istituzione Musei del Mare e delle Migrazioni, Associazione Promotori Musei del Mare onlus, Costa Edutainment spa e realizzata grazie anche al contributo del Gruppo Cambiaso Riso e di UCINA Confindustria Nautica e al sostegno della Casa di Cura Montallegro, della dimora storica Palazzo Grillo e di Genovarent; ciclo d'incontri che vanta il patrocinio dello Yacht Club Italiano con cui il Mu.MA ha stipulato un protocollo d'intesa per la promozione congiunta delle attività per l'anno 2019 e della FIV (Federazione Italiana Vela).

Eleonora Elena Errico



75°

2019

Assemblea **Annuale**
e Convegno **Anav**
Maranello
26/27 giugno

26 GIUGNO

Sala Ferrari - Hotel Maranello Palace
Via Grizzaga 72 - Maranello (MO)

ore 15,00

Assemblea ANAV
Premiazione II^ Edizione concorso
"Imprese in movimento 2019"

ore 20,30

Cena sociale presso
"Museo casa Enzo Ferrari", Modena

**IL TRASPORTO
PUBBLICO LOCALE:
PRESENTE e FUTURO**

27 GIUGNO

Stabilimento Ferrari
Maranello (MO)

ore 10,00

- Relazione introduttiva:
Giuseppe Vinella
intervento:
Andrea Camanzi
- Presentazione studio
"Linee guida per l'apertura
al mercato. Una proposta
metodologica":
 - **Giuseppe Catalano**
 - **Carlo Carminucci**

Dibattito

- ▶ **Fulvio Bonavitacola**
- ▶ **Alberto Brandani**
- ▶ **Paola De Micheli**
- ▶ **Arrigo Giana**
- ▶ **Andrea Gibelli**
- ▶ **Angelo Mautone**
- ▶ **Alessandro Morelli**
- ▶ **Roberto Rustichelli**
- ▶ **Giuseppe Ruzziconi**
- ▶ **Giorgio Zino**

ore 12,00

- ▶ Intervento **Vincenzo Boccia**
- ▶ Conclusioni **Danilo Toninelli**

www.anav.it





Intervista

Cotroneo (Uiltrasporti): la sinergia tra mare e ferro e proposte concrete per le imprese, appuntamento il 18 ottobre

La sesta edizione del tradizionale appuntamento organizzato da Uiltrasporti Lombardia sul trasporto merci è stata convocata per il 18 ottobre prossimo. Il titolo dell' iniziativa, da sempre organizzata da Angelo Cotroneo, già apre ad una visione ampia, inclusiva ed intermodale del trasporto ferroviario: "Un treno che viene dal mare". Ne parliamo con l'organizzatore.

Cotroneo, quale sarà il senso del vostro convegno di ottobre?

Il nostro obiettivo è quello di mantenere sempre alta l'attenzione sul trasporto merci su ferro per stimolare tutti gli attori interessati affinché ci sia una vera svolta per il settore. Occorre che la politica passi dalle parole ai fatti. Nonostante i vari incentivi messi in campo sotto forma di bonus, il trasporto merci su ferro non è aumentato in modo significativo e ciò è in controtendenza rispetto a quello che avviene per il trasporto via mare. Questo avviene principalmente perché in Italia il trasporto su ferro è messo in competizione con quello fatto su gomma, quando invece può e deve essere alternativo ad esso. I continui fondi stanziati dai governi a favore del comparto del trasporto su gomma saranno sempre come una zavorra per il comparto ferroviario.

Treno e nave: complementari certamente, ma da qualche tempo anche in concorrenza. È degli ultimi mesi l'entrata in servizio di navi sulle Autostrade del mare che caricano semirimorchi, proprio quelli che le imprese ferroviarie vedevano come un potenziale e grandissi-



Angelo Cotroneo, segretario regionale lombardo Uiltrasporti

mo mercato. La concorrenza quindi diventa a tre? Treno, camion, nave?

Nei fatti sì. Ma sono convinto che tra la nave e treno non si debba parlare di reale concorrenza ma si possa invece favorire l'integrazione tra le due modalità che possono sinergicamente funzionare tra loro.

Ecco perché necessita che RFI termini nel più breve tempo possibile i lavori di adeguamento delle linee ferroviarie agli standard europei ed elimini i cosiddetti colli di bottiglia.

Sappiamo che il panel dei partecipanti non è ancora del tutto definito, ma ci saranno presidenti di regioni e decisori politici, le autorità portuali, i logistici, che si parlerà di Cina e di Via della seta. A che punto siamo con la preparazione del tavolo?



L'organizzazione ormai è a pieno ritmo, tra i vari partecipanti ci sarà anche l'AD di RFI, l'Ing. Gentile che proprio in questi giorni ha confermato la presenza; il Professore Baccelli dell'Università Bocconi di Milano ed un grande esperto di strategie e investimenti a livello internazionale, il Dott. Rossi.

E per la prima volta le imprese ferroviarie sta-



ranno sedute con il pubblico, questa è la grossa novità di quest'anno...

Sì, confermo. E' la prima volta che tutte le IF faranno parte del pubblico. Il nostro obiettivo è di evidenziare, attraverso uno studio commissionato ad Isfort, come sia importante la sinergia tra mare e ferro. Inoltre faremo come al solito delle proposte concrete nella speranza che la politica le prenda in considerazione come già fatto in passato.

L'iniziativa di Uil è forse l'unica di cui si ha conoscenza organizzata dal sindacato con una platea di lavoratori che si confronta con il mondo delle imprese su temi di politica industriale e non per le tradizionali relazioni sindacali...

Antonio Riva

2^a Edizione

ASSOCIAZIONE ITALIANA
per l'INGEGNERIA
del TRAFFICO
e dei TRASPORTI



Con la collaborazione di



**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



Dossier

Trasporti e sostenibilità

Il tema della sostenibilità sta diventando sempre più importante, anche grazie alla sensibilizzazione in atto riguardo al cosiddetto “climate change”.

In questa analisi non si vogliono discutere le tematiche generali, bensì quelle legate ai trasporti.

È chiaro che la maggioranza del traffico attuale è su gomma e per fare un cambio radicale in direzione di un trasporto più sostenibile, sono necessarie molte azioni sia nel breve che nel lungo periodo.

Al tempo stesso non è possibile aspettarsi dei risultati immediati, poiché le politiche hanno bisogno di tempo per essere implementate.

Circa un terzo delle emissioni di CO₂ è emesso dal settore

dei trasporti ed è per tale ragione che è necessario andare verso un trasporto più sostenibile da un punto di vista ambientale, senza però scordarsi dell'elemento dell'economicità. L'efficienza deve essere sempre sia ambientale che economica.

Al tempo stesso, lo sviluppo tecnologico può aiutare ad andare in direzione di un trasporto più sostenibile: un maggiore utilizzo del trasporto ferroviario, un utilizzo di tecnologie pulite nel trasporto su strada e nuovi sistemi di mobilità urbana sono i tipici elementi che possono aiutare ad avere risultati importanti nel settore. Lo studio vuole mettere in luce le possibilità esistenti, ma anche ad esempio i buoni passi fatti in Italia grazie alla liberalizzazione del trasporto ferroviario ad alta velocità e gli effetti che tutte queste azioni hanno di fatto per avere un trasporto più sostenibile.

Quota modale di trasporto

Non è possibile pensare di potere eliminare il traffico su strada da un giorno all'altro, poiché questa tipologia è la più utilizzata sia a livello italiano che a livello europeo.

Bisogna sempre riflettere sull'efficienza e sui costi che uno “shift modale” può comportare sia sui costi del sistema logistico, sia a livello personale quando si parla di singoli passeggeri.

Ragionare con una strategia “step by step” è

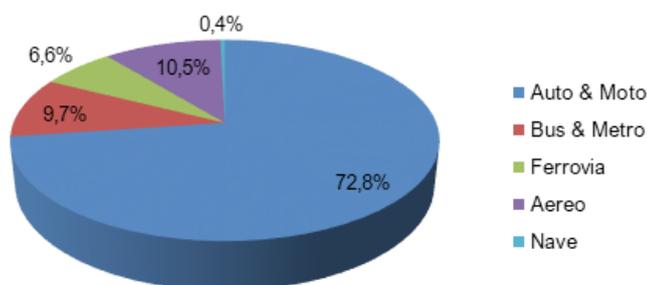
dunque essenziale al fine di non commettere errori che portino un sistema sì efficiente da un punto di vista ambientale, ma totalmente insostenibile da un punto di vista economico. Tuttavia è bene pensare a tecnologie che nel

breve termine possano favorire lo spostamento delle persone e delle merci in un modo più sostenibile per l'ambiente.

A livello europeo, attualmente, quando si parla di passeggeri, oltre il 70% di questi si muovono con auto o moto, mentre tutti i restanti mezzi di trasporto sono impiegati per meno del 30%. Per tale ragione è necessario avere una strategia integrata che vada verso l'intermodalità, per scegliere al tempo stesso le migliori tecnologie esistenti (da un punto di vista ambientale), ma anche il migliore mezzo di trasporto per ogni tipologia di spostamento.

Anche quando si parla di trasporto merci, la situazione è sostanzialmente la stessa, con oltre tre quarti delle merci che si spostano su gomma. È bene ricordarsi di queste percentuali per comprendere che delle soluzioni a favore della sostenibilità possono essere prese, ma è chia-

Passeggeri - Quota modale in Europa





ro che il percorso è lungo: sostituire completamente il trasporto su gomma non è credibile nel medio periodo.

A livello italiano la situazione è sostanzialmente identica, con anzi una ancora maggiore preponderanza del trasporto su gomma per quanto riguarda i passeggeri.

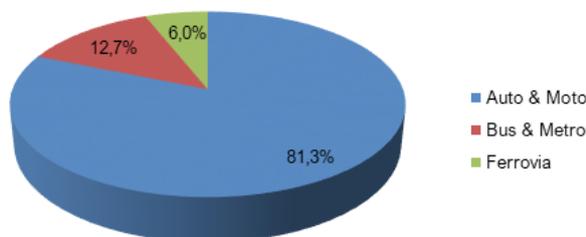
È bene ricordare che in Italia il trasporto su ferro a livello locale non è liberalizzato e non è sviluppato (tipica carenza di linee di metropolitana in molte grandi città).

Una maggiore apertura del mercato ferroviario potrebbe portare ad un incremento dell'utilizzo del ferro per spostamenti locali e regionali.

Come vedremo la liberalizzazione gioca un ruolo essenziale nell'incremento dell'utilizzo del ferro, grazie ad una maggiore efficienza. E un maggiore utilizzo del ferro permette anche di avere un miglioramento dal punto di vista ambientale.

Per quanto riguarda il trasporto merci, consi-

Passeggeri - Quota modale in Italia
(solo trasporti terrestri)

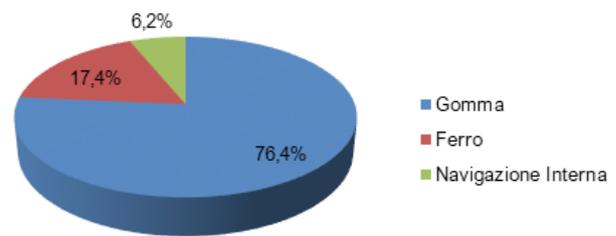


derando solo quello su gomma, navigazione interna e su ferro, la quota modale del trasporto ferroviario è ben inferiore al 15 per cento in Italia. Il sistema ha visto una crescita negli ultimi anni grazie all'entrata di operatori privati in competizione con l'incumbent, ma è chiaro che soffre di alcune inefficienze strutturali non facili da risolvere nel breve termine.

L'Europa va nella giusta direzione

Analizzando i dati di emissioni di anidride carbonica (CO₂) è chiaro che a livello globale vi è un accresciuto timore dovuto all'incremento.

Trasporto Merci - Quota Modale in Europa



Infatti dal 1990 al 2017 (ultimo dato disponibile a livello globale) le emissioni sono aumentate del 63 per cento a livello mondiale.

Vi è da tenere in considerazione che questo aumento è correlato all'incremento del prodotto interno lordo dei diversi paesi e che i paesi emittenti sono cambiati nel corso del tempo.

In particolar modo si evidenzia che sia gli Stati Uniti che l'Europa hanno incrementato l'efficienza ambientale e si trovavano nel 2017 ad un livello di emissioni inferiore rispetto a quello del 1990. Al tempo stesso si registra la crescita della Cina, seconda economia globale, che ha visto una vera esplosione delle emissioni e ormai conta più della somma delle emissioni di Stati Uniti ed Europa messe insieme.

Si registra dunque un miglioramento per i paesi sviluppati, ma è chiaro che questo non è abbastanza.

Il trend europeo è comunque positivo con una chiara riduzione da parte di tutti i maggiori paesi. Regno Unito, Germania, Francia ed Italia hanno registrato dei forti decrementi nell'ultimo trentennio. Il dato è però più interessante se viene confrontato con la dimensione dell'economia e per tale ragione è stato preso il prodotto interno lordo come riferimento.

In questo modo è possibile evidenziare l'efficienza in termini di sostenibilità dei diversi paesi. La Cina registra ancora un livello di inefficienza molto elevato, ma nel corso del periodo 1990 – 2017 ha visto una riduzione di emissioni di CO₂ per migliaia di dollari di PIL di quasi tre volte. Anche l'economia europea e quella statunitense hanno visto forti incrementi di efficienza, con un dimezzamento di questa

variabile nel corso del periodo considerato.

A livello europeo è possibile evidenziare proprio i migliori casi di efficienza, sempre tenendo in considerazione sia la diversa struttura economica dei diversi paesi (maggiore industria provoca un maggiore livello di emissioni) sia il diverso mix energetico. Il dato interessante è comunque la continua riduzione registrata per tutti i maggiori paesi dell'Unione Europea.

Trasporti e sostenibilità

Se l'Europa va nella giusta direzione, è anche bene ricordare che il tema del trasporto sostenibile è una chiave importante di analisi per arrivare ad una sempre maggiore efficienza ambientale del sistema economico.

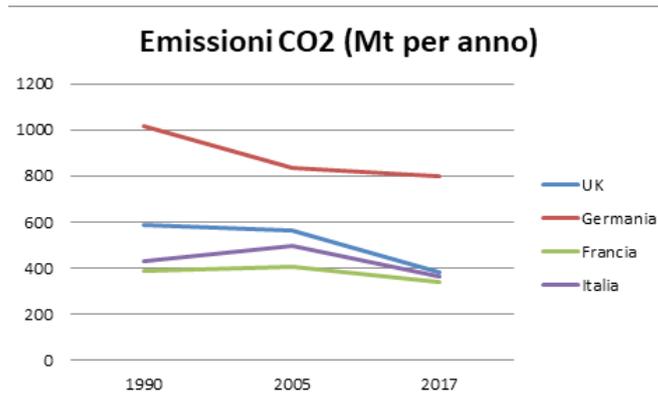
In particolare è giusto ricordare che il settore dei trasporti è uno dei maggiori settori inquinanti a livello globale ed europeo. Secondo i dati EEA, le emissioni legate ai trasporti nel complesso europeo, incidono per circa un quarto. Questo dato è ancora maggiore, se viene escluso l'inquinamento prodotto per la produzione energetica stessa.

Nel complesso circa un terzo delle emissioni di CO₂ è legata proprio al settore dei trasporti.

Per tale ragione è così importante andare verso un trasporto sostenibile sia da un punto di vista ambientale che economico. Nel momento in cui si fa una fotografia delle emissioni di anidride carbonica a livello del settore dei trasporti, si evidenzia come sia proprio dal settore stradale dal quale deriva il maggiore inquinamento.

Questo dato non deve sorprendere perché è anche il settore che ha la maggiore quota modale.

La ferrovia è invece indubbiamente il mezzo



più sostenibile da un punto di vista ambientale, con delle emissioni inferiori all'1 per cento. Per tale ragione è bene considerare come sia importante sia uno shift modale verso la ferrovia, ma anche lo sviluppo di tecnologie che possa-

no ridurre nello stesso settore del trasporto su gomma le emissioni di CO₂.

Se consideriamo il sole settore merci, il trasporto su gomma inquina quasi 10 volte di quello su ferro, secondo i dati EEA.

È chiaro che non tutto il trasporto può essere effettuato dal settore merci, ma al tempo stesso è bene avere una logica di intermodalità per cercare di rendere il trasporto su ferro la spina dorsale del paese. La distribuzione non potrà fare a meno nel breve periodo del trasporto su gomma, ma proprio con l'introduzione di tecnologie più pulite è possibile avere forti vantaggi ambientali.

Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, le figure non si discostano molto. Il trasporto ferroviario è di gran lunga il più efficiente, con delle emissioni pari ad un quarto rispetto alle maggiori tecnologie utilizzate attualmente per il settore automotive ed il settore aereo.

Nel complesso, si evidenzia che vi è una maggiore sostenibilità del treno, ma è anche chiaro che bisogna tenere in considerazione sia gli aspetti di business e di economicità dello stesso, che delle migliori soluzioni per ogni tipologia di spostamento.

Non è infatti possibile pensare di avere un network di alta velocità ferroviaria anche in montagna, laddove i costi di costruzione sono eccessivi, anche se l'efficienza ambientale lo suggerirebbe.

Al tempo stesso, l'ultimo miglio, è meglio che sia coperto tramite una mobilità condivisa e ambientalmente sostenibile mentre per il tra-



sporto su gomma, che abbiamo visto essere insostituibile in molti casi, è bene cercare delle soluzioni che vadano a favore dell'ambiente.

Non un singolo modo, ma il modo migliore

È dunque importante comprendere che non esiste un modo migliore di trasporto in generale, ma che è possibile andare nella direzione di un trasporto sostenibile solo se si sceglie il modo più efficiente e migliore per ogni tipologia di spostamento.

Non è possibile pensare che un viaggiatore sia disposto ad utilizzare un treno alta velocità per 12 ore per percorrere 2.500 chilometri, quando evidentemente è l'aereo il mezzo più efficiente. Per tale ragione si introduce il concetto di intermodalità che prevede per gli spostamenti l'utilizzo di diversi mezzi di trasporto in funzione della tipologia di trasporto. Ad esempio, se l'aereo è efficiente per delle tratte molto lunghe, il treno AV è molto efficiente per delle tratte fino a circa 900-1.000 chilometri. Il dato interessante che vedremo successivamente è come la concorrenza possa estendere questa fascia di utilizzo del treno AV, andando di fatto a favore di un trasporto più sostenibile. Nel trasporto delle corte e medie distanze, l'auto rimane indubbiamente leader da un punto di vista di utilizzo. L'arrivare all'esatto punto finale di destinazione è la forza dell'auto, ma è anche chiaro che un buono sviluppo del trasporto locale, insieme a servizi di mobilità condivisa possono aiutare a sostituire in molti casi l'utilizzo dell'auto. Un esempio chiaro in molte città europee ed americane è l'utilizzo sempre maggiore dei monopattini elettrici che permettono di avere un'ottima connessione per l'ultimo miglio (anche negli ultimi 5 chilometri).

Concorrenza nell'AV e benefici per l'ambiente

L'arrivo della concorrenza di Italo nel trasporto ferroviario ad alta velocità, non ha portato benefici solo al consumatore, ma ha anche appor-

tato chiari benefici all'ambiente.

La riduzione dei prezzi di oltre il 40 per cento, proprio grazie alla competizione, ha portato ad un raddoppio dell'utilizzo del treno AV nel nostro paese.

Come tutto questo ha un chiaro impatto sull'ambiente?

In primo luogo è evidente che parte della domanda del treno AV è andata a sostituire l'utilizzo di altri mezzi più inquinanti, in particolare modo l'aereo. Per quanto riguarda la Roma - Milano, l'esempio più rilevante, è chiaro che il treno AV è stato in grado di prendere quote di mercato sempre più importanti all'aereo.

Se nel 2008, quando la rete AV non era completata, il treno AV aveva solo il 36 per cento della quota di mercato, contro il 50 per cento dell'aereo, solo quattro anni dopo, con la rete completata, il treno AV aveva già il 58 per cento della quota modale.

Tale dato non dista troppo dall'esempio della Madrid - Barcellona in Spagna che registra più o meno le stesse percentuali di quota modale e caratteristiche.

Tuttavia in Italia c'è stato un vero e proprio elemento di disruption: l'arrivo della concorrenza di Italo.

Nel 2018, grazie all'incremento dell'offerta e alla riduzione dei prezzi, l'alta velocità è stata in grado di catturare oltre tre quarti del mercato passeggeri.

Un dato estremamente interessante deriva dall'innovazione di mercato che l'Italia è stata in grado di creare.

Normalmente, il trasporto ferroviario AV è in grado di catturare traffico al trasporto aereo per tratte di al massimo 4 ore.

In Italia si è invece registrato uno shift modale dall'aereo al treno AV anche per tratte più lunghe di 5 ore.

Tale cambiamento è dovuto principalmente all'efficienza del sistema ferroviario AV che ha portato ad una forte riduzione dei prezzi.

Per tutte le tratte considerate con più di quattro ore di distanza di viaggio con il treno AV, è



stato calcolato l'andamento del mercato aereo. In particolare sono state analizzate, la Milano – Napoli, la Torino – Roma e la Torino – Napoli. In tutti i casi, il trasporto aereo ha registrato una forte caduta di traffico: l'elemento più interessante che la caduta è stata registrata non con il completamento dell'infrastruttura, bensì con l'arrivo della concorrenza nel settore ferroviario. La concorrenza è dunque un vero game changer nella scelta del trasporto modale ambientale più sostenibile.

Come è stato evidenziato diverse volte in questa analisi, non è possibile separare il concetto di efficienza ambientale con quello di efficienza economica. Italo è ormai più efficiente anche rispetto ai maggiori operatori di trasporto aereo, comprese le low cost (LCC).

Considerando il costo per posto chilometro offerto (CASK), Italo è in grado di offrire dei costi inferiori sia ad Easyjet che Vueling, due dei più grandi operatori aerei in Italia. Il costo è ben inferiore anche rispetto agli operatori aerei tradizionali (FSC).

Vantaggi dell'AV e di treni moderni

L'efficienza dei treni moderni AV da un punto di vista di sostenibilità ambientale, porta ad avere una forte riduzione delle emissioni. Altro elemento da tenere in considerazione, è l'alto utilizzo degli asset da parte degli operatori privati come Italo, con una capacità di riempimento (load factor) molto elevato.

Avere un tasso di riempimento elevato porta ad avere una maggiore efficienza energetica.

Questo elemento è evidente nel trasporto su strada, dove l'utilizzo da parte di una singola persona di un'auto è estremamente inefficiente da un punto di vista di emissioni, ma anche di congestione. Italo è stato in grado di crescere nel corso del tempo e questo è stato un beneficio da un punto di vista di trasporto sostenibile. Se nel 2018 ha trasportato circa 17,5 milioni di passeggeri, la compagnia ferroviaria transporterà probabilmente oltre 20 milioni di passeg-

geri nel corso del 2019.

Una buona parte di questi passeggeri sono nuova domanda, ma una sostanziale parte sono invece frutto di un cosiddetto shift modale.

Calcolando da un punto di emissioni, pur avendo almeno 7 milioni di nuovi passeggeri che si muovono per motivi di lavoro o altro in Italia, l'arrivo di Italo ha portato ad una riduzione delle emissioni di anidride carbonica.

Per fare questo calcolo sono stati presi gli standard europei dell'EEA, anche da un punto di passeggeri medi.

In particolare la maggiore riduzione deriva dai viaggiatori che prima utilizzavano il mezzo aereo, mentre ulteriori fonti di risparmio derivano dallo shift modale da utilizzatori di altri tipologie di treni e l'automobile.

Nel complesso, grazie ad Italo pur avendo un traffico molto maggiore, le emissioni sono state ridotte nell'ordine di circa 200 mila tonnellate di CO2 all'anno.

Auto meno inquinanti

Circa l'80 per cento dei trasporti, come evidenziato nella prima parte del paper, è effettuato su gomma. Non è possibile dunque pensare di sostituire completamente l'automobile con altri mezzi di trasporto nel breve - medio periodo.

La mobilità deve però essere concepita in maniera differente, sempre tenendo in considerazione l'aspetto economico, ma è indubbio che un minore impatto ambientale possa essere di fatto raggiunto anche o soprattutto tramite l'innovazione tecnologica.

L'innovazione tecnologica verrà affrontata in due punti:

- in termini di energia utilizzata (tipologia di carburante);
- in termini di sviluppo di nuove modalità.

Negli ultimi anni stiamo vedendo grandi investimenti nello sviluppo dell'auto elettrica, con tutti i grandi gruppi che stanno investendo in questa tecnologia. Leader di questo mercato è



la Cina, dove lo scorso anno sono state vendute oltre 1,2 milioni di auto elettriche.

L'Europa e gli Stati Uniti sono follower in questa tecnologia, specialmente nella produzione di batterie e di tutta la supply chain dell'elettrico. Non è un caso che anche per quanto riguarda il trasporto pubblico locale, sia proprio in Cina dove si concentra oltre il 95 per cento della flotta di bus elettrici, con il caso limite di Shenzhen dove la flotta di bus è ormai completamente elettrica da fine del 2017.

In Europa, il mercato dell'auto elettrica è molto differente e dipende da paese e paese, con dei mercati fortemente sviluppati grazie all'incentivazione (come in Norvegia dove gli aiuti all'acquisto possono arrivare fino a 15000 euro).

Come ricordava Sergio Marchionne, amministratore delegato di FCA, l'auto elettrica può avere diversi livelli di impatto ambientale, dipendendo dal modo in cui è prodotta l'energia elettrica.

Bisogna sempre considerare il ciclo completo "all inclusive" per vedere l'efficienza di una determinata tecnologia da un punto di vista ambientale.

È dunque interessante analizzare anche lo sviluppo di altre tecnologie che possono avere un impatto ambientale simile all'auto elettrica.

Una di queste soluzioni è indubbiamente il biometano, che è un gas rinnovabile che può derivare ad esempio da matrice agricola e rifiuti. Per tale ragione è necessario compiere un'analisi del ciclo "all inclusive" per la mobilità e non ci si può fermare alle sole emissioni per l'utilizzo delle automobili o dei camion.

Il ciclo completo delle emissioni considera anche la produzione dei veicoli, il trasporto dei carburanti e l'uso dello stesso da parte dei veicoli.

Le emissioni di anidride carbonica, nel caso del biometano, possono essere considerate simili a quelle dei veicoli elettrici con una produzione dell'energia elettrica effettuata completamente con fonti rinnovabili.

Qualunque tecnologia venga scelta poi dal con-

sumatore, è necessario che il legislatore tenga in considerazione nell'incentivazione sia dell'aspetto ambientale che economico, in modo da non creare una legislazione che distorca la concorrenza tra le diverse tecnologie.

La legislazione è dunque un elemento essenziale, anche perché nel medio e lungo periodo potrebbero svilupparsi tecnologie ancora più pulite, quali ad esempio l'idrogeno.

Nuove soluzioni per le città

Se da un punto di vista di innovazione tecnologica, nel senso della motorizzazione, stiamo vedendo forti sviluppi, c'è un altro tema che deve essere tenuto in considerazione nell'analisi per avere un trasporto sostenibile.

La tecnologia mobile ed in particolare lo sviluppo "dell'economia delle applicazioni", legata allo sviluppo della cosiddetta economia delle piattaforme è un altro elemento disruptive che deve rientrare nell'analisi.

Negli ultimi cinque anni abbiamo visto come il car sharing free floating abbia modificato il panorama cittadino, con Milano spesso portato come esempio virtuoso, grazie all'utilizzo delle app.

Il passo successivo è stato quello dello free floating sharing delle biciclette, un fenomeno nato in Cina e poi sviluppatosi in tutto il mondo.

In molte città del mondo, infine, si sta sviluppando ora il free floating sharing dei monopattini elettrici (e-scooters).

Il punto evidente è che la condivisione sta diventando un elemento chiave della mobilità cittadina e le diverse alternative servono un mercato differente.

Tutte queste modalità devono però essere considerate come una parte del tutto, dove non esiste in generale un mezzo migliore, ma dove ogni "pezzo" della mobilità deve essere costruito nella logica "seamless" o di continuità.

Una continuità dove il trasporto pubblico locale è in grado di giocare un ruolo sempre più importante e dove le nuove forme di mobilità



devono integrarsi ad un sistema di forza come questo.

Non è infatti possibile pensare di sostituire una metropolitana (che può trasportare oltre 1000 passeggeri per singolo treno), con una mobilità frazionata, ma è un dovere pensare come integrare i diversi mezzi di trasporto.

Il punto essenziale è comprendere chi sarà l'integratore di tutte queste modalità e qui si combatterà la battaglia del futuro.

A livello urbano, gli e-scooters stanno diventando un importante mezzo di trasporto individuale in molte città nell'ottica di mobilità condivisa.

In Italia lo sviluppo è bloccato dal fatto che non esiste ancora una normativa a livello nazionale (codice della strada) che renda chiaro l'utilizzo di questi mezzi.

Vi è dunque la certezza che una legislazione non aggiornata possa bloccare l'investimento da parte dei grandi player globali.

I punti controversi devono essere dunque risolti, ma in fretta, perché altrimenti l'Italia rischia di rimanere indietro e di non sapere attrarre investimenti in nuove tecnologie a causa della legislazione inadeguata.

È essenziale dare all'individuo l'opzione migliore di spostamento in una chiara ottica integrata.

Conclusioni

La certezza regolatoria e la concorrenza sono dunque due elementi che devono essere chiari al legislatore nella politica dei trasporti sostenibili.

Sostenibile è un aggettivo che non può essere preso solo nell'accezione ambientale, ma anche nell'accezione economica del termine.

La sostituzione modale dei mezzi più inquinanti come auto e aereo, nei confronti del treno, è stata infatti spinta soprattutto dall'ambiente competitivo che si è venuto a creare dopo l'entrata di Italo sul mercato.

Un treno più efficiente ha portato ad avere un

trasporto più sostenibile dal punto di vista ambientale.

Il concetto di sostenibilità ambientale è dunque essenziale per un settore quello dei trasporti, che come reso evidente dallo studio è uno di quelli che produce un'importante produzione di gas serra.

Sostenibilità ambientale ed economica è bene dunque che vadano nella stessa direzione.

Al tempo stesso, da un punto di vista tecnologico, la parola concorrenza deve essere tenuta in considerazione quando si parla di incentivazione verso una sola determinata tecnologia.

È bene infatti tenere a mente il ciclo completo per l'utilizzo di quella stessa tecnologia, così come nel caso dell'auto elettrica o quella a biometano.

Per quanto riguarda la mobilità le parole integrazione e "seamless" sono cruciali per il futuro, perché è sempre più evidente che non esiste un miglior trasporto in assoluto, ma un modo migliore per ogni tratto di uno spostamento. Lo stesso concetto vale sia per i passeggeri che per le merci e anche in questo ultimo caso si parla infatti di multi modalità.

Da un punto di vista regolatorio è bene infine ricordare che la certezza della regolazione è chiave per attrarre investimenti (vale nel settore AV così come per gli e-scooters). L'arrivo di nuove tecnologie di mobilità urbana deve essere accompagnata da una veloce e chiara regolazione al fine di non rallentare l'introduzione di servizi desiderati dal consumatore.

Adj.Prof. Andrea Giuricin - Università Milano Bicocca



Italo e la sostenibilità

Nata nel 2006, l'esperienza di Italo è segnata fin dall'inizio da una marcata attenzione per la sostenibilità.

Costruito utilizzando per il 98% materiali riciclabili, Italo è dotato di una tecnologia all'avanguardia che permette di risparmiare energia e consente una forte riduzione delle emissioni di CO2 nell'atmosfera rispetto ad altri mezzi di trasporto.

La nuova architettura di Italo nella configurazione AGV575 di Alstom, grazie al numero ridotto di carrelli (meno turbolenza, e quindi meno resistenza), in abbinamento all'accurato studio aerodinamico del nuovo design, consente prestazioni particolarmente elevate dal punto di vista ambientale, con consumi energetici ridotti del 15%.

Rispetto ad un TGV, il consumo di energia per posto a sedere si riduce di circa il 30%

L'AGV575 è progettato per ridurre l'impatto ambientale anche a fine vita, infatti circa il 98% dei materiali impiegati per la costruzione del treno è riciclabile. Per quanto riguarda l'ETR675 (EVO) i livelli di emissioni acustiche sono estremamente basse, basti pensare che in accelerazione ha una rumorosità del 10% più bassa rispetto ai limiti vigenti più restrittivi. Tutto ciò è stato reso possibile grazie all'installazione di assorbitori di rumore sulle ruote e alla presenza di carenature anteriori anche nel sottocassa.

Infine, i gruppi di trazione, sono progettati in

modo da assicurare la rigenerazione di energia elettrica durante la frenatura che consente un risparmio energetico di circa il 9%.

Il treno è "verde", costruito con materiali riciclabili ed è progettato secondo criteri di eco-sostenibilità per assicurare ridotte emissioni in atmosfera di CO2. Il sistema di trazione distribuita aumenta l'efficienza e rigenera energia in frenata.

Potrà viaggiare alla velocità di 250 km/h, sarà lungo 187 metri, composto di sette carrozze e ospiterà 472 passeggeri. Il treno è compatibile con le recentissime Specifiche Tecniche di Interoperabilità (TSI[1]) 2014, condizioni e norme comuni stabilite dall'Unione Europea.

Anche le Italo Lounge, spazi pensati per prendersi cura dei propri viaggiatori in transito, rispettano le più recenti direttive sui consumi energetici e la raccolta differenziata.

Considerando la tutela e la salvaguardia dell'ambiente come un obiettivo imprescindibile da raggiungere e migliorare costantemente, Italo ha preso l'impegno di:

- calcolare in modo sempre più puntuale i consumi della flotta (AVG e Italo EVO) attraverso appositi misuratori installati a bordo, e adottare le misure necessarie a una costante riduzione degli stessi;
- di ridurre i consumi di acqua ed elettricità nella sede centrale e in tutti gli altri siti aziendali;
- informare dettagliatamente i clienti e gli stakeholders sugli effetti ambientali del viaggio.

RED





Focus

Trasporti e sostenibilità, la grande sfida. NTV e Italo protagonisti dello sviluppo sostenibile.

E' nei trasporti che si gioca la grande sfida della sostenibilità.

E' il settore dove le soluzioni sono – tutto sommato – più a portata di mano, sono le più condivise, vedono convergere contemporaneamente la spinta all'innovazione delle aziende e l'adesione ai più alti livelli (perlomeno in linea di principio) alle scelte favorevoli all'ambiente. Negli altri due settori che costituiscono i maggiori imputati nel calcolo delle emissioni – cioè l'energia e l'alimentazione – le scelte possibili non sono altrettanto condivise, in campo energetico – ad esempio – il consenso è unanime sul ricavare energia da fonti rinnovabili, ma questo sistema – come ricorda Andrea Giuricin, nell'articolo che accompagna questo Focus – non riesce ancora a garantire l'altra gamba del problema della sostenibilità, cioè la sostenibilità economica, perché produrre a costi superiori ai benefici non è una regola che ha mai portato bene all'economia. Nei trasporti, invece, questo scenario appare quasi totalmente ribaltato: l'alto costo degli investimenti in infrastrutture costituisce una remora per i bilanci pubblici (perennemente in affanno, soprattutto in Italia), ma non per l'opinione pubblica, se l'investimento produce subito grandi miglioramenti nella qualità dei servizi, come una nuova linea tranviaria nelle grandi città metropolitane o l'Alta Velocità in campo ferroviario. Perfino la rinuncia al mezzo privato, cioè l'automobile (che poi è responsabile per oltre l'80% all'intero carico di emissioni del settore dei trasporti), è non solo accettata, ma vista con favore se vengono create le condizioni per rendere oggettivamente “sostenibile” (alla fine il termine, anche nei suoi vari significati, ritorna da tutte le parti...) la possibilità di spostarsi senza ricorrere al mezzo privato; per non parlare – soprattutto nelle grandi città – dell'indice

di gradimento altissimo della “mobilità dolce” (cioè la possibilità di spostarsi a piedi, in bicicletta o in monopattino, uno strumento antico che l'innovazione ha oggi reso uno strumento agevole, efficientissimo, poco invasivo), di cui – ancora una volta – l'unico problema è assicurare la piena “sostenibilità” (ma in Italia, paese generalmente arretrato, grandi città come Milano si stanno finalmente muovendo con decisione in questa direzione).

La sostenibilità ambientale non può disgiungersi dalla sostenibilità economica, ricorda Andrea Giuricin, economista di scuola liberista che esalta le virtù della concorrenza. E l'esempio di scuola - davvero paradigmatico - è l'Alta Velocità ferroviaria, che proprio quest'anno celebra i 10 anni di storia, ma i cui effetti rivoluzionari in termini sociali, economici, di innovazione dei comportamenti e delle abitudini probabilmente non si sono ancora esauriti.

L'Alta Velocità è stata una dei protagonisti inevitabili del convegno “Trasporti e sostenibilità” promosso dal CESISP (Centro di Economia e Regolazione dei Servizi, dell'Industria e del Settore Pubblico, dell'Università Bocconi di Milano) proprio per l'entità dei fenomeni sociali ed economici, ma anche soprattutto ambientali cui ha dato luogo (per citare solo un dato: il trasporto aereo è notevolmente più inquinante di quello ferroviario, oggi sulla relazione Roma-Milano il treno ha raggiunto percentuali dell'80%, con tendenza ad un'ulteriore crescita). Ma non basta: quasi come nella dimostrazione di un problema matematico, è scientificamente provato il ruolo della concorrenza tra due operatori (Trenitalia e NTV-Nuovo Trasporto Viaggiatori) nella crescita esponenziale non solo del numero dei passeggeri, ma della qualità dei servizi e di una costante sfida all'innovazione, anche (e non soprattutto) per quanto riguarda il versan-



te della sostenibilità ambientale.

Fabio Sgroi, direttore Sicurezza ed HSE (Health, Safety & Environment) di NTV, ha ripercorso le tappe dell'impegno nel campo del rispetto e della tutela dell'ambiente, inscritta in qualche maniera nel DNA del primo operatore ferroviario privato in Italia, per l'attenzione da sempre dedicata ai temi del riciclo dei materiali, del risparmio energetico, della ricerca della massima efficienza in termini di sostenibilità. I treni Italo sono sempre stati un concentrato di innovazione, ma il lavoro per migliorare le performances e le caratteristiche è ovviamente proseguito senza soste: "L'ultimo AGV costruito da Alstom – ha spiegato Fabio Sgroi – è un concentrato di soluzioni rivoluzionarie: innanzitutto, ha inserito i carrelli motori tra un treno e l'altro, con un doppio vantaggio, cioè di risparmiare un carrello, ma anche – e soprattutto – di risparmiare energia per assicurare il movimento di un treno comunque capace di viaggiare a 300 km orari. Ma gli elementi su cui si è lavorato sono tanti, alla fine NTV può vantare una flotta che, in media, consuma la metà dei valori di consumo energetico registrati a livello europeo", ha spiegato ancora Sgroi. I nuovi treni Italo hanno un peso ridotto (i veicoli sono più leggeri di circa 70 tonnellate e sviluppano una rapporto potenza/peso superiore del 23% rispetto ad altri

treni simili); sono più silenziosi; hanno maggiore spazio a bordo (l'ottimizzazione degli spazi e la potenza distribuita nei carrelli motori hanno consentito di aumentare di 20 unità il numero dei posti); hanno una migliore efficienza del motore (grazie alla tecnologia a magneti permanenti); un elevato rendimento in termini di conversione energetica; una scocca ottimizzata per l'aerodinamica e freni elettrodinamici a rigenerazione, che cioè consentono di restituire una parte dell'energia al veicolo nelle fasi di frenata e di arresto.

NTV ed Italo sono stati tra i primi ad introdurre anche i criteri della cosiddetta "economia circolare", cioè il riciclo di quasi tutti i materiali e di ogni componente produttiva, a partire dalla costruzione dei veicoli alle operazioni di manutenzione. Il nuovo salto della sensibilità ambientale spinge in direzione del mutamento dei comportamenti individuali (una soluzione indispensabile se si vuole assicurare un futuro al pianeta), ed anche in questo campo NTV è stata tra le prime società ad essersi mossa: per ora, con regole rigide e severe per imporre la raccolta differenziata in tutti i propri uffici e in tutte le loro sedi, e poi con un progetto per avviarla anche a bordo dei treni.

Antonio D'Angelo



Corso di alta formazione

Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

Roma, 13 settembre 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



Focus

FS Italiane: dieci anni di alta velocità, cambiato il paese e la vita delle persone

L'alta velocità ferroviaria in Italia è stata una rivoluzione nello stile di vita delle persone e nella mobilità del Paese.

Gli effetti, dopo dieci anni (2009-2019), sono evidenti nell'economia nazionale (PIL e occupazione), nell'evoluzione del sistema dei trasporti, nel turismo, nel mercato immobiliare dei

centri urbani. L'Alta Velocità/Alta Capacità è stata la più grande opera infrastrutturale fatta in Italia nel dopoguerra, insieme all'autostrada A1 Milano Napoli.

“La mobilità, come altri servizi, costituisce un importante elemento di libertà, di pari dignità sociale, strumento che sottrae alla emarginazione territori e popolazioni, con particolare riguardo alle aree interne. È una missione di cui non va mai sottovalutata la finalità di interesse generale”, ha scritto il Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella, nel testo pubblicato sul numero di giugno de La Freccia, per celebrare la Festa della Repubblica.

L'alta velocità ha cambiato, inoltre, il concetto di viaggio e di pendolarismo, il trasporto merci che, con l'avvio nel novembre 2018 del servizio Mercitalia Fast, è diventato sempre più rapido e orientato verso le esigenze dei clienti. L'AV ha contribuito, con milioni di persone traspor-

tate, al successo dei grandi eventi (Expo Milano 2015).

Effetti macroeconomici

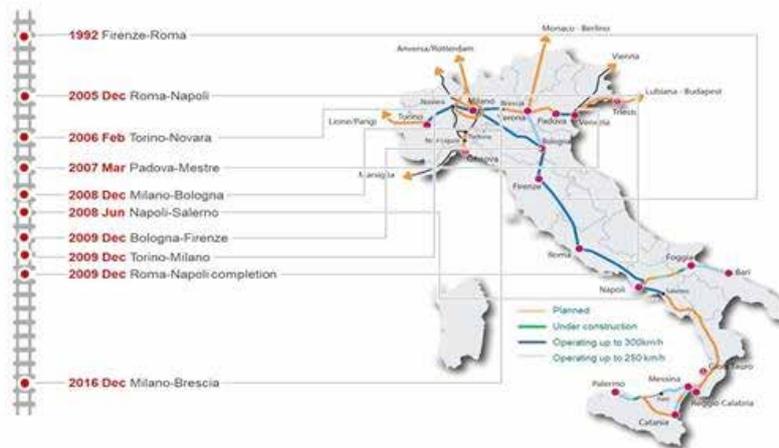
Sono stati 32 i miliardi di euro gli investimenti, dal 1998 al 2018, effettuati per realizzare l'infrastruttura ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità in Italia,

una delle più avanzate tecnologicamente al mondo. Investimenti che hanno avuto un'incidenza annua media sul PIL dello 0,15%, prendendo in considerazione il contributo diretto e l'effetto indotto degli investimenti. Sono stati inoltre creati, nello stesso periodo, complessivamente 500mila posti di lavoro.

Effetti sul sistema dei trasporti

Con la nascita dell'alta velocità ferroviaria, in dieci anni, il numero dei treni circolati per chilometro (treni/chilometro) è raddoppiato: da circa 35 milioni nel 2008 a oltre 70 nel 2018. I passeggeri trasportati sui treni AV di Trenitalia sono passati dai 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni nel 2018, con un aumento del 517%.

- Roma – Milano: passeggeri AV da 1 milione nel 2008 a 3,6 milioni nel 2018;
- Milano – Torino: passeggeri AV da



480mila nel 2008 a 2,4 milioni nel 2018;

- Napoli – Roma: passeggeri AV da 1 milione nel 2008 a 3 milioni nel 2018.

In 10 anni sono stati venduti oltre 260 milioni di biglietti per viaggi AV (esclusi gli abbonamenti) e la flotta dei treni AV è raddoppiata: 74 nel 2008, 142 nel 2018 (Frecciarossa da 59 a 108; Frecciargento da 15 a 34).

Il sistema ferroviario AV italiano è l'unico al mondo in regime di concorrenza con due aziende di trasporto che competono per gli stessi segmenti di mercato.

L'incremento sia di treni sia di passeggeri ha innescato uno shift modale a favore del treno. Sulla relazione Milano – Roma nel 2018 il 69% dei passeggeri ha viaggiato in treno.

Nel 2015 era il 61,6%, con un incremento del 7,4% in soli tre anni. Il mezzo di trasporto che ha subito la maggiore erosione del numero di passeggeri è stato l'aereo, con un decremento di quasi il 7% (dal 25,9% del 2015 al 19,5% del 2018); l'auto è passata da una quota dell'11,5% nel 2015 al 9,4% nel 2018 (-2,1%).

Nel grafico è evidente che l'utilizzo del treno consente di risparmiare 384 milioni di euro (media tra i maggiori costi degli al-

tri mezzi di trasporto) in costi ambientali e sociali. Gli altri mezzi di trasporto, infatti, producono costi ambientali e sociali più alti: +392 milioni per l'aereo, + 123 per l'autobus, + 638 per le automobili. I passeggeri che hanno scelto l'AV nel 2018 hanno, inoltre, ridotto le emissioni di CO2 per 2 milioni di tonnellate con un risparmio energetico medio di 5.700 MWh pari al consumo di 2.100 famiglie (nucleo di 4 persone), secondo i dati dell'Agenzia Ambientale Europea (AEA).

Vantaggi ad alta velocità

Gli italiani sono più vicini tra loro. Basta uno sguardo alla cartina sotto per comprendere l'evoluzione dei tempi di viaggio. Nel 2008, con il lancio dei servizi alta velocità, ogni passeggero ha guadagnato mediamente 38 minuti al giorno rispetto allo stesso viaggio andata/ritorno a lunga percorrenza effettuato nel 2005. Il guadagno di tempo è salito a 60 minuti nel 2018 per un totale di 18,5 milioni di ore, considerando tutti i passeggeri.

Un nuovo pendolarismo

Con la diminuzione dei tempi di viaggio, molti lavoratori hanno deciso di cogliere opportunità professionali in altre città ita-

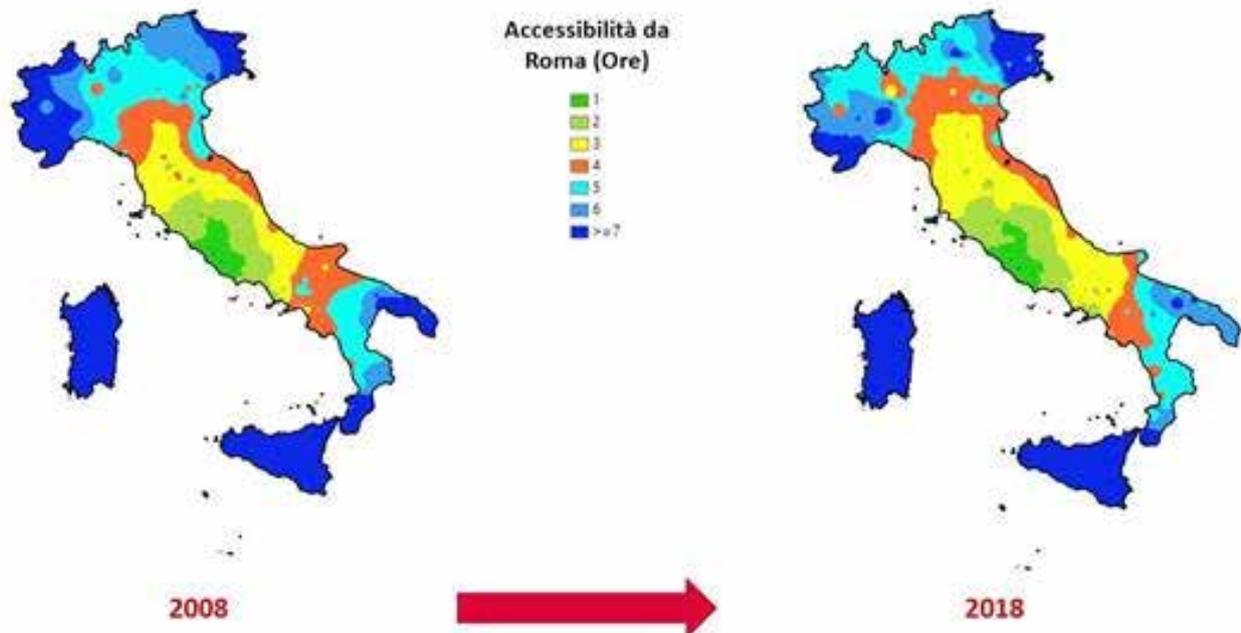




liane collegate dai treni ad alta velocità. Così si è creato un nuovo tipo di pendolarismo, che ha permesso alle persone di spostarsi, per lavoro, su distanze precedentemente inimmaginabili, mantenendo le radici nelle città di origine.

Turismo

I passeggeri complessivi che utilizzano le Freccie per motivo di turismo o svago sono passati da 1,8 milioni a più di 7,3 milioni (aumento di 4 volte) fra il 2008 e il 2018. In Italia i turisti internazionali sono au-



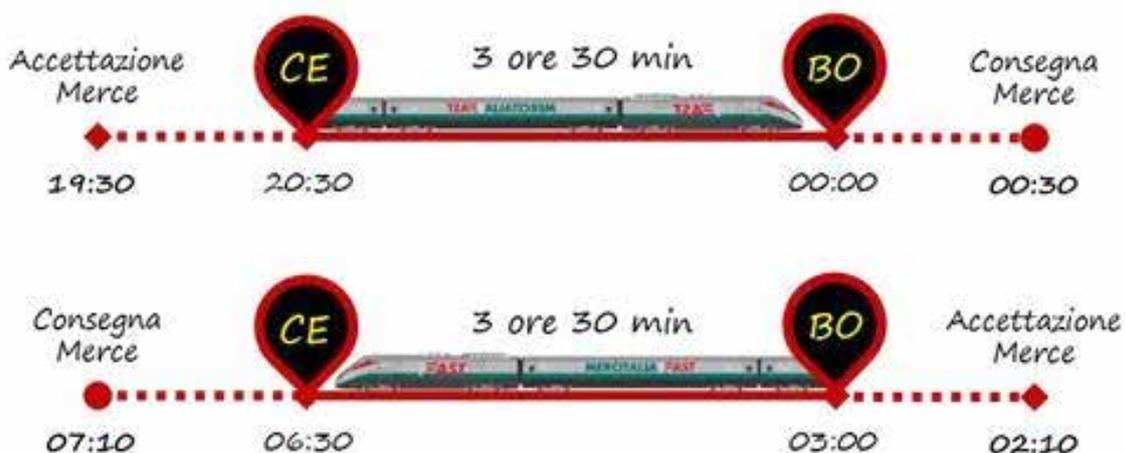
Effetti sul mercato immobiliare

La realizzazione di una stazione dell'alta velocità ha rappresentato un'occasione di sviluppo e di valorizzazione delle aree circostanti che ha portato, in alcuni casi, a un aumento dei valori immobiliari del settore terziario (uffici e attività commerciali). È il caso di Milano dove, secondo i dati di Nomisma, gli uffici intorno alle stazioni di Rogoredo e Porta Garibaldi hanno registrato in dieci anni un aumento dei canoni medi, rispettivamente del 10,1% e del 9,6%, a fronte di un calo medio complessivo del 20,5% nel Capoluogo lombardo. A Roma, nello stesso periodo, i canoni medi dei negozi sono complessivamente scesi del 24,1%, mentre il calo registrato nelle aree intorno alla stazione Tiburtina è stato dell'ordine del 2%.

mentati (+10%) nel periodo ma sulle Freccie, rispetto al dato 2017, sono cresciuti del 19% i passeggeri stranieri, con 8 milioni di biglietti venduti sui canali esteri nel 2018. In particolare crescita il mercato cinese (+14% nel 2018 rispetto al 2017) ma i principali mercati restano Europa e Nord America. Le relazioni preferite dagli stranieri sono Roma – Firenze e Roma – Venezia.

Expo milano 2015: un evento ad alta capacità

L'Esposizione Universale di Milano (EXPO) nel 2015 è stato un evento di portata globale. Sei mesi, da maggio a ottobre, in cui sono stati ben 14 milioni i passeggeri arrivati a Milano a bordo dei convogli di Trenitalia, 6 milioni soltanto sulle Freccie. Circa un milione i passeggeri hanno rag-



giunto direttamente la stazione Rho Fiera con le Freccie Trenitalia, ma anche con InterCity e treni internazionali. La stazione Rho Fiera ha registrato ogni giorno un incremento di traffico del 67%, in particolare per i collegamenti suburbani dell'area metropolitana. In sei mesi, la Sala Blu di Rete Ferroviaria Italiana ha gestito 2.020 interventi di assistenza a persone con ridotta mobilità e con disabilità.

Mercitalia Fast

Mercitalia Fast è il primo servizio al mondo di trasporto merci ad alta velocità. È stato attivato il 7 novembre 2018 sulla tratta Bologna Interporto – Maddaloni-Marcianise (CE) e circola 48 settimane all'anno per 5 giorni a settimana, con una performance di 5 ore da ricezione a consegna merce. Mercitalia Fast offre un servizio su misura per chi deve consegnare merce in modo rapido, affidabile e puntuale, caratteristiche sempre più richieste con il boom dell'e-commerce. Ha alleggerito la principale arteria autostradale italiana (Autostrada A1) di circa 9mila camion all'anno, riducendo dell'80% le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera rispetto al trasporto stradale e registrando una puntualità del 96% (il restante 4% dei treni è arrivato entro 30 minuti).

Le stazioni della metropolitana d'Italia

Le cinque stazioni AV – Torino Porta Susa, Bologna Centrale AV, Reggio Emilia Mediopadana, Roma Tiburtina e Napoli Afragola – hanno segnato il ritorno, dopo 50 anni, della grande architettura ferroviaria che ha impresso segni forti e importanti su tutto il territorio nazionale, come all'inizio dello scorso secolo. La loro realizzazione ha stimolato, infatti, l'attenzione dei maggiori architetti della scena internazionale. Le proposte progettuali hanno suscitato un dibattito culturale rendendo l'Italia protagonista di nuove riflessioni e proposte nel campo dell'architettura contemporanea d'avanguardia, del suo rapporto con l'ingegneria e con la complessità dei contesti geofisici e territoriali. Torino Porta Susa, Reggio Emilia Mediopadana, Bologna AV, Roma Tiburtina e Napoli Afragola hanno ridefinito il concetto stesso di stazione: non più solamente un luogo dove iniziare e finire un viaggio e passare frettolosamente, ma un ambiente dove incontrarsi, fare acquisti e riappropriarsi del proprio tempo. Le nuove stazioni sono pensate per essere non solo funzionali per i clienti, ma anche belle da vedere e stimolanti per la riqualificazione del tessuto urbano circostante.

MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei
convegni in 6
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

LA MOBILITA' IN VIAGGIO

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 definire

Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

Partner

**IVECO
BUS**

ALFABUS
EUROPA

SOLARIS
EUROPEAN COACH



VDL
BUS & COACH

SCANIA

sponsor

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico

CIFI Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani

**UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA**

Mobility partner

Conerobus

ibe
INTERNATIONAL BUS
DRIVING
EXPERIENCE



Bacino di Brescia: Bragaglio invia una lettera al Presidente Fontana su criticità servizi



Toscana: abbonamento 'Unico metropolitano' in vigore dal primo luglio



Emilia Romagna: Prit 2025 in commissione Ambiente, obiettivo +20 mln di persone sui treni e 25 sui bus



Bari: Ambt posiziona delle nuove pensiline, in arrivo gara per nuove 110 strutture



EAV scrive al Ministro Toninelli: dal primo Luglio rischiano di restare a piedi trentamila pendolari



A Castiglione della Pescaia al via i nuovi servizi di Tiemme per un'estate più "smart e green"



Assemblea dei soci di Minimetrò S.p.A. approva Bilancio di esercizio 2018. Utile di euro 75.136



Aptis: il bus di Alstom a trazione interamente elettrica sbarca a Torino. Dal 31 maggio al 6 giugno



FSE: al mare in treno e in bus anche di domenica. Dal 16 giugno all'8 settembre



Calabria: gli Intercity Sicilia fermeranno a Gioia Tauro. Soddisfatto Oliverio



Open Innovation, FS Italiane con aziende e start up per sviluppo idee innovative



Toscana: dal Consiglio regionale si a treni gratis per Vigili del fuoco in servizio

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: Valentina Onori

Giornalisti: Valentina Onori, 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



Napoli

27 | 28 giugno 2019

**III Conferenza Nazionale
Ferrovie Storiche e Turistiche**

Binari d'Italia, la Grande Bellezza

Organizzazione



Con il supporto di



Con il patrocinio di

