

**mbo**

mobility press  
magazine

N. 198 - 12 Giugno 2019

**BUS**  
COMPANY

**Transport Logistic Monaco 2019, presenza record di aziende italiane**

**Serena Lancione (Bus Company): per ricoprire ruoli dirigenziali sempre attenti e presenti**

**Carlo Silva (PortShippingTech): l'età dell'oro dell'innovazione tecnologica marittima**

**Analisi Deloitte, investimenti infrastrutturali e Sistema Italia**

**Ferrovie isolate, il mezzo più sostenibile**

**Trenord, 2018 boom di viaggiatori**

**PTSCLAS e Mercitalia al Transport Logistic 2019**



**REGISTER NOW**

# 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.

**3**  
FULL DAYS  
CONFERENCE

**8**  
MAIN AND  
MULTIMEDIA  
SESSIONS

**+80**  
PAPERS TO BE  
PRESENTED

**+25**  
SUPPORTING  
LEADING  
COMPANIES



**XIX  
INTERNATIONAL  
WHEELSET  
CONGRESS**  
JUNE 16-20, 2019  
VENICE

[www.iwc2019.com](http://www.iwc2019.com)  
organization@iwc2019.com

media partners



organizers



host



main sponsor



gold sponsors



silver sponsors



special event sponsor





**mmp**  
mobility press **magazine**

**Carlo Silva (PortShippingTech): l'età dell'oro  
dell'innovazione tecnologica marittima**

## Editoriale

# Record di aziende italiane al Transport Logistic di Monaco, con oltre 100 imprese presenti. La logistica "tira".

Transport Logistic 2019 alla Fiera di Monaco di Baviera: 2.360 espositori (+9% rispetto all'anno scorso), l'intervento del ministro federale dei trasporti e delle infrastrutture digitali Andreas Scheuer, folla di protagonisti e di partecipanti agli oltre 50 Forum, mentre non si contano le iniziative che le varie aziende hanno organizzato per presentare programmi, investimenti,

nuovi prodotti eccetera. Monaco si è confermata tra le più importanti vetrine logistiche del mondo, sicuramente la più importante a livello europeo

e l'Italia è stata una delle protagoniste principali.

Oltre cento imprese italiane presenti a Monaco di Baviera contro sessanta provenienti dalla Cina.

Qualcuno potrebbe fare dell'ironia e osservare che la capitale del Sud della Germania è molto vicina all'Italia, al contrario del lontano paese asiatico, ma questa ovvia considerazione non sposta nulla: chiunque conosca qualche numero della logistica sa che la Germania è il nostro principale paese esportatore e importatore, non c'è stata bisogno dell'analisi costi-benefici per decidere il nuovo traforo ferroviario del Brennero, la cui costruzione – infatti – va avanti come un

treno, nonostante l'Italia sia il paese che – notoriamente – litiga spesso e volentieri sulle grandi opere.

Ma non ci sono solo i forti legami commerciali e produttivi tra Italia e Germania: c'è il fatto indubitabile che la logistica tira, anche se non quanto potrebbe e – soprattutto – dovrebbe.

I numeri sono un'altra cosa con cui il

nostro Paese litiga e quindi è inutile chiedere di classificare il fenomeno in termini statistici, le classificazioni di quei pochi istituti che effettuano rilevazioni ufficiali risalgono più o meno al secolo scorso e – soprattutto – arrivano a distanza di qualche



anno, quando il mondo della logistica – semmai – è cambiato in modo radicale, per la decisione di una grande catena globale di scaricare le merci in un porto anziché in un altro, e via dicendo. Dunque, bisogna fidarsi dei "segnali", e i segnali – in effetti – qualcosa raccontano, a partire dal record di aziende italiane partecipanti alla grande kermesse monegasca.

La logistica tira e uno dei segnali che lo dimostra è il boom della formazione, che in Italia praticamente non esiste (tranne pochi e meritevoli casi) nella sua versione ufficiale o – se volete – statale, e invece rappresenta una delle principali richieste del mercato, che dunque si è adeguato, non senza qualche contraddizione.



C'è un vero boom di corsi per formare le figure professionali che servono al settore: non semplici operatori addetti a mansioni varie che sappiano perlomeno cos'è un container (che pure mancano), ma operatori tecnici specializzati che hanno bisogno di un lungo (e soprattutto complicato) percorso di formazione: macchinisti di treni, movimentatori di carrelli etc., perfino di autisti di camion, una professione che in Italia non sembrava conoscere crisi e che – invece – negli ultimi anni registra una forte diminuzione di addetti (anche per la concorrenza sregolata dei lavoratori dei paesi dell'Est, un problema che sta mettendo in ginocchio non solo l'Italia, ma anche la Germania e molti altri paesi). Insomma, c'è un boom di corsi di formazione, alcuni anche con costi forse decisamente esagerati, ma anche questo è un segnale che “il mercato tira” e i prezzi si adeguano alla classica legge della domanda e dell'offerta.

A Monaco protagoniste sono state le aziende di logistica, numerose ma anche organizzate per dare la visione di un progresso d'insieme che riguarda soprattutto i porti, che cercano di sfruttare (sia pur con i soliti limiti e contraddizioni che caratterizzano ogni vicenda del nostro Paese) i vantaggi di autonomia e sinergicità garantiti dall'ultima riforma che ha istituito le Autorità di sistema portuali. Assoport, guidata da Zeno D'Agostino, si è posta alla guida delle varie Adsp che hanno illustrato i propri progetti di sviluppo, a partire proprio dalla Autorità di sistema portuale Mar Adriatico Orientale, presieduta dallo stesso D'Agostino, che si



avvia a diventare (se non è già diventata) la case history di maggior successo in Europa, perlomeno per quanto riguarda lo sviluppo del trasporto intermodale ferroviario.

A Monaco, D'Agostino ha presentato (oltre a quella che è stata definita “la sfida ai giganti della portualità europea”, con progetti di sviluppo in ogni settore) il potenziamento e l'avvio di nuovi servizi ferroviari con l'hub intermodale di Bettembourg-Dudelange, in Lussemburgo: un investimento in qualche maniera strategico – ha spiegato D'Agostino – per attestare una supply chain sul continente, nel caso che la Brexit costringa a un riposizionamento generale del sistema di trasporto delle merci sul territorio britannico. Ma Trieste è solo uno dei tanti porti che

hanno presentato le proprie iniziative di sviluppo alla Fiera di Monaco, una citazione è inevitabile per il porto di Savona Vado, che a dicembre inaugurerà il Terminal container più moderno e tecnologicamente avanzato d'Europa e del Mediterraneo.

A Monaco, comunque, i protagonisti che si sono alternati alla ribalta sono stati tanti: le imprese ferroviarie (il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, con Mercitalia Logistics, ha presentato – ad esempio – i nuovi treni e i nuovi servizi), le imprese di autotrasporto, le imprese marittime e via dicendo, insomma tutto quel vasto mondo della logistica che scommette sulla crescita di questo settore, e che a Monaco certo ha dimostrato di essere in buona salute.

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 10

### Serena Lancione (Bus Company): per ricoprire ruoli dirigenziali sempre attenti e presenti

*Serena Lancione, avvocato, laurea in Giurisprudenza a Torino, con studi di diritto internazionale e comunitario, direttore Amministrazione, Legale e relazioni industriali di Bus Company, società del trasporto pubblico della provincia di Cuneo con sede a Saluzzo, in azienda da quasi 10 anni.*



**Serena Lancione, Bus Company**

***Da neo laureata funzionario dell'Unione industriale di Torino ad un'importante azienda della provincia del nord. Una scelta o è capitato per caso?***

Queste decisioni non si prendono mai per caso. Semmai per scelta, unita a un pizzico di fortuna.

Sono entrata in Confindustria Torino quando avevo 26 anni e da subito mi sono occupata della consulenza alle aziende del trasporto persone e merci.

Lì ho conosciuto, Enrico Galleano (AD di Bus Company) e da subito è nato un bel rapporto professionale e di stima reciproca. Poi un giorno, ormai 10 anni fa, mi chiese se volevo lavorare con lui.

Una bella sfida, ma anche un'importante opportunità professionale che andava colta al volo; si trattava di andare a lavorare per la ATI trasporti interurbani di Saluzzo (ora Bus Company), l'azienda del trasporto pubblico più importante della Provincia di Cuneo. Da quel giorno di strada se ne è fatta e ne stiamo ancora facendo. Dapprima, con la riorganizzazione societaria, volta a creare efficienze economiche e nei

servizi, con la fusione di 4 aziende (ATI trasporti interurbani di Saluzzo, la Seag di Villafranca Piemonte, la autolinee Fogliati di Alba e la Trasporti Monregalesi di Mondovì) che hanno dato vita a Bus Company, un'azienda che conta ormai più di 400 dipendenti. Contestualmente siamo cresciuti anche a Torino. Oggi il deposito di San Mauro Torinese conta circa 100 autisti che lavorano sia per Flixbus sia per i subappalti di Gtt. Lavoriamo costantemente per migliorare la tecnologia nei trasporti con il progetto Bip, potendo vantare una completa integrazione tra servizio urbano ed extraurbano su tutta la Gomma della provincia di Cuneo. Inoltre, stiamo lavorando per completare l'integrazione modale con i servizi di Trenitalia e con il bike sharing.

***Lei lavora in un'azienda - possiamo dirlo - di medie dimensioni, dove spesso i ruoli dirigenziali non sono strettamente confinati in una mansione. E sul suo tavolo di cose ne passano, dalle politiche associative a quelle del rapporto con le istituzioni locali alle relazioni sindacali. E***

***poi siede in tre Consigli di amministrazione di società di servizi . Non ha troppo da fare per poter anche vivere?***

Di cose da fare ce ne sono sempre parecchie, ma, al momento, sono sempre riuscita a “cavarmela” nel bilanciare vita lavorativa e familiare. Il mio ruolo negli anni si è man mano focalizzato sulla strategia di impresa e sulla gestione dei rapporti associativi e con gli enti pubblici .

Lo trovo un ruolo stimolante e credo fondamentale in un’azienda di servizi.

Tra le mie competenze vi è anche il ruolo di responsabile delle relazioni industriali, continuando a portare avanti quello che fu il mio primo ruolo in Confindustria .

Oggi più che mai, in un’azienda così strutturata e ramificata sul territorio, risulta fondamentale un dialogo costruttivo con i sindacati e con i lavoratori.

Gli autisti di Bus Company sono oggi dei veri e propri professionisti della Guida del Servizio pubblico di linea o Flixbus, grazie anche alla formazione aziendale. Sono il biglietto da visita della nostra azienda: da loro dipende la qualità e la puntualità dei servizi che eroghiamo .

***Su Ferpress e su Mobility Magazine abbiamo spesso parlato del Consorzio Granda Bus (di cui Bus Company è azienda capofila ) e di come un’azienda privata può fare buon servizio pubblico ed ottenere anche risultati economici soddisfacenti per la proprietà. Quanto conta la solidità aziendale ed il rapporto fiduciario nel gruppo dirigente ?***

È’ fondamentale. Quando la proprietà è solida, il gruppo dirigente può esprimere il meglio di se’ anche grazie alla leale collaborazione che viene a crearsi.

Quando la proprietà investe, come e’ stato fatto in questi anni dalla famiglia Galleano, dimostra fiducia e offre delle prospettive di sviluppo a tutti i dipendenti. Investimenti che hanno consentito di far crescere l’azienda e ottenere risultati economici apprezzabili. Anche Il Consorzio Granda Bus negli anni è cresciuto grazie alla determinazione del Presidente Clemente Galleano, che ha portato a compimento il progetto BIP su tutto il Consorzio e, grazie ad un costante dialogo con i territori, ha sottoscritto il patto per la mobilità della Provincia di Cuneo, creando le condizioni per l’avvio di una nuova importan-





te stagione del trasporto pubblico piemontese .

**W o m a n in Transport. Parliamone. Un settore quello dei trasporti tradizionalmente maschile, dove le donne lavoratrici sono state**



**quasi maggioranza solo durante il secondo conflitto mondiale perché gli uomini erano al fronte. In una provincia come quella dove lavorate voi (la provincia Granda) che percentuale di donne avete nei settori produttivi? E nel totale delle aziende del Consorzio?**

A differenza di quello che è il comune sentire, in provincia di Cuneo iniziano a essere rilevanti le posizioni femminili nei posti di comando .

In Bus Company abbiamo un team di donne formidabili, alcune delle quali sono le mie più strette collaboratrici.

Mi ritengo anche una donna fortunata, perché dopo tanti sacrifici ( so comunque di non essere l'unica ) devo comunque ringraziare la proprietà per avere creduto in me e avermi dato questa possibilità.

E io cerco di fare lo stesso con le mie collaboratrici, donne eccezionali .

**Poche donne: certo la gestione della famiglia è più complicata se si lavora in una**

**rete di trasporto, ma anche in posizioni dirigenziali la quota rosa è al lumicino. Persino nelle associazioni di categoria... E lei è tra le poche sempre presente...**

Oggi per ricoprire un ruolo dirigenziale, non è più fondamentale stare seduti dietro a una scrivania. Bisogna però essere sempre e comunque "presenti" e attenti. Certo, nulla viene per caso e per arrivare a ricoprire delle posizioni apicali, qualche sacrificio bisogna farlo.

Ho due figli di cui una femmina; cerco di educarli esattamente allo stesso modo e di trasmettere loro che la passione per il lavoro può, con fatica e impegno, anche conciliarsi con le necessità della famiglia. A loro devo comunque il mio ringraziamento più grande .

Antonio Riva



**75°**

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

**2019**

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

**26 GIUGNO**

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

**ore 15,00**

Assemblea ANAV  
Premiazione II<sup>a</sup> Edizione concorso  
*"Imprese in movimento 2019"*

**ore 20,30**

Cena sociale presso  
*"Museo casa Enzo Ferrari"*, Modena

**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](http://www.anav.it)





## Intervista

### Carlo Silva (PortShippingTech): l'età dell'oro dell'innovazione tecnologica marittima

*Carlo Silva, organizzatore delle Shipping Week ormai tradizionali appuntamenti di Genova e Napoli, è alla vigilia dell'XI edizione di PortShippingTech, forum internazionale sull'innovazione e la cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo del Mediterraneo. L'iniziativa, che si svolge in diverse location dal 26 al 28 giugno prossimi, si concentra sulle tecnologie d'avanguardia per il settore marittimo.*

***Un settore quello marittimo-portuale dove l'innovazione tecnologica è sempre più centrale...***

Ci troviamo in un'età dell'oro dell'innovazione in quei settori. Ovunque volgiamo lo sguardo ci sono novità, nuovi modi di affrontare i problemi, nuovi problemi e nuove soluzioni. E questo è significativo in un ambiente che è visto spesso come "conservatore", con usi e leggi, persino terminologie, che vanno molto indietro nel tempo. Alcune di queste novità derivano da un'evoluzione interna al settore, altre sono la risposta a stimoli e obblighi regolatori, altre ancora sono parte di sviluppi più ampi, che toccano altri, se non tutti, i settori della mobilità, dell'economia e della società. Basta pensare all'automazione. Bisogna dire che i protagonisti del settore, con la praticità della gente del mare, non si fanno pregare: se un'innovazione serve, si adotta. Con prudenza, bisogna sapere allocare le risorse, che sono scarse per definizione, ma si fa senza ripensamenti.

***Instancabile organizzatore, lei concentra su Genova le sue iniziative. Una città ricettiva...***



***Carlo Silva, organizzatore XI edizione PortShippingTech***

Sono genovese, qui mi sono formato e ho cominciato a lavorare. In realtà, oltre vent'anni fa in un settore come il trasporto pubblico locale che, a prima vista, se uno guarda all'immagine della città che tutti hanno, il porto, non sembra una cosa particolarmente genovese. E' vero che Genova è una città talmente complicata dal punto di vista dei trasporti interni che se una cosa funziona qui funziona quasi ovunque. La complessità della città la fa anche sembrare a volte "ingessata", ma invece ha una forza interna impressionante, che si vede meglio quando è sfidata, come anche molto recentemente. Poi, ogni metropoli viva ha la sua vocazione che si evolve nel tempo, la nostra oggi è di essere il tramite tra il mare e la terra, con tutte le opportunità, i vantaggi e i rischi.

Genova è quindi ricettiva a tutte le iniziative che sono in sintonia con la sua vocazione, sicu-



ramente lo shipping ma anche tutti i settori che hanno a che fare col mare, la “blue economy”, e poi la resilienza, ossia sapere prevenire ed affrontare gli eventi ambientali e umani estremi, con l’applicazione dell’intelligenza, la “smartness”, ovunque sia possibile.

Però non dimentichiamoci che Genova è ancora una città industriale, un’industria più “leggera” di un tempo, ma infinitamente più “smart”. E si vedrà la sua ricettività anche ad iniziative in quel campo.

### ***Di cosa parliamo quest’anno, cosa ci propone il menù di PST?***

Menù ricco, come sempre. PST è un elemento della più ampia Genoa Shipping Week, di cui costituisce l’anima “tecnica”, che vuol dire tecnologica ma non solo. Quest’anno affronteremo anche argomenti non strettamente tecnologici, come vedremo tra poco.

La struttura è fatta di “filoni”, che spesso si ritrovano da un’edizione all’altra, considerando anche quelle negli anni “pari” di Napoli. Questi filoni ad ogni edizione prendono un accento diverso, secondo l’evoluzione del settore.

Quest’anno iniziamo il mercoledì pomeriggio a Palazzo San Giorgio con un argomento quanto mai di attualità, la Sicurezza, nel senso di

“security”, Marittima. Viviamo in un periodo complesso, segnato da nuova pirateria, terrorismo, guerre asimmetriche, che portano nuove minacce fisiche alla navigazione e ai porti, ma soprattutto nuove minacce immateriali, cosiddette “cyber”, e recentemente “composite”, che gli specialisti chiamano “cyber-physical”, ossia attacchi informatici che però si traducono in effetti fisici, favoriti dal sempre maggiore contenuto informatico e di telecomunicazioni delle navi e delle attività portuali. L’accento della Maritime Security di quest’anno sarà proprio su questo aspetto.

Giovedì ci sdoppiamo su due sedi. A Palazzo San Giorgio abbiamo il filone Technology Trends del settore marittimo-portuale con un’introduzione generale e due sessioni, al mattino dedicata al portuale e il pomeriggio alle navi. Il “motivo” comune sarà l’automazione. Si pensa alle navi che si guidano da sole, ma ormai la quantità di movimentatori e veicoli “autonomi” che si trovano nei porti è probabilmente superiore a quella di molti settori manifatturieri, e i sistemi di gestione di alcuni tipi di navi, come quelle da crociera, sono complessi e integrati come quelli di un incrociatore.

All’Aquario, nell’Auditorium, iniziamo il mattino ad affrontare il filone del Green Shipping, una colonna di PST, affrontando un tema che



resterà con noi per decenni, l'efficienza energetica delle navi e la riduzione delle emissioni di CO2. Il trasporto via mare è da sempre il sistema più energeticamente efficiente per tonnellata/chilometro, ma non può esimersi dallo sforzo generale globale di ridurre l'impronta ambientale. Ci sono proposte per obiettivi molto ambiziosi di decarbonizzazione, e la risposta non può che essere tecnologica: riduzione dell'attrito (si inizia anche a parlare di aerodinamica delle sovrastrutture), miglioramento dei sistemi propulsivi, propulsioni nuove, ritorno al vento, un Vento 2.0, ottimizzazione delle rotte e dei carichi. Un tema ad alto contenuto di presente e di futuro.

Nel pomeriggio abbiamo il primo esempio di argomento "tecnico" ma non "tecnologico". Lo abbiamo chiamato "Fattori Competitivi 2.0" dello shipping e della portualità italiani, prendendo atto che oggi la competitività di un sistema marittimo-portuale-logistico e di una "bandiera" si misura su parametri nuovi che si aggiungono a quelli tradizionali. Parleremo infatti di costi burocratici nascosti nei posti più impensati, che spesso non sono legati alla singola spedizione ma incidono sugli economics degli operatori. Tratteremo però anche di formazione e aggiornamento del personale, e di gender gap, la cui eliminazione nell'ambiente competitivo feroce in cui si trova ad operare il nostro cluster marittimo è sia un'opportunità che un imperativo etico e di giustizia.

La parola passa poi al sistema portuale, con la tavola rotonda dei presidenti dell'Autorità; argomenti: risorse economiche, sburocratizzazione, regime speciale di governance, modelli europei. Insomma, tutte le questioni più calde. Venerdì, ultima giornata, ci facciamo in tre. Ad Aquario e Palazzo San Giorgio si aggiunge il Palazzo Ambrogio di Negro in Banchi.

A San Giorgio prosegue il filone Green Shipping, con la seconda sessione, sull'argomento che ha tenuto banco negli ultimi cinque anni almeno, l'introduzione del sulphur cap globale dal 1 gennaio 2020. I giochi sono fatti, c'è chi ha

scelto gli scrubber e chi si affida ai nuovi carburanti a basso contenuto di zolfo. Di entrambe le soluzioni affronteremo i problemi operativi, logistici, fiscali, ma soprattutto terremo l'occhio al futuro, perché la spinta alla riduzione delle emissioni da zolfo è tutt'altro che esaurita e tutti sanno che la soluzione si chiama LNG. Tutta la seconda parte della sessione tratta di quello, soprattutto del problema principale, la disponibilità capillare nei nostri porti.

Non è una questione solo tecnica: i nostri disponibili vicini sono prontissimi a rifornire di gas naturale liquefatto nei loro porti le navi che fanno scalo (per ora...) nei nostri porti. E' una sfida che va affrontata senza pregiudizi e senza nascondersi che la localizzazione di tutto ciò che tocca il GNL scatena la sindrome NIM-BY. La Regione Liguria non per niente organizza ai Banchi, nel pomeriggio la terza sessione di Green Shipping proprio per affrontare in modo integrato il problema, partendo dalle prospettive e progetti per il GNL di piccola scala per la navigazione e il retroporto logistico, dove un tema fondamentale è l'accettazione sociale.

Sempre ai Banchi, al mattino, un altro dei classici di PST, la sicurezza marittima, stavolta nel senso di "safety". Quest'anno la Genoa Shipping Week ospita l'assemblea dell'EMSA, l'agenzia europea per la sicurezza marittima, e tutta la prima parte della sessione Maritime Safety nostra sarà dedicata ai massimi responsabili dell'agenzia e alle nuove policy che stanno affrontando. Ma si parlerà anche di sicurezza su tematiche specifiche, per esempio a fronte della crescente automazione delle navi e dei porti e della crescita del traffico di navi sempre più grandi.

Tornando a San Giorgio, il pomeriggio è dedicato ad un altro argomento non tecnologico, che abbiamo chiamato Shipping & Finance. E' una novità per PST, ma abbiamo ritenuto che fosse il momento di trattarlo secondo i nostri standard di qualità e terzietà. La sessione fornirà una panoramica delle tendenze nel settore, dai diversi tipi di private financing all'accesso diret-



to ai mercati finanziari con nuove categorie di strumenti, alle partnership pubblico-privato, fino al ruolo di nuovi protagonisti, dalle Chinese Leasing Companies ai fondi sovrani, alle Export Credit Agencies, come la nostra SACE. Ho tenuto per ultimo l'Acquario perché l'intero venerdì lo dedichiamo al filone di massimo momento oggi nell'ambito dello shipping inteso in senso lato. La conferenza Smart Ports and Logistics infatti si concentrerà sul rilancio dei corridoi europei, infrastrutture fisiche e digitali. Non c'è bisogno di entrare nel dettaglio per far capire l'importanza di questa sessione, aggiungo solo che rispetto ad altre conferenze e manifestazioni che si sono tenute su questi temi, la posizione di Genova e della Liguria come interfaccia tra mare e terra darà un accento particolare ai contenuti. Guarderemo ad esempio al Mediterraneo nel suo insieme, sia nella sua sponda sud, che a sua volta è l'interfaccia tra l'Africa e il mare, che nelle sue molteplici valenze, per esempio di transito e non solo di destinazione. Ma guarderemo anche a Genova come punto focale di un arco mediterraneo "latino" che arriva all'Andalusia, che è il terzo pannello di un trittico di mercati che comprende Padania e Centro- Nord Europa.

***Non solo Genova, ma anche la Shipping Week di Napoli che si è svolta a Stazione Marittima è stata un'occasione di confronto con il mondo dei porti e della navigazione. E poi Milano e Torino al Lingotto sulle tecnologie elettriche. Tutte occasioni di incontro tra il mondo professionale dei trasporti marittimi e i logistici, le imprese ferroviarie, il cluster dell'elettrico e dell'innovazione...***

Si, non si può dire che stiamo fermi, sia geograficamente che per contenuti. E' sempre una questione di riconoscere le vocazione delle metropoli e dei territori e portare gli argomenti che gli si confanno. A ben guardare, un filo rosso c'è, la mobilità, lo spostamento di persone e merci. Le statistiche dicono che la mobilità nel suo insieme cuba per più del 23% del PIL italiano, è una cifra enorme, soprattutto se si considera che quel 23% è indispensabile per fare il resto.

Un altro filo rosso, ma in questo la genovesità (e l'italianità) si fa sentire, è il mare. E il mare non sta mai fermo, e ti porta nei posti più inaspettati. Vedrete.

Antonio Riva



**FORFER** FORMAZIONE FERROVIARIA  
**GUIDA IL TUO FUTURO**



**Job Placement**

Il 98% degli allievi che ricevono l'attestato, trova lavoro entro 6 mesi dalla fine del corso.



**Offerta Formativa**

Diventa macchinista, capotreno, manovratore e addetto alla manutenzione.

Seguici  
**Sui Social**  
f @ in t



P.zza Winckelmann, 12  
00162 Roma, RM



06.86217764  
info@forfer.it

**2<sup>a</sup> 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

# Analisi Deloitte Luiss Business School: il rilancio del Sistema Italia passa per la remunerazione degli investimenti infrastrutturali.

Secondo lo studio di Deloitte e Luiss Business School, nella realizzazione di opere pubbliche, la strutturazione del Partenariato Pubblico Privato (PPP) con adeguata remunerazione del soggetto privato è una prassi sempre molto diffusa a livello europeo.

In occasione dell'evento "Sistema Italia – Gli investimenti infrastrutturali", Deloitte e Luiss Business School presentano i risultati dello studio "La remunerazione delle opere infrastrutturali a partenariato pubblico privato".

L'indagine, condotta da Marco Vulpiani, leader del team Infrastructure & Capital Project di Deloitte, con la "peer" review di Raffaele Oriani, Associate Dean Luiss Business School, approfondisce il tema della remunerazione economica del capitale investito in opere infrastrutturali a partenariato pubblico-privato e/o società infrastrutturali partecipate dal soggetto pubblico. Attraverso una review della letteratura e un'indagine empirica di benchmark, lo studio fornisce una panoramica delle diverse forme di remunerazione adottate a livello italiano ed europeo in diversi ambiti geografici e settoriali (ferroviario, trasmissione elettrica, trasporto

gas, autostradale e stradale).

Sia la letteratura presa in esame che i risultati dell'analisi di benchmark mostrano come, a livello europeo, il capitale investito in opere infrastrutturali a partenariato pubblico-privato venga generalmente remunerato in tutti i settori considerati, seppur con meccanismi diversi.

### Review della letteratura

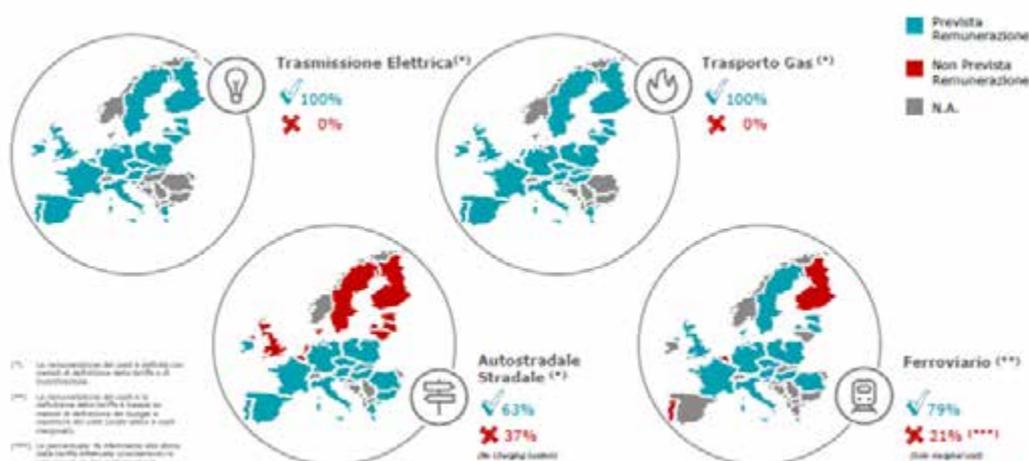
Il 90% dei paper europei esaminati conferma sostanzialmente la previsione di una remunerazione del capitale investito in opere infrastrutturali a partenariato pubblico-privato. Il 65% dei paper definisce tale remunerazione una diretta conseguenza del rischio e della responsabilità assunta dagli investitori, a riprova dei principi di una logica di mercato anche in presenza dell'operatore pubblico.

### Analisi di benchmark a livello europeo

I risultati dell'indagine empirica hanno evidenziato, a livello europeo, che il capitale investito in opere infrastrutturali a partenariato pubblico-

privato viene generalmente remunerato in tutti i settori considerati: nel 100% dei casi nei settori Trasmissione Elettrica e Trasporto Gas, nel 63% all'interno del Settore Autostradale/Stradale e nel 79% nel Settore Ferroviario.

Analisi di benchmark della remunerazione per Paese





In Europa, per i settori energia, gas e autostrade si utilizzano principalmente sistemi incentive-based, mentre per il settore ferroviario si usano principalmente sistemi cost-based.

Nei diversi settori esaminati, per i Paesi assimilabili in termini di dimensione economica (Italia, Francia, Spagna, Germania, e UK), l'analisi ha evidenziato un sostanziale allineamento in termini di sistema di remunerazione adottato. A livello di tassi di sconto applicati, ai fini della quantificazione della remunerazione del capitale investito, dallo studio emergono alcune differenze sia a livello di Paese che di settore considerato, ascrivibili al contesto macroeconomico di riferimento che influisce sulla scelta delle variabili per la determinazione della remunerazione del capitale.

Marco Vulpiani, Infrastructure & Capital Project Leader di Deloitte Italia, ha affermato: "Gli investimenti di lungo termine in infrastrutture costituiscono un driver di crescita fondamentale per l'economia di un Paese.

I risultati del nostro studio dimostrano come sia necessario porre più attenzione ai meccanismi di incentivazione e di adeguata remunerazione del capitale per la riduzione del gap infrastrutturale tra l'Italia ed altri Paesi europei.

Per ridare slancio alla competitività del nostro Paese, è importante superare la dicotomia tra opere infrastrutturali incentrate su logica sociale e di mercato, perseguendo la creazione di valore sociale ma senza abbandonare l'orientamento alla creazione di valore finanziario.

In un contesto di sempre maggiore scarsità di

risorse finanziarie pubbliche, se non si trovano forme adeguate ed innovative di incentivazione agli investimenti del soggetto privato, lo sviluppo infrastrutturale del paese è inevitabilmente destinato al declino, con i conseguenti riflessi sull'economia del paese.

Indipendentemente infatti dalle diverse teorie economiche sul ruolo interventista dello Stato, è indubbio che un paese senza adeguate infrastrutture, in uno scenario globale sempre più competitivo, sia fortemente penalizzato in termini di possibilità di crescita economica".

"L'Italia deve colmare un importante gap infrastrutturale con l'Europa in numerosi settori, dalle telecomunicazioni ai trasporti: il partenariato pubblico privato può essere una eccellente modalità per accelerare e stimolare gli investimenti necessari all'ulteriore sviluppo infrastrutturale, nell'ambito di un contesto normativo e regolatorio ben definito e condiviso anche e soprattutto a livello locale", ha commentato Paolo Boccardelli, Direttore della Luiss Business School.

"Gli investimenti in infrastrutture presentano infatti benefici sia di breve termine, come aumento della domanda aggregata e crescita economica, sia di lungo periodo, come l'incremento della produttività, della competitività e dell'attrattività del Paese, senza dimenticare i vantaggi sociali legati al miglioramento della qualità della vita e al benessere". Ha aggiunto.

	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	UK
RoRaB	5,7%	6,9%	8,1% (1)	5,1% (1)	3,8%-4,4% (1)
Fonte	ARERA (2019-2021)	CEER 2019	CEER 2019	CEER 2019	UK RN 2018

	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	UK
RoRaB	5,6%	6,9% (1)	9,7% (2)	6,5% (1)	3,6%-3,7% (1)
Fonte	ARERA (2019-2021)	CEER 2019	CEER 2019	CEER 2019	UK RN 2018

	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	UK
RoRaB	5,3%	N.D.	5,6%	6,0%	3,9%
Fonte	CIPE (2013)	N.D.	Vinci su delibera ARAF (2016)	Ministerio de Fomento (2011)	National Audit Office (2010)

	ITALIA	GERMANIA	FRANCIA	SPAGNA	UK
RoRaB	4,5%	5,1%	6,2%	5,5%	5,5%
Fonte	RFI su delibera ART (96/2015)	DB Netze (2015)	ARAF 2015	ADIF (2010)	ORR (2013-2018)



**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





## Approfondimento

### Ferrovie isolate: per sicurezza ed emissioni, sono il mezzo più sostenibile

“Concessione di una “rimessione in termini” per il passaggio delle ferrovie isolate (ovvero non interconnesse alla rete nazionale) sotto la competenza ANSF”. È quanto chiede da tempo a gran voce ASSTRA alle Istituzioni, per evitare che quello che rappresenta un percorso auspicato si traduca in una non ragionevole penalizzazione per le imprese e i cittadini che ogni giorno usufruiscono dei servizi ferroviari. È quanto dichiara il Presidente dell’Associazione nazionale trasporti (ASSTRA) Andrea Gibelli.

Lo slittamento di soli 6 mesi, dal 1° luglio 2019 al 1° gennaio 2020, del passaggio sotto la competenza dell’ANSF consentirebbe alle imprese

di poter beneficiare del periodo transitorio inizialmente previsto dallo stesso legislatore per la realizzazione del suddetto passaggio, disponendo di un quadro regolatorio definito e chiaro. Condizione questa, ad avviso di ASSTRA, preliminare per la tenuta di qualsiasi innovativo sistema di sicurezza.

Periodo transitorio di fatto azzerato dalla incompletezza allo stato, del quadro regolatorio di riferimento.

Se a ciò si aggiunge che le risorse per gli investimenti tecnologici necessari sono state rese disponibili solo di recente e che, oltre ad essere insufficienti allo scopo, richiedono la pre-

disposizione di progetti conformi al definendo quadro regolatorio, appare evidente come, il rischio che la mancata previsione del suddetto slittamento temporale si traduca in disagi per i cittadini sia una certezza.

Il passaggio sotto un nuovo e non definito quadro regolatorio a decorrere dal prossimo

1° luglio porterebbe infatti con ogni probabilità a riduzioni significative di servizi per effetto della applicazione delle misure mitigative imposte dall’ANSF. Se la soluzione si ritiene possa essere quella dell’incremento ancorché temporaneo di servizi automobilistici sostitutivi di quelli ferroviari, è di fatto evidente come ciò rappresenterebbe

un peggioramento della sicurezza del viaggio, come tale non auspicabile. Si rammenta infatti come i dati di incidentalità ferroviaria, come si evince dal rapporto annuale ANSF, mettano in luce che il numero delle vittime sulle strade risulta 60 volte superiore a quello riconducibile alla ferrovia.

Inoltre, si evidenzia come, anche in termini di emissioni ambientali, il ricorso al servizio erogato dalle ferrovie isolate in parola consenta un risparmio annuo di 65 mila tonnellate di CO<sub>2</sub> se rapportato al trasporto privato.

Infine, in termini di congestione stradale, si stima che i maggiori costi derivanti dalle eventua-



li misure mitigative imposte da ANSF si aggirino intorno ai 120-150 milioni di euro annui .

L'ASSTRA nel condividere il percorso di passaggio delle reti isolate sotto l'ANSF, che consentirà un'armonizzazione degli standard di sicurezza, chiede che le ferrovie isolate, che si rammenta attualmente operano in conformità al vigente quadro regolatorio, abbiano a disposizione il tempo necessario per completare l'adozione di tutti i sistemi di sicurezza, già finanziati e in fase di affidamento.

L'obiettivo è contemperare le esigenze di miglioramento dei sistemi di sicurezza con le altrettanto stringenti esigenze di garantire la regolarità del servizio che non penalizzi la clientela, specialmente in questa fase in cui tutto il settore sta producendo il massimo sforzo per migliorare la qualità complessiva del servizio offerto.”

RED

### **GIBELLI: RISCHIO DIMEZZAMENTO CORSE**



**Nel vostro comunicato parlate di possibili misure mitigative tali da azzerare o quasi il traffico delle ferrovie non connesse alla rete nazionale RFI. Ci spiega in concreto che cosa temete?**

Il problema maggiore è che dieci imprese ferroviarie ben radicate sul territorio a cui si affidano per muoversi ogni giorno un numero consistente di persone - il dato certificato del 2016 è di 720.320.648 di Passeggeri\*km - il primo luglio rischiano di trovarsi in seria difficoltà. Si tratta in sostanza di non sapere se e come cambieranno le regole d'esercizio dall'oggi al domani. Purtroppo abbiamo un precedente che è fonte di grande preoccupazione: la riduzione netta della veloci-

tà massima che fu imposta dall'ANSF alle ferrovie interconnesse, al momento del loro passaggio sotto la competenza dell'Agenzia. Se l'ANSF dovesse adottare la stessa misura o una simile alle ferrovie isolate, abbassando bruscamente la velocità nel periodo estivo, questo comporterebbe molto probabilmente il dimezzamento delle corse in un periodo in cui la clientela raddoppia con l'arrivo massiccio dell'utenza turistica. Certamente, utilizzare autobus sostituitivi non può essere una soluzione perché andrebbe a scapito della sicurezza stradale, aumentando le emissioni inquinanti.

**Pensa che si riesca a fare in tempo ad evitare questo possibile blocco? Spera in un intervento del Ministro Toninelli?**

Lo spero davvero e mi affido al buon senso dei regolatori e ovviamente del Ministro. Certamente mi aspetto un intervento risolutivo nei prossimi giorni anche per evitare un crollo di credibilità .

AR

# 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



  
**VDL**  
BUS & COACH

  
**SCANIA**

sponsor

Organizzato da

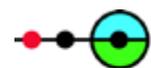
**AUTOBUS**

Comitato scientifico

  
**GIFI** Collegio  
Ingegneri  
Ferroviari  
Italiani

  
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI  
DI GENOVA

Mobility partner

  
**Conerobus**

  
**ibe**  
INTERNATIONAL BUS  
DRIVING  
EXPERIENCE



## Bilancio di Sostenibilità

### Trenord, nel 2018 boom di viaggiatori: 803 mila al giorno risparmiati 1,5 milioni di tonnellate di emissioni di CO2

Il giorno più gettonato sui treni di Trenord?

Il venerdì, con oltre 803mila passeggeri a bordo. Un numero record che conferma la Lombardia al primo posto fra le regioni italiane per passeggeri trasportati, con il 26% dei viaggiatori di tutta Italia. Trenord ne ha portati 209 milioni nel 2018 con una presenza media pari a oltre 802 mila nei giorni feriali, in crescita del 7% rispetto all'anno precedente. Un ritmo di crescita invariato anche nei festivi, quando si raggiungono i 300 mila passeggeri. Tolti dalle strade 139 milioni di viaggi in auto

È quanto emerge nel Bilancio di Sostenibilità 2018 di Trenord, redatto secondo le linee guida del GRI - Global Reporting Initiative, che certifica una volta di più la costante crescita dei passeggeri del trasporto ferroviario lombardo: nel 2018 ogni giorno hanno utilizzato quotidianamente il treno 150 mila viaggiatori in più rispetto al 2011, anno di nascita di Trenord.

Numeri significativi che rendono sempre più importante il valore reso da Trenord allo sviluppo sostenibile del territorio: nel 2018 in Lombardia il treno ha consentito di risparmiare l'emissione di 1,5 milioni di tonnellate di CO2, che corrisponde a oltre 13 milioni di euro di costi sociali evitati. Oltre 139 milioni di viaggi in auto sulle strade sono stati risparmiati grazie al servizio capillare di Trenord, che raggiunge più di 420 stazioni in Lombardia.

Questi i principali temi che emergono dal Bilancio di Sostenibilità 2018 di Trenord, accompagnato da una nota a firma della presidente, Federica Santini, e dell'amministratore delegato, Marco Piuri: "Il binomio treno-sostenibilità è l'essenza della nostra mission – affermano. È un orizzonte che tutta l'azienda condivide e tra-

smette al proprio interno e verso le comunità locali, raggiunte dalle oltre 2.500 corse effettuate ogni giorno – su treno e su bus – su circa 2mila chilometri di rete. Questa capillarità, in un'area vasta e complessa come la Lombardia, fa del treno la migliore risposta al bisogno di mobilità. Il treno non è solo economico, ecologico e veloce. Il treno è il più economico, il più ecologico, il più veloce".

#### ***Una Regione che si muove sempre più su rotaia***

Il record assoluto, con oltre 803mila passeggeri giornalieri, si registra il venerdì, quando agli spostamenti massivi per studio e lavoro si aggiungono gite fuori porta del fine settimana o il rientro a casa di studenti e professionisti "fuori sede". Il sabato i passaggi sui treni lombardi sfiorano i 379 mila e la domenica i 300 mila. La costante è che passeggeri crescono costantemente: rispetto al 2014 sono cresciuti del 14,3% nei feriali, del 22,2% la domenica e nelle festività.

Il treno è l'unico mezzo di trasporto usato dal 41% dei clienti Trenord. Prima o dopo il viaggio su rotaia, il 31% si sposta anche in auto; il 26% in metropolitana; il 16% con un altro mezzo del trasporto pubblico locale; il 2% la bicicletta.

#### ***Passeggeri sempre connessi: ogni giorno 50mila accessi all'App Trenord***

Intermodale e sempre on line: il passeggero di Trenord è sempre più propenso a usare la tecnologia per gestire il proprio viaggio. Nel 2018 l'App Trenord è stata installata su 422 mila nuovi dispositivi, in aggiunta agli oltre 1,2 milioni di download precedenti.

Disponibile gratuitamente su Apple Store e Go-



ogle Play, l'applicazione ha registrato 196 mila utenti unici ogni mese e oltre 50mila utenti connessi al giorno. A questi contatti si aggiungono quelli sul sito trenord.it – disponibile per desktop e in versione mobile – che nel 2018 ha registrato 7,9 milioni di utenti unici e 58 milioni di pagine visualizzate.

### **Ogni giorno 380mila viaggi in auto in meno sulle strade**

M e n o traffico, m e n o emissioni nocive: nel 2018 grazie al treno ogni giorno si sono registrati 380 mila viaggi in auto in meno sulle strade lombar-

de, evitando l'emissione di 4.200 tonnellate di CO2.

Per evidenziare il valore sostenibile del treno, Trenord ha dato vita al progetto Green Train, la "fogliolina verde" che nel negozio digitale mostra al cliente quanto vale il suo viaggio in termini di emissioni rispetto all'auto. Per esempio, Green Train permette di scoprire che scegliendo il treno anziché l'auto per un viaggio da Milano Cadorna a Como Nord Lago si evita l'emissione di 2,3kg di CO2.

### **Con il nuovo orario meno soppressioni e più puntualità**

L' "orario invernale" introdotto il 9 dicembre 2018 ha invertito una tendenza di progressivo

deterioramento delle performance del servizio che si è registrata durante l'anno, a causa di limiti strutturali del sistema ferroviario lombardo: un'infrastruttura al limite della capacità nei nodi principali e la vetustà della flotta.

Le circoscritte rimodulazioni del servizio introdotte dal nuovo orario – in particolare, la sostituzione con bus di 139 corse con meno di 50 passeggeri – hanno ottenuto l'obiettivo di ridare affidabilità al sistema riducendo le soppressioni giornaliere – da 120 a 40, di cui solo lo 0,4% per problemi inerenti il materiale rotabile – e di riportare la puntualità oltre la soglia dell'80%.

321 assunzioni, 13 scuole per capitreno e macchinisti



321 assunzioni, 13 scuole per

### **capitreno e macchinisti**

Nel corso dell'anno l'azienda ha compiuto 321 assunzioni: le figure professionali più ricercate sono state quelle di capotreno, macchinista, manutentore e addetto alla biglietteria. Il 50% dei neo assunti ha meno di 30 anni. Nel 2018 Trenord ha continuato ad avviare e gestire campagne di reclutamento. L'impegno nel processo di selezione ha permesso di avviare durante l'anno 13 scuole professionalizzanti (6 per capitreno e 7 per macchinisti) che hanno coinvolto oltre 270 allievi.

RED

scegli l'Italia del cuore 



 **Simet**

prenota il tuo viaggio su **[simetspa.it](http://simetspa.it)**



## Fiere Internazionali

### L'intervento di PTSCCLAS e Mercitalia al Transport Logistic 2019

Si è tenuto lo scorso giovedì 6 aprile a Monaco, nell'ambito della fiera internazionale Transport Logistic, l'evento organizzato da PTSCCLAS in collaborazione con Mercitalia e dal titolo "La competitività del trasporto internazionale ferroviario delle merci" e al quale hanno partecipato moltissimi rappresentanti del settore e delle istituzioni.

Dopo i saluti di benvenuto, a cura di Georgia Aues di PTSCCLAS, l'evento è stato aperto da un intervento di Oliviero Baccelli, senior advisor presso PTSCCLAS e professore dell'Università Bocconi, che ha mostrato alcune elaborazioni e analisi realizzate per l'occasione ed ha quindi sollevato vari temi di discussione per il panel di relatori.



Marco Gosso (Mercitalia) è intervenuto presentando il posizionamento competitivo che il Gruppo Mercitalia intende raggiungere attraverso le strategie delineate dal piano industriale 2019-2023, presentato la mattina del giorno stesso a Monaco.

Il futuro dell'azienda sarà fortemente focalizzato sullo sviluppo internazionale, e sulla crescita lungo le tratte transalpine dove oggi Mercitalia è già presente come leader, con servizi attivi su tutti i valichi ed una quota di mercato prossima al 50%. Il conseguimento degli ambiziosi obiet-

tivi del piano sarà possibile attraverso un forte programma di investimenti sulla flotta (motrici e carri), un' incisiva azione di incremento della produttività del servizio, troppo spesso penalizzato dalle carenze infrastrutturali, e tramite il consolidamento della struttura e delle varie anime del "polo Mercitalia".

Paolo Emilio Signorini (Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale) ha quindi mostrato gli importanti risultati conseguiti dal porto di Genova negli ultimi anni, raggiungendo la quota di 2,7 milioni di TEU di container movimentati e confermando la propria funzione di porto gateway al servizio delle Regioni del centro e nord Italia. Nell'esaminare le pro-

spettive di sviluppo dei collegamenti ferroviari verso il nodo di Genova, Signorini ha evidenziato come siano aumentati del +41% i treni effettuati dal porto tra il 2011 e il 2018 e come ci siano ancora grandissimi spazi per aggiungere nuovi servizi.

A questo proposito Signorini ha sottolineato l'importanza di sviluppare collegamenti del tipo "shuttle train" capaci di liberare spazio sulle banchine e mettere in rete il porto con i numerosi terminal terrestri presenti nel nord ovest, nei quali poter consolidare i volumi e



concentrare servizi capaci di aggredire mercati internazionali.

Zeno D'Agostino (Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale) è intervenuto sottolineando la specializzazione di Trieste nel mercato dei servizi ferroviari internazionali, determinata principalmente dalla preponderanza del semirimorchio come unità di carico trasportata via ferrovia, in quanto capace di integrare nella maniera più efficiente servizi prevalentemente effettuati via terra, in cui la componente marittima è minoritaria in termini chilometrici.

D'Agostino ha mostrato la rete di collegamenti ferroviari che collegano oggi il porto di Trieste, mettendo in luce il forte legame tra crescita del commercio internazionale e presenza di una rete di servizi via treno di lungo raggio, che si presenta come una condizione necessaria per poter erodere quote di mercato ai porti del nord Europa e soprattutto verso le regioni manifatturiere dell'Est.

Alberto Milotti (Consorzio Zai Interporto Quadrante Europa di Verona) si è allacciato alla discussione mostrando i numeri dell'interporto di Verona quale gateway per i servizi ferroviari da e verso il Nord Europa, in prevalenza effet-

tuati con la Germania, che rappresenta l'origine o la destinazione di tre treni su quattro realizzati oggi al Quadrante Europa.

Particolare interesse è stato sollevato dai dati riguardanti i coefficienti di rotazione all'interporto, che consentono di movimentare oltre 50 treni al giorno grazie ad una grande produttività sotto gru (1,45 coppie di treni per binario sotto gru al giorno).

Milotti ha anche sottolineato le traiettorie di sviluppo infrastrutturale, e l'importanza del nuovo terminal da 750 metri di modulo che verrà costruito a Nord dell'area interportuale e che consentirà un incremento esponenziale della capacità operativa di Verona, specialmente in funzione dell'apertura del tunnel del Brennero.

Guido Pietro Bertolone (Arcese) ha presentato il punto di vista dello spedizioniere, rimarcando come negli ultimi anni sia stata fatta una scelta chiara di investimento per la crescita del ferroviario intermodale basato su semirimorchio.

Bertolone ha però sottolineato le problematiche legate alla qualità del servizio, troppo frequentemente indebolita da carenze infrastrutturali e da una scarsa efficienza delle reti e dei nodi di trasporto, dove si verificano spes-



so guasti, ritardi e imprevisti che aumentano il rischio associato all'intermodalità ferroviaria, con i naturali effetti in termini di attrattività sul mercato rispetto al tutto strada.

Infine, in un'ottica di competizione rispetto agli altri Paesi europei, Bertolone ha sottolineato come all'estero siano presenti grandi player della logistica capaci di determinare il routing delle merci, relegando l'Italia ad una posizione di secondaria rispetto ai grandi flussi commerciali.

Ad avviso di Bertolone questo elemento, unito alle debolezze citate in precedenza, diminuisce notevolmente la capacità delle aziende italiane di governare la catena logistica internazionale e di portare avanti i propri interessi strategici su scala globale.

Il dott. Lelio Fornabaio, Executive Vice President & Foudler di PTSCCLAS, ha dichiarato: "PTSCCLAS è in primo piano nella ricerca e nell'elaborazione di soluzioni, al fianco delle istituzioni e degli operatori, per portare in primo piano nel dibattito nazionale ed europeo il tema della competitività del trasporto ferroviario. Gli investimenti nelle infrastrutture ferroviarie del Paese non possono più ritardare, se non vogliamo ancora di più penalizzare un settore integrato

che vede operatori marittimi, portuali, ferroviari e autostradali impegnati nella crescita dell'import/export del Paese."

PTSCCLAS è una società di consulenza italiana. Nasce dalla volontà di unire realtà consulenziali diverse tra loro ma specializzate per offrire al cliente un servizio a 360° in grado di seguire un progetto dalla fase strategica alla sua attuazione.

Nel campo dei trasporti e delle infrastrutture PTSCCLAS offre servizi di consulenza e ricerca scientifica per comprendere, gestire, anticipare i fenomeni di cambiamento e accompagnare i clienti nei processi di pianificazione strategica, nella gestione e direzione aziendale attraverso la predisposizione di analisi di politica territoriale, attività di strategia e pianificazione, supporto alla gestione finanziaria e all'organizzazione delle operations, oltre alla cura di tutti gli aspetti di policy project financing & management che la rendono una realtà unica nel settore.





Galleria della Crenna: abbattuto ultimo diaframma nell'ambito del progetto Terzo Valico



Lombardia: in Consiglio discusso raddoppio linea ferroviaria Milano-Codogno-Cremona-Mantova



Ferrovia Sinalunga-Stia: Ceccarelli, LFI faccia luce sulle cause dei disagi di ieri



RFI: stazione di Guardaregia rinnovata e più accessibile. Intervento con fondi della Regione Molise

## Mobility Magazine

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

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**  
**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma  
(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

**FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma**  
**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

**Cap. Soc. E 10.327 I.V.**

**Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama**

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

**Curatrice e impaginazione grafica: Valentina Onori**

**Giornalisti: Valentina Onori, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.**

**Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)**

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

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



Corso di alta formazione

# Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

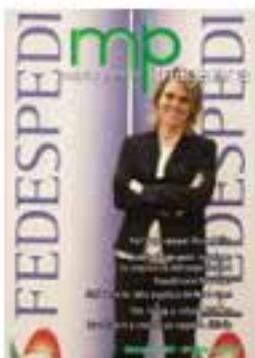
Roma, 13 settembre 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



# WOMEN IN MOBILITY

**TUTTE LE SETTIMANE SU MOBILITY MAGAZINE  
E A SETTEMBRE UNO SPECIALE DI FERPRESS**