



mobility press
magazine



N. 199 - 19 Giugno 2019

Un'italiana tra i grandi che non molla: Lucchini RS Lovere

**Annalisa Nuovo (ATM): innovazione e apertura ai nuovi talenti,
per tecnologie al servizio di tutti**

**XIX IWC Venezia. Mensi (Lucchini RS): ora
le ruote dei treni dialogano con le rotaie**

Giornate di studio RAM: Italia-Cina, non solo Via della Seta

**Finale Emilia, nuovo deposito autobus
dopo il terremoto del 2012**

Addio all'orario cartaceo, scompare anche il Veltro Palagi

**L'analisi economica degli investimenti,
strumento di democrazia**



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](#)



mmp
mobility press **magazine**

**XIX IWC Venezia. Mensi (Lucchini RS): ora
le ruote dei treni dialogano con le rotaie**



Editoriale

Un'italiana tra i grandi che non molla: Lucchini RS Lovere

Un mercato importante per un prodotto importante. La continua ricerca per lo sviluppo di uno degli oggetti più vecchi che l'umanità abbia inventato dalla preistoria: la ruota.

Per parlare di ruote dei treni e di tutto ciò che ci sta attorno, a Venezia, con regia di Lucchini RS e delle due associazioni dei produttori, la UNIFE ed ERWA, si sono riuniti costruttori, esperti, ricercatori, utilizzatori e imprese ferroviarie e tutti hanno parlato di presente e di futuro.

Sì, di futuro perché insieme alla ruota, in un treno, ci stanno gli assili, le boccole, i dischi dei freni, carrelli e sopra ancora carri ferroviari, treni passeggeri, convogli ad alta velocità ma anche tram, funicolari, locomotive merci, carrelli di manovra e treni diagnostici.

Un business dove si confrontano pochi grandi costruttori e numerosi piccoli, ma dove ricerca e sviluppo ormai sono una parte importante, con una presenza della Cina in continua crescita.

Lo testimonia la numerosissima presenza di tecnici del Sol Levante, ma anche il fatto che la scorsa edizione del congresso IWC si sia tenuta proprio in Cina a Chengdu.

Dal dibattito arrivano molti stimoli e, tra una pausa e l'altra di un pranzo ed un coffee break, uno sopra tutti: aumenta la richiesta di ruote ferroviarie, aumenta da qualche anno perché nel mondo si vuole più ferrovia e più treni e la produzione si avvicina ormai a cinque milioni di ruote per anno.

E l'Italia non sta a guardare perché il modello competitivo dell'alta velocità, unico al mondo, stimola l'interesse degli stranieri che però si chiedono come mai non esistano più costruttori di treni a marchio

italiano.

“Eravamo bravi e ci hanno comperato a peso d'oro” verrebbe da dire, ma la storia è tutt'altra: da una parte Fiat Ferroviaria è riuscita a dilapidare il capitale che aveva in fabbrica a Savigliano, dove è nato il Pendolino e dall'altra Breda ed Ansaldo, le due fabbriche delle vecchie Partecipazioni Statali, dopo un incerto periodo di integrazione hanno alzato bandiera bianca facendosi comperare dai giapponesi di Hitachi.

Blocco degli acquisti da parte delle vecchie FS, disamore per la ferrovia, mancate economie di scala e parcellizzazione delle lavorazioni hanno portato, per un lungo periodo, ad una desertificazione per panorama produttivo del settore ed a una profonda ristrutturazione.

Oggi i costruttori sono a marchio straniero: Alstom a Savigliano, Hitachi a Pistoia e Napoli, Bombardier a Vado Ligure, Titagart a Caserta dove c'era la vecchia Firema.

Salvata la forza lavoro (o quasi), messi in sicurezza i siti industriali, gli utili se ne vanno (oggi che di treni finalmente se ne vendono) da un'altra parte.

Ma le ruote con gli assili, le boccole e tutto ciò che ruota loro attorno, continuano ad uscire dallo stabilimento sul Lago di Lovere, tra le province di Bergamo e Brescia. Lì non si molla.

Antonio Riva

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 11

Annalisa Nuovo (ATM): innovazione e apertura ai nuovi talenti, per tecnologie al servizio di tutti

Annalisa Nuovo, Responsabile dell'area Applicazioni di Mobilità del dipartimento di Ricerca, Sviluppo e Gestione Applicazioni ATM.

A che punto siamo della cosiddetta rivoluzione digitale che sta interessando anche il trasporto urbano e che vede Milano (e ATM) battistrada nel Paese? Parliamo di Mobility as a Service, di app, e di Smart Ticketing



Annalisa Nuovo, Dipartimento Ricerca, Sviluppo e Gestione Applicazioni ATM

Siamo in un contesto di crescente richiesta di digitalizzazione in cui gli utenti vogliono poter accedere ai servizi in ogni momento e nel modo più semplice, secondo le loro singole esigenze. E' proprio su questo che Atm - che nel 2018 ha trasportato circa 800 milioni di passeggeri - sta lavorando: poter garantire un livello di servizio sempre più soddisfacente per i nostri clienti. La tecnologia è infatti uno dei driver principali su cui Atm ha deciso di investire dando vita ad una piattaforma in grado di fornire non solo informazioni relative al trasporto pubblico locale ma anche servizi integrati con altri operatori al fine di creare soluzioni digitali che abbiano un vero valore aggiunto per chi ne usufruisce. La vera svolta è stata quella di pensare al servizio di trasporto pubblico in un'accezione più ampia del termine, fornendo soluzioni ed informazioni "tailored - made" che possano agevolare l'utente nei suoi spostamenti, in un sistema integrato di mobilità. E' con questa concezione che parliamo di MAAS, app e smart

ticketing.

Primi nell'introduzione in Italia del pagamento con carta di credito in metropolitana, un lavoro di gruppo impegnativo. Per quanto ci avete lavorato? Come ha risposto la clientela?

Sì, Atm è la prima azienda in Italia e tra le prime dieci al mondo ad offrire ai propri clienti la possibilità di viaggiare in metropolitana accedendo direttamente con le carte di pagamento contactless abilitate con la tecnologia EMV. Un progetto, sviluppato grazie al know-how interno, che dimostra quanto per Atm l'innovazione tecnologica al servizio del cliente sia centrale per lo sviluppo dell'Azienda. Un grande lavoro di squadra che ci ha visti impegnati per circa sei mesi, insieme a tanti colleghi delle diverse direzioni aziendali che hanno messo a fattor comune le proprie competenze per lanciare questo servizio che sta registrando un successo oltre i pronostici iniziali. In un contesto come quello italiano non avremmo imma-



ginato che così tante persone utilizzassero la carta di credito anche per pagamenti di questa entità, come il biglietto del metrò. I numeri ci hanno dimostrato il contrario e sono in continua crescita: dall'inizio della sperimentazione sono stati quasi 800.000 i viaggiatori che hanno utilizzato il servizio per 6.500.000 viaggi e oltre 13.000.000 tap. Oltre 30.000 è la media dei viaggi giornalieri con questo nuovo metodo di pagamento.

Ma l'innovazione tecnologica in Atm non passa solo dal contactless. Ci può parlare dei passi che avete fatto verso la smaterializzazione dei biglietti?

La rivoluzione nella smaterializzazione dei biglietti ha visto Atm in prima linea già dal 2015 con l'integrazione dei sistemi informatici e l'adozione di tecnologie all'avanguardia che hanno permesso la vendita dei biglietti via app e via sms. Da allora, la rivoluzione non si è arrestata e non ha riguardato solamente la bigliettazione per il trasporto pubblico. Atm, che gestisce anche la sosta a Milano, ha introdotto lo scorso dicembre la possibilità di pagare il parcheggio sulle strisce blu anche via SMS.



Non solo, oltre ai servizi dedicati all'utenza, l'area di cui faccio parte ha supportato le funzioni aziendali sviluppando soluzioni per semplificare e ottimizzare i processi interni.

Quanto è importante la ricerca in questo settore e soprattutto, si riescono a costruire rapporti con i centri di ricerca universitari?

E' molto importante. ATM crede molto nella ricerca e nella collaborazione con i centri di ricerca universitari. E' proprio per questo che abbiamo stabilito partnership con primarie università come il Politecnico di Milano, Università degli Studi di Milano e Università Bocconi. Collaborazioni che vedono i nostri dirigenti e funzionari partecipanti attivi a corsi di formazione continua ma anche contributor in attività di docenza. Attiviamo inoltre percorsi di stage finalizzati alla ricerca di nuovi talenti da inserire nella nostra azienda e collaboriamo su nuovi progetti finalizzati alla ricerca ed allo sviluppo di nuove soluzioni.

Parliamo di cittadini digitali, visto che il 90 per cento delle persone che viaggiano

hanno in mano lo smartphone. Avete la rete metropolitana più connessa del mondo e questa forse è la strada per lo sviluppo del MaaS...

Verissimo. La rivoluzione digitale ha investito in pochi anni tutti noi e oggi tutto passa attraverso lo schermo del nostro smartphone. Non è un fenomeno proprio dei cosiddetti nativi digitali ma coinvolge tutti noi,

un pubblico eterogeneo che ha cambiato il modo di fruire dei servizi. Nel campo della tecnologia bisogna essere in grado di anticipare quelli che sono i nuovi bisogni cercando soluzioni innovative per soddisfarli. Ed è proprio su questo che stiamo investendo con l'obiettivo di offrire uno strumento che possa veramente offrire a 360° tutto ciò che una persona può aver bisogno per muoversi con facilità.

Chi sono e che età hanno i vostri clienti più digitali e come si incentiva l'uso delle app di mobilità in chi ancora le guarda con diffidenza?

I servizi digitali che offriamo vengono utilizzati maggiormente dalla generazione dei nativi digitali, perché le nuove tecnologie fanno parte del loro modo di relazionarsi e scambiarsi informazioni. E proprio per questo sono anche i clienti più esigenti. Le loro aspettative sono elevate, si in-



formano e confrontano l'offerta con altre realtà sul mercato. Sono senza dubbio uno stimolo per fare sempre meglio. La vera sfida di Atm è però quella di trovare il giusto bilanciamento tra l'offerta di servizi tecnologicamente più innovativi e l'offerta di quelli più tradizionali. Infatti, oltre alla quotidiana ricerca mirata a soddisfare le richieste dei più "giovani", il nostro obiettivo è quello di incentivare l'utilizzo dei nostri servizi online anche agli utenti che mostrano più resistenza e che sono meno confidenti con la tecnologia.

Questo è ciò che stiamo facendo con l'APP ATM Milano, strumento centrale nella strategia di ATM che, con oltre 4 milioni di download si avvia a diventare un touch point digitale di riferimento per la mobilità a Milano grazie all'integrazione progressiva dei servizi di diversi operatori della rete di trasporti pubblici e in sharing e di nuove funzionalità per un servizio sempre più personalizzato e di facile utilizzo.

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^a 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



Intervista

XIX International Wheelset Congress. Mensi (Lucchini RS): ora le ruote dei treni dialogano con le rotaie

Si è aperto domenica sera a Venezia il diciannovesimo congresso mondiale delle Sale Montate. Abbiamo chiesto ad Augusto Mensi, CEO di Lucchini RS, uno dei maggiori produttori al mondo di ruote ferroviarie ed organizzatore del congresso veneziano di farci un breve quadro del settore.

Ingegnere Mensi, pronti al via per il XIX International Wheelset Congress tra pochi giorni, congresso che vede LucchiniRS organizzatore in nome e per conto di UNIFE/ERWA. Un evento che si potrebbe pensare di nicchia, ma che è tra le più influenti e interessanti conferenze mondiali nel settore ferroviario. Quanti saranno i partecipanti, e di quali aree del Globo...

Sì, l'International Wheelset Congress rappresenta uno degli eventi più significativi del settore ferroviario che vede riuniti progettisti, costruttori, ricercatori che ruotano intorno a questo componente strategico che è la sala montata. L'evoluzione richiesta dai mercati per rendere le sale montate sempre più innovative ed affidabili è una sfida che ogni produttore vuole cogliere e vincere. I partecipanti a questa edizione dell'IWC saranno oltre 350 provenienti dai cinque continenti, pronti a scambiarsi le reciproche esperienze e conoscenze. La scelta di fondo che abbiamo fatto indicando il tema "La sala montata del futuro, un sistema integrato" è stata dettata dalla volontà di non essere strettamente focalizzati sul "prodotto sala montata" in sé, ma di voler coinvolgere tutti i componentisti, i progettisti, gli esperti in digitalizzazione dei sistemi di monitoraggio della sala montata in esercizio e tutti



Augusto Mensi, CEO Lucchini RS

gli attori che si interfacciano in manutenzione o in esercizio, con il "sistema sala montata", ivi compresi naturalmente i costruttori di treni e gli operatori ferroviari.

Un percorso partito nel 1963, non a caso da Bergamo, dove Lucchini RS ha le sue storiche radici...

Esatto, la prima edizione del Congresso si tenne 56 anni fa proprio a cura nostra. E da allora, ogni tre anni, è stato organizzato nei diversi Paesi dei cinque continenti fino a tornare in Italia quest'anno. Questo a dimostrare l'interesse delle aziende del settore, degli Istituti di Ricerca, delle Università di tutto il mondo che hanno fatto sì che questo evento accompagnasse l'evoluzione delle sale montate che oggi vediamo regolarmente sfrecciare sui treni AV a velocità



superiori ai 300 Km orari.

Un mercato sempre interessante, che nessuna trasformazione digitale sembra scalfire, che il trasporto aereo non ha per nulla toccato.

Al contrario, la digitalizzazione è entrata prepotentemente anche in questo settore. Oggi la digitalizzazione è sempre più presente nelle attività per il monitoraggio continuo delle reti, dei treni e dei componenti dei veicoli ivi comprese le sale montate. Lucchini RS ha già presentato SmartSet®, la propria soluzione digitale in questo ambito.

Il prodotto è diventato

“smart”, scambiando dati e dialogando con le centrali di controllo della manutenzione dei veicoli. La sfida consiste ora nell’estrarre dai dati raccolti l’immenso valore che sappiamo essere ancora presente grazie alle possibilità di ottimizzazione e interfaccia con gli altri sistemi di bordo.

Il trasporto sta ormai diventando un sistema sempre più interconnesso ed è difficile separare nettamente i diversi settori, vista l’intermodalità sempre più avanzata per le merci e la disintermediazione/aggregazione in atto nella vendita di trasporto passeggeri (offerte di biglietto unico come per esempio Nugo e impatti futuri delle driverless cars). Penso che i due sistemi di trasporto siano vincenti quando riescono ad integrarsi tra loro sempre di più, senza dimenticare il TPL. Purtroppo in Italia abbiamo un gap importante da recuperare in ambito

di approcci integrato al sistema trasporti, ma vi sono iniziative molto interessanti e importanti progressi.

L’acciaio è sempre acciaio – questo è vero – ma gli investimenti in R&S hanno fatto fare al prodotto, e soprattutto alle ruote passi da gigante. Le novità degli ultimi tre anni?



Oltre ai temi già citati della digitalizzazione, la ricerca e lo sviluppo hanno compiuto, nel corso degli ultimi anni, un cammino di continuo sviluppo nell’ambito della metallurgia proponendo al mercato nuovi materiali sempre più affidabili e performanti e che permettono ai treni di oggi di affrontare condizioni di servizio ed ambientali estreme.

Per esempio, i nuovi acciai si sono affiancati al nostro storico SuperLos®, campione di performance per l’alta velocità, quali ad esempio SandLos® e ArcticLos® grazie ai quali è stato possibile minimizzare i danneggiamenti subiti dalle ruote durante l’esercizio rispettivamente nelle zone desertiche e in quelle glaciali.

Anche sul fronte del design lo sviluppo è incessante, con nuove soluzioni pensate per le ruote e per gli assili: in particolare penso alla ruota termostabile Sura® e alla nuova soluzione di portal-axle per veicoli a piano ribassato denominata LimoSet®.

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





Giornate di studio RAM

Italia-Cina: non solo Via della Seta, per il nostro Paese centrali rimangono il Mediterraneo e i valichi

La Cina è un partner commerciale importante per l'Italia, ma – a prescindere che nell'interscambio soffriamo un cronico deficit tutto a nostro sfavore – il lontano paese asiatico non è il mercato di riferimento per il nostro Paese, né per valore né per volumi.

La Belt and Road Initiative (BRI) – o, come più comunemente viene presentata, Nuova Via della Seta – è un progetto fortemente voluto dalla Cina e che interessa soprattutto alla Cina, ma la cui importanza rischia di essere sopravvalutata, soprattutto nel nostro Paese, forse per influsso del richiamo alla storica esperienza del veneziano Marco Polo.

Per guardare un po' più a fondo nella realtà dei rapporti commerciali Italia-Cina e verificare tendenze e prospettive, RAM Logistica Trasporti Infrastrutture ha organizzato la prima delle "Giornate di Studio", chiamando a confronto due esperti di pianificazione dei trasporti, Ennio Cascetta – Amministratore unico di RAM; Università Federico II di Napoli e Massachusetts Institute of Technology (MIT) di Cambridge USA - e Rong Zhang – del Department Transportation Management dell'Università Tongji di Shanghai -, insieme a vari protagonisti del settore.

Zhang ha spiegato le finalità del progetto cinese, annunciato dal presidente Xi Jinping nel 2013 e presentato come una strategia di sviluppo globale che prevede lo sviluppo di infrastrutture e investimenti in 152 paesi e organizzazioni internazionali in Asia, Europa, Africa. Medio Oriente e America.

BRI è già l'abbreviazione della definizione che compare sul sito del governo cinese

- "The Silk Road Economic Belt and the 21st-Century Maritime Silk Road" – e che spiega come il progetto sia effettivamente globale e rappresenti la visione unitaria con cui la Cina vuole giocare il suo ruolo di potenza mondiale. Zhang ha ricordato che la Cina rappresenta un paese con una popolazione di 1,4 miliardi di abitanti, con una classe media che già oggi conta 400 milioni di persone: l'Europa è uno dei continenti privilegiati per l'interscambio commerciale, con un ruolo particolare assegnato all'Italia, che rappresenta anche una porta sul Mediterraneo e anello di congiunzione verso l'Africa.

La "Nuova Via della Seta" ha colpito l'immaginario collettivo anche per la determinazione e l'entità degli investimenti che la Cina ha destinato allo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie in percorsi che ripercorrono – più o meno – gli antichi itinerari dei tempi di Marco Polo.

Gli investimenti cinesi coinvolgono effettivamente molti paesi al di là del confine, ma lo sviluppo ferroviario ha innanzitutto la finalità di garantire crescita e sviluppo delle città e delle aree occidentali di quell'immensa nazione che è la Cina, evitando che la crescita e i processi economici si concentrino solo sulla parte orientale, che dà verso il mare.

La ferrovia – ha spiegato Zhang – non sarà mai una vera alternativa al trasporto marittimo ed aereo, ma – soprattutto se si riescono ad abbattere i costi e migliorare le performances dei tempi di trasporto – può avere importanti prospettive di sviluppo in un sistema che sfrutti le varie possibilità di integrazione, ma – soprattutto – guardi ai rapporti con la Cina in

un'ottica di reciproco vantaggio, che è il vero obiettivo del progetto, poiché la BRI non ha alcuna finalità egemonica.

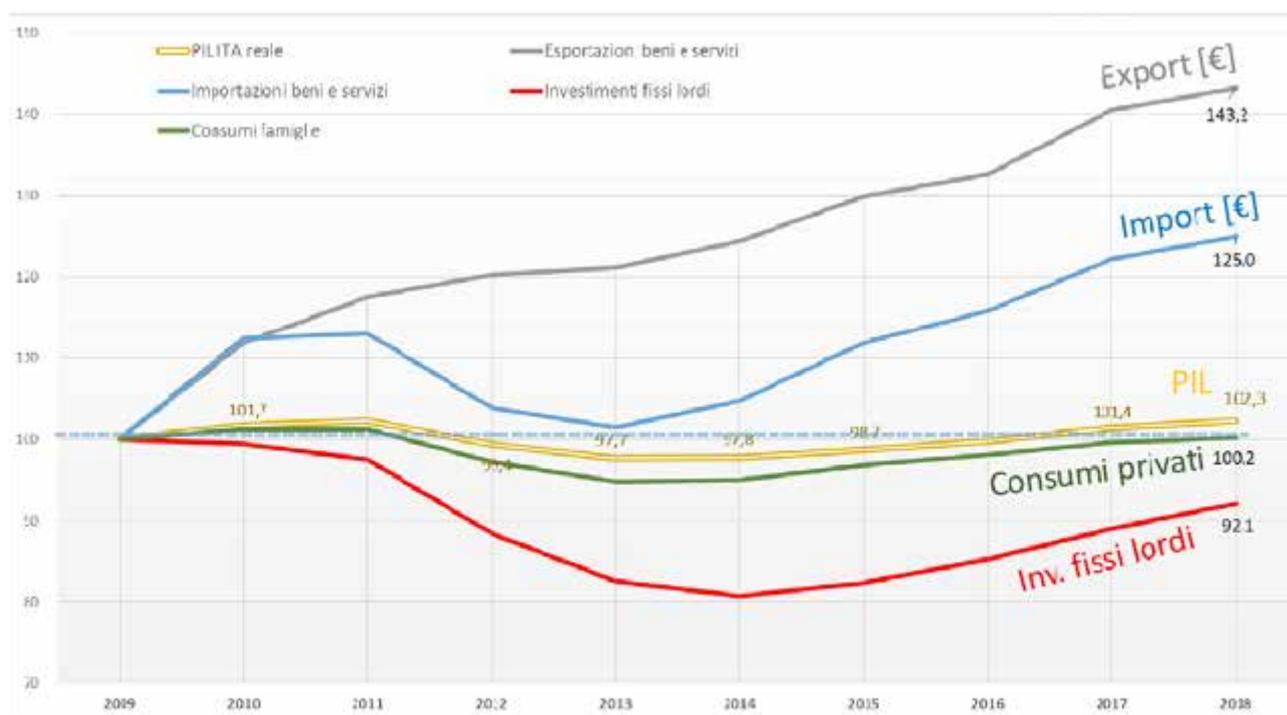
Le finalità egemoniche cinesi sono state uno degli argomenti di cui si è maggiormente discusso in occasione della firma – nel marzo 2019 – degli accordi tra il governo cinese e quello italiano, il primo sottoscritto da un paese europeo riguardante specificamente la Via della Seta.

La necessità di guardare ai veri numeri

dei dati, delle tendenze e delle prospettive.

Trend macroeconomici nazionali

In Italia, gli scambi commerciali con l'estero sono stati il vero fattore trainante dell'economia. Nel periodo 2009-2018, il PIL italiano è cresciuto di + 2,3 punti; l'export è – invece – cresciuto del + 43%, mentre l'import del + 25%.



e alla realtà dei rapporti commerciali tra Italia e Cina, ma anche al ruolo che l'Italia deve comunque giocare in un contesto globale in perenne movimento, sono state l'oggetto della relazione di Ennio Cascetta, articolata in sei punti:

- 1) Trend macroeconomici nazionali;
- 2) Caratterizzazione degli scambi commerciali Italia-Cina;
- 3) Andamento del trasporto merci in Italia;
- 4) Dinamiche del trasporto merci lungo la direttrice Italia – Cina;
- 5) Belt and Road Iniziative o "Ordinary Chinese FDI"?
- 6) Le conclusioni che derivano dall'analisi

Dove vanno e da dove provengono maggiormente questi flussi di merci? L'analisi dei dati mostra che la gran parte degli scambi si concentra in un'area di duemila chilometri contigua alla posizione geografica del nostro Paese: in termini di export, il 60,9% delle nostre merci si dirige verso i 27 paesi dell'Unione Europea; il 6,0% nel Nord Africa e il 4,1% nel Medio Oriente, con un totale che somma il 71% nel raggio – appunto – di 2.000 km; seguono il continente americano (complessivamente 8.9%, con oltre i due terzi diretti verso il Nord America, e Stati Uniti in particolare); e poi a distanza la Cina (1,8%), la Russia (0,7%), India (0,9%), mentre è significa-



tivo il ruolo degli altri paesi dell’Africa, dove è destinato il 2,1% delle nostre merci. Sul versante dell’import, le dinamiche non hanno sostanziali variazioni: il 60,6% delle merci viene movimentato nel raggio di 2.000 km, la Cina non supera il valore di un 2,1% delle nostre importazioni, mentre è significativo il balzo della Russia (12,6%), per l’importazione delle materie prime energetiche.

Le direttrici gateway dell’import-export Italia-Mondo confermano il ruolo centrale dei nostri valichi e dei nostri porti e il rapporto inscindibile con il resto del continente, come appare in una famosa tavola che disegna l’Italia vista dall’Europa: al netto delle risorse energetiche, in volumi, i porti e i valichi costituiscono i principali punti di ingresso/uscita degli scambi internazionali del nostro Paese.

Caratterizzazione scambi commerciali Italia – Cina

Gli scambi di merci tra Italia e Cina presentano un cronico saldo negativo della bilancia commerciale, con un deficit leggermente limato negli ultimi anni, grazie alle ottime performance del nostro export (nel periodo 2010-2018, la crescita dell’export italiano è stato del + 58%, contro un + 6,5% - nello stesso periodo – nelle importazioni). Se si guarda alle quantità

delle merci trasportate tra Italia e Cina, la modalità marittima è prevalente con percentuali che superano il 95%. Se – invece – si guarda al valore delle merci trasportate, acquista particolare rilievo il ruolo del trasporto cargo aereo, che rappresenta una quota del 22,3% nelle importazioni e bel del 48,2% nelle esportazioni. Questi ultimi dati sono un altro modo per coniugare il successo nel mondo del “Made in Italy”: in aereo viaggiano i prodotti di minor peso e di maggior valore economico, dai prodotti del lusso, alla tecnologia, a cibi e vini di pregio etc.

Andamento del trasporto merci in Italia

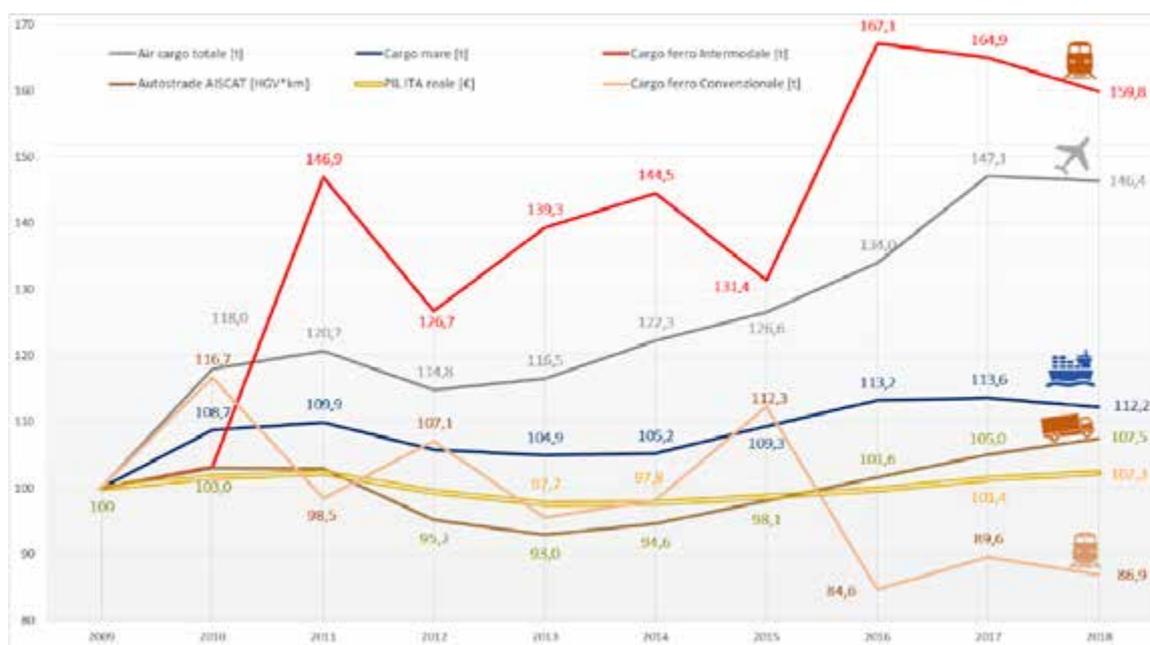
L’andamento del traffico merci in Italia negli ultimi dieci anni mostra l’evidente disaccoppiamento rispetto all’andamento del PIL, con tassi di crescita dei singoli vettori (trasporto ferroviario intermodale: + 59,8%; trasporto aereo + 46,4%; trasporto navale + 12,2%; trasporto stradale + 7,5%; trasporto ferroviario tradizionale + 2%, rispetto alla soglia storica minima del 2016) molto superiori alla crescita del PIL, che – nello stesso periodo – si è fermata al + 2,3%.

Al di là della suddivisione tra le varie modalità di trasporto, l’andamento dei traffici mostra la forte pressione sui valichi

alpini e sui porti italiani. Dal 2009 al 2017, i traffici ai valichi sono aumentati del +25,2%, contro un aumento del PIL pari solo al +1,5%; il contributo è venuto sia dall'aumento delle merci trasportate su ferro (+18,6%), che dalla crescita su strada (+27,8%).

Il Brennero si conferma il principale valico di transito alla barriera alpina: nonostan-

forma delle Autorità di sistema portuali e la conseguente dinamicità impressa agli investimenti, ma le dinamiche dei volumi di traffico mostrano che – per i nostri porti - ha molto maggior rilievo il traffico delle navi di medie dimensioni, che quello delle meganavi o – comunque – del grande traffico internazionale, e – in questo ambito – particolare rilievo assume la cre-



te le buone performance del treno (27,2% del totale, la media più alta ai valichi), il trasporto stradale rimane la modalità dominante (74,8%), ma con gravi problemi non solo per i vincoli posti dai paesi confinanti, ma anche per l'elevata percentuale (80%) raggiunta in termini di saturazione della direttrice di traffico. L'andamento del traffico al valico del Brennero (e, in generale, ai valichi) dimostra l'importanza degli investimenti infrastrutturali programmati e finanziati per raggiungere gli obiettivi di riequilibrio modale e di maggiore utilizzo della modalità ferroviaria, come previsto dal Libro Bianco UE. Nel campo dei trasporti marittimi, diventa rilevante (soprattutto in alcuni porti) la ri-

scita esponenziale negli ultimi anni del traffico delle Autostrade del Mare.

Dinamiche del trasporto merci lungo la direttrice Italia-Cina

Le dinamiche del trasporto merci lungo la direttrice Italia-Cina dimostrano che il nostro Paese, e in generale l'area del Mediterraneo, non riesce né ha grandi prospettive di crescita e sviluppo nel settore delle grandi navi e – probabilmente – non ne ha neanche la convenienza, perché i flussi di traffico già oggi sono concentrati sui porti del Northern Range dell'Europa e lo sviluppo di questo tipo di logistica imporrebbe probabilmente costi troppo



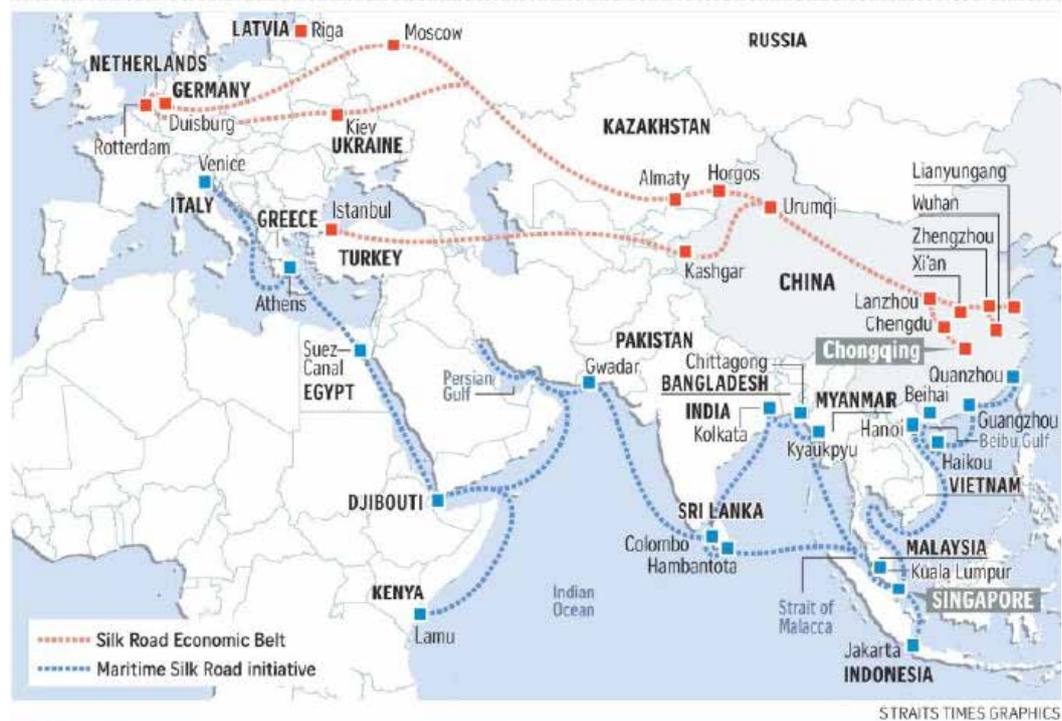
elevati rispetto ai vantaggi attesi; la crescita di traffico e di ruolo dei porti dell'Alto Adriatico (in particolare) e dell'Alto Tirreno nel traffico container con la Cina rientra ancora nelle potenzialità degli aumenti di capacità delle strutture portuali che sono stati programmati e finanziati.

Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, si tratta di una quota modale molto ridotta anche sulle relazioni già oggi esistenti tra Europa e Cina (65), e che si attestano per il momento soprattutto in Polonia e in Germania, mentre non ha avuto particolare successo l'esperimento di un convoglio che da Melzo doveva raggiungere la città cinese di Chengdu.

Comunque, è da rilevare che si è già passati da 0 treni nel 2010 a 6.300 treni/anno nel 2018, e che – grazie anche agli investimenti previsti nel settore – le prospettive possono essere interessanti.

Particolarmente interessanti, invece, appaiono anche nell'immediato le prospettive del trasporto aereo, dove la Cina rappresenta la seconda destinazione dopo gli USA, con un market share di circa il 12% del totale tonnellaggio trasportato per l'Italia.

China's One Belt, One Road



Belt and Road Initiative o "Ordinary Chinese FDI"?

La Cina è una nazione che – anche se ha rallentato i propri tassi di crescita, in passato sempre a due cifre – ha ancora un enorme surplus produttivo e di capitali. La BRI non fa, in fondo, che confermare il ruolo della Cina impegnata a scalare la classifica dei paesi che effettuano maggiori investimenti all'estero (FDI=Foreign Direct Investment), con un ruolo che già è diventato particolarmente significativo in Africa (la Cina è diventata rapidamente – in quel continente – il 4° investitore diretto, dietro potenze economiche con una tradizione "storica" come Stati Uniti, Gran Bretagna, Francia). E, a proposito di Africa, di recente si analizzano gli investimenti cinesi solo nel quadro BRI e come incremento di flussi commerciali e di investimenti diretti tra Cina-Italia (e quindi come fattore di impatto e sviluppo solo nel segmento container), mentre Cina significa anche delocalizzazioni industriali e

produttive in Africa, con l'obiettivo di servire anche i mercati europei ed americani. Questo spostamento di asse può favorire – molto più di una concorrenza forse impossibile sui transiti delle meganavi – lo sviluppo di un forte commercio marittimo proprio nell'area del Mediterraneo, con evidenti possibilità per i nostri porti di sfruttare il proprio posizionamento geografico e la leadership acquisita nel settore trainante delle Autostrade del Mare.

Conclusioni

- La Cina è un partner commerciale importante, su cui soffriamo un cronico deficit della bilancia commerciale, ma non è il mercato di riferimento per l'Italia, né per valore né per volumi;
- Il traffico commerciale Europa – Far East solo per il 40% della capacità è relativo a compagnie riconducibili all'estremo oriente (Cina, Taiwan) e la capacità dei container cresce proporzionalmente meno rispetto ad altre aree-mondo;
- Investimenti cinesi in Italia in alcuni casi inefficaci (Evergreen/Porto di Taranto);
- Per l'Italia, è prioritario completare la strategia infrastrutturale in atto (corridoi europei) continuando ad investire sui mercati già consolidati (paesi europei in primis);
- La capacità attuale ai valichi alpini già vicina alla saturazione, circostanza che rende legittima la domanda se davvero si ricavano grandi vantaggi dall'aumento dei traffici di attraversamento, cioè di merci che arrivano sui porti italiani, ma dirette ai paesi continentali;
- Identica domanda si pone in relazione alle meganavi sulle rotte Far East-Europa impiegate verso il Northern Range, mentre il Mediterraneo è scalato da servizi spesso dedicati con navi di taglia massima pari a 15 KTEUs. Servono davvero grandi

progetti portuali di incremento dell'accessibilità marittima?

Dall'altro lato, è impossibile non rilevare le opportunità offerte dallo sviluppo dell'interscambio Italia-Cina.

Infatti:

- La Cina è il principale partner commerciale dell'ITALIA con il Far EAST (31,6% in volume e 47,5% in valore);
- Il mercato cinese ha ancora buone prospettive di crescita;
- La BRI potrebbe creare vero valore aggiunto se i flussi merci Italia-Cina richiedessero lavorazioni industriali, logistiche e manipolazioni da effettuare in Italia;
- Il crescente flusso di investimenti produttivi cinesi in Africa potrebbe creare nuove opportunità sulle relazioni marittime di corto raggio Nord Africa-Europa via Italia;
- La via terrestre ferroviaria potrebbe essere un compromesso fra costo (rispetto al trasporto aereo) e tempo di viaggio (rispetto al trasporto marittimo);
- Il ruolo del cargo aereo, che già possiede una quota importante di mercato per beni ad alto valore aggiunto, può essere ulteriormente valorizzato, con investimenti aeroportuali selettivi e semplificazione digitale degli spazi doganali (Fast corridors cargo aereo).



Antonio D'Angelo

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

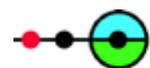
AUTOBUS

Comitato scientifico


GIFI Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner


Conerobus


ibe
INTERNATIONAL BUS COACH
DRIVING
EXPERIENCE

News

Finale Emilia, inaugurato il deposito degli autobus ricostruito dopo il terremoto del 2012

Una struttura coperta di 1.240 metri quadrati; 14 stalli per bus; spazi adeguati per il ristoro del personale viaggiante; 7 portoni elettrici, sicuri e di facile utilizzo. Il tutto costruito secondo le più recenti normative antisismiche, con un occhio all'estetica.

È il nuovo deposito degli autobus di Finale Emilia, in via della Stazione 2, ricostruito da aMo in collaborazione con il Comune di Finale Emilia, con il determinante contributo della Regione Emilia Romagna, dopo che il sisma del 2012 lo aveva reso inagibile.

Le scosse del 20 e 29 maggio 2012 avevano creato danni strutturali importanti al vecchio deposito, tanto da renderlo inutilizzabile. L'edificio, di proprietà di aMo, era stato quindi demolito in due fasi. Una parte è rimasta adibita a piazzale mentre l'altra è stata ricostruita, con una superficie inferiore alla precedente e rapportata alle reali necessità logistiche dei servizi di trasporto pubblico della zona.

Nel progetto, elaborato dallo studio Unigruppo di Carpi, oltre allo spazio di ricovero degli autobus (14

stalli coperti e 3 scoperti) e ad un magazzino sono stati previsti spazi di servizio per gli autisti: spogliatoio; saletta ristoro e servizi igienici con doccia. L'edificio si colloca in prossimità dell'autostazione di Finale Emilia.

Il costo dell'opera, di 741.0000 euro, risulta significativamente inferiore a quanto indicato inizialmente a base d'asta. La gara d'appalto

indetta dalla Centrale di committenza unica dell'Area nord, vinto dalla all'associazione temporanea di imprese CO.ED – IMPRESIM – EDILSUD, della provincia di Salerno, ha consentito infatti di ottenere un ribasso di oltre 200 mila euro. Una parte significativa del costo è stata cofinanziata dalla Regione Emilia attraverso la piattaforma Sfinge. aMo ha infatti candidato il progetto al bando per la ricostruzione indetto dalla Regione Emilia Romagna. Le restanti risorse sono state investite da Agenzia, anche grazie agli accantonamenti della liquidazione assicurativa per gli eventi sismici.

I lavori, durati circa un anno, sono conclusi all'inizio del 2019. Il deposito è stato quindi consegnato a SETA, gestore dei servizi di trasporto pubblico nella zona e affittuario dell'immobile. Ricordiamo che il terremoto del 2012 aveva

creato ingenti danni al patrimonio di aMo nell'area nord della provincia, rendendo inagibili 5 dei 6 depositi disponibili. aMo, dopo aver rilevato puntualmente i danni, aveva redatto un piano di ricostruzione dettagliato e calibrato sulle esigenze logistiche dell'area interessata.

Il primo deposito su cui si era agito con il ripristino delle condizioni di sicurezza era stato quello di Carpi, che alloggia 50 mezzi. I depositi di Camposanto e Concordia sono stati demoliti e non ricostruiti. Il deposito di Mirandola, demolito, verrà invece ricostruito nei pressi del polo scolastico esistente.





Le dichiarazioni

“Con l’apertura all’esercizio del nuovo deposito bus di Finale Emilia - dichiara l’Amministratore Unico di aMo Andrea Burzacchini - aMo porta a compimento una parte importante del Piano di ricostruzione del proprio patrimonio nell’Area nord della provincia. Un percorso complesso, sviluppato sempre in collaborazione con le Amministrazioni Locali, la Regione e il Gestore del servizio, utilizzando sia risorse di Agenzia sia contributi regionali. Il prossimo obiettivo è la ricostruzione del deposito bus di Mirandola, di cui recentemente sono iniziati i lavori. Si tratta di strutture che costituiscono elementi strategici dell’organizzazione logistica del servizio di trasporto pubblico, e che contribuiscono quindi ad elevarne la qualità, anche a beneficio degli utenti. Si aggiunge così un altro tassello alla ricomposizione di quel patrimonio di strutture pubbliche, necessarie alla vita di una comunità, che il terremoto aveva portato via. Un ulteriore elemento di sviluppo, per una comunità rivolta verso il futuro”.

“Sono onorato di inaugurare un luogo che rappresenta l’efficienza della ricostruzione dopo il sisma - dichiara il Sindaco di Finale Emilia Sandro Palazzi - un edificio completato nei tempi previsti grazie al lavoro di tanti. Una struttura volta a migliorare il servizio di trasporto pubblico, che offre ambienti utili anche per i lavoratori. Attraverso queste opere si dà un volto nuovo ad un territorio particolarmente colpito, che ha perso i simboli della propria comunità e che li sta ricostruendo con la collaborazione di tutti”.



“E’ motivo di grande orgoglio per me - dichiara il Presidente della Provincia di Modena Gian Domenico Tomei - essere qui oggi ad inaugurare questa struttura che rappresenta un traguardo importante nel processo di rinascita di un territorio, quello della bassa modenese, che dalla tragedia del sisma del 2012 ha saputo rialzarsi e rimettersi in cammino per la costruzione di un futuro fatto di speranza e innovazione. Il trasporto pubblico di una

comunità è la sintesi del funzionamento delle relazioni tra istituzioni e società civile, rappresentando quella sinergia necessaria alla crescita sostenibile, alla mobilità intelligente ed alla prossimità coi bisogni delle persone.

Utilizzare il trasporto pubblico per alcuni è una necessità, per altri un bisogno; noi dobbiamo lavorare affinché diventi una scelta, un’opportunità. Per far sì che ciò avvenga, il servizio che offriamo dev’essere all’altezza delle aspettative, di qualità e conveniente. Il nuovo deposito che inauguriamo oggi rappresenta una parte fondamentale in questo processo, perché vede lo sforzo congiunto di tanti soggetti per offrire ai cittadini finalesi e non solo, una nuova struttura in grado di mantenere in piena efficienza gli automezzi, condizione necessaria ad un servizio di qualità. Grazie a tutti, a nome della Provincia di Modena, e buon lavoro.”

Sara Zanoli
Ufficio stampa aMo



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





News

Addio all'orario cartaceo Scompare anche il Veltro Palagi

C'era da aspettarselo.

E puntualmente è avvenuto. Anche l'ultimo orario ferroviario cartaceo nazionale, il Veltro Palagi, cede il passo alle informazioni on-line e va in pensione.

Era una tendenza consolidata ormai da anni. Avevano cominciato già i francesi e gli spagnoli, fin dalla fine del secolo scorso, a sopprimere le edizioni cartacee del loro Chaix e della Guida Renfe, quando ancora internet era agli albori, con l'evidente scopo di risparmiare sui costi di stampa e diffusione. Ma anche per riservarsi la facoltà di modificare i programmi alla bisogna, senza dover attendere le fatidiche scadenze di giugno e dicembre.

Poi la stessa scelta era stata perseguita da nazioni più rigorose e rispettose della clientela, come gli olandesi, gli austriaci e i tedeschi, che, ancora nel 2006, avevano pubblicato un corposo cofanetto in sei volumi contenente l'intero scibile dei convogli nazionali e regionali dal Baden alla Pomerania.

Un paio d'anni fa persino gli svizzeri avevano annunciato l'intenzione di soprassedere all'edizione dell'orario nazionale in tre volumi (uno per i treni, federali e privati, gli impianti a fune ed i battelli; due per le autolinee), nonostante una petizione, sostenuta da migliaia di adesioni, con la richiesta di reiterare un'edizione almeno ridotta.

Ultima ad uscire dal cartaceo proprio l'Italia, dove il rispetto degli orari è sempre stato aleatorio e la lettura degli stessi, prerogativa di una ristretta cerchia di iniziati. Ma dove, accanto all'inutilmente ponderoso indicatore ufficiale di Trenitalia, avevano proliferato non pochi editori privati, dal mitico Pozzo al Veltro, unificato da ultimo col Palagi, nel tentativo di resistere al web.

Intendiamoci, sono il primo a riconoscere

(seppur a malincuore) che internet costituisca un progresso inarrivabile nel campo dell'informazione. Le voluminose enciclopedie, che campeggiano, quasi sempre intonse, nei salotti di buona famiglia, hanno fatto il loro tempo. Wikipedia surclassa la Treccani per volume di dati acquisibili con un click (sempre che si sappia quali voci cercare).

Più controversa la questione in merito alle mappe on-line: tuttora, a dispetto di Google Map e del Tom Tom, se si vuole avere piena padronanza del territorio e delle città, è preferibile consultare gli atlanti e le vecchie cartine. Anche per questo continuo a riservare un'intera cantina alla cartografia tradizionale – forse 5.000 reperti – divisa in faldoni per continenti, nazioni e regioni: ma qui, evidentemente, siamo oltre i confini della maniacalità.

Dubbio il primato dell'informatica in ordine agli orari. O meglio, se la domanda che si pone la maggior parte dei viaggiatori è semplicemente come andare da A a B, non c'è dubbio che lo smartphone o il tablet siano più pratici.

Ma, se si tratta di programmare un viaggio complesso e seguire l'itinerario nei dettagli, allora la carta presenta tuttora dei vantaggi.

E' vero che si possono sempre stampare le pagine degli orari on-line (investendo in risme di carta e toner al costo non inferiore rispetto alle edizioni acquistate in edicola).

E trovare anche informazioni aggiuntive che i vecchi orari italiani (non certo quelli svizzeri o norvegesi) non avevano mai pubblicato.

Qualche anno fa mi diletta a stampare tutti gli orari dei mezzi a guida vincolata nazionali (ferrovie regionali, tram, funicolari e funivie) non contenuti nel Veltro Palagi.

Ne venne fuori un fascicolo alto una buona spanna. E resta la difficoltà di reperire gli indirizzi esatti cui attingere le informazioni richie-



ste. Ma questo, a dire il vero, ha sempre rappresentato un problema, anche ai tempi del cartaceo. Anzi, nel mio caso, ha costituito un cruccio e una soddisfazione che mi hanno accompagnato fin dall'adolescenza.

Nei primi anni Settanta, quando ero ancora un minorenne privo di patente, la consultazione dell'orario ferroviario mi consentiva di individuare tutte le località che avrei potuto raggiungere nello spazio di una giornata.

Perciò la successiva disponibilità dell'auto non rappresentò per me un traguardo di libertà. Al liceo vendevo al mercatino dell'usato i testi di latino o di matematica e mi presentavo in classe solo con l'orario e l'atlante. Un modo alternativo di allenare la mente che mi valse il voto di 56/60 alla maturità, mentre i compagni "secchioni" non andarono oltre il 36 o il 37.

A metà degli anni Settanta andai in giro con l'amico Fulvio Pellacani per l'intera Lombardia a raccogliere gli orari delle autolinee dai singoli concessionari. Che talvolta ci accoglievano a male parole, accusandoci di essere spie della Regione. Presto capimmo il perché di tanta ritrosia. Le corse venivano finanziate un tot. a chilometro (come avviene tuttora), ma non sempre venivano poi effettuate (tanto nessuno conosceva gli orari precisi). E si lucrava sulla differenza.

Quando denunciammo il presunto malaffare e la stampa riprese la notizia, fummo ricevuti, in una stanza buia all'ultimo piano del Pirellone, dal Presidente lombardo Guzzetti che ci ammonì sulla gravità di quanto segnalato e promise un'inchiesta. Di cui mai conoscemmo gli esiti. Del resto, quando in Calabria chiesi i disciplinari delle corse di bus nel Vibonese, riuscii ad ottenerli solo in virtù dei buoni uffici di un boss locale, titolare di un villaggio turistico dalle parti di Tropea.

Un poco per volta, la semplice richiesta degli orari (e delle mappe) mi aprì uno spiraglio sulla politica e l'economia delle nazioni. L'indulgenza britannica verso gli eccentrici mi venne in soccorso in una Belfast blindata sotto gli attentati

dell'IRA, quando l'impiegato della NIR (Northern Ireland Railways) mi chiese a cosa mi servisse l'orario locale. "It's for my collection", risposi ed ottenni così quanto richiesto.

Ebbi la percezione della crisi imminente dello Stato sociale quando a Manhattan ottenni al chiosco della Penn Station l'intera raccolta dei percorsi dei bus newyorkesi ed alla mia domanda se dovessi pagare qualcosa, l'addetto rispose beffardo: "Today is free, tomorrow in charge".

Fu così che mi inventai un fantomatico Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, con tanto di carta intestata che mi serviva più che altro per spedire in tutto il Mondo richieste di mappe e orari, anche di quelli urbani. E dalle città americane rispondevano, con pacchi di "schedules" linea per linea, quasi tutte le imprese, fino ad Honolulu: "Aloha from Hawaii". Ma arrivavano orari anche da nazioni più problematiche, come il Pakistan, l'Algeria o l'Indonesia. Che tuttora giacciono nelle mie cantine, assieme a copie bellissime di orari giapponesi, coreani, sudafricani o australiani.

Non sempre, però, la ricerca era così semplice. Ricordo il capostazione di Kandi, nello Sri Lanka, che teneva sopra la scrivania una foto della cremagliera del Gornergrat e che mi diede un fascicolo consunto dell'orario nazionale, probabilmente la sua unica copia di servizio. Era il 1983 e già aleggiava nell'isola la guerra civile tra cingalesi e tamil che sarebbe durata un quarto di secolo.

Lo stesso avvenne in Argentina, con un fascicoletto staccato dal raccoglitore ad anelli. Mentre in Brasile vendevano la Guida Levi, uno stradario di San Paolo, zeppo di pubblicità, in cui qua e là apparivano le schede dei pochi treni in circolazione. Ricordo la stanzetta sudicia dell'autostazione di Città del Guatemala, dove giocavano a carte quattro tipi poco rassicuranti. Alla mia consueta domanda, chiesero, come era prassi in Italia, dove volessi andare. Poi uno di loro intuì: "Ah, el señor quiere un horario. No, desculpe, no tenemos horarios".



L'orario indiano, che si chiamava Newman's Indian Bradshaw, lo avevo ordinato per posta, ma era privo di quadri di riferimento, che dovetti ricostruire linea per linea, con l'ausilio dell'atlante del Touring: un lavoro certosino mai del tutto completato. Quando poi mi capitò di viaggiare sul treno per Jaipur, con le grate ai finestrini e la gente sul tetto, un bambino cencioso mi chiese di dare un'occhiata al Bradshaw e, con mia, sorpresa, aprì a colpo sicuro la pagina che lo interessava. Allora stesi la mia mappa del subcontinente e lo interrogai: "Where is Chennai? Where is Hiderabad?" Lui prontamente le indicava col dito. Un universitario italiano avrebbe difficoltà nel collocare Terni.

Durante la sosta della nave da crociera ad Odessa nel 1977, incontrai un anziano signore, comunista di Tortona, espatriato fin

dai tempi della 'Marcia su Roma', che mi avevano segnalato alcuni conoscenti. Passeggiando per la città, non mancai di fare una puntata alla stazione e gli chiesi se potesse farmi avere un orario.

Ma, a dispetto delle medaglie da eroe dell'Unione Sovietica che ostentava sul petto, neppure lui poté ottenere quel documento riservatissimo. Riuscii a comprarlo parecchio tempo dopo da uno svizzero di San Gallo, che commerciava in orari esotici.

Un po' meno sospettosa doveva essere la Germania nazista, se è vero che gli orari nazionali circolavano normalmente. Ne acquistai una ri-

stampa del 1940 alla stazione di Saarbrücken nel 2005. La svastica in copertina era pudicamente coperta da un adesivo. Cominciai a realizzare che la Cina stava cambiando (in meglio), quando nel 2001 trovai senza fatica un orario alla stazione di Pechino e, nel 2012, un atlante ferroviario dettagliatissimo in una libreria di Nanchino.

Del resto, anche nell'Italia mussoliniana potevi acquistare l'orario Pozzo, completo di tutte le informazioni non solo sui treni, ma anche sulle tranvie interurbane, le autolinee, le navi e i battelli, oltre alle prime rotte aeree commerciali (inclusi gli idrovolanti) in viaggio per l'Impero. Quando, però, mi recai alla sede centrale di Moncalieri nel 1988 per proporre al direttore della Pozzo di integrare la pubblicazione con almeno le au-

tolinee dirette nelle maggiori località turistiche non servite dalla ferrovia, mi rispose che continuavano a stampare l'orario più che altro in ossequio alla tradizione, ma ormai erano interessati alle pubblicazioni d'arte.

Nel 1981 il poliziotto in servizio sul treno tra Vienna e Budapest, vedendo che consultavo un orario ungherese, mi chiese se parlavo la loro lingua e, sospettando fossi un profugo, volle controllare anche la busta con gli spazzolini contenuti in valigia.

Nel 1985, invece, in un ristorante di Berlino Ovest, orario urbano alla mano, scommisi con mio fratello che avremmo potuto attraversare



Orari cartacei stranieri

l'intera città seguendo due itinerari diversi e ritrovarci nello stesso punto dopo due ore esatte. E bisognava stare attenti a non correre per le coincidenze nelle stazioni extraterritoriali di Belino Est, presidiate dai Vopos coi cani lupo. Ma i tempi erano scrupolosamente previsti e, due ore dopo, uscimmo nello stesso momento da due diverse scale mobili nella stessa piazza dove avevamo pranzato.

Perciò, uno dei primi provvedimenti che presi appena insediato nel CdA di Atm nel 1993, fu quello di far stampare un fascicoletto con gli orari delle corse linea per linea.

I dirigenti recalcitravano, perché temevano rimostranze sindacali, visto che gli autisti avrebbero potuto sentirsi controllati.

Per qualche anno l'orario fu stampato. Poi le informazioni elettroniche alle fermate lo resero superato. E certi autisti, per non essere localizzati, spegnevano il rilevatore di bordo.

Adesso è tutto finito. O forse no.

Nel 2014, la Thomas Cook sospese la stampa del suo benemerito orario, in versione European ed Overseas, che copriva tutte le principali linee ferroviarie del Mondo.

Ma un gruppo di redattori londinesi ne ha ripreso la pubblicazione stagionale e così è ancora possibile pianificare un viaggio fino ai confini della terra, senza dipendere dalla rete.

Prendendo il treno settimanale Nizza-Mosca, in coincidenza nella capitale russa con la Transiberiana per Pechino e da lì per Hanoi, è possibile arrivare in undici giorni da Milano (Rogoredo) fino a Saigon, oppure, più o meno nello stesso tempo, a Calcutta, via Istanbul, Teheran, Lahore e Delhi.

Sempre di non incappare nei talebani del Baluchistan. Ma per questo rischio, neppure internet ti può dare garanzie.

Massimo Ferrari



APPUNTAMENTO DELLA COMMUNITY DELLA LOGISTICA CON L'IMPRESA

MERCOLEDÌ 18, GIOVEDÌ 19 E VENERDÌ 20 MARZO 2020

con la seconda edizione di Green Logistics Expo alla Fiera di Padova

VUOI MAGGIORI INFORMAZIONI SU GREEN LOGISTICS EXPO?

CONTATTACI

scegli l'Italia del cuore 



 **Simet**

prenota il tuo viaggio su **simetspa.it**

Controcorrente

L'analisi economica degli investimenti come strumento di democrazia Di Marco Ponti, Bridges Research

La normativa italiana sull'uso delle (scarse) risorse pubbliche è catastrofica, e contribuisce in modo significativo a spiegare l'enorme debito pubblico che ci affligge.

Vediamo rapidamente perché: in altri tempi i padri costituenti hanno forse assunto che tutti i politici sarebbero stati onesti e lungimiranti difensori dell'interesse pubblico come lo erano loro, scrivendo la nostra costituzione.

Ma certo il peso di ideologie collettivistiche era forte, e si sposò bene con quelle di una DC ormai lontana dalle idee di Don Sturzo,

Con questa assunzione, non posero praticamente nessun "paletto" al possibile uso distorto o forsennato dei soldi pubblici. Infatti le uniche norme che esistono sono del tutto irrilevanti a questo fine: l'articolo 3 dice che i cittadini sono uguali di fronte alla legge (e questo dal punto di vista economico significa che le tasse non possono colpire arbitrariamente, discriminando tra cittadini).

Poi le tasse devono essere (art.53) progressive, cioè far pagare di più ai più ricchi. Infine, istituisce la Corte dei Conti, per verificare se si sono commessi danni erariali, ma è un organo che non può incidere sugli sprechi.

Cioè se un politico vende un immobile a un milione di Euro quando ne vale due, è perseguibile per danno erariale, ma se per comprarsi il consenso elettorale costruisce un'opera pubblica inutile da un miliardo o fa immotivatamente pagare tariffe risibili per dei servizi di trasporto mandandoli in bancarotta, non è perseguibile. L' "arbitrio del principe" nell'uso dei nostri soldi è sancito per legge.

Se qualcuno avesse dubbi che queste siano considerazioni solo teoriche, di nuovo guardi al nostro debito pubblico, e agli infiniti casi pratici di spreco che ognuno di noi può verificare nel settore dei trasporti, di cui qui ci si occupa.

In particolare il prof. Arrigo aveva calcolato, certo esagerando, che le sole ferrovie avevano contribuito a circa 350 miliardi del debito nazionale. A chi scrive però risultava che nei 15 anni del progetto Apollo i sussidi alle ferrovie italiane erano stati circa dello stesso importo dei costi di quel progetto, che sviluppò tecnologie delle cui ricadute godiamo ancora adesso. Ma in fondo a chi interessava mandare italiani sulla luna, è un satellite disabitato...

Ora, se le cose normativamente stanno così, fare i conti per motivare le spese prima, e rifarli poi per rendere conto ai cittadini dei risultati, diventa un'esigenza democratica, in un contesto di politici lontani da ogni timidezza nello spendere i nostri soldi e a fronte della voragine di debiti da loro scavata.

L'arbitrio presuppone il principe benevolo e onnisciente, ma questo principe, se mai è esistito, sembra oggi proprio sparito. I conti bisogna farli meglio che si può, ma moralmente certo non si può non farli.

Servono al dibattito democratico e ad aiutare le scelte del decisore aumentandone la consapevolezza e l'accountability (non certo a decidere in modo meccanico).

Il ministro Toninelli ci ha provato, ma il combinato-disposto degli interessi settoriali (potentissimi, anche perché il settore non è molto aperto alla competizione per ragioni tecniche) e partitici, sta notoriamente facendo fallire il tentativo.

Nessun NO potrà essere detto in base ai conti, e nessun cantiere di grande opera fermato, neanche la più inutile. E, si badi, questo aumenterà esponenzialmente nel tempo l'impossibilità di fermare opere inutili, saranno andate troppo avanti.

Poi, che commedia indegna mandare in televisione gli operai che rischiano di perdere il po-



sto di lavoro se si interrompe un'opera inutile, e non mostrare le copiose lacrime di chi perderebbe un lucroso appalto magari ottenuto senza gara. E non accennare nemmeno invece ai posti di lavoro distrutti nel settore privato a causa di un sempre maggiore prelievo fiscale, o a quelli che non si creeranno nel settore pubblico in settori a più alta intensità di lavoro.

Il terzo valico si farà, anche se i conti han detto chiaramente che è uno spreco.

Lo stesso probabilmente sembra ormai certo per la Brescia-Padova, senza nemmeno che ai contribuenti che la pagheranno siano stati fatti vedere i conti.

E infine anche la TAV è probabile che sia destinata ad essere realizzata tal quale prevista dal precedente esecutivo. La Gronda di Genova è scomparsa dai radar, chissà quando verrà pubblicata l'analisi.

E poi? Poi basta, moltissime opere al sud, quasi sicuramente destinate a rimanere deserte, non si analizzeranno nemmeno. Altro che dibattito trasparente, quello che conta è la pioggia di soldi pubblici dove ci sono voti da raccogliere. La politica chiede discrezionalità, non fastidiosi conti, prima come ora.

Rimanendo al dibattito democratico, da farsi

ovviamente prima delle scelte, questo comunque non sarebbe partito da sé. Il ministero doveva promuoverlo prima, e organizzarlo poi con mezzi adeguati, se ci credeva minimamente. Nemmeno una traccia di iniziative in tal senso: dunque nemmeno il dibattito ci sarà.

Solo stentoree dichiarazioni "Si farà!!!!". La Lega avanza rapidamente nei consensi con questa antica e poco nobile tecnica (la promessa di soldi a tutti)? Ebbene, non si può essere da meno...

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



WOMEN IN MOBILITY

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