

Flixbus sbarca sui binari: il low cost approda in ferrovia

**Giuseppe Ferraro (Cotral): con il nuovo Piano Industriale
una nuova era digitale per l'azienda**

**Samuela Scelfo (Sais Trasporti): la sfida dei nuovi autobus,
abbattere le emissioni inquinanti**

ART: Camanzi, i cambiamenti corrono più veloci delle parole

Perché TAV: il nuovo libro curato da Ennio Cascetta

**Italia Nostra, AssoUtenti e AIPAI lanciano la campagna a
tutela delle stazioni**

**In treno da Amburgo a Stoccolma: personale ridotto
e niente contante**



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**

7-14 luglio 2019
Agrigento

**Samuela Scelfo (Sais Trasporti): la sfida dei nuovi autobus,
abbattere le emissioni inquinanti**

TRECCANI CULTURA

www.treccani.it

LA STRADA
DEGLI SCRITTORI

MASTER DI SCRITTURA



Editoriale

Flixbus sbarca sui binari: il low cost approda in ferrovia

Prima o poi doveva succedere.

Ed è accaduto: Flixbus, dopo i successi che l'hanno portata in pochi anni a diventare la multinazionale del trasporto su autobus, sbarca sui binari, intenzionata a ripetere anche nel settore ferroviario un'identica esperienza.

Precisiamo: ciò di cui qui parliamo è un progetto ambizioso di espansione su alcune principali linee francesi, ma Flixbus da tempo si era trasformata in FlixMobility, e – al suo interno – aveva creato la filiale FlixTrain, attiva dal 2018 in Germania.

Nel paese di origine della compagnia, poi diventata multinazionale, FlixTrain ha già conquistato un milione di passeggeri, con la solita formula del biglietto che parte da 10 euro, per collegamenti che

vanno da Stoccarda a Berlino e da Colonia a Amburgo (il primo ad essere inaugurato), collegando varie città intermedie (Essen, Osnabrueck) e sfruttando i trasporti effettuati di notte. Cioè – come si vede – incuneandosi esattamente in quei settori che le imprese ferroviarie “tradizionali” hanno via via abbandonato, cioè i collegamenti cosiddetti “Intercity” e i treni notturni, diventati sempre meno numerosi dopo la concorrenza non tanto dell'Alta Velocità, quanto piuttosto del trasporto aereo low cost, che ha stravolto completamente le scelte di viaggio sulle lunghe

distanze.

Ora, però, il low cost arriva sui binari, e promette ancora una volta di determinare un vero terremoto nel settore.

Le opportunità e gli spazi di mercato ci sono e sono ben note a tutti: il mercato, infatti – come si dice –, si “segmenta”, dividendosi tra chi sceglie di guadagnare tempo pagando un certo prezzo (l'Alta Velocità), e chi preferisce sacrificare un pò o molto tempo in più, in cambio del vantaggio di un prezzo estremamente accessibile. La domanda – a questo punto – è legittima:

perché Flixbus dovrebbe avere successo laddove le imprese ferroviarie “incumbent” hanno abbandonato il campo, anche e soprattutto per problemi di costi, cioè per lo squilibrio tra quanto incassato con i biglietti venduti e i costi per

effettuare il treno? La risposta potrebbe essere data da Boeing, TWA, dalla stessa Alitalia, cioè dalle grandi compagnie aeree travolte dalla filosofia low cost, che è tutt'altro discorso rispetto alle rigidità del servizio di trasporto aereo prima dell'avvento della rivoluzione.

E, in effetti, c'è da dire che le compagnie ferroviarie sono abbastanza avvertite del pericolo, tanto è vero che il fronte dell'opposizione non ha cercato un'inutile competizione (da cui, con tutta probabilità, gli operatori “incumbent” uscirebbero “suc-





cumbent”) con i nuovi concorrenti, ma ha piuttosto opposto ostacoli sul terreno legale.

E’ il caso ben noto – in Italia – della società “Arenaways”, che tentò di inserirsi in alcune nicchie di mercato, immaginando un servizio Intercity tra Torino e Milano, che poi non è stata mai in grado di realizzare (anche per i successivi problemi economici, nel frattempo intervenuti).

La parola magica si chiama pericolo di mettere a rischio “l’equilibrio economico” dei servizi pubblici preesistenti: in pratica, in un determinato territorio (ad esempio, la regione) ci sono linee a domanda debole (cioè con un numero molto basso di passeggeri, che non riescono quindi a coprire i costi del trasporto), e linee a domanda forte, dove gli incassi possono addirittura eccedere il costo del singolo treno; l’esempio tipico – nel Lazio – è la Roma-Fiumicino Aeroporto, che - con il suo alto numero di frequentatori - consente di equilibrare i conti della Roma-Capranica-Viterbo, linea su cui l’effettuazione dei convogli ha gli stessi identici costi di quella più trafficata, ma con un ben diverso risultato economico.

Insomma, come si vede, la questione – più che controversa – è oggettivamente complicata. Nonostante ciò, è probabile che Flixbus riesca comunque a “sfondare”,

perché la grande forza del gruppo multinazionale tedesco è di creare una domanda “aggiuntiva”, esattamente come avvenuto nel trasporto con autobus, che esisteva da tempo, ma che con Flixbus è diventato addirittura elemento trainante di molte altre imprese che hanno scoperto nuove fasce di clientela.

In ogni caso, la svolta di FlixTrain (se ci sarà) non è dietro l’angolo. La notizia, infatti, è che il gruppo tedesco ha presentato – in previsione della famosa liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri e dell’apertura alla concorrenza sui binari europei a partire da dicembre 2020 – all’Autorità di regolazione dei trasporti ferroviari francesi (Arafer) la domanda per poter effettuare servizi su cinque collegamenti ferroviari in territorio francese e belga, vale a dire la linea Parigi-Bercy-Lyon Perrache, la linea Parigi-Bercy-Nizza per treni in orario notturno, la linea Parigi-Bercy-Tolosa, Parigi-Austerlitz-Bordeaux e la linea Parigi Nord-Bruxelles Nord. FlixTrain non nasconde l’ambizione di iniziare il suo servizio a partire dal primo gennaio 2021. Vale la pena di correggersi: la svolta è dietro l’angolo, anche sui binari il futuro avanza a grandi passi.

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



Intervista

Giuseppe Ferraro (Cotral): con il nuovo Piano Industriale anche una nuova era digitale per l'azienda

Sono trascorsi i primi quattro mesi e Giuseppe Ferraro, DG di Cotral dallo scorso marzo è alle prese con il nuovo Piano industriale 2019-2021. In azienda da più di 15 anni, ingegnere dei trasporti, Ferraro prima della nomina era Direttore Operativo e conosce l'azienda nelle sue pieghe più nascoste e lontane.

Ferraro, molti investimenti in flotta e uomini. Vogliamo riassumerli?

Il Piano Industriale 2019-2021 è prima di tutto un piano che punta sugli investimenti: 140 milioni di euro in tre anni, dei quali oltre 100 per il rinnovo della flotta. Prevediamo l'immissione di 500 nuovi autobus con procedure di gara peraltro già chiuse. È il caso di Solaris con i 300 Interubino da 12 metri standard e di IVECO con 100 Crossway da 12 metri LE. Sempre nell'ambito del rinnovo flotta, dopo l'eccellente esperienza fatta con i minibus IVECO Daily, acquistati due anni fa,



che impieghiamo con forti recuperi sui costi di esercizio per coperture del servizio in aree a domanda debole, prevediamo l'uscita del bando di gara per circa ulteriori 20 minibus.

E non dimentichiamo che è ancora attivo l'accordo quadro con MAN per la fornitura dei veicoli a due piani Skyliner già impiegati sui principali collettori di mobilità in accesso alla capitale.

L'obiettivo nell'orizzonte del Piano è portare l'età media della flotta Cotral sotto gli otto anni, in linea con gli standard europei.

Ma oltre che sui mezzi il PI punta anche su forti investimenti nella ristrutturazione e riqualificazione di impianti e depositi, per valorizzare gli asset immobiliari, e in IT, per un impulso significativo verso la trasformazione digitale dell'azienda.

E proprio su quest'ultimo aspetto il PI sfida un cambiamento radicale dei processi interni che coinvolgerà fortemente l'intera organizzazione aziendale.

Il nostro giornale è sempre stato attento agli sforzi fatti per il risanamento di quella che veniva considerata la peggior impresa di trasporto

pubblico del Paese. Portato a termine il compito più difficile, quali sono i pilastri su cui dare la spinta per puntare ad essere tra le migliori del Paese?

Le sfide che abbiamo davanti non sono meno ambiziose di quelle che tutti i dipendenti hanno affrontato negli anni appena trascorsi. Il nostro Contratto di Servizio è in fase di

chiusura e la prospettiva di un nuovo affidamento in house non potrà prescindere dalle nuove e sfidanti previsioni normative.

Per questo il tema del miglioramento continuo dell'efficienza aziendale e, conseguentemente, della produttività non è giunto al termine come pure, nonostante gli ottimi risultati dell'ultima Customer Satisfaction, non dobbiamo ancora dirci completamente soddisfatti della qualità del servizio offerto ai nostri clienti.

In altri termini potremmo dire che ogni dipendente di Cotral, anche quelli più lontani dalla front line, deve continuare ad impegnarsi al massimo verso il cliente nella sua duplice veste di contribuente e di utente.

Siamo nell'epoca della transizione energetica verso le fonti meno inquinanti. Se per il Tpl urbano ha senso parlare di elettrico (nelle sue varie forme), l'interurbano, ci sembra di capire, continuerà ad avere motori diesel per molti anni... E poi?

In diverse occasioni ho mosso qualche critica, non certo ai principi della transizione energetica, ma - in considerazione della situazione

del parco autobus italiano - sui suoi tempi di attuazione. Cotral, che peraltro già dal 2007

ha in flotta 40 autobus alimentati a GPL, nell'orizzonte di Piano, in parallelo alle acquisizioni dei 500 autobus alimentati a gasolio, inizierà ad approcciare alle alimentazioni a metano, sia nella versione CNG che LNG, valutandone gli impatti logistici

e operativi. Sarà quella, oltre agli ibridi nelle diverse configurazioni, la prospettiva immediata per il classe II di Cotral.

Il Piano industriale accenna ad una ulteriore azione di riduzione dei costi. Molto è stato fatto, a partire dalla riduzione e razionalizzazione di depositi periferici che tanto incidono, ma che sono indispensabili. Sul personale i margini sembrano essere scarsi, sulle spese di gestione anche. Dove andrete a risparmiare?

E' vero, ormai in diversi settori non si può più procedere per aggiustamenti successivi. Pro-





prio per questo immaginiamo nel Piano Industriale una serie di azioni, dalle quali prevediamo margini ulteriori di recupero, finalizzate a modificare profondamente alcuni processi produttivi.

Abbiamo inoltre previsto, contestualmente agli interventi di riqua-

lificazione degli impianti, un ulteriore accorpamento dei depositi periferici. Diversi progetti di piano prevedono invece interventi che puntano sull'incremento di produttività del personale. Per esempio sulla manutenzione proseguirà il processo di buy back delle attività esternalizzate. In nessun caso però il recupero di efficienza andrà a compromettere il monte retributivo dei nostri lavoratori. Per questo confidiamo che dopo gli approfondimenti del caso, alle prime reazioni allarmate, seguano differenti considerazioni anche da parte delle organizzazioni sindacali.



Ultima cosa, ma non per questo meno importante: le entrate da biglietti e abbonamenti. Come stanno andando? Risolto il rebus delle ripartizioni di Metrebus tra voi, Atac e Trenitalia, come ve la cavate con il contrasto all'evasione tariffaria?

Il tema dei ricavi è diventato il focus aziendale. Già dallo scorso anno abbiamo avviato progressivamente l'attività della verifica dei titoli di viaggio da parte degli operatori di esercizio. Nel corso degli ultimi mesi abbiamo attivato anche l'iniziativa che ha portato tutti i quadri aziendali nei principali capolinea per sensibilizzare la clientela sul tema dell'evasione.

I riscontri di soddisfazione dei clienti sono estremamente positivi e i ritorni, sia in termini di biglietti venduti, sia di validazioni, confermano che la direzione intrapresa è quella giusta: le vendite dei titoli Cotral nel primo quadrime-

stre 2019 hanno registrato un incremento di oltre il 60% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno e così pure le validazioni e anche l'andamento della quota Cotral dei titoli Metrebus ha registrato un incremento nel 2018 di oltre 4 punti percentuali.



Antonio Riva



75°

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

2019

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**

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

www.anav.it





Women in Mobility 12

Samuela Scelfo (Sais Trasporti) : la sfida dei nuovi autobus, abbattere le emissioni inquinanti

Autobus a lunga percorrenza. Apriamo un capitolo vecchio e nuovo allo stesso tempo. Perché in Italia lunga percorrenza vuol dire soprattutto le regioni del Sud, e la Sicilia in primo luogo. Abbiamo incontrato Samuela Scelfo, AD di Sais Trasporti, storica azienda di Palermo con un background di milioni di chilometri su e giù per l'Italia.



Samuela Scelfo, AD Sais Trasporti

Siamo nell'epoca dell'alta velocità e voi ancora comprate autobus. Ma quanti sono i siciliani che si sobbarcano un viaggio da Palermo a Roma?

Non solo Roma. Dalla Sicilia arriviamo fino a Bologna e copriamo anche i collegamenti con Calabria Puglia, Campania e Basilicata. I passeggeri per la Capitale sono in costante crescita nonostante la concorrenza su questa tratta sia notevolmente aumentata. Conseguenza della nuova normativa che liberalizza le tratte. Ma a prescindere dai freddi numeri ci sono tanti motivi. Viaggiare in autobus è una scelta a volte obbligata ma tante altre volte consapevole. Per comprenderla partiamo dalla sua domanda. Lei parla di alta velocità ma questo tipo di treni si fermano a Napoli e dunque non esiste una vera alternativa low cost all'autobus. Ma dicevamo che in alcuni casi è una vera e propria filosofia di viaggio. Storicamente nel sud Italia si sono sempre usati questi mezzi per gli spostamenti proprio per sopperire alle carenze del sistema, definiamolo 'pubblico'. E allora la nostra sfida è stata rendere il viaggio confortevole. Oggi i nostri

autobus di lunga percorrenza sono dotati di tutti i comfort. Non deve, dunque, sorprendere. Il viaggio in autobus oggi è perfettamente in linea con lo standard di tutti gli altri trasporti ad eccezione dell'aereo che certamente è il più veloce ma anche il più caro e con notevoli limitazioni nel bagaglio.

Certo, i mezzi che utilizzate ormai sono comodi, a dispetto delle compagnie aeree low cost imbarcate bagagli senza supplementi, chi è il vostro cliente tipo?

Il nostro cliente tipo è lo studente universitario ma anche il lavoratore pendolare. Ma anche chi si reca verso il nord o raggiunge la Sicilia per far visita ai parenti.

Management femminile in un'azienda che ha radici lontane. Ci vuole carattere o è stata sufficiente l'autorevolezza del nome?

Beh vorrei dirle che in azienda abbiamo anche una autista donna. Non c'è solo il management al femminile anche se le donne sono sempre troppo poche. Però

la mia esperienza mi fa dire che essere donna non è più un tabù nel mondo del lavoro. Contrariamente agli stereotipi sulla Sicilia e sui siciliani, non c'è stata una difficoltà particolare nell'essere donna. Forse anche perché in azienda ci siamo sempre state e il passaggio del testimone è stata una cosa naturale. Il carattere ci vuole sempre ma non solo per il fatto di essere donne. Guidare una azienda del genere necessita di scelte continue da prendere velocemente. E sul fatto che si tratti di un ambiente maschile devo dirle che anche questo è relativo.

Oggi anche le donne si interessano di motori. Sono, purtroppo, troppo poche quelle che si affacciano al mondo del lavoro. Ma in una azienda sana come questa a me piacerebbe averne di più.

Tutti si riempiono la bocca di bus elettrici, ma per la lunga percorrenza siamo ancora indietro e si viaggia a gasolio...



La sfida di questi anni è abbattere le emissioni inquinanti. Noi cerchiamo di essere sempre all'avanguardia quindi sì abbiamo pensato ai bus elettrici o comunque non inquinanti.

Il primo in bus elettrico è già in esercizio da circa un anno e adesso sta arrivando il primo mezzo ibrido, altra soluzione che guarda alla pulizia dell'aria ed ha caratteristiche di versatilità di impiego diverse e più ampie. Testeremo anche questa soluzione e poi faremo delle scelte ma l'indirizzo preso con vigore è certamente questo: abbattere le emissioni.

Voi fate anche trasporto pubblico locale, e qui dovremmo aprire un capitolo scottante, quello dei rapporti con la Regione

Proprio in questi giorni purtroppo non viviamo un periodo felice su questo fronte. Pochi giorni fa il settore del trasporto pubblico locale in Sicilia infatti ha subito un taglio del 47,33% proprio dalla Regione. Il governo regionale ha operato sforbiciate in bilancio perché, a sua volta, ha subito tagli da Roma. Ma è stato quantomeno inopportuno applicare al trasporto pubblico una riduzione così ingente delle risorse e in modo assolutamente improvviso. Per di più il tutto avviene alle porte del periodo estivo, particolarmente importante e delicato per una regione a vocazione turistica come la Sicilia.

Per chiudere ci deve togliere una curiosità. Lei fa attività associativa in Astra. Ma come ci va a Roma? Bus o aereo?

Beh capita l'una e l'altra cosa. Se i tempi sono stretti o se devo fare magari più di una tappa sono costretta a usare l'aereo. Ma quando non è così uso volentieri l'autobus. Mi piace rendermi conto di come funzionano i nostri mezzi, del servizio che rendiamo. In realtà mi risulta difficile fare il mystery client perché in azienda mi conoscono in tanti. Ma la scelta di viaggiare in autobus non dipende solo da questo 'controllo qualità'. Il viaggio con i nostri mezzi ha il suo fascino passando fra i territori italiani. E poi è confortevole...

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



ASSTRA Service srl

VI Rapporto di bilancio ART

ART: Camanzi, i cambiamenti corrono più veloci delle parole. Ferrovie, autostrade, porti, aeroporti: il ruolo di ART si consolida

“I cambiamenti corrono più veloci delle parole, o – per meglio dire – l’attività dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti agisce più in profondità e con maggior forza di quanto possa descriverlo una relazione che cerchi di sintetizzarne gli elementi essenziali”.

Si è conclusa con questa citazione la presentazione, da parte del presidente Andrea Camanzi, del Sesto Rapporto al Parlamento e al Governo di bilancio dell’attività dell’Autorità.

Camanzi ha sottolineato come l’ART abbia assunto un ruolo sempre più centrale nella vita del Paese, come testimoniato dalla presenza - alla lettura del Rapporto - del Presidente del Consiglio Giuseppe Conte e dall’intervento introduttivo del vicepresidente della Camera, Ettore Rosato.

Gli ultimi provvedimenti legislativi (in particolare, il cd “decreto Genova”) hanno ampliato le competenze dell’ART, comprendendo anche il settore delicato delle concessioni autostradali, oltre che le competenze in materia di porti ed aeroporti.

Il decreto Genova ha anche opportunamente aumentato la dotazione di personale dell’Autorità (che ora ha raggiunto la cifra di 120 unità), e la relazione del Presidente è stata ricca di riconoscimenti non solo agli altri due componenti della Commissione (Barbara Marinali e Mario Valducci), ma anche ai vari componenti dello staff e ai numerosi collaboratori che hanno prestato il loro contributo alla definizione delle varie problematiche.

Camanzi ha insistito, in particolare, sul valore di un’Autorità effettivamente indipendente, nonché – in qualche maniera – sul valore della “stabilità” di un organi-

simo che ha avuto ed ha davanti a sé un orizzonte temporale (sette anni), in grado di garantire continuità e coerenza ad un’azione i cui frutti sono misurabili, guardando sia all’andamento dei vari settori che alla crescita generale e complessiva del sistema della mobilità e – soprattutto – della sua efficienza.

Miglior uso delle risorse pubbliche e trasparenza dei costi dei servizi; riduzione di prezzi e tariffe; migliore qualità dei servizi per i pendolari; regole chiare per indennizzi e risarcimenti ai viaggiatori o agli utenti che non ricevono le prestazioni dovute: possono essere questi gli elementi di sintesi degli effetti che ha avuto l’attività di ART nel rapporto cittadini-utenti.

In realtà, il bilancio è molto più ampio e complesso.

In primis, la spinta all’efficienza, che – ad esempio, nel settore dell’Alta Velocità – vede il riconoscimento unanime da partner degli stessi operatori che la regolazione indipendente di ART ha funzionato da catalizzatore di processi di aumento della produttività, di miglioramento della qualità dei servizi e – soprattutto – di crescita esponenziale dello stesso segmento di mercato, con creazione di una domanda aggiuntiva che prima – semplicemente – non esisteva (nel settore dell’Alta Velocità, aumento del 40% dei passeggeri-km nel solo periodo 2014-2018).

Altrettanto importante (se non decisiva, considerata la particolare debolezza della prospettiva economica del nostro Paese) la crescita esponenziale degli investimenti, anche di natura estera, inevitabilmente favoriti (se non direttamente determinati) dalla certezza del quadro regolatorio



garantito dal ruolo dell'Autorità (ancora una volta, è il caso dell'AV, con l'importante acquisizione di NTV da parte di un fondo di investimento internazionale, ma analogo discorso potrebbe farsi anche nel campo del trasporto locale, dove l'applicazione di un quadro regolatorio definito ha consentito investimenti nella crescita di mezzi e servizi).

Di pari rilievo è l'attenzione che l'Autorità di regolazione dei Trasporti ha dedicato allo sviluppo delle forme di mobilità alternative, in particolare la mobilità condivisa e i nuovi sistemi che sfruttano le potenzialità dell'innovazione tecnologica, un settore monitorato costantemente dall'ART.

L'attività dell'Autorità ha determinato profonde e positive trasformazioni nei settori di porti ed aeroporti, con la definizione di quadri regolatori certi orientati alla massima efficienza e a vantaggio degli utenti, e oggi l'intervento si concentra nell'ambito delle concessioni autostradali, finora escluse (se non nel caso di rinnovo o nuovo affidamento di concessioni) dal perimetro delle competenze dell'ART, e che ora – in base all'ultimo decreto – sono ricomprese relativamente all'intero settore.

Un intervento regolatorio che ha comportato – già nell'ambito del primo rinnovo di concessione dell'Autostrada del Brennero, approvato in via definitiva dal CIPE sulla base dei nuovi criteri – recuperi di efficienza nell'ordine anche del 20%, che si risolvono in un immediato beneficio tariffario per gli utenti al casello.

Come ricordato dal commissario Valducci, l'intervento regolatorio dell'ART non

penalizza affatto gli investimenti (come lamentato in parte dai concessionari), ma impone semplicemente regole ispirate a maggiore trasparenza (ad esempio, legando l'effettiva applicazione dell'aumento tariffario



La prossima settimana su Mobility Magazine il testo integrale della Relazione del presidente Camanzi alla Camera dei Deputati

programmato per il recupero dell'investimento da effettuare all'effettiva apertura dei cantieri, e non all'approvazione del progetto di realizzazione dell'opera).

Ma è la lettura del Rapporto che può dare contezza delle realizzazioni e di cambiamenti indotti, che spesso – come sottolineato dal presidente Camanzi – sono più profondi del racconto che se ne può fare.

AD

scegli l'Italia del cuore 



 **Simet**

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



TAV

Perché TAV: risultati, prospettive e rischi di un Progetto Paese. Un nuovo libro curato da Ennio Cascetta. Edito da Il Sole 24 ORE

“Il 14 dicembre del 2008 iniziavano i servizi di Alta Velocità ferroviaria sulla linea Torino, Milano, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Salerno. Oggi, a dieci anni di distanza, è possibile fare una analisi approfondita degli effetti e dei benefici di questa straordinaria innovazione, ma è anche doveroso valutare lo stato di sviluppo del progetto e i rischi di non completare il sistema, creando così un Paese a due velocità. Un rischio ancor più grave se comportasse l'uscita dal progetto strategico che si è data l'Unione europea”.

Così inizia l'introduzione di Ennio Cascetta del libro pubblicato per i tipi de IlSole24ore con il titolo “Perché TAV”, scritto a più mani sulla storia dell'Alta velocità italiana. La riproduciamo integralmente.

“Dieci anni di esperienza ci dicono che l'Alta Velocità ferroviaria è stata la più importante innovazione nel sistema trasporti italiano negli ultimi decenni, così come lo furono le autostrade negli anni '60 e '70. Come le autostrade non sono solo un altro collegamento stradale, così i servizi ferroviari di Alta Velocità, li chiameremo TAV, sono percepiti e utilizzati dai viaggiatori in modo diverso dagli altri servizi ferroviari di media e lunga percorrenza.

Dopo questi primi 10 anni è ormai chiaro che il servizio TAV non è solo un'alta velocità commerciale (che a sua volta è diversa dalla velocità massima), ma è un mix unico di tempi di percorrenza più brevi, collegamenti centro-centro, prezzi e tariffe differenziati e più vicini alle esigenze di chi viaggia, comfort a bordo e in stazione, possibilità di utilizzo del tempo a bordo, cui si aggiunge la percezione immediata di



Ennio Cascetta, professore ordinario Pianificazione dei Sistemi di Trasporto Università Federico II di Napoli

materiale rotabile nuovo.

Un vero e proprio brand ben diverso dagli altri servizi ferroviari come un percorso autostradale è diverso da uno su una strada statale a due corsie. Nel 2009 (primo anno di esercizio) si sono effettuati 20 milioni di viaggi sui treni dell'Alta Velocità, nel 2017 i viaggi sulla direttrice nord-sud sono stati 43 milioni. Un traffico paragonabile a quello di una linea di metropolitana urbana a Milano o a Napoli. Sulle banchine della stazione di Bologna nelle ore di punta arriva e parte un treno TAV ogni cinque minuti.

Una domanda di trasporto ad alta velocità più che raddoppiata in soli otto anni, una crescita straordinaria in un periodo di crisi economica senza precedenti. Circa 26 milioni di viaggi sono stati sottratti alle altre modalità di trasporto con impatti molto significativi sul sistema dei trasporti nazionale e sull'ambiente. Circa 10 milioni di passeggeri in meno per il trasporto aereo;



la riduzione di automobili sulle autostrade è oltre 3 miliardi di vetture chilometro all'anno, che equivale all'intero traffico della A1 fra Roma e Firenze. Ma il dato forse più sorprendente è quello della domanda generata: oltre 17 milioni di viaggi, quasi il 40 per cento dei viaggiatori totali non si sarebbe spostato se non ci fosse stata l'Alta Velocità.

Questo è il risultato di trasformazioni significative nelle interazioni fra le principali città del nostro Paese. Città che, per la nostra complicata orografia e le ragioni della storia, sono tante e concentrate lungo pochi assi. Questa caratteristica territoriale è unica dell'Italia e offre una opportunità di benefici maggiori a fronte di costi di realizzazione maggiori rispetto alla Francia, alla Spagna o alla Germania. Oggi oltre 4 milioni di viaggi TAV sono effettuati ogni anno da pendolari che vivono e lavorano in città diverse. Su alcune tratte come Torino-Milano o Napoli-Roma in un giorno feriale un viaggiatore su tre è un pendolare. Ovviamente si viaggia anche per affari (il motivo prevalente), per studio (oltre 3 milioni) e tantissimo per visite a parenti e amici (circa 10 milioni). Notevole anche l'effetto sull'industria del turismo con quasi 9 milioni di viaggi all'anno di cui oltre due effettuati da turisti stranieri (con Firenze prima destinazione) e una nuova opportunità di visitare più città dell'arte italiane nella stessa vacanza. Questi dieci anni hanno fornito anche indicazioni molto importanti per la Unione europea. L'Italia è l'unico Paese al mondo in cui si è introdotta la concorrenza fra due operatori ferroviari di servizi TAV. Frecciarossa e Italo competono su orari, tariffe, servizi ai passeggeri a tutto beneficio degli utenti e dell'investimento fatto per la infrastruttura. Si dimostra che dove c'è la concorrenza fra vettori ferroviari le tariffe sono mediamente più basse rispetto ai collegamenti

dove la concorrenza non c'è. Ancora, dove c'è il TAV le tariffe dei collegamenti aerei sono mediamente più basse rispetto alle relazioni senza Alta Velocità. Insomma, oggi c'è una Italia TAV, più connessa, con più servizi, più qualità e tariffe più basse, e un'Italia no TAV (che il TAV non ce l'ha e lo vorrebbe) che è servita peggio, è meno accessibile e, paradossalmente, paga di più.

Completare la rete dei servizi TAV sulle principali direttrici del Paese è quindi una scelta di equità, di uguali opportunità di sviluppo per tutto il Paese, di integrazione con le altre reti europee che dal 2020 dovranno liberalizzare i servizi ferroviari di Alta Velocità dopo quelli merci. Si tratta di un progetto-Paese che va ben al di là dei benefici e costi, peraltro convenzionali e puramente economici, delle singole tratte, così come le autostrade Salerno Reggio Calabria, Napoli Bari o Venezia Udine Tarvisio rispondevano al disegno di avere una Italia ugualmente accessibile anche a fronte di costi che, all'epoca, sembravano superiori ai benefici calcolati in modo puramente ragionieristico e forse in alcuni casi lo sono tuttora.

Lo stesso approccio si applica alle reti Trans Europee dei Trasporti, le reti TEN. Qui la scelta strategica è stata quella di affidare alla ferrovia l'integrazione dei mercati e dei cittadini europei. Treni merci lunghi 750 metri e capaci di trasportare i semirimorchi per competere con il tutto strada per percorrenze di centinaia di chilometri, li chiameremo servizi TEM, e Treni Viaggiatori TAV, con velocità di punta di oltre 200 km/h e velocità commerciali di oltre 150 km/h, per collegare città europee nel raggio fino a 1.000 km. In questi mesi si è molto discusso del nuovo tunnel ferroviario del Frejus, al di fuori della intera rete. Quell'asse consente alle merci di muoversi su un corridoio che va dal Por-



togallo all'Europa dell'est, ai viaggiatori di muoversi fra Milano e Parigi o Barcellona, non solo ovviamente di andare da Torino a Lione.

Il TAV Torino-Milano-Salerno è stato già un grande successo, i treni merci TEM saranno attivi in tutta Italia dal 2027 in piena coerenza con i programmi, le grandi gallerie ferroviarie del Frejus, del Brennero, del Passo dei Giovi sono in fase di scavo, i cantieri sulle linee Milano-Venezia, Napoli-Bari e Catania-Palermo sono avviati eppure nel Paese non c'è una visione chiara e condivisa delle finalità e dei possibili benefici di queste grandi opere. Al contrario, negli ultimi mesi il dibattito è tornato a concentrarsi sulla singola infrastruttura, dal Terzo Valico alla Torino Lione, senza tener conto del sistema e del progetto nel suo complesso. Da questo punto di vista l'analisi costi-benefici dei singoli progetti è l'altra faccia della medaglia della shopping list della Legge Obiettivo”.

Il volume vuole contribuire al dibattito tecnico, economico e politico che si sta sviluppando in Italia sulla base di analisi approfondite dei diversi aspetti del progetto TAV nel contesto nazionale ed europeo.

I capitoli del libro

- Il capitolo 1, scritto da Ennio Cascetta e Ilaria Henke, inquadra il progetto italiano nello scenario internazionale con una breve storia dell'alta velocità ferroviaria nel mondo, dal primo treno Shinkansen in Giappone a quel che avviene in Cina e in Europa guardando ai Paesi che iniziano ad investire nell'AV.
- Il capitolo 2, scritto sempre da Ennio Cascetta e Ilaria Henke, descrive gli impatti, le conseguenze, dei primi dieci anni di vita del TAV in Italia, cosa è cambiato nel sistema dei trasporti e delle relazioni: le carat-

teristiche dei servizi di trasporto TAV, la domanda e i comportamenti di viaggio, gli effetti sul trasporto aereo e automobilistico, i pendolari, i turisti, l'impatto ambientale, gli effetti della concorrenza dentro e fuori i servizi ferroviari, i costi e gli extra costi di realizzazione, e inevitabilmente un confronto con gli altri casi europei.

- Il capitolo 3, scritto da Ennio Cascetta e Andrea Debernardi, descrive i possibili sviluppi del sistema TAV per fornire servizi e accessibilità alle diverse parti del Paese che oggi non li hanno. Il concetto centrale è quello della Alta Velocità di Rete (AVR) ossia uno sviluppo dei servizi TAV che si espande sulla base di interventi tecnologici e infrastrutturali mirati sulle diverse tratte a seconda delle caratteristiche tecniche delle linee storiche, con velocità anche differenziate in relazione ai costi dei diversi interventi secondo un modello “tedesco” di alta velocità snella. La estensione dei servizi TAV all'intero territorio nazionale si collega alle reti europee TEN attraverso i valichi alpini per arrivare a un sistema interconnesso. Inoltre si sottolinea che la espansione dei servizi TAV richiede anche strumenti di regolazione che li accompagnino, da una struttura oraria nazionale a incentivi assegnati a gara sui collegamenti a domanda più debole.

- Il capitolo 4, scritto da Armando Carteni e Luigi Pariota, parte dalla definizione di qualità dei servizi di trasporto viaggiatori e approfondisce il concetto di brand e la disponibilità a pagare dei viaggiatori al di là del semplice risparmio di tempi di viaggio manifestata dagli utenti TAV nelle loro scelte di viaggio.

- Il capitolo 5, scritto da Roberto Zucchetti, evidenzia il ruolo della ferrovia viaggiatori e merci all'interno delle reti europee TEN per la costruzione di uno spazio sociale ed economico unico nel continente e come le tecniche di valutazione siano

state impiegate per definire i progetti di rilevanza europea ai quali destinare le risorse comunitarie.

- Il capitolo 6, scritto da Vittorio Marzano, Dario Aponte e Matteo Arena tratta della relazione stretta fra servizi ferroviari TAV e quelli di Alta Connettività per le merci che in molti casi utilizzano la stessa infrastruttura come per i valichi alpini, il valico dei Giovi, la linea adriatica o la Napoli-Bari. Anche per le merci si tratta di sviluppare servizi di qualità coerenti con il disegno europeo TEN e competitivi con il tutto strada, secondo le caratteristiche del Treno Europeo Merci (TEM).

- Il capitolo 7, scritto da Angela Stefania Bergantino e Andrea Boitani, tratta la vexata questio delle valutazioni economiche degli investimenti ferroviari, definendo i campi di applicazione e i limiti delle analisi costi-benefici (Acb) in generale e in particolare se eseguite durante la realizzazione di un opera. Il capitolo, che presenta approfondimenti in merito ad aspetti specifici delle Acb, si conclude con una serie di osservazioni critiche sulle modalità con cui queste analisi sono state condotte su alcune importanti infrastrutture ferroviarie necessarie per completare quel “progetto Paese” che è il TAV.

Il curatore

Ennio Cascetta è professore ordinario di Pianificazione dei Sistemi di Trasporto presso l'Università di Napoli Federico II ed è docente di “Advanced Modelling of Transportation Systems” presso il Massachusetts Institute of Technology (MIT). È autore di testi accademici adottati in numerosi Paesi e di oltre 150 lavori pubblicati a livello internazionale. È Amministratore Unico di RAM Spa, società in house del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Presidente di Metropolitana

di Napoli Spa. È stato Presidente di Anas Spa e Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta Sorveglianza del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti. È stato Assessore ai Trasporti della Regione Campania. È stato coordinatore scientifico per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) del 2000 e direttore del Secondo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR. Ha partecipato agli studi di fattibilità delle linee di Alta Velocità Milano-Napoli, Torino-Venezia e ai Piani di trasporto di diverse Regioni e città italiane.

Gli autori



Andrea Debernardi, ingegnere civile, dottore di ricerca in pianificazione territoriale e ambientale, è amministratore e direttore tecnico di META srl, con la quale svolge attività di

consulenza professionale nel campo della mobilità. Ha redatto numerosi piani del traffico e della sosta e progetti sull'assetto delle reti di trasporto pubblico e privato a scala regionale e locale. Ha svolto attività di supporto alla “project review” delle opere di interesse nazionale per conto della Struttura Tecnica di Missione istituita presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti.



Angela Stefania Bergantino è professore ordinario di Economia applicata all'Università degli Studi di Bari “Aldo Moro” dove tiene i corsi di Economia



delle infrastrutture e dei trasporti e di Economia dei mercati e della regolamentazione. Dal 2016 è Presidente della Società italiana di economia dei trasporti e della logistica (SIET).

È nell'editorial board dell'International Journal of Transport Economics e nel comitato scientifico della Rivista di Politica ed Economia dei trasporti.

Dal 1998 a oggi ha ricoperto il ruolo di esperto in vari Ministeri, Regioni ed Enti Locali e a livello internazionale per l'UNCTAD e l'OCSE.

In particolare è stata esperto del Nars dal 2002 al 2004 e dal 2016 al 2018 è stata esperta della Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, per la quale è stata anche delegata alle attività del NVVIP.

È autrice di numerosi saggi scientifici su riviste internazionali. Svolge un'intensa attività di divulgazione collaborando anche con RadioRai, www.lavoce.info, Il Sole24Ore.



Andrea Boitani è professore ordinario di Economia politica all'Università Cattolica di Milano. È condirettore del Master in management del trasporto pubblico locale,

"Sapienza" Università di Roma. Fa parte del Comitato scientifico dell'Osservatorio sui conti pubblici italiani, Università Cattolica.

Ha fatto parte della Commissione tecnica per la spesa pubblica del Ministero del tesoro (1993-2003) ed è stato esperto Nars (1998-2001). Ha coordinato l'area regolazione del Piano generale dei trasporti (1998-2001) e del Piano della logistica (2004-2006 e 2010-2012). Esperto della Struttura tecnica di Missione del

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti (2016-2018). È autore di vari libri e molti articoli su riviste internazionali e nazionali.

È nell'editorial board del Journal of Economic Policy, di Mercato concorrenza regole e di Munus – Rivista giuridica dei servizi pubblici. Redattore di www.lavoce.info, collabora con la Repubblica – Affari & Finanza, Il Sole 24 Ore e www.inpiù.net.



Armando Carteni è professore di Pianificazione dei Trasporti presso l'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". È responsabile del Laboratorio di Sistemi

di trasporto del Dipartimento di Ingegneria dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli". È mobility manager dell'Università degli Studi della Campania "Luigi Vanvitelli".

È autore di libri accademici e di oltre cento pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali. È stato docente in discipline di trasporto presso numerosi corsi di laurea e Master universitari e post-universitari di primo e secondo livello presso diverse Università italiane.

Numerose sono state le consulenze tecnico-scientifiche con soggetti pubblici e privati in qualità di coordinatore/responsabile scientifico e collaboratore, riguardanti studi e ricerche inerenti tematiche di valutazione degli investimenti, studi di traffico, studi di fattibilità, piani e progetti di trasporto, redazione di linee guida tecniche, mobilità sostenibile e impatti ambientali, modelli e metodi per la stima e simulazione dei sistemi di trasporto.



Ilaria Henke è dottore di ricerca in Ingegneria dei Sistemi Civili (ICAR/O5) dal 2017. Attualmente è post-doc presso il Dipartimento d'Ingegneria

Civile, Edile e Ambientale dell'Università degli studi di Napoli Federico II. È autrice di oltre 30 pubblicazioni scientifiche nazionali e internazionali e di un libro sul consenso pubblico e analisi economico-finanziaria.

Dal 2012 ad oggi ha collaborato con Enti pubblici e privati maturando esperienza nel campo della pianificazione dei sistemi di trasporto e dei metodi quantitativi di stima e valutazione degli impatti.



Matteo Arena è responsabile del settore Porti e Logistica di Rete Autostrade Mediterranee Logistica Trasporti ed Infrastrutture, società in house del Ministero

delle infrastrutture e dei trasporti con compiti di elaborazione di studi, approfondimenti tecnici, statistici, territoriali ed economici in materia di trasporti con focus sulla portualità e lo shipping. Precedentemente, nell'ambito della stessa società, è stato Programme Manager dei progetti cofinanziati con fondi europei e coordinatore delle attività di assistenza tecnica al Ministero per l'implementazione dei corridoi europei TEN-T in Italia. Ha contribuito alla stesura dell'Allegato Infrastrutture al DEF 2018, è stato membro della commissione incaricata per l'elaborazione delle "Linee Guida per i nuovi Piani regolatori di Sistema Portuale" e collabora con la direzione competente per la redazione annuale del Conto Nazionale

delle Infrastrutture e dei Trasporti.



Luigi Pariota è ricercatore in Trasporti ICAR/O5 presso il Dipartimento di Ingegneria Civile Edile ed Ambientale della Università degli Studi Napoli "Federico II", dove è anche

responsabile scientifico delle attività del laboratorio LAERTE-ITS del CeSMA e docente del corso di Tecnologie e Gestione dei Sistemi di Trasporto. È stato post-doc e visiting presso diverse università europee (Southampton, Bristol, Leeds) ed italiane. È autore di oltre 30 pubblicazioni su rivista ed atti di convegno internazionale. Svolge attività di ricerca e consulenza nel campo dei modelli e metodi per la stima e simulazione dei sistemi di trasporto, dei Sistemi di Trasporto Intelligenti (ITS), e più in generale dell'utilizzo di nuove tecnologie per il miglioramento dell'offerta e dell'esercizio di sistemi di trasporto.



Vittorio Marzano è professore associato di Ingegneria dei Trasporti presso l'Università degli studi di Napoli "Federico II", dove insegna Trasporto Merci e Logistica, e research affilia-

te del laboratorio sui sistemi di trasporto intelligenti del Massachusetts Institute of Technology (Cambridge, USA). Ha svolto attività di ricerca a Singapore e nel Regno Unito, occupandosi di innovazioni metodologiche e tecnologiche nell'analisi e nella pianificazione dei sistemi di trasporto passeggeri e merci.

Dal 2015 è consulente prima del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e poi di Rete Autostrade Mediterranee Spa, ha



partecipato alla redazione del Piano Strategico Nazionale della Portualità e della Logistica e di Connettere l'Italia.

Svolge una intensa attività di consulenza scientifica per committenti pubblici e privati in Italia e all'estero e ha redatto piani e programmi di infrastrutture e servizi di trasporto a livello urbano, regionale, nazionale e internazionale.



Roberto Zucchetti svolge attività professionale come esperto di economia dei trasporti, fornendo assistenza tecnica nei processi decisionali per lo sviluppo dei sistemi e delle in-

frastrutture di trasporto, realizzando analisi di fattibilità economico-finanziaria di grandi progetti infrastrutturali, mediante tecniche di analisi della domanda, analisi finanziaria e analisi costi benefici. Dal 2015 al 2108 è stato nominato dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri come esperto a supporto della struttura del Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione.

Dal 1995 è professore a contratto presso l'università Luigi Bocconi di Milano, dove insegna Metodologie per la valutazione delle infrastrutture di trasporto nel Master Universitario in Economia e Management dei Trasporti – MEMIT e dove collabora con GREEN – Centro di ricerca sulla geografia, le risorse naturali, l'energia, l'ambiente e le reti.

È tra i fondatori della società di ricerca e consulenza Gruppo CLAS Spa, della quale è stato amministratore delegato e presidente fino al 2014 e con la quale continua a collaborare per l'attività di advisory nel settore dei trasporti.



Dario Aponte, nato nel 1973 a Vico Equense (NA), è laureato con lode in Ingegneria Civile con indirizzo Trasporti alla Università Federico II di Napoli.

È attualmente libero professionista ed esercita l'attività di consulente in mobilità, trasporto merci e logistica. Dal 2017 è consulente di RAM Logistica Infrastrutture e Trasporti SpA per lo sviluppo di attività inerenti il trasporto ferroviario merci, intermodalità, portualità e logistica.

Precedentemente è stato consulente della Struttura Tecnica di Missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'Alta sorveglianza del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, partecipando alla stesura di "Connettere l'Italia: Strategie per lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica" e del discussion paper e successive "Azioni per il Rilancio del Trasporto Ferroviario delle Merci".

Dal 2004 al 2012 ha lavorato presso LOGICA – Agenzia Campana di Promozione della Logistica e del Trasporto Merci ricoprendo dal 2009 l'incarico di Direttore Operativo.

Nel corso della carriera ha collaborato alla redazione di numerosi documenti di pianificazione e programmazione di infrastrutture e servizi di trasporto per conto di svariati enti territoriali, Autorità Portuali ed interporti.

MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei
convegni in 6
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

LA MOBILITA' IN VIAGGIO

ANCONA

10 maggio - 2019

Sede:
Università Politecnica
delle Marche
Piazza Roma, 22
60121 Ancona

GENOVA

31 maggio - 2019

Sede:
Comune di Genova
Via Garibaldi, 9
Palazzo Tursi
16124 Genova

MILANO

18 giugno - 2019

Sede:
Talent garden
Via Arcivescovo
Calabiana, 6
20139 Milano

CAGLIARI

18 settembre - 2019

Sede: da definire

BOLOGNA

data da definire

Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

Partner

**IVECO
BUS**


ALFABUS
EUROPA


SOLARIS
EUROPEAN COACH




VDL
BUS & COACH


SCANIA

sponsor

Organizzato da

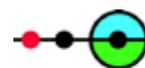
AUTOBUS

Comitato scientifico


GIFI Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner


Conerobus


ibe
INTERNATIONAL BUS COACH
DRIVING
EXPERIENCE



L'iniziativa

Italia Nostra, AssoUtenti e AIPAI lanciano la campagna di sensibilizzazione a tutela delle stazioni

Il 21 giugno è terminata la Primavera della Mobilità Dolce con due iniziative: la Maratona Ferroviaria che ha avuto luogo in Sardegna nei giorni 20-21-22 giugno, promossa da l'Alleanza per la Mobilità Dolce (AMODO) e la campagna di sensibilizzazione nazionale sulle stazioni, lanciata da Italia Nostra, AIPAI e AssoUtenti con l'hashtag **#carastazione**.

Le Ferrovie Italiane hanno una lunga e prestigiosa storia in cui il capitolo "Stazioni" ha una rilevanza notevole. La Stazione rappresentava infatti il "biglietto da visita" per chi giungeva nella città o nel piccolo paese.

La geomorfologia dell'Italia, una lunga e stretta striscia di terra protesa nel mare e le grandi isole, aveva favorito nei millenni i collegamenti marittimi. Prima dell'Unità solo nel Regno Sabaudo esisteva una rete ferroviaria di una qualche rilevanza e i dati relativi al 1861 ci dicono che in tutta la penisola esistevano solo 2.370 km di ferrovie. Sulle orme di Cavour, ormai deceduto, lo Stato Unitario comprese che il progresso della Nazione appena costituita necessitava di vie di comunicazione terrestri funzionali alla movimentazione delle merci ed allo spostamento delle persone.

L'impresa era titanica ma il giovane Stato, grazie anche all'apporto di capitali stranieri, affrontò la sfida con entusiasmo e nei decenni seguenti furono posati migliaia di chilometri di binari. Quando nel 1905/1906 alle grandi società private subentrarono le Ferrovie dello Stato, la rete si estendeva per 11.231 km.

Oggi pare quasi impossibile immaginare un investimento infrastrutturale del genere, che necessitava di imponenti opere ingegneristiche come ponti, gallerie, trincee, contrafforti, in alcuni casi essere vere opere d'arte che ancora oggi resistono all'usura del tempo.

Accanto ai binari dovevano sorgere le Stazioni,

grandi e piccole, e anche in questo caso l'impegno fu notevole visto che se ne costruirono a migliaia.

La maggior parte furono realizzate nel cosiddetto "stile ferroviario" che prevedeva edifici austeri, decorosi e funzionali ad ogni esigenza di servizio per le persone e per le merci.

Per le stazioni delle città più importanti vennero convocati i migliori architetti del tempo ed è così che vennero realizzate la Stazione Centrale di Milano, la Stazione di Santa Maria Novella a Firenze, la Stazione di Santa Lucia a Venezia e infine la Stazione Termini a Roma. Le stazioni infatti erano considerate il biglietto da visita di una città e dovevano accogliere nel migliore dei modi il visitatore.

Grandi Stazioni SpA

Le innovazioni tecnologiche e l'esigenza di ridurre drasticamente i costi di esercizio hanno trasformato profondamente, nell'arco di una generazione, il mondo delle ferrovie.

Oggi è possibile far circolare un numero maggiore di treni rispetto a venti anni fa, impiegando meno della metà del personale. Questa rivoluzione è immediatamente percepibile soprattutto nelle oltre 2.000 stazioni ferroviarie presenti in Italia. Dopo lo smembramento di quelle che furono le prestigiose Ferrovie dello Stato, è stata avviata la privatizzazione delle stazioni principali, affidata a società ad hoc, come Grandi Stazioni SpA, e Cento Stazioni che hanno completamente cambiato le funzioni e anche l'aspetto di questi edifici, spesso resi irriconoscibili dalle nuove funzioni.

Le moderne stazioni ferroviarie si pongono come centri di scambio intermodale, offrendo una serie di servizi di trasporto molto vari: par-

cheggi per auto, moto e bici, car sharing, bike sharing, integrazione metro e bus, collegamenti con gli aeroporti, treni di lunga percorrenza e metropolitani.

Grandi Stazioni SpA prevede, però, funzioni per le nostre grandi stazioni che vanno al di là dei servizi di trasporto e includono anche poli di servizi e di shopping. La società gestisce quattordici grandi stazioni ferroviarie in Italia per un asset di oltre due milioni di metri quadri, visitato da mi-

lioni di persone ogni anno. Le stazioni sono: Bari Centrale, Bologna Centrale; Firenze S. M. Novella, Genova Brignole, Genova P. Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale,

Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona P. Nuova. Per rendere funzionali, accessibili, omogenee e immediatamente riconoscibili le stazioni, RFI si è dotata di Standard architettonici pensati anche per ricostruire con criteri attuali quei caratteri di omogeneità diffusa e riconoscibilità che da sempre hanno contraddistinto le stazioni del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel panorama dell'architettura del nostro Paese. Pur beneficiando di questo generale recupero e restyling, le stazioni, che per il loro retaggio ottocentesco avevano conservato a lungo la dimensione dell'accoglienza, hanno perso il loro ruolo urbano e sociale per diventare uno dei tanti non luoghi delle moderne città, come gli aeroporti, tutti uguali.

Per non parlare poi di alcuni recuperi che hanno completamente snaturato la qualità formale e il design di questi edifici, spesso vincolati perché luoghi pubblici edificati più di settant'anni

fa.

Prendiamo per esempio le stazioni cosiddette "turistiche" di Firenze S. Maria Novella, di Venezia S. Lucia ma anche la Stazione di Taormina e di Assisi che hanno al loro interno degli apparati decorativi straordinari.

Anche alcuni servizi di base offerti tradizionalmente al viaggiatore sono stati modificati: le fontanelle dell'acqua pubblica, il deposito bagagli, i posti di guardia della Polizia Ferroviaria

sono spariti o sono stati spinti ai margini per far posto ai negozi. La sala d'attesa è stata sostituita da sale Club accessibili solo a detentori di carte fedeltà, trasformando il normale viaggiatore in un

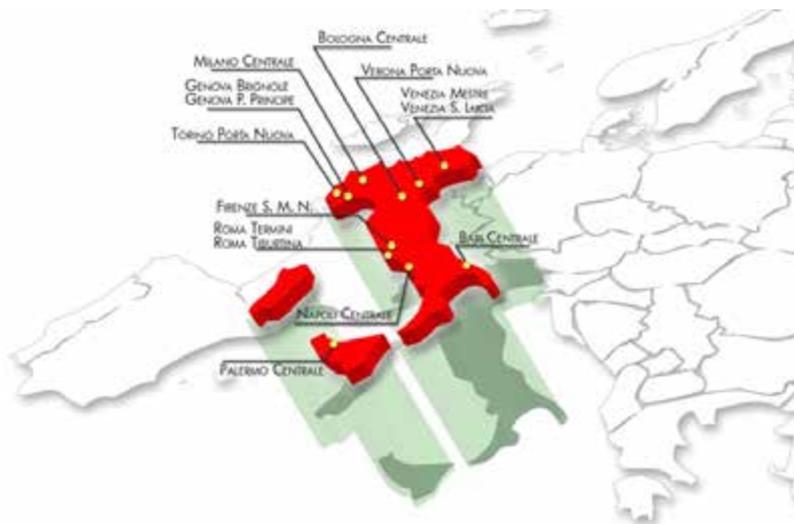
utente di terza classe.

La Stazione Termini

Forse l'esempio più esasperato di questo fenomeno è la Stazione Termini: i grandi spazi della Galleria, le ampie vetrate, il vasto Androne, la severa eleganza dell'intero contesto sono solo un lontano ricordo di vecchi ed "irredimibili" viaggiatori. Ogni mq non indispensabile alla deambulazione delle decine di migliaia di giornalieri viaggiatori, ogni preesistente ambiente, sono occupati da attività commerciali.

I muri, le vetrate e perfino i pavimenti sono coperti di cartelloni pubblicitari di ogni forma e colore. Dalla copertura "ad onda" dell'Androne, appesi a cavi d'acciaio, pendono come spade di Damocle altri cartelloni ancora.

Dal lato-pensiline è stato realizzato un nuovo, grande volume sempre a fini commerciali le cui scale mobili impediscono la vista dei binari





dalla Galleria, di fatto negando la funzione originaria della stazione. Tutto questo rende impossibile ormai “leggere” la bellezza delle linee architettoniche originarie disegnate da Angelo Mazzoni, cui si deve per esempio il rimando al modello dell’acquedotto romano per le arcate a tutto sesto delle ali laterali della stazione e il severo “parallelepipedo” della lunga galleria di testa. Non esistendo più la Sala d’Aspetto, i viaggiatori in transito possono attendere l’orario della partenza solo ed esclusivamente sedendo e consumando qualcosa ad uno dei numerosi bar e fast food. Un eccesso cui per fortuna Grandi Stazioni sta mettendo finalmente riparo con gli interventi attualmente in corso nella Galleria, che dovrebbero restituirne la bellezza originaria, svuotandola si spera di tutti i chioschi che la intasavano.

100 Stazioni

Anche le stazioni di medie dimensioni – non a caso affidate alle cure di una società che si chiama Cento Stazioni – hanno conosciuto una trasformazione tutto sommato positiva.

Si può citare, ad esempio, Parma, che ha subito un intervento architettonico abbastanza radicale e numerose altre. Mentre molti scali suburbani come Rho Fiera, Napoli Afragola o Sesto Fiorentino risultano alquanto asettici, ma l’elevato flusso di pendolari che li frequenta ne garantisce comunque una certa funzionalità.

Stazioni impresenziate

Ad essere penalizzati dalla rivoluzione tecnologica e dalla rarefazione del personale sono, però, gli scali di minori dimensioni, specie se posti al di fuori dalle aree metropolitane, quasi tutti trasformati in fermate non presenziate. Esposte al rischio del degrado e dei vandalismi, finiscono per allontanare molti potenziali clienti.

Inutile invocare un ripensamento da parte di una azienda che deve ora far quadrare, per

quanto possibile, i costi di gestione. Tenere aperte biglietterie al di sotto di un certo volume di introiti (specie considerando come molti titoli di viaggio sono ormai acquistati “online”) si traduce in una perdita di denaro.

La desertificazione di quella che un tempo era una capillare rete di impianti diffusi sul territorio è dunque irreversibile? Non necessariamente, se nella cura degli immobili subentrano istituzioni e associazioni attive localmente, interessate a rivitalizzare le piccole stazioni per offrire servizi utili ai viaggiatori ed alle comunità locali.

All’inizio del nuovo Millennio, le Ferrovie dello Stato lanciarono un appello agli Enti territoriali ed al mondo del volontariato, mettendo a disposizione il proprio patrimonio diffuso. Dopo non poche incomprensioni e diffidenze – qualcuno, nell’ambito dell’Azienda, sperava di attivare improbabili business, mentre i sindaci temevano di vedersi accollati oneri impropri – la scelta dei contratti di comodato gratuito ha dato comunque buoni frutti.

A dicembre 2018 risultano vigenti 1.473 contratti di comodato, con i quali RFI ha messo a disposizione del sociale circa mq 3.623.402 di cui circa mq 106.645 riferiti a fabbricati di stazione e circa mq 3.516.757 riferiti a terreni, sui quali sono collocati anche parcheggi a servizio della cittadinanza e della clientela ferroviaria. Tra questi RFI ha censito 88 “buone pratiche”, illustrate in un volume dedicato al riuso sociale del patrimonio ferroviario (consultabile al link in calce). Gli interventi spaziano in quattro macro settori: attività di aggregazione, cultura e sport; attività di protezione civile, polizia locale e controllo del territorio; promozione turistica e protezione dell’ambiente; tutela dei diritti e solidarietà (Libro scaricabile al link: <http://www.rfi.it/rfi/LINEE-STAZIONI-TERRITORIO/Le-stazioni/Stazioni-ad-uso-sociale>).

Una rapida panoramica su queste attività permette di scoprire realtà preziose e inaspettate. A Baveno, sul lago Maggiore, la stazione è divenuta sede di sette associazioni che vanno dalla



Pro loco al sodalizio storico “Un salto nel passato”, al Club degli amici della Vespa.

A Chiavenna si trova il Consorzio per promozione turistica della valle che offre servizi a turisti e villeggianti. A Viserba è attiva l'Associazione crescere insieme, oltre la disabilità. A Redipuglia si può visitare l'hub del turismo storico della Grande guerra. A Celle Ligure si trova il presidio della Croce Rossa.

Anche nel Centro e nel Mezzogiorno hanno attecchito attività lodevoli. Il fabbricato di Torre del Lago Puccini è dedicato all'arte ed alla natura del territorio della Versilia. Ad Alba Adriatica funziona un ostello per giovani. A Melfi un centro di accoglienza per i rifugiati, mentre a Potenza Superiore Legambiente ha aperto un centro per la promozione dei prodotti locali. A Ginosa Marina è attivo un info point turistico promosso da alcune ragazze. A Villarosa, nel cuore della Sicilia, un ferroviere entusiasta, Primo David, ha trasformato la stazione in una attrazione turistica con cimeli storici e testimonianze della civiltà contadina e dell'emigrazione. Oschiri, in Sardegna, è diventata una fermata musicale in cui si suona jazz e talvolta si esibisce persino Paolo Fresu.

Ma tanti sono gli esempi: dalla stazione di Ronciglione trasformata in casa di accoglienza per famiglie con bambini affetti da gravi malattie, concessa in comodato d'uso all'associazione Cuore di Mamma, all'ex scalo merci della Stazione di Potenza Superiore gestito da Legambiente Basilicata e trasformato in emporio per la vendita di prodotti biologici a Km zero (ScambioLoGiCo) e dell'artigianato locale.

Il Gruppo FS, sempre più impegnato nell'operazione di riqualificazione di tale patrimonio, ha recentemente firmato un protocollo di intesa con Banca Etica per favorire la raccolta fondi per sostenere i progetti di riqualificazione sociale degli immobili ferroviari, promuovendo eventi culturali per presentare progetti e offrendo servizi creditizi e bancari integrati.

E' inutile aggiungere che sarebbe altamente auspicabile far conoscere meglio queste buo-

ne iniziative, in modo che molti altri fabbricati dismessi possano trovare nuove funzioni a beneficio dei viaggiatori e dei residenti. Senza dimenticare come quello di Ferrovie dello Stato sia il patrimonio prevalente, ma non unico nell'ambito delle stazioni italiane. Oltre ai 16 mila chilometri della rete FS ci sono altri 4 mila chilometri di ferrovie gestite da società regionali che conoscono problemi analoghi. E senza considerare che, oltre alle linee in esercizio, ce ne sono molte altre “sospese” o dismesse, le cui stazioni possono tornare a nuova vita, in caso di auspicabile riapertura al traffico, oppure essere riconvertite a vantaggio degli escursionisti a piedi o in bicicletta.

Le richieste

Italia Nostra chiede che, a fianco alla funzione di nodo di scambio intermodale della mobilità collettiva, le stazioni tornino a fare quello per cui furono progettate, cioè accogliere il viaggiatore in un ambiente a misura d'uomo, rispetto dei tempi e dei modi del viaggio.

Basta quindi con la trasformazione spinta di questi edifici in centri commerciali: si proceda invece al ripristino delle sale d'attesa, fontanelle e sedute lungo binari. Si chiede anche maggiore presidio delle stazioni periferiche e il potenziamento del positivo programma di affidamento delle stazioni impresenziate alle comunità locali già previsto da RFI.

Mariarita Signorini

Presidente Nazionale Italia Nostra

Liliana Gissara

Consigliere Nazionale Italia Nostra

Massimo Bottini

Consigliere Associazione Italiana Patrimonio Archeologico Industriale (AIPAI)

Massimo Ferrari

Presidente Nazionale Assoutenti



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



Reportage

In treno da Amburgo a Stoccolma: personale ridotto e niente contante

A Stoccolma si teneva l'annuale meeting di EPF (European Passengers Federation), in concomitanza con il Congresso UITP (Union Internationale des Transports Publics).

Per arrivarci – e fare una prova di viaggio nel Nord – ci arrivo da Amburgo, con una tappa intermedia a Westerland.

Il volo Eurowings da Milano (circa 100 euro di costo) è insolitamente semi vuoto, non più di 45 passeggeri su 150 posti disponibili.

C'è chi ne approfitta per sdraiarsi, occupando tre poltrone contigue: un lusso che non ricordavo dai tempi pre low-cost. Ad Amburgo la ferrovia suburbana conduce in centro e, con uno Schleswig-Holstein Ticket al prezzo di 31 euro, si possono percorrere i 240 km fino a Westerland, che è la città più settentrionale della Germania.

I treni per l'estremo nord partono dalla stazione di Altona, ai margini del quartiere a luci rosse di St. Pauli. C'è una corsa ogni ora, però quella delle 13.40 salta per motivi imprecisati.

La successiva è abbastanza affollata, ma

tutti trovano posto a sedere. Le campagne di questo land, punteggiate di pale eoliche, hanno già un che di scandinavo, anche se la clientela è rigorosamente teutonica.

Era dai lontani anni Ottanta che desideravo raggiungere Westerland, da quando le Ferrovie Tedesche lanciarono i biglietti Sparpreis, che, al prezzo di circa 20 marchi se non ricordo male, permettevano di percorrere qualsiasi distanza interna. E dal confine svizzero o austriaco non c'è dubbio che Westerland fosse la meta più lontana possibile. Allora i treni oltralpe ci sem-

bravano molto cari a prezzo pieno. Oggi sono grosso modo equivalenti alle tariffe italiane.

“Una vita in vacanza”, grazie all'euro che certi compatrioti vorrebbero abbandonare.

Westerland sorge sull'isola di Sylt, una lingua sabbiosa di 40 chilometri protesa sul Mare del Nord. E ci si arriva direttamente in treno, grazie alla Hindenburg Damm, la diga dedicata al generale-presidente che precedette l'avvento di Hitler al potere. Una strada parallela non fu mai costruita e così ancora oggi le numerose auto dirette verso Sylt devono salire sulle navette ferroviarie a Niebull. Le avrà utilizzate anche Gunter Sachs, il playboy tedesco, marito di Brigitte Bardot, che frequentava queste spiagge. Se fossimo in Svizzera, probabilmente avrebbero bandito del tutto la circolazione veicolare ed ammodernato la vecchia Sylt Bahn

che percorreva fino al 1970 l'intera costa dell'isola ed il cui ricordo è affidato oggi ad un piccolo monumento davanti alla stazione di Westerland. Ma, se invece fossimo in Italia, probabilmente avrebbero costruito

un ponte a quattro corsie parallelo alla diga, intasando irrimediabilmente le stradine di Sylt e poi lamentando la contaminazione di questa oasi naturale. Siccome però siamo in Germania, si è scelta una soluzione intermedia. Meglio che niente.

Da Westerland partono anche intercity diretti a Francoforte o Stoccarda. Ben tre compartimenti per carrozza sono riservati alle famiglie con bambini; uno, dai vetri schermati, ai bambini molto piccoli, che, evidentemente, possono essere cambiati al riparo da sguardi indiscreti.





Dopo una notte ventosa trascorsa sull'isola, proseguo per la vicina Danimarca, attraverso il valico secondario di Tonder. Le automotrici della linea secondaria sono gestite da Arriva, che si è aggiudicata la concessione di una fetta consistente della rete nello Jutland.

Il biglietto internazionale fino ad Aarhus (circa 300 km) si chiama ancora Super Sparpreis e costa 29,90 euro. Già un paio di fermate oltre il confine scompare la parlata tedesca, soppiantata da quella danese. Potreste divertirvi a rivolgere la parola agli occasionali compagni di viaggio in italiano, francese, spagnolo o portoghese – che pure sono idiomi diffusi in quattro continenti – ma, quasi certamente, vi capiranno solo in inglese, ormai l'unica lingua franca dell'Unione Europea, anche se, dopo la Brexit, di anglosassoni non è rimasto quasi nessuno.

Potreste avere in tasca un bella mazzetta di euro, ma ad Aarhus vi servirà poco, perché l'ufficio cambi alla stazione apre dopo pranzo e alla fermata del tram i distributori di biglietti accettano solo carte di credito che però richiedono un Pin, mai utilizzato in Italia (e nemmeno prevedono la possibilità di pagare con le sempre più rare corone danesi!). Ma, siccome mi sono spinto fin quassù giusto per provare il tram ed

ho appena tre ore a disposizione, non mi resta, mio malgrado, che viaggiare gratis, pronto a pagare una certamente salata sanzione, la cui irrogazione è però improbabile, visto che di controllori in giro non se ne vedono (neppure sui treni locali, del resto).

I tram in Danimarca si erano estinti con la soppressione della rete di Copenhagen nel 1971 (le ultime motrici, ancora recenti, erano finite ad Alessandria d'Egitto). Come nel resto del Mondo, adesso stanno tornando in auge. Aarhus, che è la seconda città danese con 340 mila abitanti, ha appena inaugurato un sistema di tram treno, che attraversa il centro urbano e connette due antiche ferrovie locali ristrutturate. Dal terminal settentrionale, Grenaa, a quello meridionale, Odder, ci sono 110 chilometri: come se la rete di Milano si estendesse da Como a Voghera! Presto anche a Odense i tram faranno la loro ricomparsa.

In compenso, la ferrovia principale dello Jutland, che scende da Frederikshavn alla capitale per oltre 550 km, assomiglia ad una metropolitana. Gli intercity non sono velocissimi, ma molto frequenti e viaggiano anche di notte (il prezzo è di 60 euro fino a Malmoe, in Svezia). La dotazione a bordo è abbastanza spartana:

solo distributori automatici di bibite, che accettano solo la carta di credito, ma almeno non chiedono il Pin. In prima classe viene offerta una tazza di caffè. La Danimarca ha sempre rappresentato un ponte ideale tra il continente europeo e la penisola scandinava. Adesso è diventata un ponte a tutti gli effetti. Giganteschi viadotti stradali e ferroviari collegano lo Jutland alle isole di Odense e di Copenhagen e da lì alla Svezia mandando in pensione buona parte dei pur efficientissimi traghetti (nulla a che vedere con i tempi biblici per superare lo Stretto di Messina). L'opera ciclopica sarà completata con la realizzazione del ponte internazionale tra Puttgarden e Rødby, lungo la linea "a volo d'uccello" che va da Amburgo a Copenhagen.



Il passaggio dell'Oresund – metà ponte, metà tunnel sottomarino – è già diventato una sorta di metropolitana transfrontaliera tra Danimarca e Svezia. I treni navetta sono frequenti e fermano all'aeroporto di Kastrup, riempiendosi di turisti. A Malmoe è stato realizzato un passante che attraversa in sotterranea la città e serve la stazione centrale.

Da Copenhagen e Malmoe a Stoccolma (circa 600 km) ci sono diversi intercity diurni, una pletera di Flixbus, ma stavolta ho preferito la soluzione più antica (e più costosa): vagoni letto singolo con WC, doccia e colazione al prezzo (sparpreis!) di 180 euro. Anche nello stato sociale scandinavo, però, devono aver usato l'accetta sui costi del personale. A terra un solo addetto che spunta i viaggiatori in partenza ed invita ad accomodarsi in vettura. Di conduttori a bordo neanche l'ombra.

Nessuno ti sveglia prima delle sei del mattino, quando il convoglio, vetusto ma confortevole, approda alla stazione centrale di Stoccolma. E la famosa colazione? Chiedo lumi all'(unico) addetto presente a terra, che mi invita a raggiungere l'antistante hotel Scandic Continental. Dove riconoscono il biglietto ferroviario, ma precisano che il ristorante apre alle sette. La cosa è un po' seccante, ma, non avendo fretta, aspetto nella hall. E, in effetti, poco prima

delle sette, arrivano altre decine di passeggeri, che, evidentemente, hanno dormito a bordo un'ora in più. La situazione assume le sembianze di una beffa, ma, in compenso, la colazione è davvero principesca.

La stazione centrale di Stoccolma, a pochi passi

dal Municipio in cui si consegnano i premi Nobel, è sontuosa, pulita, efficiente e molto frequentata. Ma scarseggiano i giovani con l'Inter-rail che negli anni Settanta si spingevano fin qui dai quattro angoli del continente. Adesso è piena di pendolari, di uomini d'affari in arrivo da Goteborg e da turisti che sbarcano dall'Arlanda Express proveniente dall'aeroporto. Il treno è più frequentato di una volta, ma ha perso parte del suo fascino.

Anche qui l'ufficio cambi apre solo alle nove, ma tanto tutti usano la carta di credito (con o senza Pin), persino per accedere alle toilettes (che, invece, in Danimarca erano gratuite).

La capitale svedese si stende ai bordi di un arcipelago con 30 mila isole. Quando si salpa con una nave da crociera, occorrono almeno un paio d'ore per raggiungere il mare aperto. E, se splende il sole – evento non frequente,



ma stavolta si realizza – lo spettacolo è davvero notevole.

L'area urbana è servita da tre linee di metropolitana (alcune diramazioni si prolungano per decine di chilometri tra boschi e laghi), da un "passante" percorso dai Pendeltog (che, come si intuisce dal nome, sono i convogli pendolari), da due reti ferroviarie suburbane (di cui una gestita da Arriva) e, novità recente, da quattro linee di tram. Il traffico veicolare è soggetto ad una "congestion charge", come ad Oslo, mentre le bici, onnipresenti in Danimarca, qui sembrano surclassate, almeno nel centro, dai monopattini elettrici. La Svezia fu l'ultimo paese europeo ad abbandonare la guida a sinistra nel 1967, per adeguarsi alle norme in vigore nel continente. Questo provvedimento, sommato alle tendenze allora prevalenti, comportò l'abbandono del sistema tranviario nella capitale (non così a Goteborg, che invece conservò ed ammodernò la propria rete). Oggi il tram è tornato anche a Stoccolma con una lunga linea semicircolare ("Tvarbanan") - in parte in sopraelevata, in parte sotterranea, in parte raso strada – e persino con una linea "storica" (la "7") che dalla stazione si spinge fino al parco di Skagen, sull'isola di Djurgarden.

Come in gran parte delle capitali europee, conviene utilizzare un biglietto di libera circolazione, proposto in formati di uno o più giorni. Il 24 ore costa 130 corone (quasi 12 euro), ma copre un'area vastissima, incluse alcune linee di vaporetti. Ci si può spingere anche a Soderstalje, il famigerato quartiere ghetto che ha visto frequenti scontri tra immigrati e bande di suprematisti bianchi. Ma, visto al tramonto (che qui significa verso le dieci di sera) sembra un tranquillo sobborgo. Niente a che vedere con la milanese via Padova, per non parlare di Casal Bruciato.

Non vale però sull'Arlanda Express, che utilizzerò per raggiungere l'aeroporto al termine del viaggio. Su una distanza di 40 km, si pagano ben 295 corone, il doppio rispetto al nostro Malpensa Express. Il tragitto, però, dura la metà (corse di 20 minuti con frequenza ogni 15'), visto che si viaggia a 185 km orari. Ovvero l'Alta Velocità per raggiungere in tempo il bancone del check in.

Massimo Ferrari

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**