



mobility press
magazine

N. 202 - 10 Luglio 2019



**Il mondo rilancia il treno, noi gli aerei
Balocco (Alstom): 25% di donne in ruoli professionali,
smartworking e diversità culturale**

Pellecchia (Fit Cisl) : Italia bloccata e Costi Benefici discutibili

Alstom consegna l'ultimo treno Jazz

Il ritorno dei treni notturni: fu vera gloria?

**L'Alta Velocità Brescia-Padova: un'analisi costi-benefici
molto fastidiosa**



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](#)

The logo consists of the letters 'mpo' in a stylized, rounded font. The 'm' and 'p' are green with a gradient, while the 'o' is a solid green circle. The letters are positioned above the text 'mobility press' and 'magazine'.

mobility press **magazine**

A portrait of a middle-aged man with a grey beard and mustache, smiling. He is wearing a dark suit jacket, a blue and white striped shirt, and a patterned tie. A small Italian flag pin is on his lapel, and his glasses are in his jacket pocket.

**Pellecchia (Fit Cisl) : Italia bloccata
e Costi Benefici discutibili**

Editoriale

Il mondo rilancia il treno, noi usiamo gli utili del treno per rilanciare gli aerei

E' bello andare controcorrente, è bello se si è un salmone, se si è un po' anarchici, un po' matterelli o molto bastian contrari. Sui trasporti il Paese, nel senso dell'Italia, se ne va tranquillamente controcorrente. Usiamo gli utili dei treni per cercare di rilanciare gli aeroplani.

Ma non tutti nel mondo si muovono come il Governo italiano, e proprio nei giorni in cui sembra in vista la chiusura della complicatissima partita di Alitalia, che diventerebbe di fatto una sorta di quinta gamba delle Ferrovie Italiane dopo RFI, Trenitalia, Mercitalia e Italferr, il governo francese assesta una legnata tariffaria al trasporto aereo.

Nel paese che sta diventando il primo produttore al mondo di aeroplani (con Airbus che va alla grande rispetto a Boeing alle prese con i pasticci del 737 MAX) dove Air France-KLM vive una solida vita, il Governo Macron introduce una eco-tassa di 1,50 euro per le classi economiche nei voli all'interno dell'Europa e di 9 per le classi più elevate. Per i voli fuori dal Continente la tassa salirà a 3 euro per le classi economiche e 18 euro per quelle più alte. Pochi spiccioli, si dirà, ma che danno un segnale, segnano una scelta di campo. L'aereo va bene per i viaggi molto lunghi, meno per quelli più brevi,

dove il treno (e non dimentichiamo che la rete TGV in Francia è assai diffusa) la fa ormai da padrone. Da Parigi infatti si va tranquillamente a Londra, a Bruxelles, ad Amsterdam in treno.

Persino in USA, addirittura nel Texas dove la giovane Greta non deve avere molti sostenitori, si sta progettando una linea ad alta velocità tra Dallas e Huston (15 milioni di \$ di fondi interamente privati) perché anche nella patria del trasporto aereo di massa si pensa che sia meglio un'ora e mezza di treno piuttosto di 3 ore e mezza di aereo.

Ma anche sui viaggi lenti ci sono segnali confortanti. Tra non molto riprenderanno in Europa i treni notturni, le cui operazioni frontaliere saranno semplificate dall'interoperabilità della trazione e dei sistemi di controllo marcia treno.

La camera d'albergo viaggiante, quando è comoda, è meravigliosa. Svegliarsi alle 6.30 della mattina a Pavia nel proprio





scompartimento con cappuccino e brioches e con la copia fresca di stampa del Corriere per arrivare a Milano Centrale alle 8.30: una delle poche cose che fanno a ragione dire “prima era meglio”.

Il futuro non tanto lontano vedrà i treni interoperabili sfrecciare a 250/300 Km/h da Milano a Zurigo, da Torino a Parigi, da Venezia a Vienna.

Il più è fatto: è ritornata l'abitudine al treno tant'è che oggi quasi nessuno pensa di andare da Milano a Roma, o da Firenze a Venezia con l'aereo.

Basta passare in un giorno qualsiasi ed a una qualsiasi ora in una delle stazioni servite dalle Freccie o da Italo per avere la netta sensazione che oggi la gente si sposta sul breve raggio sul treno e non più con l'aereo. Fino a tre ore da centro a centro è diventata cosa normale.

La controprova?

Andate a Ciampino o a Bergamo-Orio al Serio per vedere folle di turisti europei ed italiani con zaini e trolley che si imbarcano per voli a medio raggio (diciamo 2-3 ore) o a Roma-Fiumicino dove il pubblico in aerostazione è decisamente extra-europeo,

e i voli sono di medio-lungo raggio.

Le stazioni sono nel centro delle città, gli aeroporti sono lontani, i controlli aeroportuali sono lunghi (e snervanti) mentre nelle stazioni è un'altra partita: il viaggio in treno è più rilassante, ci sono meno “rottture di carico”.

Aereo: Taxi (o bus) per la stazione, treno per l'aeroporto, eventuale check-in

per il bagaglio non a mano, camminata, controllo di polizia con metal detector e seccature varie, camminata (spesso assai lunga) per l'imbarco, bus interpista o finger, volo, bus interpista o finger, eventuale ritiro (con attesa) del bagaglio, camminata, bus o taxi, treno, bus o taxi. casa agognata!

Treno: bus o taxi, stazione, quattro passi, attesa di dieci minuti per vedere comunicato il binario, posto comodo, arrivo, stazione, quattro passi, bus o taxi, casa.

Tre ore diventano quattro per il treno; un'ora di volo si moltiplica per quattro con l'aereo.

Ma noi – evviva - andiamo controcorrente, come i salmoni e facciamo comperare Alitalia dalle Ferrovie.

Antonio Riva

Credit: Foto pagina 4 www.interrail.eu

Foto pagina 5 www.ferrovie.it

ibe

INTERNATIONAL BUS EXPO

DRIVING EXPERIENCE

MISANO
WORLD
CIRCUIT

08-09
OTTOBRE
2019

Dopo l'Expo, arriva l'Experience

ibe
INTERNATIONAL BUS EXPO

WAITING FOR
IBE 2020
www.internationalbusexpo.it

ORGANIZZATO DA

ITALIAN
EXHIBITION
GROUP
Providing the future



Women in Mobility 14

Elisa Balocco (Alstom): obiettivo 25% di donne in ruoli professionali, smartworking e diversità culturale...con molte iniziative

Donna tra uomini, Elisa Balocco ha lavorato sui Pendolini per l'operatore polacco PKP e sui treni regionali Jazz per Trenitalia. Da alcuni anni è responsabile delle gare e dei progetti in sviluppo. Se andrete alla Alstom di Savigliano con ogni probabilità sarà lei a raccontarvi della fabbrica e di quel che si progetta e poi si costruisce.

Donna ed ingegnere meccanico in un sito dove gli uomini sono ancora la stragrande maggioranza...

Non parlerei più di "stragrande maggioranza", ma solo di maggioranza...Un paio di esempi: nel 2015 il team di pianificazione che gestivo era praticamente costituito tutto da donne, tanto che scherzando il mio capo diceva che la diversity da me erano gli uomini! Venendo a tempi più recenti, oggi nel Site Management Committee di Savigliano siamo 5 donne ed 8 uomini. E queste proporzioni sono destinate ancora ad evolvere e crescere.

Eppure di donne andando in giro per lo stabilimento se ne vedono, Vogliamo fare qualche numero?

In Alstom Italia su una popolazione totale di 2798 dipendenti (dato al 31 aprile 2019 senza internali) il 15% è donna e l'85% uomo. Stiamo lavorando per ridurre il gender gap ma non sempre è facile trovare le figure professionali da inserire. In Italia manca una cultura delle materie STEM (Science, Technology, Engineering and Mathematics) e quindi le ragazze si orienta-



Elisa Balocco, Site tender and Project Director, sito Alstom di Savigliano (CN)

no su studi scegliendo facoltà non scientifiche. Secondo uno studio fatto da Boston consulting group «Women at The Top» questo gap parte da lontano: dai banchi di scuola, dove l'orientamento gioca ancora un ruolo centrale. Le ragazze, infatti, continuano ad essere più orientate verso percorsi di studio di carattere umanistico, dove l'occupazione - ad un anno dalla laurea - si ferma al 40%. La percentuale di donne che trova occupazione al termine degli studi di Ingegneria balza invece al 79%, sempre in un arco di 12 mesi dalla laurea.

E negli altri stabilimenti di Alstom, in Italia ed all'estero?

La situazione è molto variabile a seconda delle di-





verse tipologie di attività, è evidente che sui cantieri, nella produzione e nelle attività di manutenzione per la tipologia di lavoro richiesto si fa fatica a trovare personale femminile da inserire. In generale il gruppo Alstom a livello mondiale ha raggiunto il 20% di popolazione femminile in ruoli professionali e manageriali, ma il nostro obiettivo è di arrivare al 25% nel 2025.

Ne parlavamo di giorni scorsi anche con Manuela Bozzolan, la vostra capo ufficio stampa. Alstom da mesi e mesi è impegnata in azioni ed iniziative per stimolare l'interesse dei giovani, e soprattutto delle donne, alla meccanica. Vi siete addirittura dati degli obiettivi. Risultati soddisfacenti?

La strategia di Alstom ha tra i suoi obiettivi iniziative dedicate per le politiche di diversità e inclusione. Abbiamo un obiettivo importante a livello di gruppo che è il raggiungimento di almeno il 25% delle donne in ruoli manageriali o professionali e l'incremento delle diversità cul-

turali nel senior management, incentivando, al contempo, nelle Regioni e nei Paesi, i talenti locali a raggiungere posizioni apicali.

Anche in Italia, Alstom valorizza le differenze espressive dei soggetti, perché crediamo che la diversità rappresenti una risorsa nella progettazione e implementazione di soluzioni creative ed innovative. Tante sono le iniziative fatte in questo settore. Dal 2018, dopo due anni di fase pilota, è stato introdotto ufficialmente lo Smartworking. Questa pratica offre la possibilità a tutti i dipendenti, che hanno ruoli compatibili, di lavorare un giorno a settimana da remoto, che diventano due per i lavoratori con disabilità. Ad oggi sono circa 1000 i dipendenti che ne fruiscono su tutti i siti italiani, con grande soddisfazione dei dipendenti (risultati di una survey interna: il 77% dei dipendenti per conciliazione della vita professionale e privata, maggiore livello di concentrazione, risparmio di tempo legato agli spostamenti e riduzione di stress e stanchezza). Come Alstom Italia partecipiamo alla "Ricerca di Valore 'D'" e Università Cattolica "Talent senza età" - dedicata a donne e uomini.



ni sopra i 50 anni al “Progetto Inspiring Girls” e “Sistema Scuola Impresa” con Elis, che portano le nostre colleghe, con studi e percorsi professionali scientifici, a diffondere la loro testimonianza nelle scuole medie e superiori, per mostrare a ragazze e ragazzi che possono scegliere libere/i da stereotipi di genere. Sulla stessa scia abbiamo aderito a “Stem in the City” (Milano). E siamo stati tra le prime aziende a sottoscrivere il “Manifesto per l’Occupazione Femminile”. Abbiamo anche introdotto un bellissimo progetto sulla genitorialità “Maam”, che valorizza le competenze che i neo papà e le neo mamme sviluppano diventando genitori.



Ma in fondo se lo sarà chiesto. Perché anche se aumenta in numero delle matricole delle facoltà di ingegneria i corsi di laurea più gettonati sono quelli ambientali, o gestionali, o al massimo di elettronica. Perché la meccanica dovrebbe spaventare una ragazza? Solo perché non ha mai maneggiato il meccano da bambina?

Non penso che la meccanica “spaventi” una ragazza, semplicemente interessa di meno rispetto agli altri indirizzi, quelli appunto “emergenti”. D’altra parte oggi per pubblicizzare un’autovettura (ed anche un treno!) si parla del consumo, della riciclabilità dei suoi componenti, di CO2, al massimo della connettività. Tutto il resto si dà per acquisito ed, erroneamente, scontato. Le donne, pragmatiche per definizione, si sono rivolte subito a questi settori, vedendone l’immediata applicazione nella nostra vita di tutti i giorni.

Lei prima di arrivare a Savigliano ha fatto esperienze nel settore automotive, altra enclave maschile per eccellenza....

Ho lavorato nel settore automotive dalla laurea fino al mio ingresso in Alstom (2008). Quando

ho iniziato, lavoravo agli acquisti, con un team giapponese con cui la Pininfarina stava sviluppando un modello. Quando incontravamo insieme i fornitori, venivo sistematicamente scambiata per l’interprete (e, in quanto tale, spesso i miei interlocutori non mi porgevano neanche il biglietto da visita...). Per non parlare dello “shock” del team nipponico ad avere come interfaccia una donna! Ma devo dire che, superati i pregiudizi iniziali, abbiamo trovato un’ottima intesa.

Poi sono arrivati i treni e mi par di capire che ci si è trovata bene. Ma ce ne sarà uno a cui si è affezionata di più al momento di dargli la via libera e consegnarlo all’impresa ferroviaria che l’ha ordinato...Un figlio preferito c’è sempre...

Come per i figli ogni progetto è un’avventura diversa, con sfide diverse e ostacoli da superare. Se vogliamo parlare dell’ultimo nato – per continuare il parallelismo con la genitorialità – Pop è un progetto stimolante con una sfida di tempi di consegna serrati da rispettare e un cliente, Trenitalia, che non può disattendere le aspettative del pubblico dei Pendolari che vuole nuovi treni su cui viaggiare comodamente.

AR



MOBILITY
ACADEMY

TPL
Training
Network

MAME

Mobility Academy Master Executive
2019



Intervista

Salvatore Pellecchia (Fit Cisl): sciopero del 24 luglio, Italia bloccata e le analisi Costi Benefici discutibili

Due settimane ancora e i lavoratori dei trasporti, di tutti i trasporti, incroceranno le braccia con un'azione di lotta che si prospetta dura e al momento senza sbocchi di trattativa. Lo sciopero è indetto a sostegno della piattaforma unitaria di proposte 'Rimettiamo in movimento il Paese' indirizzata (e al momento senza risposte) al Governo. Salvatore Pellecchia è il segretario generale della Fit Cisl.

Pellecchia, dovete proprio aver perso la pazienza per dichiarare uno sciopero di tutti i settori...

Non siamo noi ad aver perso la pazienza, ma tutto il mondo dei trasporti. Il governo si è insediato ormai da più di un anno e i ministri competenti sulle nostre materie ci hanno ricevuto ad oggi poche volte, per lo più per parlare di alcune aziende in crisi. Lo sciopero, che abbiamo indetto insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti, ha lo scopo di rendere consapevole il Paese, e ricordare alla politica l'importanza che i trasporti hanno per la nostra economia. Tutti devono comprendere che bisogna investire per avere nuove infrastrutture più sicure e più funzionali, mantenere quelle esistenti e potenziare i collegamenti in tutti gli ambiti di questo settore.

Siamo un paese trasformatore: questo vuol dire che abbiamo bisogno di importare materie prime ed esportare prodotti finiti. Il Made in Italy è ancora ricercato in tutto il mondo. Inoltre siamo a forte vocazione turistica. Ebbene, le merci e le persone oggi hanno bisogno di trasporti sicuri, rapidi, efficienti ed ecologici, ma in Italia ancora siamo lontani da questi

obiettivi e da quelli che sono scritti nero su bianco nell'Agenda dell'Onu 2030, la quale pone 30 obiettivi da raggiungere entro quell'anno per rendere la crescita dell'economia mondiale più sostenibile. L'Italia quell'Agenda l'ha sottoscritta.

Senza contare che nei settori aperti alla concorrenza c'è un serio problema di regole di sistema che penalizzano le nostre aziende e, conseguentemente, i nostri lavoratori. Un esempio per tutti è il trasporto aereo dove il traffico è in costante aumento ma le imprese del settore sono in crisi. Nel 2017 (dati Enac) i vettori low cost hanno superato le compagnie di bandiera e l'Italia è la prima, tra le principali economie del mondo, a vedere questo ribaltamento.

I dossier aperti sono numerosi. Alitalia e scelte infrastrutturali sono forse quelli più spigolosi... Per la compagnia aerea ci par di capire che l'ultimo incontro al Mise sia stato un disastro...

Siamo stati convocati dal ministro Di Maio che, oltre a confermarci gli impegni che il Mise si era assunto negli incontri precedenti (rilancio della compagnia con piano industriale espansivo, salvaguardia dei livelli occupazionali e del reddito dei lavoratori), ci ha formalizzato quello che avevamo già appreso dai media giorni fa e cioè che non è ancora stato individuato l'ulteriore partner industriale.

Il ministro ha confermato che il 15 luglio è il termine ultimo per presentare le offerte.

Ci auguriamo che sia la scadenza definitiva perché ormai la compagnia è commis-



**Salvatore Pellecchia,
Segretario generale Fit Cisl**

sariata da oltre due anni e il tempo che passa sta vanificando il pur ottimo lavoro svolto dai commissari. Per citare due dati tra tutti, nel 2018 i ricavi sono aumentati del 7% e la vendita dei biglietti dello 0,7%, inoltre nei primi mesi del 2019 Alitalia si è confermata la compagnia aerea più puntuale d'Europa, eppure continua a bruciare cassa: secondo lo stesso Di Maio tra maggio e giugno Alitalia ha perso 32 milioni di euro e al 30 giugno 2019 la cassa è calata a quota 435 milioni di euro.

Atteso quindi che il trascorrere del tempo non gioca un ruolo neutro è evidente che rispetto al primo incontro che si è svolto il 12 ottobre 2018 la situazione complessiva dell'azienda oggi è molto più critica.

Non è che nel trasporto pubblico locale si vada molto meglio, ma qui contano molto le differenze regionali. Al nord si va meglio, al sud spesso maluccio, a Roma un disastro...

Il trasporto pubblico locale negli ultimi vent'anni, per l'esattezza circa ventidue,

dalla pubblicazione del Dlgs 422/97 a oggi, è stato destinatario di numerosi interventi normativi, di finanziamenti e di successivi tagli e riduzioni, di rifinanziamenti.

Nel suo complesso continua ad essere inefficiente e inadeguato e anche dove funziona meglio non risponde appieno ai bisogni di mobilità della collettività. Mezzi obsoleti e talvolta non sicuri, zone non servite, frequenze ridotte sono solo alcune delle criticità che rappresentano un freno anche per le altre modalità di trasporto collettivo: se si arriva in una città in treno e non si può raggiungere la propria destinazione con i mezzi pubblici si finisce per scegliere il mezzo privato fin dalla località di partenza.

Come Fit-Cisl abbiamo posto, in maniera organica, il problema del trasporto pubblico locale nel 2011 nel corso di un'iniziativa pubblica. Anche in quella circostanza non ci siamo limitati a denunciare le cose che non andavano (molte delle quali non vanno ancora adesso) come, ad esempio, la stratificazione di regole carenti e la frammentazione del sistema. All'epoca abbia-



mo richiesto ai livelli istituzionali di incentivare le aggregazioni tra le aziende del trasporto pubblico locale (oltre 1.200), di rendere automatico il trasferimento delle risorse (che la fiscalità prevedeva per il trasporto pubblico locale) verso il sistema delle aziende e la costituzione di un fondo bilaterale dedicato alle necessità del settore (formazione, sostegno al reddito, accompagnamento a pensione, ecc.). Le richieste fatte otto anni fa, con i naturali adeguamenti e adattamenti, sono ancora di attualità.

Rispetto al 2011 c'è un ulteriore aggravante: la vetustà dei mezzi che, oltre a essere poco sicuri, inquinano e non assicurano quel minimo di confort che garantirebbero quelli moderni.

Per quanto attiene alle differenze regionali, a tratto generale, si riscontrano in tutti i servizi pubblici essenziali: trasporti, sanità, istruzione...

Proprio per queste ragioni e per rimarcare il ritardo del Sud rispetto al Nord, la Cisl, insieme a Cgil e Uil, ha organizzato una manifestazione che si è svolta il 22 giugno 2019 a Reggio Calabria richiedendo al Governo i provvedimenti necessari per ridurre il divario esistente.

E in Parlamento deve arrivare la riforma delle autonomie locali. Con quali conseguenze nei trasporti?

Se si fa riferimento al percorso regolato dall'articolo 116 della Costituzione, qualora non si sviluppi nell'ambito della coesione, della solidarietà e dell'unità nazionale, vi è il rischio concreto che aumenti il divario nord-sud e che vi sia un aumento della spesa pubblica e, conseguentemente, che non vi sia un miglioramento dei servizi di trasporto. Basta osservare quanto sta avvenendo in Lombardia con Trenord dove, per problemi di climatizza-

zione o di manutenzione, si sopprimono oltre cento treni al giorno.

Nessuna responsabilità sindacale quando le aziende sono mal gestite?

I gruppi dirigenti delle aziende non sono scelti dal sindacato. E quando le cose vanno male e si deve ricorrere allo sciopero per sensibilizzare i vari stakeholder, la croce delle presunte responsabilità è buttata solamente addosso al sindacato. Anche se non partecipa alla gestione.

Spesso si tratta di mala gestione, altrettanto spesso il committente o la proprietà non mettono abbastanza soldi sul piatto; le aziende non riescono a pagare gli stipendi e il lavoratore non dovrebbe neppure protestare: è un'assurdità.

Eppure l'Autorità di garanzia sugli scioperi, senza consultare i sindacati, continua ad emettere disposizioni che vanno nella direzione di circoscrivere la protesta senza indagarne le cause e sanzionare i veri responsabili.

Sulle infrastrutture siamo ancora al "faremo", "valuteremo", ai Costi Benefici. Anche qui mi sembra che il sindacato abbia alzato la voce...

In Italia ogni nuovo governo (l'attuale è il sessantacinquesimo della Repubblica Italiana) si sente autorizzato a cancellare o a modificare quanto fatto dall'esecutivo precedente, anche se si tratta di provvedimenti validi, e a ripartire da zero.

Abbiamo chiesto più volte al ministro Toninelli di riprendere "Connettere l'Italia", il quadro programmatico sulle infrastrutture prioritarie da costruire, che è frutto del lavoro dei precedenti esecutivi insieme ai sindacati. Bloccare i cantieri, fermare lo sviluppo infrastrutturale, significa ingessare un Paese già congestionato dal

traffico.

L'esperienza poi ci insegna che le analisi costi-benefici per la costruzione di nuove infrastrutture sono discutibili perché prendono in considerazione, prevalentemente, il presente e non la prospettiva e le possibili evoluzioni.

Se si fosse proceduto con simili analisi per l'Autostrada del Sole o per la linea ferroviaria ad alta velocità Roma-Milano, probabilmente non si sarebbero costruite. Eppure oggi sono entrambe a livelli di saturazione tant'è che lungo la prima si costruiscono corsie aggiuntive e sulla seconda si sta discutendo di ridurre il numero di treni circolanti per consentire un maggior recupero dei ritardi nei casi di avarie della linea o dei treni.

Il nostro sistema di trasporti, per recuperare efficienza e produttività, ha bisogno almeno di tutte le infrastrutture che sono già state progettate e finanziate.

Per queste ragioni stiamo chiedendo a gran voce di far ripartire tutti i cantieri bloccati.

Ma le situazioni scottanti non si limitano a Tpl, trasporto aereo, mi sembra che state sollecitando una più chiara politica del Governo sui porti...

Un sistema di trasporti è funzionale per un Paese quando riesce a mettere in connessione e a fare integrazione fra tutti i segmenti. Per i porti abbiamo già attuato due azioni di sciopero. Da una parte c'è il problema del contratto collettivo nazionale non rinnovato, perché la parte datoriale vuole far proprie le richieste delle multinazionali e comprimere salari e diritti dei lavoratori. Questa politica, se attuata, esporrebbe a seri rischi la sicurezza di un settore già funestato dalle morti bianche. Dall'altro lato il Governo deve capire che occorre far fare sistema ai nostri porti.

Continuiamo a ripetere che l'Italia è una piattaforma logistica naturale sul mediterraneo, ma bisogna renderla più attrattiva e adatta anche alle esigenze del cosiddetto gigantismo navale: porti più profondi, più elettrificati e meglio collegati con gli altri segmenti di trasporto e al resto d'Europa.

Margini di manovra per una revoca? In fondo uno sciopero quando la gente comincia ad andare in ferie non è una cosa tanto simpatica...

Lo sciopero per i sindacati confederali è sempre stato e rimane l'ultima spiaggia. Lo ha sottolineato anche l'Autorità competente nel corso della sua ultima relazione annuale. Insieme alle altre sigle sindacali abbiamo inoltrato al Ministro dei Trasporti una serie di richieste per affrontare le questioni pendenti senza avere alcun riscontro fattivo. Avremmo potuto proclamare uno sciopero per ogni settore dei trasporti in difficoltà.

Sarebbe stato più semplice, ma avremmo creato maggiori disagi. Concentrando le singole vertenze in un'unica "vertenza trasporti" abbiamo potuto collocare lo sciopero su due date per tutti i settori e abbiamo potuto limitare i problemi per i viaggiatori. Se il Ministero dei Trasporti, coi fatti, dimostrasse di aver compreso che occorre cambiare passo e avviare un percorso relazionale per affrontare e risolvere tutte le questioni alla base della vertenza, saremmo pronti a sospendere la protesta e, nel caso si cominciassero a delineare delle soluzioni per le questioni poste, anche a revocarla perché a noi non interessa fare uno sciopero fine a sé stesso, a noi interessa "Rimettere in movimento il Paese".

AR



5th UIC World Congress on Rail Training 2019

Unite, Inspire, Connect



Rabat, Morocco
09-11 October 2019



Jazz e Pop

Savigliano: Alstom consegna l'ultimo treno Jazz della commessa Trenitalia

Pronto a correre sui binari il 136esimo treno Jazz, l'ultimo della commessa Trenitalia (Gruppo FS Italiane).

Ora a regime la produzione dei nuovi convogli Pop. Uscito dal centro di progettazione e di produzione Alstom di Savigliano (CN), nel pieno rispetto dei tempi, il Jazz entrerà presto in servizio in Campania.

A festeggiare la fine delle consegne Marco Gabusi, Assessore ai Trasporti Regione Piemonte, Marco Della Monica, Direttore Regionale Trenitalia Piemonte, Michele Viale, Amministratore Delegato Alstom Ferroviaria, Davide Viale, Direttore del sito Alstom di Savigliano, a cui si sono uniti i team di lavoro dei treni Jazz e Pop di Alstom e Trenitalia. Un progetto di successo quello di Jazz, che vede oggi in circolazione 136 treni Alstom della famiglia Coradia in 11 regioni italiane, dal Trentino alla Sicilia. Si uniranno presto i Pop, nuovi treni regionali monopiano di Alstom parte dell'accordo quadro firmato con Trenitalia. I primi tre Pop – su un totale di 47 treni destinati all'Emilia-Romagna – sono già in servizio dal 14 giugno e arriveranno progressivamente nelle altre regioni italiane.



I treni Jazz e Pop fanno parte di un piano di rinnovo del trasporto regionale e stanno già rivoluzionando il modo di viaggiare dei pendolari. I nuovi treni, a più unità elettriche (EMU), possono viaggiare a una velocità massima di 160 km orari e hanno un ingresso alle carrozze “a raso” del marciapiede, che facilita l'entrata e l'uscita dei passeggeri. Rispondono a criteri di sostenibilità ambientale e sono riciclabili fino al 97%, garantendo inoltre un risparmio energetico del 30% rispetto ai treni precedenti. Molti i servizi a bordo: impianto di video sorveglianza per una maggiore sicurezza, schermi interni visibili da ogni punto del treno per le informazioni, impianto di sonorizzazione, scritte in braille, prese di corrente a 220 V per l'alimentazione di cellulari e PC portatili.

“I treni Jazz e Pop – ha sottolineato Marco Della Monica, Direttore Regionale Trenitalia Piemonte – sono parte di un più ampio piano di rinnovo del trasporto regionale con 600 nuovi treni regionali per un investimento economico di sei miliardi di euro. Un impegno che ha l'obiettivo di offrire ai pendo-





lari un nuovo modo di viaggiare con più comfort, puntualità e attenzione all'ambiente. La collaborazione con Alstom è storica e, come committente, chiediamo sempre più innovazione e attenzione alle esigenze delle persone che scelgono il treno per i propri spostamenti."

"Negli ultimi 15 anni sono stati progettati, prodotti e messi in servizio commerciale oltre 400 treni regionali Alstom, compresi i 136 Jazz di cui abbiamo terminato la

produzione, a cui si aggiungeranno progressivamente i Pop, con i primi veicoli già in servizio passeggeri nella Regione Emilia-Romagna dallo scorso giugno e progressivamente anche nelle altre regioni italiane. Siamo orgogliosi di affiancare Trenitalia nella rivoluzione del trasporto pubblico ferroviario e di lavorare per le Regioni italiane, per i passeggeri e per i cittadini."

Ha dichiarato Michele Viale Amministratore Delegato di Alstom Ferroviaria. I Coradia "Jazz" e i "Pop" sono progettati e realizzati da Alstom in Italia. Lo sviluppo del progetto, la produzione e la certificazione sono gestiti dal sito Alstom di Savigliano (CN), centro di eccellenza per i treni regionali, con il supporto di Sesto San Giovanni (MI) per i sistemi di trazione e i convertitori ausiliari, e di Bologna per i sistemi di segnalamento a bordo treno.



The 47th European Transport Conference Annual Conference of the Association for European Transport 09-11 October 2019 Dublin Castle, Ireland

Bookings for 1-3 days are now open!

You can now book your place for 1, 2 or 3 days at the European Transport Conference with no price increases since last year!

*AET or ECTRI Members	1 Day	2 Days	3 Days/ Rover Pass
- Individual Member	£300 €330	£595 €660	£795 €885
- Organisation Member	£290 €320	£575 €640	£760 €845
*Non-Members	£340 €375	£670 €745	£930 €1,035

Attracting transport practitioners and researchers from all over Europe, the Conference delivers in-depth presentations on policy issues, best practice and research findings across the broad spectrum of transport. Themes this year include Autonomous Vehicles, Climate Change, Aviation, Big Data and System Dynamics.

The vibrant social calendar at the European Transport Conference also provides excellent opportunities to broaden your network with transport experts from around the world.

- ♦ Pre-conference drinks reception sponsored by ITS Ireland
- ♦ Civic Reception hosted by Dublin City Council
- ♦ Conference Dinner pre-dinner drinks sponsored by Aimsun
- ♦ Plus running tours, bicycle tours and technical visits

To view the programme and book your place, please visit: www.aetransport.org or email: sabrina.winter@aetransport.org

* All fees shown are subject to 20% VAT.
Discounts available for students, new member states of the EU and Young Researchers & Practitioners.
See website for full details.



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



sponsor


VDL
BUS & COACH


SCANIA

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico


GIFI Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner


Conerobus


ibe
INTERNATIONAL BUS
DRIVING
EXPERIENCE



Focus

Il ritorno dei treni notturni: fu vera gloria?

Forse non è il caso di scomodare Giambattista Vico e la sua teoria dei corsi e ricorsi storici. Ma è indubbio che questo “ritorno” ai treni notturni, che avanza in varie proposte (anche a livello politico, dopo l’endorsement del ministro delle Infrastrutture svedese, Thomas Eneroth), non fa che rinfocolare lo scetticismo di quelli che sostengono che, in fondo, “non si inventa niente”.

P i c c o l o “rewind”: i viaggi di notte sono stati, in qualche maniera, l’essenza del viaggio ferroviario. Non c’è bisogno di riandare al mitico “Orient Express”, oggi

non a caso rinato in una versione lussuosa, che – a quanto pare – sta riscuotendo un meritato successo tra appassionati di questo tipo di viaggio, con una formula che associa la luxury dei grandi alberghi e dei grandi ristoranti, trasferendola sui binari, in un’esperienza dall’indubbio fascino, anche se dai costi conseguenti (e, comunque, le prenotazioni raccontano di un fenomeno che non è certo di massa, ma di nicchia sicuramente sì). Sui treni notturni, l’Italia potrebbe riempire quasi lo scaffale di una biblioteca, riandando con la memoria ai treni con mitici nomi come il “Treno del Sole” o l’ancor più enigmatico “Treno dell’Etna” (un’invenzione di marketing che oggi avrebbe probabilmente un valore incommensurabile, e frutto invece

all’epoca di un’artigianalità sorprendentemente fantasiosa e – per certi versi – perfino inconsapevole), ma – anche – più concretamente – ad una fitta rete di convogli che collegavano le mete di un’emigrazione sempre molto attiva nel nostro Paese, insieme ai primi albori di un turismo diretto verso mete “classiche” come Parigi (per

anni, il treno “Palatino” – altro mitico nome – ha alimentato un flusso inarrestabile di viaggiatori inarrestabile da e per la Ville Lumière). Insomma - per farla breve -, anche per necessità (i tempi di percorrenza - come



Interno del Caledonian Sleeper

minimo di cinque ore - tra Roma e Milano, imponevano di moltiplicare perlomeno per tre, il tempo di spostamento di Sud Italia) il viaggio notturno è stato un asse fondamentale del trasporto ferroviario, l’unico collegamento possibile – oltretutto – se si voleva andare oltre confine, non pagando i salatissimi biglietti del trasporto aereo. Questa modalità di viaggio è stata letteralmente disintegrata proprio dal trasporto aereo “low cost”, oltre che da altri fenomeni collegati, come la conclusione del ciclo delle migrazioni o l’avvento dell’alta velocità. Oggi il ritorno ai treni notturni avviene su tutte altre basi: c’entrano – a dire il vero – ragioni ambientali (un convoglio ferroviario ha un impatto ambientale almeno 10 volte minore dell’a-

ereo, ma il consumo energetico concede ulteriori vantaggi al treno), ma anche la voglia di non rimanere prigionieri di una spirale di “low time”, di un percorso tutto fatto di corsa e di affanno, che sembra quasi dimenticare questa parentesi notturna che, invece, viaggiando sui binari è in grado di trasportarti



da un mondo ad un altro. Veniamo al dunque: il ministro Eneroth ha annunciato di voler stanziare 50 milioni di corone svedesi (che in euro – in realtà – non fanno granché, perché corrispondenti più o meno a 5 milioni di euro) per far nascere una rete di treni letto internazionali che colleghino quotidianamente Stoccolma e Goteborg con le principali destinazioni dell’Europa continentale, prime fra tutte Berlino, Bruxelles e Parigi. La giustificazione è per una svolta “green”, considerato il vantaggio in termini ambientali del treno rispetto all’aereo. Le ferrovie svedesi sono un po’ dubbiose sul successo di questi nuovi treni in servizio internazionale, ma bisogna dire che – sul primo territorio – stanno sviluppando una rete di collegamenti notturni, così come altri Paesi (in Germania, il collegamento notturno tra Monaco e Berlino di fatto non è stato mai abolito).

Questo rilancio dei treni notturni vive anche di nuove iniziative da parte di imprese ferroviarie private, ad esempio in

Gran Bretagna la “Caledonian Sleeper” ha lanciato un servizio quasi esclusivamente di treni notturni nel collegamento tra

Londra ed Edimburgo, sembra con un buon successo commerciale, ma anche qualche critica di chi sottolinea l’alto prezzo dei biglietti del servizio di vagone letto (145 sterline), e l’arredo eufemisticamente definito “sovietico” dei convogli che ospitano – invece – il classico servizio “cucette”, l’antenato del

low cost su questo tipo di convogli. Ma la vera novità è che, forse, sul settore si getterà massicciamente un colosso del low cost, questa volta applicato agli autobus, come Flixbus: il gruppo multinazionale tedesco, infatti, vanta programmi aggressivi nel settore strategico dei treni Intercity (ha lanciato numerosi servizi già in Germania e ha presentato richiesta di operare su alcune linee in Francia dopo la liberalizzazione del 2020), e – va da sé – anche nel settore degli Intercity Notte. E chi può scommettere che l’esperimento non abbia successo, si faccia pure avanti: di fatto, Flixbus ha creato – in campo automobilistico – un vero e proprio mercato, che prima non esisteva se non in forme disorganiche e – tutto sommato – approssimative. Più o meno come la realtà dei treni notturni attuali, quindi...

Antonio D’Angelo

scegli l'Italia del cuore 



 ***Simet***

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

Controcorrente

L'Alta Velocità Brescia-Padova: un'analisi costi-benefici molto fastidiosa. Di Marco Ponti, Bridges Research

Il programma di analisi costi-benefici promosso con molto vigore dal ministro Toninelli non aveva solo l'obiettivo di supportare (non di sostituire!) le scelte politiche: aveva anche quello, forse persino più importante, di promuovere la trasparenza ed il dibattito democratico su tali scelte.

Nel caso di questo costosissimo ed impattante progetto, (8 miliardi di Euro, tutti a carico dei contribuenti) di dibattito democratico non si è vista neppure l'ombra. Addirittura, prima che l'analisi fosse resa pubblica, il progetto è stato dichiarato ottimo e fattibile.

Nessuno osi metterlo in dubbio!

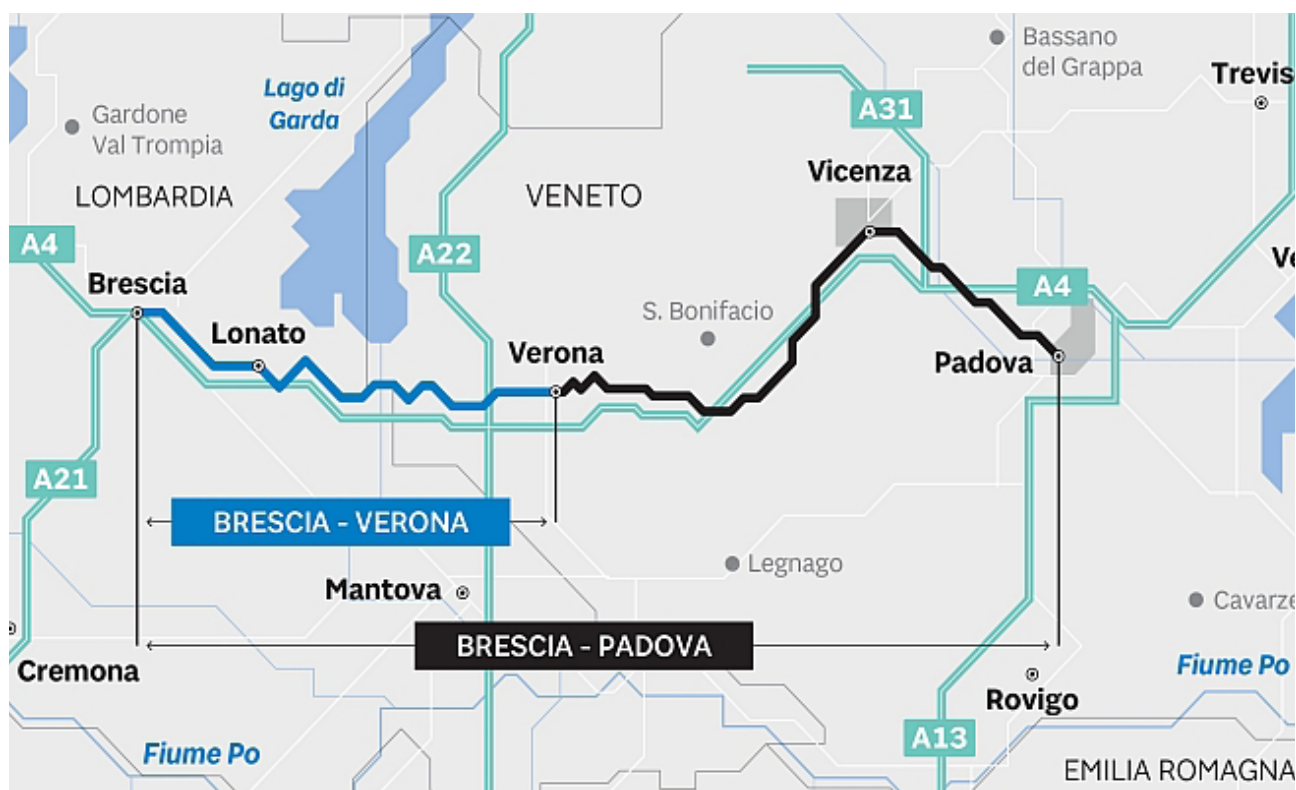
Ma politicamente questa sconfessione di un obiettivo fondamentale non è nemmeno stata sufficiente: il ministero ha deciso di smentire sé stesso, dichiarando contro l'evidenza dei numeri, che "comunque costa troppo fermarla". Nonostante l'evidenza dei numeri dica che i benefici sociali del progetto sono talmente in-

feriori ai suoi costi, che anche considerando lo scenario più pessimistico per i costi di rescissione del contratto (1,2 miliardi di Euro), convenga alla collettività cancellarlo. Infatti 2,384 miliardi di Euro è la perdita di benessere che genera il progetto. I costi di recessione da pagare sono al massimo 1,2 miliardi, quindi non facendo il progetto la collettività risparmierebbe 1,184 miliardi di Euro.

L'unica ipotesi possibile è che il ministero abbia assunto contemporaneamente uno scenario pessimistico per i costi di rescissione e lo scenario iper-ottimistico di traffico, che gli autori hanno dichiarato espressamente non verosimile. Ma questa ipotesi sfida l'onestà intellettuale di chiunque.

E' anche mancato il coraggio civile di ricordare all'opinione pubblica che:

a) questo appalto è stato affidato senza gara poco prima che scattasse l'obbligo europeo di mettere in gara gli appalti (i motivi sono miste-





riosi);

b) lo Stato ha incredibilmente deciso di auto-multarsi se non realizzava l'opera o non la affidava ad un soggetto diverso. (Anche questo per motivi misteriosi).

O forse non misteriosi, facendo ipotesi malevoli, e ricordando che si era in piena tangen-topoli. Per inciso, un contenzioso legale con il costruttore sulle penali sembra davvero poco verosimile, in quanto questo fa capo, se pur indirettamente, alla mano pubblica (ENI e Cassa Depositi e Prestiti), e le penali tecnicamente sono un trasferimento, non un costo sociale vero e proprio.

Ma certo, dire oggi un "sì" entusiasta ad un'opera, contemporaneamente ricordandone all'opinione pubblica le origini così poco edificanti, faceva probabilmente perdere qualche consenso ulteriore.

Perché dunque è mancato il coraggio di dire chiaramente che la politica decideva per l'ennesima volta contro la logica economica, e si è dovuto assistere a una così poco onorevole manipolazione dei numeri? Proviamo a fare ipotesi, per capire.

Sempre, si intende, con estrema malevolenza. La prima spiegazione della rinuncia ad argomentare con considerazioni politiche questa scelta, può essere ovviamente dovuta alla difficoltà tecnica di tale argomentazione, giudicata evidentemente insuperabile. L'analisi infatti

è molto molto prudente e articolata, al punto di escludere tra i costi sociali dell'opera, quelli ambientali "di cantiere", spesso non trascurabili.

Di certo non ritenuti trascurabili dall'opinione pubblica locale di orientamento pentastellato, contraria all'opera.

Né sono stati usati i soliti "mantra" di visioni strategiche buone a giustificare ogni sorta di spreco dei soldi dei contribuenti. Forse in quanto in questo esercizio il ministro precedente Delrio ed i suoi tecnici sono risultati insuperabili. Gara persa in partenza.

Una seconda spiegazione può essere ricercata nella sopravvenuta debolezza politica del M5S rispetto alla Lega, o anche una debolezza personale del ministro all'interno del suo stesso movimento, ma questa dimensione è davvero insondabile dall'esterno.

Ma si affaccia una spiegazione forse ancora meno esplicitabile all'opinione pubblica: una spartizione geografico-elettorale di quei soldi. Non a caso il movimento 5 stelle ha recentemente plaudito, senza smentite, alla spesa di 12 miliardi per le ferrovie siciliane, destinate con ogni probabilità a rimanere comunque deserte per banali ragioni di traffico e demografiche. Nessuna analisi è in vista per tale fiume di soldi, a cui vanno aggiunti altri miliardi per la linea Napoli-Bari, neanche per la quale sono previste analisi, nonostante esistano solidi

dubbi sulla sua sensatezza socio-economica.

In sintesi: al Nord il ministero dice di sì anche contro le indicazioni delle analisi socioeconomiche, al Sud le analisi, per paura di sorprese, nemmeno verranno fatte. Dati i bacini elettorali in gioco, non suona questo uno scenario molto verosimile? Soldi di tutti noi per comprare voti: una non nobile tradizione italiana, e non solo italiana, che continua.





Le interviste di Ferpress

LE DONNE DELLA MOBILITA'

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