



mobility press

magazine

N. 205 - 31 Luglio 2019

Ma è giusto discutere ancora di grandi opere, tout court?

Federica Santini (Italferr e Trenord): grandi potenzialità per innovare. Abbiamo la responsabilità dei viaggiatori

Rizzi (FerCargo): Forum Mercintreno 2019, un Think Thank per le associazioni di categoria

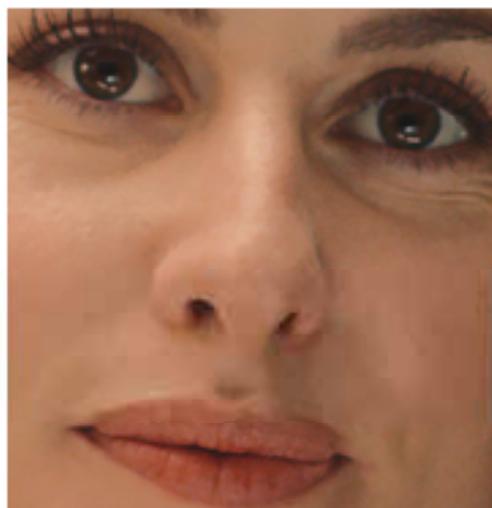
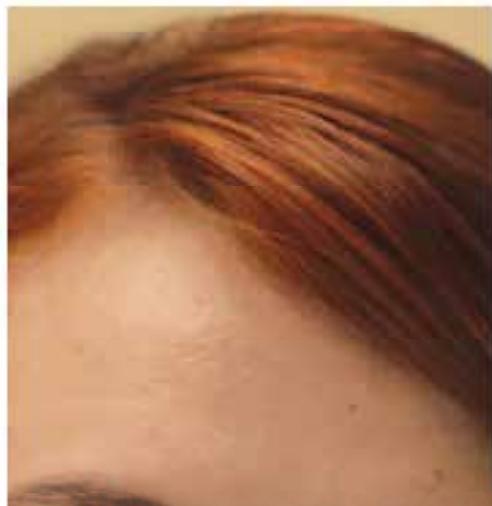
Osservatorio trasporti, Uggè : urgenti misure per il trasporto combinato di merci

Le nuove sfide del turismo italiano

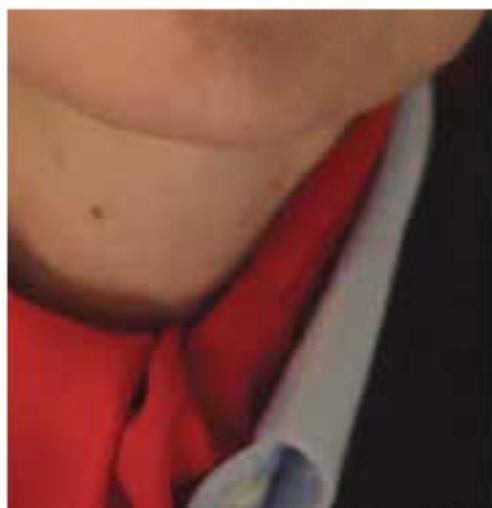
Al di là delle analisi costi-benefici

Mini Tour de France tra la Camargue e l'Alvernia

Tutti gli eventi autunnali



**ALTA VELOCITÀ
E FRECCIAROSSA.
DA 10 ANNI,
LA CASA CHE
TI PORTA A CASA.**



Guarda il nuovo
cortometraggio
di Ferzan Özpetek
in esclusiva
su fsitaliane.it



mp magazine

mobility press



Rizzi (FerCargo): Forum Mercintreno 2019, un Think Thank per le associazioni di categoria





Editoriale

Ma è giusto davvero discutere ancora di grandi opere, tout court?

La lotta alla povertà, che in Italia riguarda sei milioni di persone (secondo le cifre ufficiali, probabilmente sono molte di più) è sì o no una “grande opera”?

E la lotta alla corruzione non è – in sé – un’opera altrettanto grande, che dovrebbe vedere tutto il Paese impegnato per realizzarla?

Quando ci si focalizza nella polemica contro le “grandi opere”, ci si dimentica che – messa così – la polemica non è né giusta né sbagliata, è semplicemente fuori bersaglio.

Quando si costruì il canale di Suez, in Egitto probabilmente si era consapevoli di realizzare una grande opera, ma non così grande come si è rivelata oggi, con una via di comunicazione che è diventata il polmone dell’intero traffico commerciale navale su scala planetaria. Non conta se le opere sono grandi o piccole, ma se rispondono ad effettive necessità, che possono essere quelle presenti, ma anche quelle future, se si legge il futuro con i criteri giusti.

E, a volte, non basta neanche: mentre per la Torre Eiffel (che, con i criteri odierni, non avrebbe mai visto la luce) era prevedibile che avrebbe cambiato non solo i giudizi, ma anche i comportamenti, per opere come i castelli di Ludwig II (forse il più disastroso esempio di sperpero di fondi pubblici), neanche il più fanatico teorizzatore delle grandi imprese costruttive avrebbe mai potuto immaginare che sarebbero diventate il fulcro di un movimento economico che produce ricchezza più di mille fabbriche.

In Italia, probabilmente, la retorica delle grandi opere è cominciata dopo il successo – molto al di là del prevedibile, sicuramente molto al di là del preventivato – dell’Autostrada del Sole. Da lì è cominciata l’utopia che le infrastrutture creano automaticamente sviluppo, che si è subito incarnata nella decisione di realizzare un’altra autostrada che arrivava fino a Reggio Calabria (e fin qui ci si può anche stare), ma di realiz-

zarla anche seguendo un percorso tortuoso, innaturale, quasi demenziale, nella prospettiva – appunto – che dove passa l’infrastruttura arrivano le fabbriche, il turismo, i servizi, eccetera, eccetera, eccetera.

Anche se si finisce col tagliare la storia con l’accetta, si può dire che è cominciato allora “l’innamoramento” della politica con le grandi opere, che – in effetti – non pochi danni ha comportato nel nostro Paese.

E’ verissimo – perché c’è la storia e un intero catalogo di cronache che sta a dimostrarlo – che l’alleanza oggettiva tra grandi imprese di costruzioni (grandi per necessità, perché un viadotto oggi non si costruisce con gli omini come al tempo delle piramidi), amministrazioni nazionali e locali, forze politiche, sindacali, imprenditori più o meno avventurosi e lobbisti più o meno in libera uscita ha portato ad alleanze che hanno determinato la nascita delle famose “cattedrali nel deserto”.

Ma – appunto – la storia esiste, proprio perché da essa occorrerebbe trarre insegnamento.

E – nel caso in oggetto – occorrerebbe innanzitutto liberarsi dalla contrapposizione tra opere “grandi” e “piccole”: mettere in contrapposizione tra loro la Roma-Pescara e il ponte sullo Stretto di Messina (due opere scelte non a caso, proprio per il loro forte valore simbolico) significa – infatti – semplicemente andare fuori bersaglio, impostare la discussione su binari che non portano da nessuna parte.

Come se ne esce?

Semplicemente (per modo di dire, ovviamente) recuperando un ruolo “alto” della politica, e – contemporaneamente – anche un ruolo ancora più elevato del dibattito tecnico, puntando – nello stesso tempo – all’allargamento del dialogo sociale. E’ noto che, in Italia, - a seguito dell’approvazione del Codice degli Appalti – è stato introdotto nel 2018 con un Dpcm il “di-



battito pubblico”, che ha avuto anche un’ applicazione in relazione alla discussione sul Passante di Bologna, ma di cui oggi non si hanno praticamente più notizie e – soprattutto – non si sa che fine abbia fatto o faccia dopo l’ulteriore riforma decisa dal Parlamento proprio del Codice degli Appalti.

Il dibattito pubblico, comunque, interviene alla fine, discute con le popolazioni interessate un progetto già approvato e sottoponibile a revisioni, ma l’onere della programmazione rimane sempre alle strutture tecniche e poi alla politica, che – come sottolineano concordemente tutti – deve assumersi la responsabilità delle scelte ultime.

Probabilmente, una delle proposte possibili è proprio di aumentare – al massimo livello possibile – il grado di trasparenza tra istanze tecniche e istanze politiche. E’ altrettanto noto che la divisione tra le due istanze non è mai così netta,

ma questo sembra essere un buon terreno su cui lavorare. Mantenendo fermi alcuni principi di buon senso: cioè, che un’opera – una volta decisa – va completata, con tutte le revisioni e le variazioni che si vuole, ma senza lasciare le cose a metà, soluzione che sarebbe davvero la peggiore dimostrazione che il “partito del cemento” ha vinto, piantando piloni che portano poi verso il nulla.

Ma il concetto determinante è che non dovrebbe esserci “grande” o “piccola” non inserita all’interno di una rete, di un sistema, e – alla fine – di un progetto di trasformazione sociale. Quando Cavour progettò la costruzione delle ferrovie in Piemonte, è perché pensava al ruo-

lo che il Regno di Sardegna avrebbe avuto nel disegno dell’unificazione italiana.

E qui – forse – interviene un criterio valido per distinguere davvero una “piccola” opera da una “grande” opera: non tanto i miliardi spesi o il cemento utilizzato, ma la destinazione finale e la prospettiva di medio-lungo periodo all’interno della quale si inserisce.

Come al solito, la storia presenta sempre pagine molto complicate, ma non è arbitrario ricordare che una delle opere più costose mai realizzate (e il costo è uno dei criteri per definire un’opera “grande”?), cioè il tunnel sotto

la Manica fu voluto (anche se a condizione che non vi fosse “un penny di spesa pubblica”, condizione di fatto mai realizzata) da una certa Margaret Thatcher, forse la nemica più acerrima del criterio della spesa facile per accontentare le clientele elettorali. Ma, alla fine, quel che contò fu il valore del progetto,

una visione allora allargata all’Europa che oggi – probabilmente – sarebbe ritenuta più auspicabile. Ma, se discutiamo su questi presupposti, abbiamo forse un criterio per uscire dalla dicotomia tra “piccole” e “grandi” opere: piccola è l’opera non inserita in una rete e all’interno di un progetto, grande è l’opera che misura le ambizioni di un Paese, la direzione dove vuole andare. Alla fine, senza mai citarlo, il vero “convitato di pietra” di tutto questo discorso è l’Europa, e – in pratica – il rapporto che l’Italia vuole avere con l’Europa, il resto viene di conseguenza.



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 17

Federica Santini (Italferr e Trenord): grandi potenzialità per innovare. Abbiamo responsabilità dei viaggiatori.

Federica Santini, Direttore Strategie e Innovazione di Italferr e Presidente di Trenord.

Laureata alla Luiss, si occupa per 8 anni di infrastrutture e Trasporti in Ernst&Young, che lascia nel 2016, pur essendo in pipeline per diventare partner (seppur poco più che trentenne), per approdare in Trenitalia come Direttore per la Pianificazione Strategica.

Come è stato il suo impatto arrivando nel Palazzo di Piazza della Croce Rossa?

Amavo molto il mio lavoro in EY, ma la consulenza non ti garantisce il senso di appartenenza e di affezione alla maglia che ti può dare un grande gruppo industriale come Ferrovie dello Stato Italiane: mi sentivo “ferroviere” ancora prima di diventarlo formalmente, Ferro-

vie dello Stato Italiane era un mio cliente importante, ma ancor di più era l’azienda di cui più di ogni altra cosa ammiravo la capacità di portare con orgoglio e distinzione la responsabilità di essere spina dorsale del Paese.

Quando mi è stato chiesto di entrare nel Gruppo, ho deciso subito di accettare. Scelta che rifarei ogni giorno, anche se certamente l’impatto con un’azienda grande e importante come Trenitalia, con le sue procedure, la sua organiz-

zazione, la sua grande esposizione al pubblico, è stato all’inizio molto forte per me che arrivavo da una società privata molto più piccola e snella.

Certamente è stato un momento importante, quello della preparazione di un piano industriale di lungo periodo, e di varie operazioni straordinarie (tra cui la costituzione di Trenitalia UK e l’acquisto

di C2C). La costruzione di un piano di impresa, per un’azienda pubblica è cosa assai diversa da ciò che aveva fatto nella consulenza...

Arrivai in Trenitalia sul finire della primavera e c’era il Piano industriale da presentare entro settembre: una grande sfida. La squadra che trovai era molto coesa e iper-competente.

Mi supportarono tutti in modo straordinario: riuscii a nuotare subito in quelle acque nuove e a sentirmi rapidamente “a casa”. Uno spirito di corpo, quello di Ferrovie dello Stato Italiane, da cui è difficile non sentirsi coinvolti a 360 gradi.

Donna e giovane in una struttura mediamente “più anziana” e a prevalenza maschile. Difficoltà di adattamento?



***Federica Santini,
Direttore Strategie e Innovazione di Italferr e
Presidente di Trenord***



L'importante è dimostrare umiltà: trovarsi in una posizione di rilievo ed essere giovani, se non si è autenticamente umili può diventare un boomerang.

Io non ho mai avuto paura di chiedere, di fare domande: i miei colleghi erano tutti straordinari professionisti da cui imparare e lo sono tuttora: cerco di assorbire il meglio da tutti, consapevole del valore dell'esperienza.

Sul tema del gender, quello in cui lavoro è certamente un ambiente a prevalenza maschile, ma ci sono anche donne che ricoprono posizioni di prestigio.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sta facendo moltissimo per avvicinare anche le donne alle professioni tecniche. C'è un tema culturale da considerare e un modello da modificare a partire dalle scuole, ma la direzione è, a mio avviso, quella giusta.

Passa un anno e mezzo circa e trasloca in Italferr, dove sempre di strategie va ad occuparsi, ma mantiene un solido rapporto con il Gruppo, tant'è vero che alla fine dello scorso anno viene indicata dal Gruppo come presidente di Trenord, la joint paritaria Trenitalia/FNM.

Anche senza responsabilità dirette di gestione è una bella scommessa...

Una meravigliosa scommessa. Trenord è la seconda azienda di mobilità in Italia, abbiamo la responsabilità di offrire servizi di qualità per oltre 800 mila viaggi al giorno e su circa 2200 treni al giorno. Insieme all'AD di Trenord Marco Piuri stiamo lavorando non solo per migliorare gli indicatori industriali, ma anche per innovare il modello aziendale, sia per i viaggiatori sia per i nostri colleghi. Le potenzialità sono infinite e i primi sei mesi di quest'anno dimostrano che, anche se c'è ancora moltissimo da fare, siamo sulla buona strada. È importante ricordare che abbiamo la responsabilità di chi si affida a noi: le persone trascorrono a bordo dei nostri treni miliardi di minuti ogni anno e noi dobbiamo far sì che li trascorrono al meglio.

Federica Santini, lei é tra le più assidue sostenitrici, direi militanti, del ruolo della donna nell'impresa. Un impegno non solo declinato attraverso la partecipazione ad iniziative pubbliche e con la sua presenza in altri ruoli di prestigio (è anche membro del Consiglio di Amministrazione di Fincantieri dall'aprile scorso), ma con un tratto di testimonianza personale. Ci consentirà una domanda sulla situazione dell'occupazione femminile che ha trovato in Trenord che trasporta milioni di pendolari nella zona del Paese dove la piena occupazione è lì a portata di mano...

Non mi definirei "militante". Credo in un mondo del lavoro che non giudica le persone in base al genere e non perché la femminilità sia da condannare, ma semplicemente perché non dovrebbe essere importante per valutare una persona.

Si dice che Ginger Rogers facesse tutto ciò che faceva Fred Astaire, ma all'indietro e con i tacchi alti. Vorrei che si valutassero le persone in base a come lavorano, alla loro capacità di focalizzarsi sugli obiettivi, alle competenze e ai valori etici. In quest'ottica, Trenord è impegnata per valorizzare la componente femminile, sia nelle professioni tecniche sia nelle strutture di staff, portando avanti alcuni progetti innovativi di cui siamo particolarmente orgogliosi.

Tra le varie iniziative, c'è il progetto MAAM, Maternity as a Master: lavoriamo affinché le competenze che una donna sviluppa con la maternità siano una risorsa da utilizzare in ambito lavorativo e da condividere con i colleghi, un vero e proprio patrimonio. Prossimamente potremmo avviare anche un progetto parallelo dedicato ai padri, un Paternity as a Master, anche se ammetto di essere un po' di parte.

Mi piace immaginare le mamme lavoratrici come delle favolose wonder women a cui vorremmo rendere la vita più semplice.

Antonio Riva



La cura del ferro: 6^a edizione

Un treno che viene dal mare:

**Il futuro del trasporto intermodale
tra innovazione tecnologica,
nuovi modelli di business
ed impatti sul territorio**



18 ottobre 2019 - ORE 9,30

CINEMA ANTEO PIAZZA XXV APRILE 8 - MILANO



Intervista

Rizzi (FerCargo): Forum Mercintreno 2019, un Think Thank per le associazioni di categoria, snobbato invece dalla politica

Giuseppe Rizzi, Segretario Generale di FerCargo, è in preparazione una nuova edizione di Mercintreno e lei sta seguendo l'organizzazione. Quale sarà il format di quest'anno e le tematiche proposte in discussione nel Forum ?

Il Forum Mercintreno si svolgerà il 30 Ottobre 2019, a Roma, presso la Sede del CNEL, sarà occasione di confronto fra tutti gli stakeholders del trasporto ferroviario delle merci nazionali ed internazionali, molti di essi hanno già confermato la partecipazione. L'evento ormai giunto alla 11° edizione si svolgerà in unica giornata di lavori. Uno dei temi principali del dibattito è il contributo del trasporto ferroviario delle merci al Piano Nazionale Energia e Clima (PNIEC 2030).

Alla tematica ambientale, faranno da cornice le criticità del comparto, le proposte dei principali attori del settore e le politiche avviate negli ultimi anni.

Il Forum di quest'anno, inoltre, si svolgerà a seguito del lungo periodo di dibattito pubblico sulla realizzazione di infrastrutture ferroviarie e sulla utilità delle stesse.

Per questo motivo altro argomento in discussione è la revisione dei corridoi merci, avviato recentemente in sede Europea, e verso il quale gli stakeholders saranno a breve chiamati ad esprimere osservazioni.

Un nuovo format per distinguere questa scadenza, diventata tradizionale, dalle molte altre che ruotano attorno ai temi della logistica...



***Giuseppe Rizzi,
Segretario Generale di FerCargo***

Negli ultimi anni di eventi pubblici riguardo al trasporto ferroviario e alla logistica ce ne sono stati tanti, ma Mercintreno è stato il primo evento che dal 2009 ha iniziato a discutere di un settore che mai aveva avuto uno luogo di confronto e dibattito dedicato.

Al quale sono invitati tutti gli stakeholders e può partecipare chiunque in maniera gratuita. Molti temi e proposte discusse in passato a Mercintreno, sono diventate norme ad oggi in vigore e soluzioni che hanno permesso il rilancio del cargo ferroviario, penso per esempio agli incentivi come lo sconto pedaggio e il ferrobonus, ai contributi per la formazione dei macchinisti, agli interventi a favore dell'ultimo miglio e della manovra ferroviaria, alla realizzazione degli standard europei per l'infrastruttura ferroviaria.

Il Forum in tutti questi anni ha quindi assunto una funzione di un vero e proprio Think Thank.



Undici edizioni, un brand ormai riconosciuto da tutti. Un buon rapporto con le organizzazioni di categoria e le associazioni professionali? E il rapporto con la politica.?

Con le Associazioni di categoria la collaborazione è storica, lo stesso vale per tutte le Direzioni Generali dei Ministeri competenti, le Autorità di Regolazione, le imprese ferroviarie, il Gestore dell'infrastruttura ferroviaria, i costruttori di materiale rotabile, i Porti ed Interporti, gli operatori Logistici e le Organizzazioni Sindacali.

Tutti nel corso degli anni hanno partecipato al Forum, fornendo contributi molto preziosi, assegnando a Mercintreno la caratteristica di evento inclusivo e con massima rappresentatività del settore.

Riguardo alla politica purtroppo non può dirsi lo stesso, infatti, nonostante gli inviti inoltrati ogni anno, la partecipazione non è mai stata elevata da parte dei principali decisori.

Escluso pochi parlamentari amici del settore e sensibili alle tematiche discusse, sono state

numerose le defezioni registrate nelle recenti edizioni, nonostante il grosso lavoro fatto dall'organizzazione e le avvenute conferme di partecipazione.

Evidentemente il trasporto ferroviario delle merci, nonostante le numerose esternalità positive di tipo ambientale, sociale, economico ed occupazionali che produce per il Sistema Paese, non ha lo stesso appeal di tematiche che sono maggiormente comunicabili; utilizzando un termine oggi frequente, non ha una "narrazione" interessante..

Ci auguriamo che tutto questo possa cambiare, dopo un anno in cui molti decisori e commentatori sono intervenuti nel dibattito pubblico sulla realizzazione del "corridoio ferroviario mediterraneo" (Torino-Lione), e finalmente partecipino a Mercintreno 2019.

AR



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.





PORTI CAMPANI INRETE

PERIODICO DI INFORMAZIONE DEI PORTI DI NAPOLI - SALERNO - CASTELLAMMARE DI STABIA



>> L'INTERVISTA FRANCESCO GUIDO: MEZZOGIORNO, OBIETTIVO CREARE UNA DIFFUSA CULTURA D'IMPRESA

IL DIRETTORE DI BANCA INTESA SAN PAOLO:
"ZES OCCASIONE PER L'ECONOMIA MERIDIONALE"

>> ATTUALITÀ
CAMAGA: UN'AZIENDA
LEADER NELLA
MANUTENZIONE DI MOTORI
MTU



>> QUATTRO DOMANDE A...
MAURIZIO DE GIOVANNI:
"PER UNO SCRITTORE
IL PORTO È UN LUOGO
IRRINUNCIABILE"



>> APPROFONDIMENTI IN PILLOLE
PIER PAOLO OLLA: L'IPOTESI
NAPOLI-TRACCIA, LO STUDIO
SUL FASCIO DI BINARI A
ORIENTE DEL PORTO



>> L'OPINIONE
IL FORTE DI VIGLIENA
DEVE ESSERE RECUPERATO
ALL'USO PUBBLICO





Osservatorio congiunturale trasporti

Rallenta il traffico merci, accelera quello passeggeri.

Uggè : urgenti nuove misure per il trasporto combinato di merci

Rallenta in Italia il trasporto merci, mentre accelera quello passeggeri.

L'Indicatore Trasporti Confcommercio (ITC) registra, infatti, un aumento delle merci nel primo semestre del 2019 solo dello 0,5% tendenziale rispetto all'1,2% del 2018 e il 3,5% del 2017.

Ad eccezione della strada, la battuta d'ar-

di Conftrasporto, Paolo Uggè, "i segnali contrastanti tra il trasporto merci e passeggeri, anche sul riequilibrio modale, confermano l'urgenza di mettere in campo nuove misure realmente efficaci per la promozione del trasporto combinato di merci via mare e via ferro. Inoltre, mentre nel Canale di Suez si registrano aumenti

Tab. 1

| var. % tendenziali | | | | |
|-----------------------|------------|------------|------------|------------|
| PASSEGGERI | | | | |
| Modalità | 2016 | 2017 | 2018 | Isem2019 |
| Strada | 6,3 | 1,8 | -0,1 | 1,2 |
| Ferro | 0,4 | 3,5 | 4,4 | 8,9 |
| Mare | 2,9 | -5,4 | 15,5 | 5,7 |
| Aereo | 3,6 | 6,5 | 5,9 | 4,9 |
| ITC passeggeri | 3,3 | 3,7 | 2,9 | 4,0 |
| MERCİ | | | | |
| Modalità | 2016 | 2017 | 2018 | Isem2019 |
| Strada | 3,8 | 3,3 | 2,3 | 2,6 |
| Ferro | 8,4 | 11,5 | -1,1 | -4,1 |
| Mare | 3,6 | 1,0 | -0,2 | -2,2 |
| Aereo | 5,9 | 9,2 | 0,0 | -5,3 |
| ITC merci | 4,1 | 3,5 | 1,2 | 0,5 |

Fonte: Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio luglio 2019

resto riguarda tutte le modalità di trasporto. Di contro si rileva una buona crescita del trasporto passeggeri (+4% tendenziale nel primo semestre del 2019), con la modalità ferro che spicca su tutte le altre (tab. 1).

In sostanza, il turismo fa da traino per la nostra economia mentre il Mezzogiorno si allontana dal resto del Paese.

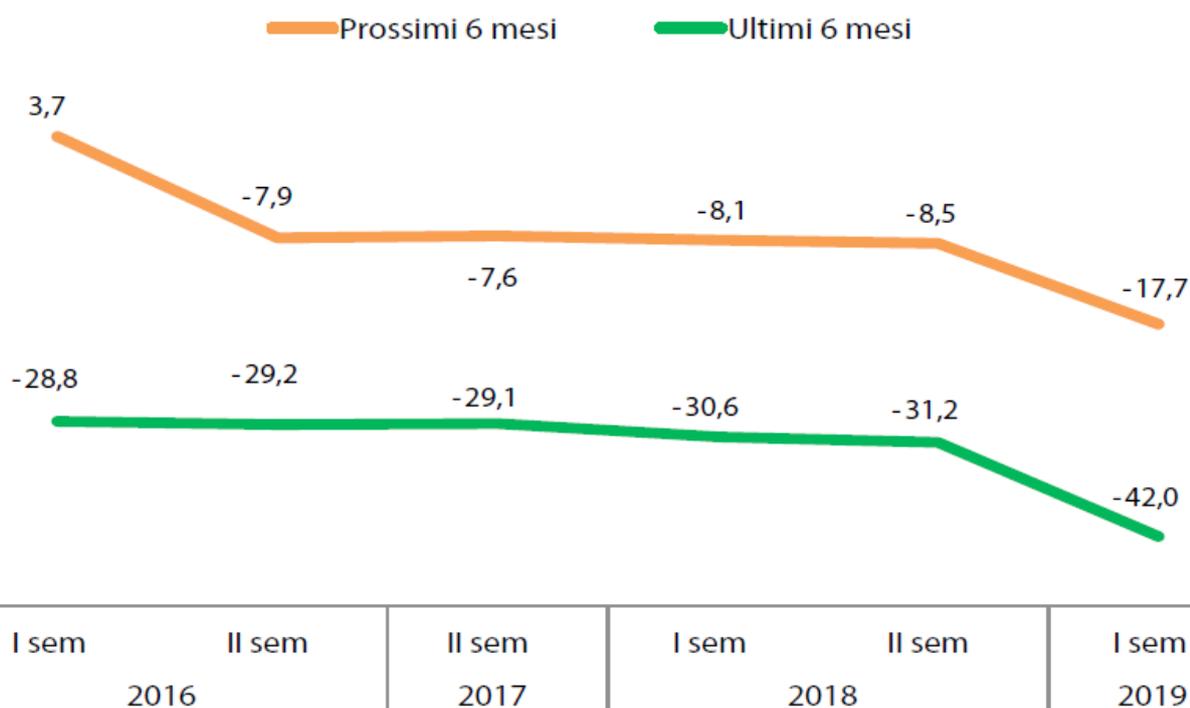
Questi i principali risultati che emergono dall'Osservatorio Congiunturale Trasporti dell'Ufficio Studi di Confcommercio, realizzato in collaborazione con Conftrasporto.

Per il vicepresidente di Confcommercio e

dei traffici a doppia cifra, il calo di merci registrato nei porti italiani, soprattutto al Sud, suona più di un campanello d'allarme per la competitività del nostro Paese".

La congiuntura negativa si riflette sul peggioramento dei giudizi e delle aspettative degli operatori.

Nell'ambito dell'autotrasporto le valutazioni sono al livello più basso degli ultimi tre anni, conseguenza di un brusco peggioramento nella prima parte dell'anno in corso rispetto all'ultimo semestre del 2018 (fig. 1).



Tab. 2
Tonnellate merci movimentate
migliaia e var. %

| Porti | 2016 | 2017 | 2018 | 2017/16 | 2018/17 |
|--------------------|----------------|----------------|----------------|-------------|-------------|
| Bari | 5.610 | 5.662 | 5.489 | 0,9 | -3,1 |
| Palermo | 6.487 | 6.310 | 6.189 | -2,7 | -1,9 |
| Brindisi | 10.098 | 9.508 | 7.860 | -5,8 | -17,3 |
| Catania | 7.884 | 8.705 | 8.617 | 10,4 | -1,0 |
| Ancona | 11.204 | 11.025 | 10.819 | -1,6 | -1,9 |
| Civitavecchia | 11.475 | 11.428 | 11.409 | -0,4 | -0,2 |
| Savona - Vado | 12.744 | 13.867 | 14.891 | 8,8 | 7,4 |
| Salerno | 13.149 | 14.969 | 14.917 | 13,8 | -0,3 |
| La Spezia | 14.187 | 15.980 | 15.781 | 12,6 | -1,3 |
| Napoli | 22.318 | 22.430 | 17.681 | 0,5 | -21,2 |
| Taranto | 24.669 | 21.648 | 20.433 | -12,2 | -5,6 |
| Augusta | 25.692 | 27.394 | 24.193 | 6,6 | -11,7 |
| Messina | 22.816 | 26.762 | 24.432 | 17,3 | -8,7 |
| Venezia | 25.220 | 25.135 | 26.495 | -0,3 | 5,4 |
| Ravenna | 25.963 | 26.509 | 26.684 | 2,1 | 0,7 |
| Gioia Tauro | 38.080 | 32.389 | 29.170 | -14,9 | -9,9 |
| Cagliari | 40.020 | 37.900 | 35.923 | -5,3 | -5,2 |
| Livorno | 32.816 | 33.702 | 36.558 | 2,7 | 8,5 |
| Altri porti minori | 33.401 | 34.079 | 36.909 | 2,0 | 8,3 |
| Genova | 49.830 | 54.185 | 54.264 | 8,7 | 0,1 |
| Trieste | 59.244 | 61.955 | 62.677 | 4,6 | 1,2 |
| TOTALE | 493.445 | 502.089 | 491.390 | 1,8 | -2,1 |
| Sud | 216.821 | 213.676 | 194.903 | -1,5 | -8,8 |

Fonte: Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio luglio 2019



L'andamento dei passeggeri e delle merci nei porti italiani per il 2018 non lascia dubbi sul fatto che il Mezzogiorno si stia allontanando dal resto del Paese. Alla buona tenuta del traffico passeggeri per il Sud e l'Italia nel complesso (+2,3% del 2018 rispetto al 2017) - a conferma dell'impatto dei flussi turistici interni e internazionali - si contrappone una netta dicotomia nel traffico merci.

Se si rileva qualche difficoltà sul piano nazionale, per il Mezzogiorno si è in presenza di una riduzione patologica del traffico merci: cade di 9 punti percentuali il volu-

me di merci movimentate nel 2018 rispetto al 2017, dopo una perdita di un punto e mezzo nel 2017 rispetto al 2016 (tab. 2). Parlare di "Italia piattaforma logistica del Mediterraneo" con questi riscontri statistici non pare appropriato.

Eppure, dentro un panorama certamente problematico, prosegue la lunga marcia verso l'efficienza e la maggiore capitalizzazione delle imprese del trasporto italiano in generale.

Il loro numero si riduce nel complesso, ma aumenta la presenza, in valore assoluto e, quindi, in quota sul totale, delle

Tab. 3

| | | Trasporto terrestre e mediante condotte | di cui: auto-transporto di merci | Trasporto marittimo e per vie d'acqua | Trasporto aereo | Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti | Servizi postali e attività di corriere |
|------|--------|---|----------------------------------|---------------------------------------|-----------------|---|--|
| 2017 | I sem | 118.382 | 83.462 | 2.174 | 203 | 25.687 | 3.970 |
| | II sem | 117.784 | 82.653 | 2.187 | 200 | 25.814 | 3.973 |
| 2018 | I sem | 117.151 | 81.739 | 2.251 | 194 | 26.146 | 3.952 |
| | II sem | 116.562 | 80.981 | 2.287 | 195 | 26.259 | 3.955 |
| 2019 | I trim | 115.764 | 80.116 | 2.293 | 198 | 26.368 | 3.923 |

Fonte: Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio luglio 2019

Tab. 4

| | | Trasporto terrestre e mediante condotte | di cui: auto-transporto di merci | Trasporto marittimo e per vie d'acqua | Trasporto aereo | Magazzinaggio e attività di supporto ai trasporti | Servizi postali e attività di corriere |
|---------------------------|--------|---|----------------------------------|---------------------------------------|-----------------|---|--|
| 2017 | I sem | 19.673 | 16.989 | 641 | 167 | 10.852 | 953 |
| | II sem | 20.077 | 17.355 | 652 | 164 | 11.064 | 968 |
| 2018 | I sem | 20.798 | 17.970 | 672 | 159 | 11.464 | 989 |
| | II sem | 21.280 | 18.376 | 680 | 160 | 11.676 | 1.011 |
| 2019 | I trim | 21.642 | 18.701 | 679 | 163 | 11.891 | 1.012 |
| Quota % su totale imprese | | | | | | | |
| 2017 | I sem | 16,6 | 20,4 | 29,5 | 82,3 | 42,2 | 24,0 |
| | II sem | 17,0 | 21,0 | 29,8 | 82,0 | 42,9 | 24,4 |
| 2018 | I sem | 17,8 | 22,0 | 29,9 | 82,0 | 43,8 | 25,0 |
| | II sem | 18,3 | 22,7 | 29,7 | 82,1 | 44,5 | 25,6 |
| 2019 | I trim | 18,7 | 23,3 | 29,6 | 82,3 | 45,1 | 25,8 |

Fonte: Osservatorio Congiunturale Trasporti Confcommercio luglio 2019

unità produttive organizzate in forma di società di capitali (tabb. 3 e 4). In particolare, nell'autotrasporto si passa dal 20,4% del primo semestre del 2017 al 23,3% del 2019. E' un dato molto confortante in prospettiva futura.

NOTA TECNICA

L'Osservatorio congiunturale dei trasporti Confcommercio (Osservatorio Trasporti) si pone l'obiettivo di presentare dati, stime e previsioni del settore trasporti (passaggeri e merci) sul territorio italiano, per le quattro modalità di trasporto e, aggregando sulle modalità, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci nel complesso costruendo l'Indicatore Trasporti Confcommercio (ITC).

Le principali fonti dei dati sono: per il traffico su strada (autostrade) AISCAT, per il traffico su ferro Eurostat, per il traffico marittimo varie Autorità Portuali (per i dati in alta frequenza), per il traffico aereo Assaeroporti, per i dati dei porti elen-

cati nel FOCUS Assoporti.

I risultati dei sondaggi sono stati elaborati su dati Format Research "Osservatorio sulle imprese di autotrasporto e logistica", rilevazione 1° semestre, 2019.

I dati sulle imprese sono di fonte Movimprese.

Le stime fino all'ultimo trimestre, spesso basate su dati parziali a frequenza più elevata (es: si dispone di aprile per calcolare il secondo trimestre, cioè aprile-giugno), sia per il trasporto passeggeri che per quello merci, sono frutto di modelli ARIMAX con specificazione ad hoc per ogni modalità, utilizzando le serie a disposizione stagionalizzate con metodo TRAMO/SEATS. Per quanto riguarda il trasporto passeggeri, la variabile esogena utilizzata è stata l'ICC di Confcommercio, mentre per il trasporto merci si è utilizzato il PIL mensile di Confcommercio. Le stime sono effettuate su base mensile.

RED



inaugurazione



PROSEGUE IL RINNOVAMENTO DEI BUS TIEMME

Giovedì 8 agosto | ore 11.30
Piazza Duomo - SIENA

4 nuovi bus urbani

25 anni di Isfort

CONVEGNO

*Come sono cambiati
gli stili, i modelli
e le politiche di mobilità in Italia*



AULA MAGNA

UNIVERSITA' DI ROMA LA SAPIENZA

Piazzale Aldo Moro

17 ottobre 2019

Osservatorio Parlamentare per il Turismo

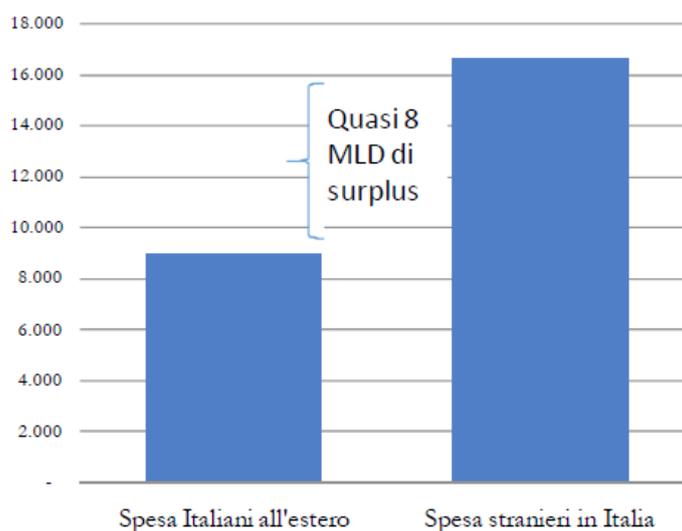
Le nuove sfide del turismo italiano. La presentazione del Dr. Giuricin. Manca ancora una visione strategica e unitaria

Il turismo ha bisogno di una governance unitaria in grado di sviluppare il settore puntando alla destagionalizzazione, ad orientare i flussi in località meno frequentate delle solite destinazioni, attraverso un necessario adeguamento delle infrastrutture. Sono stati questi alcuni dei punti chiave affrontati nel convegno “Le nuove sfide del turismo italiano”, organizzato dall’Osservatorio Parlamentare per il Turismo al Senato il 30 luglio, al quale hanno partecipato, tra gli altri, il ministro del Turismo Gian Marco Centinaio, il presidente di Federturismo Confindustria e ad delle Ferrovie dello Stato Italiane Gianfranco Battisti e il presidente di Enit Giorgio Palmucci.

“Manca ancora una visione strategica e unitaria per il settore turistico e solo la politica può creare tali condizioni mettendo a disposizione maggiori risorse, una tassazione agevolata e investimenti nelle infrastrutture”. E’ la richiesta arrivata dal presidente dell’Osservatorio Ignazio Abrignani. Il ministro Centinaio, nel raccogliere vari input emersi dal convegno ha puntato l’indice contro certa burocrazia che spesso ostacola il lavoro che si sta facendo a livello strategico per il settore turistico.

“C’è un mondo della burocrazia, delle varie Corti, che garantisce il rispetto delle regole ma ahimè, è talmente autoreferenziale che alle volte, blocca tutto” ha sostenuto Centinaio citando i tempi per il passaggio di competenze del turismo dal dicastero dei Beni culturali alle Politiche agricole e per le nomine al vertice di Enit. Il ministro ha indicato l’importanza di una classificazione alberghiera nazionale e non regionale e ha indicato “il codice identificativo

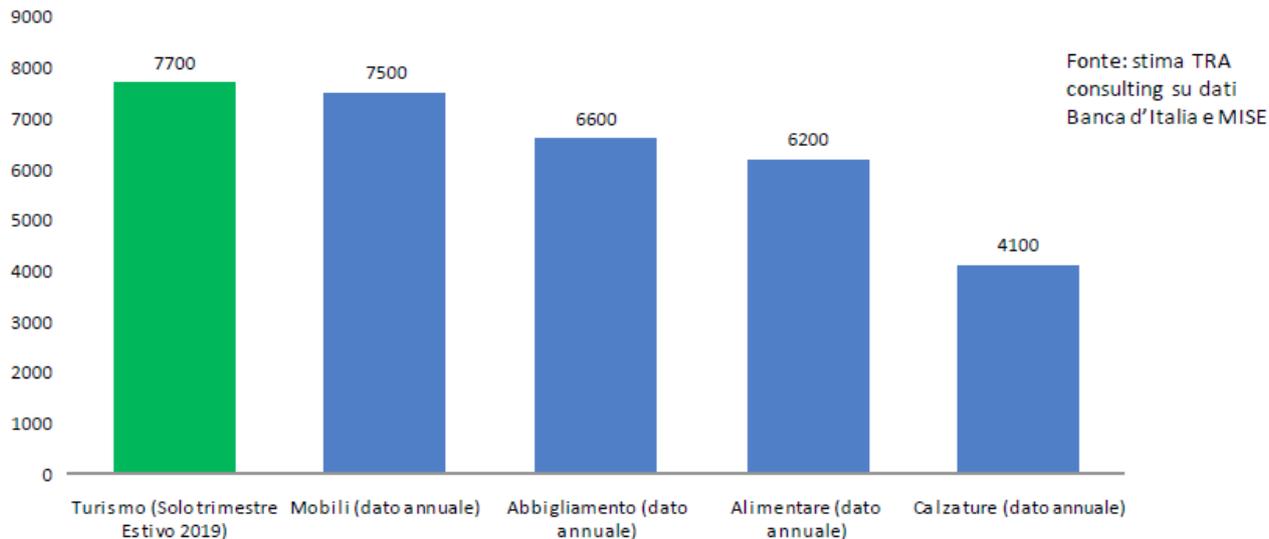
Estate 2019: surplus vicino agli 8 miliardi



nazionale per le strutture ricettive e la promozione che per me è fondamentale con il ruolo di un Enit autorevole”. Una priorità questa avvertita anche da Gianfranco Battisti “l’Italia ha una grande gap sulla qualità dell’offerta in confronto a Spagna e Francia: troppo spesso - ha spiegato - le strutture non sono adeguate a uno standard alberghiero, di qui il grande ruolo dell’Enit”. Anche Giorgio Palmucci, nel suo intervento, ha parlato della necessità di “lavorare sulla crescita del valore e sulla deconcentrazione stagionale” che sono già nel piano di azione dell’Enit. Serve parlare con le Regioni e serve una governance”. “Non si intravede una progettualità organica per migliorare ad esempio le infrastrutture, se non i collegamenti ‘lenti’ di Ferrovie dello Stato. - ha detto il presidente di Assoturismo Confesercenti Vittorio Messina - Il Governo ci deve credere e investire ad esempio in Enit per la promozione unitaria del territorio italiano. Nel 2019 - ha concluso - assisteremo probabilmente ad un calo delle presenze, dopo i record degli ultimi anni. Il comparto turistico non può aspettare tutto questo tempo per ve-



Saldo Export-Import (mln di Euro)



dere dei provvedimenti. Con il ministro Centinaio c'è comunione di intenti ma appare necessario più che mai agire". Secondo quanto emerge da stime TRA consulting su dati Banca d'Italia, WTO e Istat, presentate dal Dr. Andrea Giuricin, durante il convegno, l'Italia è un'economia basata sul turismo e lo sarà ancor di più durante l'estate 2019. La spesa degli stranieri nel nostro paese sarà superiore alla spesa degli italiani all'estero di quasi 8 miliardi di euro (come dimostra il grafico nella pagina precedente): un surplus che non si registra in nessun altro settore dell'economia italiana.

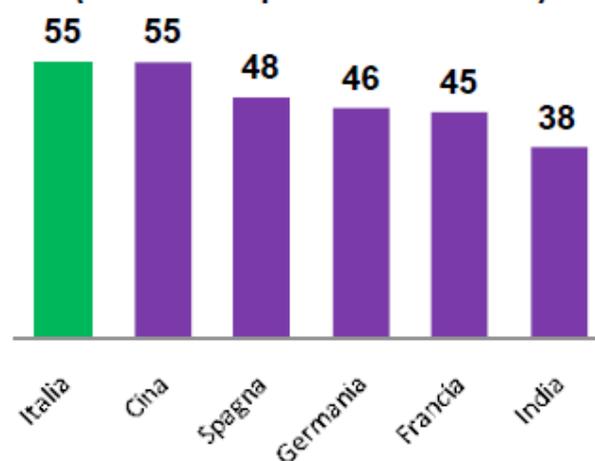
Il turismo si conferma settore trainante rispetto agli altri di assoluta importanza del nostro paese. Dunque c'è un buon andamento dell'Italia ad essere una destinazione turistica per stranieri ma esiste una percentuale maggiore di pessimismo e una crisi di fiducia degli italiani (Indice di fiducia Piepoli ConfturismoConfcommercio).

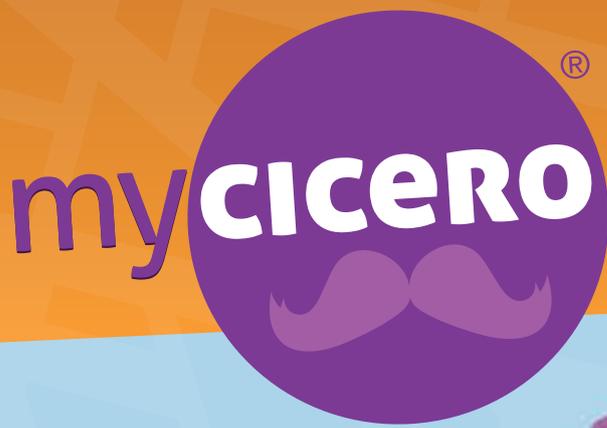
Quest'ultima si costruisce (sempre secondo lo studio dell'Osservatorio) nel lungo periodo. L'Olimpiade 2026 Milano-Cortina sarà un'Olimpiade light, con un basso intervento dello Stato. Secondo le stime TRA su dati CIO, l'impatto economico potrebbe superare 3 miliardi di euro, di fronte a costi per il Gover-

no intorno a 250 milioni di euro. Dopo il successo di Expo 2015, questo evento rappresenta una grande opportunità di sviluppo.

Un altro elemento di rilievo emerso e visualizzato dal Dr. Giuricin, è la relazione tra competitività turistica e la competitività del Paese: l'Italia pur avendo il primo patrimonio mondiale, perde in competitività nel settore turistico a causa del difficile ambiente nel fare business. La competitività va insieme alla conoscenza del settore e in Italia manca la capacità di raccolta dati.

Siti UNESCO al Luglio 2019 (totale complessivo 1121 siti)





L'APP CHE TI PORTA
DOVE VUOI CON OGNI MEZZO



PARCHEGGIA E ACQUISTA
BIGLIETTI E ABBONAMENTI
DI BUS, TRENO E METRO
DAL TUO SMARTPHONE

SCOPRI TUTTI I SERVIZI MYCICERO

 **Sosta**

 **Treno**

 **Bike**

 **Luoghi**

 **Bus**

 **Metro**

 **ZTL**

 **Eventi**



SCARICA
L'APP MYCICERO



segui su



/myCicero



@myCiceroApp

www.mycicero.it



Controcorrente

Al di là delle analisi costi-benefici. Di Marco Ponti, Bridges Research

E' veramente molto difficile trovare argomenti oltre i numeri per valutare negativamente il nuovo tunnel del Frejus (che non è un treno, e soprattutto non è ad alta velocità).

Anche i nomi pesano: molti pensano, i piemontesi e i lombardi soprattutto, che come passeggeri ne avranno grandi benefici per andare in Francia: non è vero, i francesi di là dal tunnel non faranno nulla fino al 2038.

E un primo punto è proprio questo: il corridoio europeo così spesso citato è stato cancellato dalla Francia due anni fa, tanto ci credono, e Macron ha saggiamente bloccato tutte le grandi opere, appena insediato.

Forse è più attento agli sprechi di noi.

Anche questo spreco ha provato a bloccarlo, forte del parere della Corte dei Conti e di molti studiosi d'oltralpe, ma contro l'Italia e gli interessi locali e dei cementieri non ce l'ha fatta.

Ma proviamo ancora: l'ex-parlamentare PD Esposito in TV ha provato a metterla sul tremendo inquinamento dei camion in Val di Susa, dimenticando che i dati ufficiali lo smentiscono: l'inquinamento è minimo, e si ridurrà grazie al progresso tecnico.

E il mondo industriale? Giudica l'opera essenziale per lo sviluppo del Piemonte.

Ma se è così, perché non si offre di pagarla almeno in piccola parte, diciamo il 30% con i pedaggi per l'uso dell'opera? E devono pagarla invece tutta i contribuenti? (e non importa se tra loro ci sono un po' idraulici polacchi o casalinghe portoghesi).

Risposta fulminea: ma le infrastrutture le deve pagare lo Stato, non noi! Quelle

che gli servono invece gli utenti le pagano, industriali compresi: soprattutto le autostrade, alcune delle quali sono state pagate, attraverso generosissimi pedaggi, anche più di una volta, senza che nessun industriale fiatasse.

Forse c'è da pensare che nessuno fiatasse perché la maggior parte della rete autostradale è in mano a privati? Non si sa.

La più tuonante difesa del tunnel fatale arriva però dal Piemonte, come per la AV Brescia-Padova, altro spreco di soldi dei contribuenti, arriva dal Veneto. Ma questo è giustissimo: non ne pagano i costi, perché dovrebbero rinunciare senza fiatare a regali miliardari?

Ma "cessi il compianto": il tunnel si farà, e nessuno dei decisori risponderà se ci passerà poco traffico, né se costerà il doppio del previsto. Chi paga non saprà.

Non solo: il sindacato si è spinto, con estremo ardimento (la Filt-CGIL) ad auspicare che tutti i 133 miliardi di opere mai valutate lasciateci in eredità dal precedente governo, vengano realizzate.

Un coraggio davvero stupefacente: è noto che le grandi opere civili oggi hanno effetti occupazionali molto ridotti per euro speso, rispetto ad altri settori, in primis le manutenzioni.

Poi si tratta di occupazione temporanea. Poi il settore ha un basso contenuto di innovazione (addirittura le "talpe" che scavano i tunnel sono spesso importate).

Poi le grandi opere non sono anticicliche (per finire quel tunnel ci vogliono 10 anni). Poi non sono molto apribili alla concorrenza (risultano invece molto apribili ad interessi organizzati poco simpatici, e alla corruzione).

Ma in fondo, costruttori, politici locali, e lo stesso sindacato sono interessi costituiti. Forse qualche attenuante la si può dare.

Ma i 5Stelle? Di Maio e Toninelli fanno a gara con Salvini (una gara davvero non nobile) per presentarsi come quelli che non bloccano niente, anzi, cemento e soldi per tutti.

E non a parole, con i fatti.

Hanno prima detto subito sì, facendo nella fretta anche errori nei conti, al Terzo Valico (c'è ne sono già due: 6 miliardi a nostro carico) tra Milano e Genova, cui l'analisi costi-benefici da loro commissionata aveva detto no.

La cosa si è ripetuta identica per l'AV Brescia-Padova (8 dei nostri miliardi), compresi gli errori di calcolo per non avere il coraggio di contraddire direttamente i conti da loro commissionati.

Non hanno nemmeno avuto il coraggio di ricordare agli italiani che pagano, che si tratta di appalti assegnati senza gara, in piena tangente.

E adesso, gran finale!

Dodici miliardi (il costo di 4 di quei tunnel piemontesi, per le casse dello Stato) per le ferrovie in Sicilia. Più altri miliardi qua e là al Sud.

Ma qui non si vogliono correre rischi: non si faranno nemmeno analisi, né economiche né finanziarie né di traffico. Potrebbero esserci sorprese, no?

E quei fessi di tecnici che hanno creduto che l'opera-

zione analisi costi-benefici non fosse strumentale, ma dettata da una ferma volontà politica di evitare sprechi? Hanno fatto al meglio il loro lavoro, e in tempi strettissimi, e con risorse ridotte. Non meritavano questo incredibile voltafaccia, che per fortuna squalifica molto più chi il voltafaccia lo ha fatto che non loro, la cui indipendenza sembra oggi largamente provata, anche se chi scrive non può essere buon giudice, per palese confitto di interesse.

**12 e 13
Settembre 2019
Visita Tecnica**

Siena, San Gimignano, Grosseto,
Castiglion della Pescaia...

Nuove
implementazioni
EMV per
Tiemme Toscana Mobilità

Save the Date



Roma Lunedì 7 ottobre 2019

WORKSHOP

**Un nuovo strumento per le aziende
di TPL: il cruscotto direzionale
dinamico di supporto alle decisioni**

SAVE the DATE

Centro Congressi Cavour - Via Cavour, 50/a Roma



Prossimamente

L'Agenda della ripresa autunnale. Un calendario fitto di eventi, con FerPress protagonista

A **Milano Rho Fiera** per l'**Expo Ferroviaria 2019** o a **Trieste** per il **Quarto Forum internazionale di Pietrarsa** organizzato da **Assoferr**.

C'è da viaggiare, ma soprattutto da seguire con attenzione il filo d'Arianna degli eventi che caratterizzeranno la ripresa autunnale e che riguarderanno il mondo dei trasporti, della mobilità, della logistica.

Il filo d'Arianna di questa carrellata di eventi è la partecipazione come protagonista di **FerPress**, con il ruolo di Mediapartner, o – in molti casi – di organizzatore degli eventi comunicazionali della manifestazione o di organizzatore dell'evento stesso. La conferma della credibilità ormai acquisita come Agenzia di informazione specializzata di Ferrovie, Trasporto Locale, Logistica, insieme alle varie testate edite, tra cui un ruolo sempre più di rilievo assume il settimanale **Mobility magazine**.

L'Agenda prende in considerazione i mesi di settembre, ottobre e novembre, e segue il criterio cronologico, sarebbe non solo arbitrario creare una gerarchia degli eventi, ma anche in qualche maniera impossibile; in realtà, anche questo affollarsi di manifestazioni o di occasioni di dibattito e di riflessione è un'ulteriore dimostrazione che questo dei trasporti, della mobilità, della logistica, è uno dei settori comunque più vitali e che contribuisce in maniera rilevante allo sviluppo dell'economia.

(12 – 13 settembre): Per il primo appuntamento, bisogna spostarsi in Toscana, tra Siena e Grosseto: l'associazione **Club Italia** (ContactLess Technologies Users Board), guidata dal nuovo presidente Piero Sassoli, direttore generale di Tiemme SpA,

organizza un workshop e una visita tecnica che si articolerà tra le varie sedi **Tiemme** di Siena, San Gimignano, Grosseto

19 settembre: Bridges Research, l'associazione fondata da Marco Ponti e dedicata alle ricerche sulla politica dei trasporti, organizza – a Roma, alla **Sala Stampa estera** – un dibattito - confronto su **“Analisi Economica degli investimenti: dove finisce la logica e incomincia la politica”**.

Già il titolo suggerisce l'estrema attualità del tema, ma è facile pronosticare che l'evento sarà uno dei principali appuntamenti di settembre, l'agenda politica è sempre molto fitta e imprevedibile, ma sono attesi importanti esponenti del mondo politico, imprenditoriale, in un confronto che si annuncia forse acceso, ma di indiscutibile interesse.

21-22 settembre: a **Trento**, si svolge **Euregio Expo Mobility**, il nuovo Salone dedicato alla Mobilità eco-sostenibile del futuro, nell'area dell'Euregio.

25 settembre: Federmobilità (Associazione per il governo regionale, locale ed urbano della mobilità sostenibile) organizza a **Verona** un Convegno dal titolo **“L'opportunità delle convenzioni aperte Consip nel campo della pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile. Come accelerare l'evoluzione tecnologica degli EELL e delle loro Aziende?”**.

27 settembre: ANITA, l'Associazione di Confindustria che rappresenta le imprese di autotrasporto merci e logistica che operano in Italia ed Europa, è tra i protagonisti dell'**Assemblea annuale 2019 di Transfigoroute International e Italia (Napoli, Castel dell'Ovo, 26-28 settembre)**.

1-3 ottobre: si apre, a **Milano Rho Fiera**,



la nona edizione di **Expo Ferroviaria 2019**, l'Esposizione internazionale dell'Industria Ferroviaria, la più importante vetrina italiana per le tecnologie, i prodotti e i sistemi ferroviari; con FerPress tra i principali MediaPartner.

3 ottobre: FerPress a **ExpoFerroviaria** - Convegno organizzato da **FerPress**, in collaborazione con **CIFI** (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e **ASSIFER** (Associazione dell'Industria ferroviaria), su **"Formazione e Manutenzione"** (Milano Rho Fiera).

7 ottobre: a Roma, al **Centro Congressi Cavour**, Workshop di **Club Italia** su **"Il cruscotto direzionale, nuovo strumento per le aziende"**.

8-9 ottobre: **IBE Driving Experience** (Misano Adriatico - Rimini) - **ANAV, ASSTRA e AGENS** partecipano e sono tra i protagonisti di **International Bus Expo**.

17 ottobre: **"25 anni di ISFORT"**. L'**ISFORT (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti)** celebra i 25 anni della propria formazione con un importante convegno-evento alla **Università di Roma La Sapienza - Roma**.

18 ottobre: **"Un treno che viene dal mare: nuovi modelli di business"** - **UILTRASPORTI Lombardia** tiene nel capoluogo lombardo il tradizionale convegno sul trasporto ferroviario merci, con importanti presenze (Milano, cinema Anteo).

Ottobre (data ancora da definire): **Quarto Forum internazionale di Pietrarsa** - Organizzato da **ASSOFERR**, con **Confetra** e **Confindustria**, si tiene in una sede ancora da definire la quarta edizione dell'ormai tradizionale appuntamento dedicato al mondo della logistica, dell'intermodalità, della portualità e dell'interportualità.

La data non è ancora stabilita perché sono attese e previste presenze importanti, in grado di qualificare l'evento al livello della scorsa edizione tenutasi al Palazzo Ducale di Genova, in forma di solidarietà con la città ligure squassata dalla grave tragedia del Ponte Morandi.

30 ottobre: Mercintreno 2019 - Si svolgerà presso la **sede del CNEL in Roma** l'**XI° edizione del Forum per il trasporto ferroviario delle merci Mercintreno**; l'appuntamento - storicamente - si è caratterizzato per essere il principale luogo di confronto delle imprese ferroviarie merci, in particolare le imprese newcomers, diventate protagoniste del mercato e riunite nell'associazione **FerCargo** (il cui segretario generale, Giuseppe Rizzi, è intervistato sul Magazine di questa settimana), e l'operatore storico rappresentato dalla società merci di **Trenitalia** del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

13 novembre: Agorà Confetra 2019 - Assemblea annuale di Confetra e incontro dal titolo **"La logistica, costituzione materiale del nuovo mondo, l'Italia nelle mappe del futuro"** (Roma, Sala del Tempio di Adriano, Piazza di Pietra).

18 - 22 novembre: Future Mobility Week 2019 - Seconda edizione dell'evento dedicato alla costruzione della nuova piattaforma per la mobilità del futuro, in continua evoluzione.

FerPress è Media partner di questa importante manifestazione, che avrà il suo fulcro nell'**ExpoForum** (18-19 ottobre) e che quest'anno si svolgerà a **Torino Lingotto Fiere**.

RED

Rimani aggiornato sugli eventi di settore
www.ferpress.it/eventi/



TAV e Grandi opere: lo scandalo delle valutazioni costi-benefici Il complicato rapporto tra tecnica e politica

**19 settembre 2019 - ore 9.00
Sala Stampa Estera di Roma**

**BRIDGES
RESEARCH**

Dire di no fa scandalo. Alla pubblicazione delle valutazioni economiche su alcune grandi opere, la TAV prima fra tutte, ha fatto seguito una reazione negativa quasi unanime di partiti, associazioni imprenditoriali e sindacali, mezzi di informazione, accademici. Vastissimo è il consenso sul deficit infrastrutturale del nostro Paese e sulla centralità degli investimenti, in particolare di quelli ferroviari, per la crescita economica e per la sostenibilità ambientale. Ma il no è il risultato di una corretta procedura scientifica oppure le buone pratiche sono state piegate per giustificare un esito precostituito?

Tutte le infrastrutture hanno benefici: ma sono maggiori dei costi? Quali favoriscono la crescita? E l'ambiente?

Programma

- 9:00 *Registrazione dei partecipanti*
- 9:30 *Saluti introduttivi ed apertura lavori*
- 9:45 **Prima sessione: Analisi costi-benefici: metodologia, punti di forza e limiti**
Intervengono: P. Beria, G. De Rus, E. Quinet e R. Vickerman
- 11:30 **Seconda sessione: Infrastrutture, crescita e sostenibilità**
Intervengono: P. Ciocca, M. Ponti, F. Ramella, L. Scandizzo
- 12:45 **Tavola rotonda** con L. Carabetta, E. Grandi, L. Marattin e I. Pivetti
- 13:30 **Conferenza stampa**

Modera il confronto: T. Piller, Associazione Stampa Estera

Sede:

Associazione Stampa Estera
Via dell'Umiltà, 83/C
ROMA

Come raggiungere la conferenza

Da Roma Termini: Autobus 85. Da Roma Tiburtina: autobus 62 o 492.
Scendere alla fermata Corso / Minghetti. Proseguire fino all'incrocio, imboccare Via dell'Umiltà e procedere per 200 m fino a destinazione.

IL WORKSHOP È GRATUITO.
È GRADITA LA REGISTRAZIONE
<http://bit.ly/2YzRWW>



Reportage

Mini Tour de France tra la Camargue e l'Alvernia

Circuito di metà luglio in Francia. Esito a lungo tra la soluzione auto e quella in treno. E faccio bene, perché, a seguito di una frana oltre Modane la ferrovia è interrotta e i trasbordi si annunciano difficoltosi. L'auto, bisogna ammetterlo, consente certi vantaggi e non solo economici, perché a viaggiare in due un poco si risparmia. Ma, dal mio punto di vista, ne vale la pena se si scelgono itinerari inusuali, quelli che il grosso pubblico non prende in considerazione perché troppo scomodi.

Perciò all'andata si passa per il Colle della Maddalena (o Col de Larche sul versante transalpino), l'unico valico che mi mancava sulle Alpi occidentali. Si sale da Cuneo fin oltre i 1.900 metri di quota. Ma le pendenze sono relativamente dolci e qualche camion ne approfitta, evidentemente per dribblare i pedaggi autostradali. Il vicepresidente del Consiglio ripete ogni giorno che "i porti sono chiusi", ma i controlli alle frontiere terrestri (almeno quelle meno battute) sono praticamente inesistenti. Difficile rinunciare a Schengen, non fosse

altro perché bisognerebbe assumere schiere di doganieri e i soldi non ci sono.

Dopo il valico comincia una lunga discesa nella Provenza



più interna, inondata da campi di lavanda. Il reticolo di piccole strade dipartimentali è davvero molto vasto e rischia di disorientare chi non usa – per principio – il navigatore.

Qui la Francia rivela il suo carattere rurale. Non per niente la densità abitativa è la metà di quella italiana. E per quelli (non molti) che non amano le autostrade e gli ingorghi suburbani qui si recupera un gusto della guida ormai tramontato da oltre mezzo secolo.

Il secondo giorno prevede l'ascesa al Mont Ventoux, uno dei più imponenti "monti orfani", non incluso direttamente nella catena alpina e reso noto dalle più dure tappe del Tour de France.

Qui nel 1967 morì Tom Simpson, l'unico campione inglese di quei tempi, stroncato da un micidiale cocktail di sole, vento e sostanze dopanti. Oggi il numero di ciclisti dilettanti che scalano i suoi 2.000 metri è ancor maggiore dei pur numerosi escursionisti motorizzati. Poi si scende a Carpentras, una cittadina di 20 mila abitanti, collegata alla vicina Avignone da una linea

ferroviaria che anni addietro fu riaperta al traffico passeggeri. Ma il ritorno di fiamma per la rotaia si concretizza in Francia soprattutto sul versan-



te tranviario.

Mezzo di trasporto praticamente estinto nel 1970, sull'onda di Parigi che aveva eliminato i binari in strada fin dal 1938, il tram oggi è presente in oltre 30 città (inclusa la banlieue della stessa capitale), con reti di notevole successo a Nizza, Strasburgo, Bordeaux, Lione e Marsiglia.

Ed anche Avignone, superata una certa riluttanza del sindaco in carica, si sta riconvertendo al tram, la cui inaugurazione è programmata per la fine dell'estate. Ormai, tra le città di una certa importanza, soltanto Tolone – feudo elettorale del Front National – continua ad affidarsi esclusivamente agli autobus. Non a caso si è stimato che i sistemi di trasporto pubblico su rotaia, a parità di popolazione servita, caricano mediamente il doppio di passeggeri. Quindi non è tanto questione di ridurre l'inquinamento atmosferico (anche i bus più evoluti ottengono discreti risultati), ma la congestione.

Al ponte di Arles, quello sferzato dal Mistral e immortalato da Van Gogh, comincia la Camargue, vasta area paludosa popolata dai famosi cavalli bianchi, che costituisce il delta del Rodano. Meta da raggiungere è La Grau du Roi, che con l'adiacente Port Camargue costituisce il più grande porto turistico d'Europa, secondo al mondo solo a Miami. Sarà per i tori dalle corna arcuate, ma qui si respira già un'atmosfera spagnola.

Anche la ferrovia che collega La Grau du Roi a Nimes, chiusa mezzo secolo addietro, è stata riaperta ai passeggeri. A differenza di Carpentras, che può contare su frequenze ogni mezz'ora, qui il servizio è alquanto diradato: non più di cinque coppie di corse nei giorni feriali, meno la domenica. La stazione è abbastanza centrale e ben tenuta; tra l'altro le biglietterie sono presidiate. Ma, nonostante una buona coincidenza a Nimes consenta di

arrivare a Parigi in quattro ore esatte (su una distanza di 750 km!), l'uso del treno non sembra molto diffuso come potrebbe essere con frequenze di tipo elvetico.

Anche nella Camargue il traffico automobilistico è (relativamente) ostacolato e molti si spostano con bici, tandem a nolo, moto elettriche, mini crociere nei canali, escursioni in pullman e caravan.

Almeno quando il caldo micidiale non demoralizza i gitanti. Poco più ad occidente sorgono i grattacieli a forma di piramide atzeca de La Grande Motte, in pratica la spiaggia di Montpellier, città che vanta una delle reti tranviarie più vaste ed efficienti di Francia. Difficile, però, seguire i percorsi su rotaia, quasi sempre realizzati su ampi parterre inerbiti. In auto si è costretti a percorrere lunghi itinerari di aggiramento periferico.

E' giusto così per ridurre il traffico nei centri urbani, ma questo comporta di fatto una crescente divaricazione tra le diverse forme di mobilità.

Conviene scegliere il treno se si vogliono visitare le città; l'auto se si preferiscono le zone rurali. Le soluzioni promiscue tipo park-and-ride, cui sono costretti soprattutto i camperisti, comportano notevoli perdite di tempo. Il semplice attraversamento dell'area metropolitana di Montpellier, per prendere la via dell'Alvernia richiede quasi un'ora.

La Francia si è dotata di una rete autostradale con un certo ritardo rispetto all'Italia. Le principali "routes nationales", fuori dai maggiori centri abitati, consentivano tempi di percorrenza discreti, al punto che, negli anni Cinquanta, Albert Camus metteva in conto un solo pomeriggio in auto per raggiungere Parigi dalla Provenza. Ma poi gli fu fatale lo schianto contro un platano a causa della velocità tenuta dal suo editore Gallimard.

Oggi la rete a carreggiate separate copre



quasi integralmente l'Esagono. Ma non tutte sono a pedaggio. Per esempio, non lo è la A75, che per 400 km si snoda da Béziers a Clermond Ferrand con una serie notevole di saliscendi. Si paga solo per impegnare lo spettacolare viadotto di Millau, che nel 2004, quando fu inaugurato, era il ponte stradale più alto del Mondo, due chilometri e mezzo di lunghezza a 145 metri di altezza sulla gola del fiume Tarn. Le stazioni di servizio, non molto diffuse, sono sostanzialmente automatizzate. Pagare in contanti il carburante può essere difficoltoso.

Ed anche i caselli di pedaggio non sono presidiati. Si nota la differenza con la rete ferroviaria, dove le resistenze sindacali – particolarmente forti oltralpe – hanno, almeno per ora, ridotto l'impresenziamento di treni e stazioni.

L'Alvernia, regione vulcanica situata nel cuore del Paese, costituisce una piacevole sorpresa, non fosse altro perché, tra boschi e laghetti ad oltre mille metri di quota, il clima è decisamente gradevole. Qui la meta è Le Mont Dore, una località termale, un tempo raggiungibile in treno con convogli diretti da Parigi. Ma il percorso terminale era troppo tortuoso ed acclive ed oggi la stazione giace in stato di malinconico abbandono. Né si può dire che i servizi sostitutivi godano di grande favore: quelli visti erano sostanzialmente vuoti. In compenso a Mont Dore funziona in estate una antica funicolare in legno con balconcini aper-



ti che sale al Capucin, dove nei boschi si susseguono percorsi attrezzati molto popolari tra le scolaresche. Le due stazioni a monte e a valle costituiscono piccoli gioielli di archeologia industriale, molto ben curati. Il giovane conduttore non si limita a controllare i biglietti, ma intrattiene i viaggiatori con una descrizione tecnica dell'impianto.

Se non si può più arrivare in treno a Le Mont Dore, in compenso, dal 2013, è stata integralmente ricostruita la ferrovia a cremagliera che scala il Puy de Dome,

doppiando la preesistente strada a pedaggio. Un impianto nuovo di zecca, che ha conosciuto qualche problema in fase di avvio, ma che è stato pensato sostanzialmente per gli automobilisti, i quali possono utilizzare l'ampio ed ombreggiato parcheggio alla base del vulcano inattivo. L'impianto storico, chiuso nel

lontano 1926, partiva però dal centro di Clermond Ferrand.

Anche la "town company" della Michelin dispone da qualche anno di un nuovo impianto tranviario, di tipo Translohr, simile a quelli in funzione a Padova ed a Mestre: una sola rotaia centrale e scorrimento delle ruote su pneumatici. La Francia aveva puntato molto su queste tecnologie innovative che, però, non hanno pienamente soddisfatto le aspettative. A Caen, infatti, il tram su gomma sta per essere sostituito da un tradizionale sistema su rotaia. Invece la capitale del pneumatico, almeno per



ora, non rinnega le sue scelte.

Clermond Ferrand è capolinea di una delle poche grandi direttrici ferroviarie irradiantesi da Parigi a non essere stata doppiata da una linea Tgv (un'altra, più ad ovest, raggiunge Limoges).

Nonostante le buone prestazioni offerte dai treni convenzionali (420 km in 3h15'), queste città soffrono una certa frustrazione a non essere servite dall'Alta Velocità. I Tgv – che sfruttano le nuove linee Est, Mediterranée, Nord, Normandie e Atlantique (quest'ultima recentemente prolungata fino a Bordeaux) – si irradiano ormai su buona parte dell'Esagono, proseguendo la loro corsa terminale su linee tradizionali. Gran parte dei servizi veloci, tuttavia, fanno capo a Parigi.

Solo poche relazioni sono tangenziali, come l'asse Rhone-Rhin (Marsiglia-Strasburgo) o la Tolosa-Lione. Altre itinerari, un tempo molto importanti, sono stati pesantemente declassati, come nel caso della Strasburgo-Lille, che impone diversi cambi, al punto da rendere talvolta conve-

niente il passaggio per la capitale.

Nel rientro verso l'Italia ho utilizzato alcune autostrade a pedaggio, prima verso Lione, quindi verso Annecy, capoluogo dell'Alta Savoia.

La piccola, ma vivace città subalpina non ha mai avuto un sistema tranviario. In compenso, il suo non vasto lago è servito da una Compagnia di Navigazione che propone frequenti crociere, alcune delle quali comprendono il pasto a bordo e serate danzanti. L'ultimo giorno, anziché impegnare i trafori del Fréjus o del Monte Bianco, ho preferito il percorso via Megève, Chamonix, Col de la Forclaz, Vallese e Passo del Sempione, più lungo, ma più suggestivo. E sostanzialmente gratuito, visto che in Svizzera si può evitare l'autostrada e percorrere la parallela strada cantonale priva di traffico, senza acquistare la vignetta. Solo a Domodossola il manto stradale sconnesso ci ricorda che siamo tornati a casa.

Massimo Ferrari



FORFER FORMAZIONE FERROVIARIA

GUIDA IL TUO FUTURO



Job Placement

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



Offerta Formativa

Diventa macchinista, capotreno, manovratore e addetto alla manutenzione.

Seguici
Sui Social
f @ in t



P.zza Winckelmann, 12
00162 Roma, RM



06.86217764
info@forfer.it

scegli l'Italia del cuore 



 **Simet**

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



A OTTOBRE UN FASCICOLO SPECIALE PER
EXPOFERROVIARIA 2019

Le donne della mobilità

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**