

Ferrovia AppuloLucane

**MATERA  
CENTRALE**

**E poi c'è la nuova stazione di Matera.....**

**Novielli (AIAFF): lavoriamo sul fattore umano  
e sulla consapevolezza del ruolo**

**Le FAL inaugurano la nuova stazione di Matera  
disegnata da Stefano Boeri Architetti**

**Assegnati i premi "Il logistico dell'anno 2019"**

**Conferenza finale ELETA Bruxelles**

**Regolazione dei monopoli: quando è utile che la pratica  
segua la teoria**



**Novielli (AIAFF): lavoriamo sul fattore umano e sulla consapevolezza del ruolo**



## Editoriale

### E poi c'è la nuova stazione di Matera.....

Il titolo in home page del giornale on-line più letto dagli italiani ci ha fatto sobbalzare: “La carica degli emendamenti dal marebonus all’iva sugli assorbenti”.

E giù inchiostro da giornalista economico che guarda ai “fondamentali” e non a certe quisquillie, come appunto i pannolini o gli incentivi per il trasporto meno inquinante.

Nel titolo non ci stava il Ferrobonus, ma anche di quello si parla, magari dimenticandosi che uno straccio di politica ambientale (il governo giallo-rosso l’ha chiamato Green New Deal) forse va fatta anche incentivando il trasporto ferroviario delle merci, soprattutto quello di lunga percorrenza, o di quelle che debbono attraversare la Svizzera o l’Austria dove le restrizioni al traffico dei Tir sono molto di moda. E sembra del tutto scomparsa la discussione sugli incentivi buoni (il ferro) e cattivi (la gomma) ma forse si vogliono evitare alzate di scudi “a prescindere”. Vedremo. Così come vedremo se anche per i trasporti pubblici locali si riuscirà a recuperare qualcosa sulle accise (giornali permettendo). Certo gli incentivi ed i cosiddetti “sconti traccia” dovrebbero essere analizzati a fondo, e non solo a consuntivo. Si dovrebbe capire, con indagini serie quali merci, grazie agli incentivi, hanno virato verso il ferro, in quali settori industriali, su quali corridoi di traffico, in quali regioni, in quali Distretti, capire se ne hanno usufruito più le grandi industrie, quelle che trasportano acciaio o agroalimentare, se ha recuperato il trasporto delle merci pericolose, se i semirimorchi o i container. E come è andata l’Intermodalità, nei porti arrivano se-



mirimorchi senza trattore, quanti partono sui treni. Di più o di meno?

Sappiamo il dato di Trieste, ma gli altri porti avranno una contabilità per dare strumenti a chi deve fare il marketing strategico per muoversi con più certezze. Riceviamo studi e ricerche in quantità “industriale”, spesso troviamo dati rimescolati e rimpastati, ma né le Camere di Commercio, né il MIT, né le grandi associazioni industriali, che a parole premono per un riequilibrio modale e che hanno fior di strutture, supportano chi deve mettere in campo stru-

menti per aggredire un mercato che non cambia certo modalità di trasporto per il semplice Ferrobonus, sempre che venga confermato come ha chiesto la ministro De Micheli.

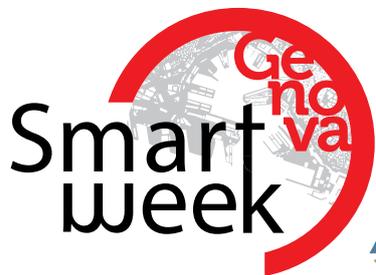
Chiudiamo con una buona notizia.

Mercoledì 13 novembre si è inaugurata la

nuova stazione di Matera Centrale delle Ferrovie Appulo Lucane. Finalmente la Città dei Sassi, capitale europea della cultura di quest’anno, e in piena rinascita, sarà ben collegata con Bari e con il resto del mondo attraverso il servizio metropolitano che arriva in aeroporto. Progettata dall’architetto Stefano Boeri, è tutta un brillare di acciaio e pannelli solari.

Dopo le grandissime sotterranee Porta Susa e Bologna, dopo le candide MedioPadana ed Afragola, finalmente una piccola, splendida, modernissima stazione. E che quel tetto d’acciaio e pannelli solari sia di buon auspicio per la vicina Taranto, dove impresa ed ambiente dovranno trovare il modo di convivere.

Antonio Riva



5<sup>a</sup> edizione

25-30 Novembre 2019

PROMOSSO DA



COMUNE DI GENOVA



Una settimana di convegni, workshop, eventi, e iniziative dedicati alla Smart City, promossa dall'Associazione Genova Smart City.

Un tavolo di incontro e confronto tra istituzioni e player del settore.

**5G: connectivity & security**  
**Resilience**  
**Smart Mobility**  
**City is Community**  
**Smart Building**  
**Urban Circular Economy**  
**City, Port & Environment**  
**Urban Regeneration**  
**Urban Agriculture**  
**E-Mobility**  
**Smart Art City**

ORGANIZZATO DA





## Women in Mobility 23

### Novielli (AIAFF): lavoriamo sul fattore umano e sulla consapevolezza del ruolo

*Nietta Novielli, amministratore unico di AIAFF, Accademia Italiana di Alta Formazione Ferroviaria non viene dal mondo dei trasporti, e tanto meno da quello delle ferrovie.*

*L'esperienza nel campo della somministrazione di lavoro e della formazione professionale porta Novielli ad affacciarsi verso il settore ferroviario, dove liberalizzazione e nascita di nuovi soggetti industriali hanno letteralmente cambiato un mondo che fino ad un decennio fa era completamente assorbito dalle Ferrovie dello Stato.*

**Da qualche anno, assieme ad altri, lancia la Railway business line di Generazione Vincente S.p.A, Agenzia per il lavoro dedicata all'inserimento e reinserimento nel mondo del lavoro.**

**E questo, in fondo è l'impegno professionale e il focus di vita. Da dove viene questo interesse?**

Da un'attenzione particolare al settore delle Risorse Umane. Ho lavorato per 20 anni in un'agenzia per il lavoro e visitato tante aziende per cercare di comprendere le loro esigenze. Ho incontrato i lavoratori oltre gli imprenditori e ho capito che uno dei problemi principali del mondo del lavoro è il cosiddetto "mismatch", ovvero il divario tra domanda e offerta di lavoro.

Le opportunità ci sono, le figure professionali con competenze importanti non mancano. Quello che manca a volte è la possibilità di mettere in contatto tali figure con le imprese che cercano personale.

**Dopo una lunga esperienze in una multinazionale e lo sviluppo commerciale di**

**Generazione Vincente, ecco Aiaff, l'ultimo Centro di Formazione riconosciuto dall'Agenzia Nazionale della Sicurezza Ferroviaria. Con quali prospettive?**

La nostra ambizione più grande, provenendo dal mondo della somministrazione di lavoro, è quella di favorire costantemente l'incontro domanda/offerta di lavoro.

Lo facciamo attraverso un link con le Università e le scuole per fare orientamento in modo efficace. Nelle agenzie per il lavoro ogni giorno incontriamo ragazzi che non hanno idea di cosa vogliono fare. Molto spesso sono ragazzi ambiziosi, con delle buone propensioni. Il problema è che non sanno come intercettare le occasioni di lavoro. Spesso non sanno come redigere un buon curriculum, non sanno come avviare la ricerca di un'opportunità. In questo noi possiamo e dobbiamo intervenire.

**Ma non c'è solo la prima occupazione, c'è anche chi ha perso il lavoro, o vuole migliorare e puntare più in alto...**

La riqualificazione è un altro aspetto fondamentale e riguarda gli over 40 e gli over 50. Affinché queste persone possano essere inserite nel mondo del lavoro, dobbiamo suggerire percorsi formativi mirati, tenendo conto anche delle loro attitudini che determinano quasi il 60% della capacità della risorsa di inserirsi in un contesto lavorativo. Le competenze tecniche si possono acquisire, le soft skills non si comprano. vanno sviluppate e alimentate con percorsi di formazione che tengano conto anche del fattore umano.

La riqualificazione di risorse che hanno la-

vorato in contesti diversi è possibile ma dobbiamo seguirle, il nostro contributo è quello di affiancarli e guidarli in percorsi mirati. Anche i Fondi comunitari e regionali dovrebbero essere utilizzati al meglio per andare in questa direzione. Fare orientamento per chi voglia entrare nel mondo del lavoro o voglia riqualificarsi perché ha perso il lavoro significa analizzare la propensione e le attitudini delle persone. Non posso immaginare ad esempio una persona che per 20 anni abbia lavorato come saldatore possa reinventarsi come macchinista ma forse come manutentore ferroviario sì.

### **Il fattore umano, un valore da non sottovalutare mai...**

Lavorare sul fattore umano significa lavorare sulla consapevolezza del ruolo. Lavorare anche su percorsi che consentano di aumentare e sviluppare il livello di per-

formance ed è qui entra in gioco il tema della formazione. Un imprenditore che oggi voglia puntare sulla formazione, deve chiedersi quanto investire ma soprattutto quale potrebbe essere il suo ritorno.

La formazione non deve essere vista come un percorso per assolvere un obbligo ma come missione per sviluppare i piani di carriera. Le risorse vanno affiancate affinché possano crescere in azienda ma soprattutto per favorirne la fidelizzazione.

La formazione diventa un costo per l'azienda quando il turnover è elevato, ancor più nel settore ferroviario dove la formazione ha tempi molto lunghi e di conseguenza è onerosa.

### **Non solo fattore umano anche attenzione al welfare per fidelizzare le persone...**

Bisogna attivare delle strategie di employee retention che consentano di attrarre i talenti ma soprattutto di trattenerli.

**F.** Accademia Italiana Alta Formazione Ferroviaria

**Costruiamo insieme le competenze del "tecnico ferroviario" del futuro.**

[aiaff.it](http://aiaff.it)



Bisogna avviare delle iniziative di welfare to work e di work life balance che permettano alle risorse di trovarsi al posto giusto al momento giusto. Questo richiede da parte delle imprese, dalla più piccola alla più grande, un impegno costante e un'attenzione costante alle risorse. La formazione in questo modo diventa anche strumento di fidelizzazione.

### **Non solo quindi formazione di base finalizzata ad un'assunzione...**

La formazione d'ingresso consente di conoscere l'azienda e acquisire le conoscenze di base relative alla specifica mansione, successivamente diventa necessario attivare percorsi di formazione continua per la crescita delle risorse. Nella nostra offerta formativa, infatti, al di là dei corsi abilitativi regolamentati dall'ANSF, AIAFF ha scelto di sviluppare un filone di formazione che riguarda l'area comportamentale applicata al mondo ferroviario avvalendosi del supporto di esperti e coach nel mondo ferroviario. A questo proposito AIAFF organizza corsi di formazione formatori rivolti ad istruttori riconosciuti

ANSF al fine di sviluppare tecniche di tenuta aula e trasferire il proprio sapere nel modo più adeguato ai discenti.

Coloro che lavorano in sistemi complessi come quello ferroviario devono avere un quadro sempre più ampio del lavoro degli altri colleghi e dell'azienda in cui vivono. Conoscere il contesto in cui si opera vuol dire saper intervenire nel momento in cui si verificano degli imprevisti.

### **Ultima cosa. Il lavoro femminile. Un settore, quello ferroviario dove le donne sono ancora una piccolissima minoranza...**

Qualcosa sta cambiando, venga a vedere nella stanza qui di fianco, dove si svolge una lezione sul segnalamento ferroviario e vedrà un'aula perfettamente omogenea: metà ragazzi e metà ragazze. Tutti ingegneri e tutti pronti per entrare in azienda. Dopo il corso e le abilitazioni.

Antonio Riva

# Est motus in rebus

*Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa*



**SIPOTRA**

**SAVE THE DATE**

**FIRENZE**

Palazzo Medici Riccardi  
Via Cavour, 3

**29** novembre  
2019 9.15-13.30



UNIONE EUROPEA  
Fondo Sviluppo Regionale  
Fondo Cooperazione Territoriale Regionale



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti



Ministero del Sud e delle Infrastrutture  
Dipartimento della Toscana Settentrionale



Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Dipartimento della Toscana Settentrionale

Sostenuto da:





**COMUNE DI MATERA (Matera 2019. Capitale Europea della Cultura)**

**COMMITTENTE**

**FERROVIE APPULO LUCANE (FAL)**

**ENTE FINANZIATORE**

**REGIONE BASILICATA, POR FESR 2014/2020**

**NOME PROGETTO**

**MATERA STAZIONE CENTRALE FAL - Progetto per la Ristrutturazione Edilizia e l'Adeguamento Tecnologico della Stazione Ferroviaria di Matera Centrale**

**LOCALIZZAZIONE**

Piazza della Visitazione, Matera, Italia

**DESCRIZIONE  
 INTERVENTO**

Il progetto consiste nella ristrutturazione edilizia, mediante riqualificazione estetica e funzionale, nonché adeguamento tecnologico e ferroviario dell'esistente stazione FAL di Matera Centrale, una delle tre stazioni della tratta FAL Bari – Matera che servono la città.

Il progetto intende restituire maggiore visibilità alla Stazione di Matera Centrale FAL, che è ripensata non più come un edificio di servizio necessario e sufficiente al collegamento ferroviario, ma un vero e proprio "landmark" urbano importante, adeguato alla primaria funzione urbana e territoriale che il nuovo servizio aspira ad assolvere, al passo con il ruolo importante che la Città di Matera va a rappresentare in Europa.

La Nuova Stazione è pensata per divenire uno spazio pubblico riconoscibile, parte integrante della piazza pedonale che va a riconfigurare e riqualificare, direttamente collegata ai principali assi di accesso alla città storica situata a pochi passi.

Una grande apertura ricavata nel solaio di copertura della galleria interrata, di forma rettangolare e per un'estensione di circa 440 mq, mette in relazione diretta le due parti della stazione, fuori terra e dentro terra, portando finalmente luce naturale ed aria al tunnel sottostante completamente riqualificato.

A questo primo importante intervento di rinnovo si aggiunge un nuovo edificio che assolve tutte le funzioni di accoglienza, biglietteria, collegamenti e servizi della stazione e infine l'elemento di principale visibilità, una nuova grande copertura di dimensioni pari a 44 m per 33 m, e circa 12 mm di altezza. La pensilina trasforma lo spazio esterno in una piazza coperta fruibile ai viaggiatori e allo stesso tempo ai cittadini e turisti che potranno avvalersi di un nuovo spazio pubblico di incontro, attesa, transito, passeggio, finalmente nuova vita ad un importante brano di città storicamente privo di una propria identità e valenza urbana.

**CRONOPROGRAMMA  
 LAVORI**

Lavori FASE 1: Giugno 2018 - Dicembre 2018

Lavori FASE 2: Gennaio 2019 - Giugno 2019

**AMBITI DI  
 PROGETTAZIONE**

Rilievi topografici, Analisi geologiche e geotecniche, Progetto Preliminare, Progetto Definitivo, Pratiche Amministrative, Permessi e Autorizzazioni, Progetto Esecutivo, Stime e Costi, Progettazione Antincendio, Piano della Sicurezza.

**CATEGORIA DI  
 INTERVENTO**

Infrastruttura, Architettura, Spazio pubblico

**SUPERFICI**

*Edificio fuori terra 472 mq*

*Superficie interrata (sia stazione che tunnel banchina) 1.956 mq*

*Sistemazioni esterni: 2.180 mq*

*Superficie pensilina: 1.510 mq*

**PROGETTO  
 ARCHITETTONICO E  
 COORDINAMENTO  
 GENERALE**

Stefano Boeri Architetti S.r.l.

**TEAM DI  
 PROGETTAZIONE**

Arch. Stefano Boeri

Arch. Marco Giorgio, Arch. Maddalena Maraffi, Arch. Bogdan Peric, Arch. Elisabetta Zuccala, Arch. Stefano Floris, Arch. Esteban Marquez, Arch. Daniele Barillari, Arch. Agostino Bucci

**PROGETTO STRUTTURE,  
 IMPIANTI E PAESAGGIO**

SCE Project (Progetto Strutture), ESA Engineering (Progetto Impianti), GAD (Cost Analysis), Studio Laura Gatti (Progettazione del Paesaggio)

**CONSULENTI**

Studio Lapacciana (Progettazione antincendio), Arch. Angelo Francione (Pratiche amministrative e coordinamento della sicurezza), Apogeo (Indagini geologiche e rilievi topografici), Ing. Ciammarusti (Assistenza progettazione strutturale)



## Focus

# Le FAL inaugurano la nuova stazione di Matera disegnata da Stefano Boeri Architetti

Situata in Piazza della Visitazione, un luogo speciale che costituisce una cerniera tra la città vecchia, la città costruita nel dopoguerra e quella contemporanea che si è consolidata in tempi più recenti, la nuova stazione “Matera Centrale” marca definitivamente un nuovo importante punto di accesso alla città di Matera proprio nell’anno in cui la città è Capitale Europea della Cultura.

“Il progetto di una nuova Stazione ferroviaria permette di anticipare, in un luogo e in un’architettura, i tratti della città di cui la stazione diventerà porta d’ingresso – commenta l’Arch. Stefano Boeri – Per Matera abbiamo immaginato un’infrastruttura

che diventasse a tutti gli effetti un luogo di passaggio, ma anche di sosta e incontro. Un luogo pubblico costituito da due vuoti: il vuoto longitudinale (a quota meno 6 metri) lungo la fascia dei binari, e

il vuoto (a quota zero) della piazza, coperta e perimetrata dalla grande pensilina”. Una grande apertura ricavata nella pavimentazione della piazza, di forma rettangolare e con una superficie di circa 440 mq, mette in relazione diretta le due parti del progetto: quella pubblica fuori terra



e la parte interrata più legata al servizio ferroviario vero e proprio, portando finalmente luce naturale ed aria al tunnel sottostante che viene così completamente riqualificato e diventa uno spazio identificabile, leggibile e, quindi, vivibile.

A questo importante gesto progettuale si unisce una nuova grande copertura (di 45 per 35 mt di ampiezza, e 12 mt di altezza dal livello della piazza e ben 18 mt dal livello della banchina) che si inserisce in maniera decisa nello skyline di Matera connotandosi da subito come un landmark che definisce in maniera inconfondibile la stazione come nuova porta della città e trasforma lo spazio esterno in una piazza

coperta fruibile sia dai viaggiatori che dai cittadini e dai turisti che disporranno di uno spazio di incontro, attesa, transito, passeggio, dando nuova vita ad un importante brano di città su cui si

affacciano diversi edifici pubblici di valore architettonico e che fino a poco tempo fa era prevalentemente adibita a parcheggio.

La grande copertura a 12 metri di altezza sul livello della piazza è sorretta da dodici colonne in acciaio che sorgono dal “piano



del ferro”, attraversano l’altezza del tunnel fino ad arrivare al livello terra, fornendo una vasta superficie coperta per viaggiatori e cittadini che permetterà di vivere la piazza anche al variare delle condizioni climatiche e a tutte le ore del giorno e della notte.

“Lo spazio pubblico della nuova stazione potrà offrire al pubblico una sequenza di luoghi capaci di accogliere e riflettere la luce in modi diversi – descrive l’arch. Boeri – Un omaggio alla formidabile esperienza percettiva che si prova nel percorrere i Sassi e la loro continua metamorfosi in grotte, scale, terrazze, sbalzi che cambiano luce e profondità a secondo dell’orientamento della luce del sole e della luna”.

Il progetto è stato realizzato utilizzando prevalentemente due materiali capaci di incarnare le due anime di Matera: la pietra di Apricena che richiama la pietra locale della città antica dei Sassi e l’acciaio che parla della dinamicità della città moderna: la banchina d’attesa e l’edificio vero e proprio della stazione sono interamente rivestiti in pietra, la banchina di emergenza, le due passerelle sospese nel vuoto e la struttura della grande pensilina sono in acciaio.

I pannelli fotovoltaici – che rivestono la copertura – garantiscono la massima autosufficienza energetica della stazione stessa e in futuro la possibilità di alimentare l’intera piazza e il parco attrezzato in accordo con i più avanzati principi di sostenibilità ambientale che permeano la ricerca progettuale di Stefano Boeri Architetti. Un orientamento che FAL ha pienamente abbracciato e sostenuto. L’impianto, realizzato su una superficie di 1.250, è composto da 696 pannelli che producono annualmente energia per 271.440 kWh.

La nuova stazione è stata progettata pensando ad un futuro prossimo di potenziamento dei flussi di trasporto ferroviario su

Matera, che dopo il 2019 si avvia a diventare stabilmente una città d’arte e storia unica al mondo. Una città che si proietta verso il futuro preparandosi ad accogliere sempre maggiori flussi di pendolari, visitatori e turisti.

“La bellezza di quest’opera architettonica dimostra che è importante e possibile coniugare l’esistente, il recuperato, con nuove opere di grande qualità. Merito delle FAL che hanno scelto un esperto di tale rilievo e prestigio come Stefano Boeri – commenta il Sottosegretario al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Salvatore Margiotta – La nuova stazione – aggiunge – è un altro piccolo step della questione collegamento ferroviario di Matera che riguarda le FAL e il collegamento Bari-Matera che pure dovrà essere velocizzato. Mentre Fal si occupa di questo, Rfi sta realizzando l’altra tratta, la Ferrandina-Matera, finanziata dal governo Renzi, su cui il MIT avrà attenzione massima”.

“Abbiamo realizzato in tempi da record la nuova stazione di Matera centrale, riuscendo a cogliere le occasioni di investimento fornite da Regione ed Enti Locali per migliorare i servizi agli utenti e la mobilità urbana e dimostrando che anche un’Azienda pubblica come la nostra sa e può essere efficiente” commenta Avv. Rosario Almiento, Presidente Ferrovie Appulo Lucane. “Questa grande opera per noi è un fiore all’occhiello: ne abbiamo affidato la progettazione all’architetto Boeri perché non volevamo solo costruire una stazione, ma realizzare una grande infrastruttura che fosse accessibile, moderna, estremamente green, ma al tempo stesso una traccia culturale che resterà nel tempo. Una traccia del Sud che funziona” dichiara Dott. Matteo Colamussi, Direttore Generale Ferrovie Appulo Lucane.



# Sirti

*building the future*

Sirti Transportation è il player di riferimento per la realizzazione di infrastrutture, sistemi e servizi tecnologici in ambito Trasporto grazie alle competenze multidisciplinari e al Centro di Ricerca di Genova con oltre 40 ingegneri specializzati nel Segnalamento Ferroviario, il centro di Progettazione a Milano e squadre distribuite su tutto il territorio nazionale.

Sono parte integrante dell'offerta Sirti nel mercato di riferimento:

- Sistemi di segnalamento, tradizionali e innovativi: dispositivi ACC (Apparato Centrale a Calcolatore) e CTC (Controllo del Traffico Centralizzato)
- Reti di telecomunicazione in cavo interrate o aeree (per trasmissioni WDM, SDH, ATM e IP) e reti radiomobili in ambito ferroviario GSM-R (Global System for Mobile Communication – Railways), filotramviario e per le linee delle metropolitane
- Impianti di trazione elettrica e di luce e forza motrice
- Sistemi di diffusione sonora
- Sistemi di videosorveglianza e messa in sicurezza delle gallerie
- Impianti di energia e forza motrice e impianti ausiliari.

#### **SIRTI S.P.A**

Headquarter • Via Stamira d'Ancona, 9 • Milano  
Sales: Mattia Baraldi [m.baraldi@sirti.it](mailto:m.baraldi@sirti.it)

**EXPO Ferroviaria**  2019

01.03 ottobre 2019 • Rho Fiera, Milano • Padiglione 1, Stand D24

## Focus

### Assegnati i premi "Il logistico dell'anno 2019"

L'auditorium Giò Ponti di Assolombarda, a Milano, ha accolto la cerimonia di premiazione di manager e imprese che hanno fatto dell'innovazione il loro punto di forza.

La cerimonia - voluta da Assologistica, Assologistica Cultura e Formazione e dal magazine Euromerci giunta alla sua 15a edizione - è stata preceduta da un convegno sui trend attuali e futuri del mondo logistico.

Non solo innovazione tecnologica (sebbene l'IT e il 4.0 svolgano un ruolo da super-protagonisti), ma anche voglia di innovare nella formazione, nella responsabilità sociale di impresa, nei processi di internazionalizzazione, in sostenibilità ambientale, nella multimodalità, nei trasporti e in ricerca e sviluppo.

Tutto questo accade da tempo nel mondo

della Logistica e del Supply Chain management.

E Assologistica, con la sua divisione Assologistica Cultura e Formazione e il magazine Euromerci, per il 15esimo anno consecutivo, ha voluto premiare - nella cerimonia di assegnazione dei premi "Il Logistico dell'Anno" svoltasi oggi a Milano, nell'auditorium Giò Ponti di Assolombarda- le tante realtà imprenditoriali e i manager che hanno fatto dell'innovazione in tutti questi segmenti del nostro settore il loro cavallo di battaglia.

" Senza innovazione non c'è progresso sociale, non un progresso tout court, ma un progresso che investe la società e quindi tutti noi, facendoci andare avanti nel fare impresa in modo utile, serio e, perché no, anche creativo", ha esordito così il presidente di Assologistica Andrea Gentile





vamente le candidature in ambiti quali la formazione e la responsabilità sociale d'impresa, a testimonianza di come il nostro settore sia sensibile al "fattore" umano, "fattore" senza il quale qualsiasi progresso tecnologico risulta svuotare il senso stesso del progresso, che è tale solo se è al servizio della persona.

Il convegno di oggi ha inteso fornirci tanti punti di vista, tanti flash illuminanti su quello che di nuovo sta accadendo nel nostro settore e su quello che ci riserva il futuro, consapevoli di come il cambiamento sia connotato al mondo imprenditoriale, anche logistico, perché

- come diceva Winston Churchill - "Non sempre cambiare equivale a migliorare, ma per migliorare bisogna cambiare".

nell'introdurre i lavori della mattina, che - accanto all'assegnazione degli awards - ha visto svolgersi un interessante e molto seguito convegno sui trend in atto nel settore dal titolo "Orizzonti e sfide della Logistica di oggi e di quella che verrà".

Nel corso del meeting si è discusso dei nuovi paradigmi economico-politici che condizionano anche il nostro mondo, di come stia cambiando il modo di lavorare in logistica a seguito della 4a rivoluzione industriale, di quanto una green logistics sia un valore e non solo un costo per la catena di fornitura.

E poi ancora al centro del convegno i temi cruciali del 4.0, della blockchain e degli ITS, allargando quindi gli orizzonti anche a quanto sta accadendo in alcune startup logistiche in giro per il mondo.

Nel commentare i premi, Gentile ha aggiunto: "Quest'anno sono aumentate significati-





scegli l'Italia del cuore 



**OGNI GIORNO 217 CITTÀ  
SERVITE IN TUTTA ITALIA**

A PARTIRE DA

**24**



217 città servite



2° bagaglio sempre gratis



Più spazio e Più comfort



Hi tech 2.0 a Bordo



Oltre 300 punti vendita



80 tabaccherie convenzionate

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



## Speciale

### Conferenza finale ELETA Bruxelles

ELETA è un progetto cofinanziato dall'UE e partito nel Settembre del 2017 che si inserisce nel contesto del meccanismo di collegamento europeo (CEF) avente come scopo l'interconnessione estremamente vantaggiosa dello scambio dati nel trasporto ferroviario merci relativi all'ora prevista di arrivo del treno (ETA) all'interno dell'intera catena di funzionamento del trasporto stesso.

L'obiettivo finale è quello di fare in modo che tutti i soggetti coinvolti nella catena di funzionalità del trasporto ferroviario possano usufruire di dati idonei a fluidificare il servizio.

Il 5 Novembre si è svolta a Bruxelles la conferenza finale nel corso della quale sono stati presentati i risultati del progetto con particolare riferimento ai vantaggi connessi con lo scambio di ETA calcolata con conoscenza automatica intelligente fra i vari soggetti coinvolti nel trasporto combinato strada-rotaia.

Alla conferenza hanno partecipato, a livello europeo, i rappresentanti di tutte le realtà imprenditoriali connesse con il

trasporto combinato strada-rotaia. Il sottoscritto nella sua qualità di Presidente della Commissione Intermodalità ha partecipato ai lavori in rappresentanza di As-sologistica.

ELETA è prioritariamente un progetto scaturito da un accordo fra soggetti del settore ferroviario destinato al trasporto combinato strada-rotaia con lo scopo di fornire informazioni, mediante scambio elettronico digitalizzato, sui tempi di arrivo previsti a tutti i partner contrattuali ivi compresi i terminal e gli operatori TC.

Il progetto è stato coordinato da UIRR Bruxelles e Koninklijk Nederland Vervoer(KNV). Ad esso hanno partecipato operatori intermodali quali Hupac, Kombiverkehr, LINEAS, Mercitalia Intermodal, Novatrans e Rail Cargo Operator. L'intendimento è stato di dimostrare una soluzione ideata e costruita dai fornitori di servizi IT -HaCon e Synfioo- con l'applicazione a 22 relazioni di traffico, grazie al valido supporto di Rail Net Europe nel ruolo di principale fornitore dei dati.

Gli elaborati del progetto hanno consen-



tito con successo la convalida degli algoritmi sviluppati per prevedere in termini affidabili il tempo stimato di arrivo di un treno merci transfrontaliero.

La conferenza di cui sopra è servita per presentare i risultati raggiunti.

Le implementazioni dei risultati raggiunti da ELETA avrà ora un seguito con il coinvolgimento di diversi attori allo scopo di migliorare il funzionamento costante e quotidiano del trasporto combinato strada-rotaia con previsioni ETA molto più accurate che coinvolgeranno anche i terminal e gli addetti alle manovre per disporre di dati di previsione molto accurati. L'attività di

ELETA non avrà termine con la conclusione del progetto. Il Consorzio che ha dato vita all'attività è infatti supportato dalla UE per una seconda fase definita O-ELETA per continuare a concretizzare una linea guida di best-practice del settore al fine di creare uno strumento econometrico che possa individuare dove si perde la qualità nel servizio ferroviari merci ed attivare interventi risolutivi di rapida attuazione. A fine conferenza il project manager di ELETA, Ad Toet, ha dichiarato, sulla scorta dei risultati raggiunti, "Saranno compiuti sforzi continui per far avanzare ulteriormente la collaborazione fra gli attori per rafforzare il funzionamento del sistema di informazione treni RNE (TIS) anche per implementare le nuove funzionalità che saranno inserite nella evoluzione della STI TAF"



E' indubbio che il lavoro svolto da ELETA sia di grande spessore e foriero di apportare significative migliorie nella qualità di esercizio dei treni del trasporto combinato strada-rotaia. Possiamo affermare che un'applicazione omogenea ed uniforme del sistema elaborato in ELETA potrà portare modifiche sostanziali nell'affidabilità dell'intermodalità strada-rotaia con risvolti sicuramente di indubbia valenza

per lo sviluppo di questa tecnica negli interscambi transfrontalieri fra i paesi europei. Occorre ricordare che L'UE nel 2011 ha deciso di puntare entro il 2030 ad una conversione da tutto strada a intermodalità del 30

% nel traffico oltre i 300 km elevando poi questa cifra al 50% entro il 2050. Elementi di riferimento quali ad esempio l'applicazione di ELETA potranno essere uno degli strumenti per facilitare il raggiungimento dei risultati.

Come Assologistica provvederemo ad inviare a Bruxelles un formale documento in cui suggeriremo che per rendere omogeneamente applicabile e funzionale ELETA si chiedi alla Commissione di utilizzare ELETA per la formulazione di una Direttiva che obblighi tutti gli Stati Membri alla sua applicazione. Riteniamo infatti che lasciare alla buona volontà degli stati e dei relativi soggetti ivi residenti una applicazione uniforme potrebbe subire tempistiche non omogenee o configurazioni quadro differenti.

# FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO



dms srl graphic designer business site



## FORMAZIONE

TRAINing organizza corsi per le seguenti attività di sicurezza della circolazione ferroviaria:

- » Condotta dei Treni (macchinista);
- » Accompagnamento dei Treni (capotreno);
- » Preparazione dei Treni (manovratore, formatore treni, verificatore dei veicoli).

### PER LE IMPRESE FERROVIARIE (SAMAC)

TRAINing prende in carico le attività formative teoriche e pratiche previste dal SGS/Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze (SAMAC) per il conferimento ed il mantenimento nel tempo delle abilitazioni (mantenimento, aggiornamento, recupero delle competenze).

### PER PRIVATI

TRAINing offre ai privati corsi di formazione per l'acquisizione del Certificato di Avvenuta Formazione propedeutico all'esame di abilitazione da sostenere presso una Impresa Ferroviaria.

### ALTRI CORSI DI FORMAZIONE

TRAINing organizza anche corsi di organizzazione e tecnica ferroviaria personalizzati per gli Operatori Ferroviari e Istituzioni Accademiche.

## CONSULENZA

TRAINing, grazie alla riconosciuta esperienza dei propri consulenti, offre agli Operatori Ferroviari supporto per:

- » la predisposizione del dossier di richieste del Certificato di Sicurezza/Autorizzazione di Sicurezza;
- » lo sviluppo ed il miglioramento continuo dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- » l'elaborazione delle Disposizioni e Prescrizioni di Esercizio inerenti il quadro normativo di competenza;
- » la redazione delle norme di circolazione dei veicoli e la definizione delle relative condizioni di circolabilità, ecc.

**ESTERNALIZZARE  
PER AVERE PIÙ EFFICIENZA,  
PIÙ QUALITÀ E PIÙ SICUREZZA.**

## MANUALI DI MESTIERE

Resi disponibili da TRAINing finalizzano il Riordino Normativo secondo i criteri stabiliti dall'ANSF (Direttiva ANSF n°1/2012-Decreto ANSF n°4/2012) con un dispositivo documentale innovativo, fruibile in via informatica (tablet), profilato per ruoli e contesti operativi di pertinenza, redatti con una chiara gerarchia delle fonti e distinguendo principi, nozioni e regole (situazioni normali e di degrado).

Facilitano e rendono più efficace il processo formativo.

L'architettura e il sw consentono un'efficace gestione degli aggiornamenti evitando stratificazioni e semplificando l'organizzazione di merito delle Imprese Ferroviarie.

- » In esercizio da maggio 2015 e aggiornati alle nuove normative e procedure d'interfaccia in coerenza alla data di entrata in vigore.
- » Utilizzati da 17 Imprese Ferroviarie.

## Esperienza ed eccellenza nella sicurezza ferroviaria



Visita il nostro sito [www.trainingsrl.it](http://www.trainingsrl.it) o la nostra pagina Facebook  [trainingsrl](https://www.facebook.com/trainingsrl) per essere aggiornato sui corsi di formazione in programma

## Controcorrente

### Regolazione dei monopoli: quando è utile che la pratica segua la teoria Di Marco Ponti, Bridges Research

Perché occorre una autorità di regolazione per i trasporti, e perché deve essere più indipendente possibile? Non basta un ministero ben gestito? Il problema va riproposto con forza, perché sembra essere un po' uscito dai radar, esattamente come è uscita la parola "concorrenza". Incominciamo a rammentare dei fatti tecnici: l'esistenza di monopoli naturali e legali, e di situazioni di "dominanza".

Per la gran parte dei settori produttivi di beni e servizi esiste un solo regolatore, l'Antitrust, per difendere i consumatori dai cartelli, cioè dalle alleanze dei produttori per alzare i prezzi e ridurre la concorrenza.

E in molti settori la concorrenza funziona da sempre, l'Antitrust non ha bisogno di intervenire.

Ma i trasporti sono speciali: le infrastrutture sono monopoli naturali (nessuno si sogna di costruire una ferrovia di fianco ad un'altra per fargli concorrenza), e molti servizi sono monopoli legali (è proibito, per decisione politica, far concorrenza nei trasporti pubblici urbani e in molti servizi ferroviari).

Ma esiste anche il problema della "dominanza", cioè di mercati che vedono sì diverse imprese presenti, ma una di dimensioni nettamente maggiore, fatto che rende difficile concorrere ai "piccoli", che spesso infatti ci rinunciano del tutto e si devono mettere d'accordo con il fratello più grande.

Monopoli o dominanze non regolate significano rilevanti danni per gli utenti (o per i contribuenti, quando le imprese sono sussidiate con soldi pubblici). Ma perché mai, tornando al punto iniziale, non basta

il Ministero a difendere utenti e contribuenti? Ne ha di certo i mezzi economici, con i quali è perfettamente in grado di "comprare" tutte le competenze tecniche che gli servono.

Occorre proprio un altro costoso carrozzone pubblico che lo affianchi?

La risposta è semplice, e la fornisce sia la pratica che la teoria economica: occorre eccome, perché il ministero è un soggetto politico, e come tale risponde al consenso degli elettori ogni cinque anni (di solito più spesso), e i meccanismi di consenso hanno pochissimo a che vedere con la difesa degli utenti dei trasporti e dei contribuenti. Il consenso per esempio si ottiene spendendo molti soldi pubblici, costruendo infrastrutture di dubbia utilità, o favorendo i dipendenti pubblici che poi votano compatti per gratitudine (gli utenti non si sa bene per chi votano, e i contribuenti non sanno come sono spesi i loro soldi). Anche le imprese, se prendono molti soldi pubblici, poi manifestano gratitudine in varie forme, ma questo è un altro capitolo, e poco allegro.

Questi meccanismi sono noti con il termine collettivo di "cattura del decisore", e il regolatore indipendente deve cercare di minimizzare il fenomeno. Se non ci fosse la cattura, e non fosse un fenomeno grave e onnipresente, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART) sarebbe perfettamente inutile, un doppione dell'attività ministeriale.

Ma allora, se la cattura è alla base della necessità di un regolatore indipendente, ne consegue che il primo obiettivo di ART dovrebbe essere, sul piano della conoscenza, analizzare accuratamente ed espli-



citare come si determinano i meccanismi di cattura nei vari segmenti dei trasporti. Poi, sulla base di una esplicita diagnosi e comprensione di tali fenomeni, mettere a punto i migliori strumenti di intervento. “Conoscere per deliberare”, come insegnava Luigi Einaudi. Facciamo ora un altro passo verso la realtà, ma sempre all’interno dello stesso filo logico (e teorico): quale è il fattore principale che determina i fenomeni di cattura?

Non vi sono dubbi possibili: è il “peso politico” delle imprese da regolare, cioè dei “catturatori” (monopolisti o oligopolisti o imprese dominanti).

Questo peso sposta voti, anche attraverso subappalti, creazione di occupazione in aree critiche, collocamento di politici o ex-politici “amici”, supporto ai media, ecc.. In inglese è noto come “clout”.

Riesce anche ad appropriarsi di risorse pubbliche per i più svariati motivi sociali o meno (anche il tricolore sulla coda di aerei) e a farsi proteggere per gli stessi motivi dalla concorrenza, che dà così fastidio. Per ridurre la cattura dunque sembrerebbe che fare “spezzatini” (“unbundling”, sempre in inglese), sia lo strumento assolutamente essenziale. Ovviamente questo migliora anche la concorrenza, anzi spesso è l’unica cosa che la rende possibile.

Ma i politici catturati dalle imprese de-

testano la concorrenza (la cattura è uno scambio di favori, non si muove in una direzione sola). Quindi agiscono in senso diametralmente opposto. Si osservi una serie di casi molto reali: prima la mancata separazione tra rete e servizi ferroviari, poi la fusione con ANAS, poi con Alitalia (treni volanti su ruote gommate?).

Oppure a livello locale politici che evitano come la peste di fare gare vere per il TPL. Oppure la dominanza, creata per scelta politica, di Autostrade per l’Italia nel settore (non giustificata affatto da economie di scala, come ART ha dimostrato), con risultati non proprio lusinghieri né per la sicurezza né per il portafoglio degli utenti. Tuttavia imprese grandi potenzialmente sono una risorsa nazionale importantissima.

Hanno mezzi per competere ed innovare, ed economie di scala e di scopo: tuttavia devono diventare grandi per i loro meriti nel fornire prodotti nuovi migliori a prezzi bassi, e in contesti competitivi. Non essere create nei ministeri da politici catturati, magari anche con fiumi di soldi pubblici. Si sa come è finito l’IRI.

Nei trasporti si rischia di avere “monopoli artificiali” (una nuova categoria!), al riparo da ogni concorrenza reale, senza nessun vantaggio delle vere grandi imprese nate dal mercato.





# 16° Rapporto sulla mobilità degli italiani



## CONFERENZA STAMPA

**27 novembre 2019 ore 15,00**

**Parlamentino del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del MIT**

**Roma, Via Nomentana 2**

### **Mobility Magazine**

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

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**

**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

**FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186**

**Roma**

**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

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

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

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

**Curatrice e impaginazione grafica: Valentina Onori**

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

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

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

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