

Trenord: le parole di Angelo Cotroneo  
Problemi e prospettive del nuovo Anello di Roma  
Infrastrutture: attenzione ai dettagli  
Sostenibilità: Transpotec, Logitec e NME  
in Fiera a Milano  
Sanremo: addio "filovia dei fiori"  
Strumenti innovativi a supporto di logistica e  
trasporti  
In ricordo di Cecilia Battistello





# C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA  
A CUORE  
LE GENERAZIONI  
FUTURE

Progettiamo e realizziamo infrastrutture  
per una mobilità sostenibile di persone e merci.  
Accorciamo le distanze per lo sviluppo  
e la crescita del nostro Paese.



**Gruppo FS**

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

**The Mobility Leader**

## Editoriale

# Che belle le tecnologie, ma quanta fatica per farle dialogare

E' un bel dire: tutto si può fare, le tecnologie risolvono tutti i problemi. Ma poi c'è di mezzo l'intelligenza, e le persone, le aziende e le burocrazie.

La storia che vi raccontiamo ha dell'incredibile nell'epoca in cui molti si riempiono la bocca della parola MaaS, vale a dire mobility as a service, la mobilità come servizio per dirla in italiano. Ma c'è che si è preso una multa per un abbonamento comperato con la tecnologia più avanzata che c'è.

A Roma, ed in tutto il Lazio da anni funziona, e bene, il sistema di bigliettazione integrata Metrebus. Vale per tutti o quasi tutti i gestori di trasporto pubblico su concessione, sia per l'area urbana di Roma che per la regione. All'epoca fu una vera rivoluzione per chi usa i trasporti pubblici e consentiva di passare tra un gestore e l'altro (Trenitalia, Atac, Cotral) senza comperare diversi biglietti o abbonamenti.

Tutto bene, almeno finché i biglietti sono stati magnetici o persino di carta. Ma le tecnologie si sviluppano, e non sempre le diverse aziende si mettono d'accordo sul percorso per adottare una nuova tecnologia contactless. Ed allora la mobilità come servizio rischia di diventare un'opzione difficile da raggiungere.

Il sistema Tap&Go piace molto alla gente ed in poco più di un anno i "titoli di viaggio" validati in quel modo sono più numerosi di quelli tradizionali magnetici. I sistemi di controllo si sono adeguati e tutti i verificatori di Atac e Cotral sono stati dotati di un lettore NFC che consente di controllare se il biglietto (che è virtualmente sulla carta di credito o Bancomat) è stato regolarmente pagato.

Tutto bene, o quasi, perché nel sistema Metrebus c'è anche il servizio regionale di Trenitalia, con le sue numerose stazioni e le linee FR ed il vettore ferroviario che aderisce al sistema (e da esso trae un considerevole incasso) non dovrebbe certo tirarsi fuori dal Tap&Go.

Succede, dicevamo, che una persona (casualmen-

te una redattrice di Ferpress) rinnova il proprio abbonamento per il servizio di trasporto pubblico a Roma utilizzando la nuova modalità Tap&Go. La propria carta diventa il suo abbonamento virtuale e con essa paga il bus, attraversa i tornelli della Metro e così via. La passeggera scende dalla metropolitana e sale su un treno locale dove incontra il controllore di Trenitalia che non potendo "leggerlo" il suo abbonamento le dà una bella multa di 51 euro che diventerebbero 101 dopo 5 giorni.

Qui non è il problema di una persona. La cosa riguarda una grande quantità di viaggiatori italiani e stranieri che, inconsapevoli perché l'informazione dell'invalidità del titolo di viaggio è praticamente nascosta nel sito internet di Atac, "tappano" con la macchinetta un biglietto che non sarà del tutto valido anche se non lo sanno perché tutte le informazioni turistiche indicano che a Roma con il biglietto del bus puoi andare anche sui treni locali. In effetti nel sito internet di Atac è correttamente indicato che il Tap&Go non è valido su Trenitalia, ma chi è andato a guardare il sito Atac prima di salire in autobus?

Ora la storia è diventata di dominio pubblico (grazie al Codacons); i giornali ne hanno parlato ed è cominciato il palleggio delle responsabilità. Prima o poi ne verremo a capo. Atac, a detta delle FS, non ha concordato l'entrata in servizio del Tap&Go con Trenitalia la quale si è guardata bene dal prendere l'iniziativa. O forse anche Trenitalia ha scritto da qualche parte che quei biglietti non son validi. Adesso si aspetta la Regione Lazio, magari il Mit o il Comune di Roma, in attesa che anche il Vaticano che in epoca Giubileo un'occhiata sicuramente ce la vuol mettere.





Centro di formazione riconosciuto  
dalle National Safety Authorities in:  
ITALIA AUSTRIA



# FORMAZIONE MANAGERIALE

## Master Class 2024

Attestato di  
Partecipazione



Settore **NORMATIVA**

### IL REGOLAMENTO 2013/402/UE:

**ruoli, responsabilità e metodi**

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

**7 e 8 marzo dalle 9.00 alle 13.00**



ing. Mauro FINOCCHI

[in mauro-finocchi](#)

### SICUREZZA DI ESERCIZIO

#### INTEGRAZIONE DEI FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI (FU&O) NEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

##### MODULO 1 \ FU&O, PROGETTAZIONE E CARICO MENTALE <sup>(1)</sup>

23 maggio dalle 14.00 alle 18.00

24 maggio dalle 9.00 alle 13.00

##### MODULO 2 \ SICUREZZA E ASPETTI UMANI E SOCIALI <sup>(1) (2)</sup>

20 giugno dalle 14.00 alle 18.00

21 giugno dalle 9.00 alle 13.00

##### MODULO 3 \ LA VALUTAZIONE DEI RISCHI E I FU&O <sup>(1)</sup>

12 settembre dalle 14.00 alle 18.00

13 settembre dalle 9.00 alle 13.00; dalle 14.00 alle 16.00

##### MODULO 4 \ GESTIONE DEI RISCHI E FU&O <sup>(1) (2)</sup>

24 ottobre dalle 14.00 alle 18.00

25 ottobre dalle 9.00 alle 13.00

*I moduli sono fruibili anche singolarmente*



12 posti



<sup>(1)</sup> dott. Carlo BISIO

[in carlo bisio](#)



<sup>(2)</sup> dott.ssa Maria Paola GAZZETTI

[in maria-paola-gazzetti](#)



Settore **FORMAZIONE**

### FORMAZIONE FORMATORI

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA

**1° EDIZIONE \ 14 e 15 maggio**

**2° EDIZIONE \ 19 e 20 novembre**



8 posti



ing. Marco Fusco

[in marco fusco](#)



Settore **MECCANICA**

### MECCANICA DEL VEICOLO FERROVIARIO

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA

in collaborazione con **gleislauftechnik müller**

**11 MODULI \ dal 14 al 18 ottobre**



ing. Roland MÜLLER

[in gleislauftechnik mueller](#)

SCARICA IL  
PROGRAMMA COMPLETO DEI CORSI  
DAL SITO



**www.trainingsrl.it**

**TRAINing srl**



Via Sommacampagna, 63H | 37137 VERONA

**FORMAZIONE E CONSULENZA  
PER IL SETTORE FERROVIARIO**

✉ [info@trainingsrl.it](mailto:info@trainingsrl.it) ☎ **045 511 82 78**



## Intervista

# Trenord tra tensioni e cambiamenti. Le parole di Angelo Cotroneo



### **C'è ancora tensione a Milano tra i lavoratori di Trenord**

Rispetto all' intervista di maggio 2023 è cambiato qualcosa in Trenord?

È trascorso circa un anno di distanza e non è cambiato nulla, purtroppo. Anzi la conflittualità è aumentata almeno con una parte delle organizzazioni sindacali presenti in azienda, tra cui la Uiltrasporti. La società continua ad andare per la sua strada senza aprire il confronto con i sindacati che hanno avviato le varie procedure di raffreddamento e che hanno dichiarato uno sciopero che, come in quello del 14 dicembre scorso, ha visto un'elevata partecipazione delle lavoratrici e dei lavoratori ma non solo, dovrebbe aver pesato la straordinaria partecipazione di lavoratori alla manifestazione che si è svolta a Piazzale Cadorna sotto la sede di Trenord.

**Ma avete cominciato la trattativa...**

Il 9 febbraio scorso abbiamo riaperto le procedure di raffreddamento assieme ad Orsa, Fast e Faisa ed il 19 febbraio abbiamo fatto un primo incontro propedeutico al tentativo di conciliazione ma, purtroppo dopo 4 ore di discussione, la riunione si è chiusa con un nulla di fatto. Questo principalmente a causa del fatto che la delegazione Aziendale entra nelle dinamiche sindacali senza voler tenere conto di quanto affermato dall'amministratore delegato nella riunione del 15 gennaio nella presentazione del contratto di servizio sottoscritto con la Regione Lombardia si dove auspicava l'avvio di una nuova relazione con le parti sociali. Mi auguro che a seguito del nuovo ordine di servizio emanato il primo marzo in cui viene messa in atto una nuova organizzazione ci sia un cambio di passo reale affinché si possano intraprendere delle relazioni sindacali utili a dare risposte alle lavoratrici e ai lavoratori ma soprattutto pari dignità.

8<sup>a</sup> edizione



SHIPPING,  
FORWARDING & LOGISTICS  
meet INDUSTRY

MILANO 26-27 marzo 2024

# I FUTURI POSSIBILI DELL'ITALIA PRODUTTIVA E LOGISTICA

Organizzato da



In collaborazione con



The INTERNATIONAL  
PROPELLER CLUB

TO PROMOTE, FURTHER AND SUPPORT  
INNOVATION, SHIPPING, TRANSPORT, BUSINESS AND  
COMMUNICATIONS TO PROMOTE COMMERCE,  
PUBLIC RELATIONS AND CULTURAL EXCHANGES



Port of Milan

Promosso da



ASSOCIAZIONE LOMBARDA  
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI



[www.shippingmeetsindustry.it](http://www.shippingmeetsindustry.it)



**Parliamo di sicurezza: si sono fatti passi avanti viste le continue aggressioni a bordo treno, a danno sia del personale che dei viaggiatori ma anche nelle stazioni. Qual è lo stato delle cose?**

Anche su questo tema siamo fermi nonostante un importante accordo sottoscritto a febbraio 2023 nel quale erano sanciti precisi impegni da parte della società che sono rimasti tali. Abbiamo quindi sollecitato Trenord per ottenere un incontro per avere informazioni sulle azioni previste dal citato accordo e anche in questo caso non abbiamo ottenuto risposte e quindi ci siamo rivolti al Prefetto di Milano e solo a questo punto siamo stati convocati dalla Società. Il vero tema che i lavoratori sono quotidianamente lasciati soli ed esposti al rischio di aggressioni senza strumenti validi per la propria incolumità. Servono misure di contrasto al fenomeno delle aggressioni come al miglioramento dei sistemi di videosorveglianza nelle stazioni e a bordo dei treni. Serve un maggior supporto delle forze dell'ordine e degli enti pubblici ma serve soprattutto inasprire le pene nei confronti degli aggressori. Come Uiltrasporti siamo impegnati affinché nel rinnovo del contratto della Mobilità il tema della sicurezza sui posti di lavoro e quello delle aggressioni rimanga un tema centrale e che si trovino soluzioni concrete.

**metà delle linee ferroviarie lombarde non abbiano rispettato gli standard minimi di servizio. Lei saprebbe dare una spiegazione a questo risultato così negativo?**

L'andamento di questi primi mesi del 2024 è in linea con ciò che è accaduto durante il 2023. In parte il mancato rispetto degli standard minimi è dovuto ai lavori sulle infrastrutture ferroviarie gestite da RFI e FNM ma la restante parte è dovuta principalmente a problemi organizzativi di Trenord per la manutenzione corrente del materiale. La programmazione della manutenzione è il fulcro di qualsiasi impresa ferroviaria perché senza la disponibilità dei materiali non si può effettuare il servizio e non si riesce a garantire il numero dei treni da effettuare. Infatti, negli ultimi mesi vengono soppressi treni senza dare avviso ai viaggiatori che restano ore e ore ad attendere il treno.

A.R.

**E' notizia degli ultimi giorni che più della**



**mp**  
mobility press magazine

Settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata  
 trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma  
 con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 -  
 Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 -  
 tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione:  
[segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo - Direttore editoriale  
 Antonio Riva - Redattore esperto Antonio D'Angelo - Mobility  
 Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia  
 Belcastro, Giulia Rafini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva - Redazione  
 social Silvia D'Andrea - Segretaria di Redazione Angela Torrisi  
 - Desk redazione [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) -

Ferpress Srl - Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008



## Intelligent Urban Transport Systems

14 - 16 May 2024  
Karlsruhe Trade Fair Centre  
Germany



Artificial Intelligence (AI)

Digital transformation

Payment & ticketing

Connectivity, 5G and telecommunications

Cybersecurity

Shared mobility & MaaS

Data standards and governance

Autonomous mobility

REGISTER ONLINE AT  
**WWW.IT-TRANS.ORG**



### Organisers



### Partners



### Patronage





## Focus

# Il nodo ferroviario di Roma: problematiche e prospettive



L'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma, unitamente alla Fondazione dell'Ordine degli Ingegneri di Roma, all'Associazione Italiana per l'Ingegneria del Traffico e dei Trasporti (AIIT) e al CIFI (Collegio Italiano Ingegneri Ferroviari) ha organizzato un convegno su "Il Nodo ferroviario di Roma: problematiche e prospettive". Per il numero e autorevolezza degli esperti e relatori coinvolti, il convegno ha contribuito a diffondere – in una sorta di summa – tutti gli aspetti di una questione, cioè l'assetto del nodo ferroviario di Roma e in particolare la chiusura del cosiddetto anello, di cui – come ha ricordato il coordinatore del dibattito Claudio Cipollini – si discute in modi fin dall'Ottocento. Oggi il processo si può dire sia giunto alle sue fasi conclusive: il raddoppio della tratta Valle Aurelia – Vigna Clara, la nuova stazione Tor di Quinto e il potenziamento della stazione Val d'Ala hanno già seguito le fasi di approvazione dei progetti, comprese le sessioni di dibattito

pubblico; commissario straordinario per la realizzazione delle opere è stato nominato l'amministratore delegato di RFI-Rete Ferroviaria Italiana, mentre più complessa è la questione dei finanziamenti, che finora sono assicurati per una parte del totale (al momento circa un terzo); rimangono da definire invece solo alcuni dettagli per l'approvazione definitiva in sede di Conferenze di Servizi (in particolare per quanto riguarda l'interconnessione a Val d'Ala con la direttrice Tiburtina), ma l'obiettivo entro il 2031 di avere il completamento definitivo dell'opera dovrebbe essere comunque raggiunto. La soluzione delle problematiche infrastrutturali non esaurisce però tutte le questioni legate all'agibilità e allo sfruttamento della nuova infrastruttura ferroviaria, e sono proprio questi aspetti ad avere avuto la maggiore attenzione nel dibattito, che – in una sintesi purtroppo approssimativa – ha comunque posto alcuni punti fermi molto chiari:

# **WBE** World 2024 Battery & Energy Storage Industry Expo

**China's Biggest Trade Show for Battery and Energy Storage!**

📅 August 8th-10th, 2024 | Guangzhou, China



☎ TEL:

**+86-18565156106**

**Visiting for free:**

**<http://en.battery-expo.com>**

**WBE is currently looking for reliable partners to represent our show in the worldwide markets!**



- una volta costruiti i binari, occorre farvi correre i treni. Come sottolineato dall'assessore di Roma Capitale, Eugenio Patanè, "riuscire a riaprire la stazione Vigna Clara dopo vent'anni e avere poi un treno che transita ogni due ore è un'operazione che allontana il pubblico dei fruitori, non lo avvicina". Di conseguenza, è necessario fin d'ora che i tre soggetti istituzionali (cioè il Comune di Roma, la Regione Lazio depositaria dei fondi destinati ai trasporti, e il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) elaborino già da adesso relativi a incrementi dell'offerta, del parco mezzi e tutte le altre azioni di programmazione conseguenti;

- l'anello ferroviario è intestato a Roma, ma in realtà riguarda l'intero territorio metropolitano e sconfina poi in quello regionale. Questo implica l'assoluta necessità di differenziare i flussi, prevedendo (anche con diverso materiale rotabile, velocità, frequenze etc.) servizi svolti con treni metropolitani e servizi di treni regionali;

- l'assessore Patanè – tra gli altri – ha ricordato come Roma perde o al più mantiene i suoi abitanti, mentre i paesi della cintura metropolitana aumentano la loro popolazione, in gran parte trainati proprio dalla disponibilità di un efficiente servizio ferroviario o comunque di trasporto (cittadine come Ladispoli o Cerveteri hanno aumentato di diecimila abitanti la loro popolazione). Nell'analisi condotta da Stefano Giovenali, vicepresidente FOIR (Fondazione Ordine degli Ingegneri provincia di Roma) su "Influenza dei servizi offerti sul quadro abitativo", le dinamiche risultano evidenti:

- la realizzazione della stazione Pigneto è fondamentale per consentire il raccordo dei trasporti della rete tramviaria e metropolitana e l'interscambio con l'anello ferroviario. Nel convegno, RFI ha spiegato parte dei motivi che hanno determinato per tre volte il rinvio della gara per mancanza di

partecipanti: i tempi imposti dal PNRR sono troppo brevi (i lavori dovrebbero svolgersi solo dal venerdì alla domenica o nelle ore notturne), le ditte con le capacità tecniche capaci di realizzare simili opere sono relativamente poche, e quasi tutte sono contemporaneamente impegnate a portare avanti i molti cantieri aperti grazie al PNRR. Si dovranno cercare le soluzioni per contemperare tutte le esigenze;

- oltre al discorso infrastrutturale, il convegno ha mostrato come il contributo maggiore al potenziamento della funzionalità del nodo ferroviario di Roma possa avvenire dall'adozione dei moderni sistemi di circolazione ERTMS, e in particolare dell'ERTMS HD (High Density), che aumenta la capacità dell'infrastruttura consentendo l'instradamento di più treni. Il nuovo sistema consente il distanziamento dei treni in sicurezza fino al limite dei due minuti, il che significa matematicamente raddoppiare il numero dei convogli instradabili sui binari. I tecnici di RFI hanno illustrato il piano di installazione del sistema ERTMS sull'intera rete, ma evidenziato anche come il progresso sulle infrastrutture di rete debba essere seguito dal potenziamento dei sistemi di bordo, che devono essere in grado di dialogare col nuovo sistema computerizzato;

- infine, la separazione per tipologie di traffico tra treni regionali e treni metropolitani deve valere a maggior ragione per il traffico merci, per cui ipotizzare la realizzazione di una gronda o l'utilizzo di nuove potenzialità degli scali da riconvertire o da recuperare in processi di rigenerazione urbana.

A.D.

## Point of view

# Infrastrutture sì, ma anche particolari curati. Il diavolo si nasconde nei dettagli

Un affollato incontro, la scorsa settimana, ha discusso del Nodo Ferroviario di Roma, convegno che ha visto confrontarsi i massimi vertici di RFI e l'amministrazione capitolina.

Confronti europei, risorse finanziarie, anello ferroviario, progetti da realizzare, stazione Pigneto, ERTMS, rapporto tra urbanistica e mobilità e merci in città questi i principali argomenti su cui si è dibattuto.

Il sottoscritto ha affrontato il tema dell'informazione ai cittadini e ai turisti, rispetto ai previsti interventi infrastrutturali, che sicuramente

potranno procurare disagi agli utilizzatori dei servizi ferroviari, e l'integrazione fra le varie istituzioni che svolgono i servizi di trasporto nella nostra città.

Le FS scoprirono i clienti (allora definiti utenti) con il trasporto regionale a metà anni 90. Si avviarono confronti con le associazioni dei consumatori e si pubblicò un giornale AmicoTreno dedicato proprio ad informare la clientela del lavoro di riorganizzazione interna. Su questo versante il gruppo FS ha fatto passi da gigante con apposite strutture e strumenti dedicati all'informazione.

Esistono però, qui sul Nodo Ferroviario di Roma, lacune informative relativamente

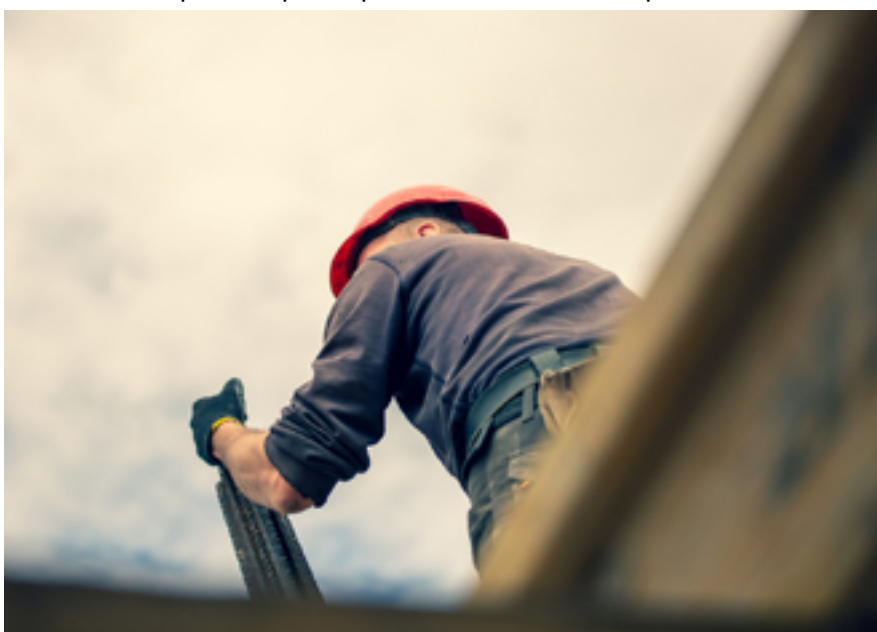
agli investimenti e non parlo solo di quanto avvenuto per la stazione di Pigneto, non ancora realizzata, che meriterebbe una discussione ad hoc. Ma i lavori ipotizzati in questo quadrante, che dovrebbero realizzare quella che diventerà la terza stazione di Roma, dopo Termini e Tiburtina, da almeno tre anni hanno sconvolto tutta la mobilità automobilistica nel quartiere con enormi disagi per

i cittadini. Con le modifiche alla circolazione si è causato un deflusso lentissimo delle auto, con un considerevole aumento delle emissioni inquinanti. Il buon senso vorrebbe che a cambiare

la mobilità nell'area, e conseguentemente i flussi automobilistici, lo si facesse solo quando si è aggiudicata la gara a una ditta e stanno per iniziare i lavori.

Faccio un altro esempio concreto, dopo un annuncio in pompa magna dei lavori che sarebbero partiti alla Stazione Trastevere, con l'apertura del fronte lato Marconi, non c'è un solo cartello che indichi gli interventi, i tempi dei lavori e i vantaggi per i fruitori del servizio ferroviario.

Trastevere è diventata una stazione simbolo per la città poiché non è solo una stazione regionale ma di fatto è una delle più importanti della capitale visti i collegamenti con





l'aeroporto di Fiumicino. Sarebbe quindi un biglietto da visita di Roma ma, nell'atrio di questa stazione, ci vorrebbe un piano specifico di informazione, per i non romani e non solo, su tutto quello che la città offre in termini culturali, di servizi e di mobilità. Ci vorrebbe quindi un vero piano integrato di comunicazione tra FS e Comune.

Ricordo banalmente quando furono aggiunte alle fermate della metro di Ottaviano e di Lepanto le due parole Musei Vaticani per far capire a chi voleva andare lì dove dovesse scendere. Come anche a Roma, in moltissime parti della città, anche periferiche, sono state installate delle tabelle indicative di come raggiungere l'Auditorium. Benissimo questa è informazione: far capire immediatamente dove è un luogo!

Nel merito dei lavori preparatori all'intervento profondo che si deve fare alla Stazione di Trastevere prima dell'annunciato intervento che aprirà nuovi accessi, sono stati realizzati degli scivoli per le bici e per i monopattini su tutte le scale che portano ai marciapiedi di partenza, favorendo così la mobilità dolce, tranne che sulla scala principale che porta alla galleria sottostante!

Nella stazione Ostiense i lavori vanno avanti da anni e sono stati effettuati notevoli lavori di rifacimento e di ammodernamento ma, all'uscita del tunnel direzione ex Air Terminal, oggi Eataly, le scale mobili sono in riparazione da non si sa quanto tempo. Ci sono inoltre nell'atrio spazi abbandonati che vanificano tutto l'impegno di miglioramento.

Nell'area ferroviaria presso la Stazione Tuscolana cosa sta succedendo? Ci sono grandi lavori con abbattimenti di vecchie strutture ma non esiste una cartellonistica che informi i residenti di quel che si sta facendo. Eppoi dal punto di vista di integrazione della mobilità perché non si realizza un corridoio di collegamento tra questa stazione e la fermata della metropolitana A Furio Camillo, che dista poco più di 800 metri?

Alla Stazione Termini la scadenza giubilare ha imposto una profonda riorganizzazione di piazza dei Cinquecento, che come è noto è di proprietà delle Ferrovie dello Stato. Benissimo! Ora nel corso dei lavori sono stati posizionati dei totem che danno informazioni su come trovare i mezzi di mobilità cittadina. Questa novità non era presente in passato, ma varrebbe la pena che, sotto la pensilina del Dinosaurio, Comune e FS la ripresentassero, una volta terminati i lavori, magari in maniera meno casareccia, in modo che i viaggiatori non vadano nel piazzale sotto la pioggia o sotto il solleone a doversi cercare il proprio autobus?

Esempio secondo me indicativo di questa modalità carente e sbagliata di fare comunicazione è quella che riguarda un importante nodo trasportistico romano e cioè quello che vede denominare in modo diverso, a seconda del differente soggetto trasportistico, il terminal o il capolinea. Le FS lo chiamano infatti Stazione Ostiense, l'ATAC Piazzale dei Partigiani, la metropolitana Piramide e Cotral Porta San Paolo...Provate a spiegarlo a un americano che viene dall'aeroporto...

Concludendo il vero obiettivo che ci si dovrebbe dare potrebbe essere quello di realizzare un'integrazione informativa tra stazioni ferroviarie e stazioni metropolitane e capolinea o fermate bus con apposito logo identificativo. Basti pensare alla RER parigina e quindi una denominazione tipo ROMA RAIL o ROMAFERRO non potrebbe essere un simbolo concreto di una nuova mobilità cittadina?

E così il nodo ferroviario farebbe finalmente parte della città. Semplice? A dirsi sì! Ma a farsi....

Lorenzo Gallico

## Sostenibilità

### Mobilità sostenibile di merci e persone: Transpotec Logitec e NME dall'8 maggio a Fiera Milano



Il trasporto merci e quello per le persone stanno attraversando un cambiamento epocale, guidato dall'evoluzione tecnologica, ma anche dalla consapevolezza crescente che il progresso debba essere condotto nel rispetto dell'ambiente.

È intorno a questo mutamento – alcuni parlano della settima rivoluzione per il trasporto – che si gioca il futuro di questi due settori.

Da qui parte anche la proposta di NME–Next Mobility Exhibition, manifestazione dedicata a mezzi, soluzioni, politiche e tecnologie per un sistema di mobilità collettiva sostenibile, e Transpotec Logitec, evento leader in Italia per l'autotrasporto e la logistica, appuntamenti fieristici organizzati da Fiera Milano, che si svolgeranno in contemporanea a maggio 2024.

NME si terrà a Fiera Milano, Rho dall'8 al 10 maggio 2024, mentre Transpotec Logitec durerà un giorno di più, fino all'11. Le due manifestazioni, che occuperanno un totale di 6 padiglioni, manterranno ciascuna la propria identità e il proprio progetto, ma offriranno al contempo agli operatori l'opportunità di interessanti punti di contatto.

“Il trasporto merci e la mobilità delle persone rappresentano due mercati separati, con modalità proprie e logiche specifiche, ma sono oggi accomunati dalla sfida della transizione energetica. – spiega Simona Greco, Direttore Manifestazioni di Fiera Milano - In quest'ottica abbiamo unito nelle stesse date Transpotec Logitec e Next Mobility Exhibition, per raccontare con più forza le urgenze comuni, ma anche il contributo che la loro innovazione può offrire. Oggi abbiamo in casa più di 400 aziende, ma il nostro obiettivo è ospitarne il prossimo maggio 500, met-

tendo così a disposizione degli operatori un panorama completo di mezzi, servizi e soluzioni, utili per dimostrare la centralità di questi settori per l'intera società”.

Il futuro del trasporto per merci e persone si scrive oggi

Allo stato attuale, la nuova sensibilità verso l'ambiente e verso gli effetti del cambiamento climatico è centrale per il mondo del trasporto: basti pensare che il settore è responsabile del 24% delle emissioni dirette di CO<sub>2</sub>, ovvero di 8 miliardi di tonnellate di emissioni totali (Fonte: United Nations. Sustainable transport, sustainable development. Interagency report for second Global Sustainable Transport Conference 2021).

Per raggiungere gli obiettivi posti dalla Comunità Europea, cioè Zero Emissioni Nette entro il 2050, le emissioni dei trasporti dovrebbero diminuire di oltre il 3% all'anno entro il 2030. Si tratta di un obiettivo davvero sfidante, che richiama gli operatori dei due settori a un impegno senza precedenti, che fa leva su importanti driver sia legati al mercato che all'evoluzione della società.

“Viviamo in un momento di profonda trasformazione sociale che si riflette sul nostro modo di vivere, di interagire con gli altri e anche di spostarci. In un contesto di cambiamento così veloce, i sistemi di trasporto dovranno mostrarsi capaci di garantire una transizione verso modelli di mobilità inclusivi ed economicamente sostenibili, capaci di trasformare la sfida ambientale in un'opportunità di sviluppo. L'innesco potrà avvenire, da una parte, per effetto di un cambiamento dei comportamenti individuali (ad es. la rinuncia al possesso dei mezzi e una maggiore propensione alla condivisione) e, dall'altra, dallo sfruttamento delle opportunità tecnologiche per sviluppare un'offerta di trasporto che consenta scelte razionali e

convenienti tanto per gli individui che per sostenibilità collettiva” – dichiara Pierluigi Coppola, professore di Pianificazione dei Trasporti al Politecnico di Milano.

La tecnologia c'è: le motorizzazioni alternative – elettrico, idrogeno e, in particolare per il trasporto pesante, anche biodiesel e biometano – sono già presenti sul mercato e le sperimentazioni di veicoli a guida connessa e autonoma (dal track platooning per i veicoli merci ai Robotaxi per il trasporto passeggeri, ai droni per le merci) si stanno facendo strada. In crescita, con buone prospettive d'uso anche in Italia, c'è anche l'Urban Air Mobility, che comporta l'utilizzo di velivoli elettrici a decollo verticale per il trasporto passeggeri.

Anche l'analisi dei big data e la digitalizzazione rappresentano un fattore di innovazione di alto profilo, utile per ottimizzare il trasporto e minimizzarne l'impatto ambientale: se nel trasporto pubblico locale si sta andando verso il MaaS (Mobility as a Service, che permette all'utente, di gestire con un'unica piattaforma digitale, o smartApp, l'utilizzo di più mezzi per raggiungere una destinazione, prenotando insieme, per esempio, autobus ed e-bike), la lettura di grandi masse di dati – come quelli derivati dal traffico urbano – sta cambiando anche il trasporto merci, legato ormai a doppio filo ad una logica di logistica avanzata che si basa su sistemi di tracciamento digitale delle rotte e dei mezzi, sul coordinamento remoto delle flotte e sulla valutazione dei percorsi migliori.

Ma anche fattori esterni incidono su come può evolvere in senso sostenibile il settore dei trasporti. L'aumento e l'invecchiamento della popolazione, la sua polarizzazione verso i centri urbani (nel 2050 il 68% delle persone vivrà in città, rispetto al 55% di



# NME

NEXT  
MOBILITY  
EXHIBITION

## MEZZI, SOLUZIONI, POLITICHE E TECNOLOGIE PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE

8 - 10 MAGGIO 2024  
FIERAMILANO – RHO

ACQUISTA IL BIGLIETTO



In contemporanea con

**TRANSPORTEC**

SALONE DEI TRASPORTI  
E DELLA LOGISTICA

8 - 11 MAGGIO, 2024 | fieramilano

Con il patrocinio di



Commissione  
europea



Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti



Regione  
Lombardia



Comune di  
Milano



FIERA MILANO

oggi) cambieranno il modo di gestire i servizi di trasporto sia persone (maggiore accessibilità ed efficienza), sia merci (maggiore investimento sull'ultimo miglio).

Infine, anche i comportamenti stanno cambiando: la sharing economy è sempre più pervasiva e si prevede che i ricavi della mobilità condivisa possano raggiungere oltre 1500 miliardi di dollari nel 2024 a livello globale, con una crescita fino al 3,5% nel medio periodo (2028).

Stiamo poi diventando "ipermobili" e ottimizziamo sempre di più gli spostamenti per fare acquisti o per svago, ampliando le tipiche sequenze "casa-lavoro-casa", verso dinamiche più complesse. Nascono quindi esigenze nuove, che devono trovare nuove risposte nel mondo del trasporto.

La nuova consapevolezza per gli operatori. Davanti a uno scenario così complesso, Transpotec Logitec e NME-Next Mobility Exhibition offriranno risposte concrete agli operatori di entrambi i settori, favorendo un dialogo fruttuoso intorno alle prospettive comuni di sviluppo.

Al centro della proposta fieristica, mezzi, soluzioni, prodotti e politiche che rappresentano strumenti concreti per attuare le strategie ASI, sigla che sintetizza i tre approcci con cui rendere la mobilità sostenibile: Avoid (evitare), Shift (spostare) e Improve (migliorare). Si punta, infatti, ad evitare o comunque ridurre l'esigenza di spostarsi, accorciando le distanze tra residenze e luoghi di lavoro e svago, ovvero tra luoghi di produzione e di consumo della merce così da ridurre le distanze dello spostamento (soprattutto in auto, aereo e nave). Si parla poi dello shift modale, che significa rendere più intermodale la movimentazione delle merci e più affidabile e dunque preferibile il

trasporto pubblico per le persone. Infine, si guarda a migliorare le motorizzazioni, rendendole sempre più efficienti e meno inquinanti.

Obiettivo di Transpotec Logitec e NME sarà creare nuova consapevolezza intorno gli obiettivi di medio e lungo periodo dei due settori, mettendo a disposizione strumenti e know-how per raggiungerli. Un cambio di prospettiva possibile anche attraverso il contributo dell'innovazione raccontata dalla offerta espositiva, che ad oggi vede già confermate 425 aziende da 22 Paesi, con le principali presenze estere da Germania, Turchia, UK, Olanda e Polonia.

Per supportare lo sviluppo internazionale delle due manifestazioni si sta inoltre lavorando allo scouting di 150 hosted buyer da 44 Paesi, selezionati - per area geografica e alta capacità di spesa - da Fiera Milano in collaborazione con Agenzia ICE e provenienti da Europa, Sudafrica e paesi CIS.

Transpotec ed NME proporranno anche un ricco palinsesto di convegni e workshop dedicati alle tematiche più calde per i due mercati. Ad aprire le due manifestazioni e ad accendere i riflettori sulle tematiche di interesse comune sarà l'evento inaugurale che l'8 maggio vedrà un confronto aperto tra industria, associazioni e istituzioni sulle problematiche che interessano entrambi i settori e sulle soluzioni oggi possibili.

RED

Coordinato da



Ministero delle Infrastrutture  
e dei Trasporti

In collaborazione con  
i partner istituzionali



**asstra**

IMPRESE IN MOVIMENTO

**21**  
*marzo*  
**2024**

# Giornata studio del Mobility Manager di AREA

Sede dell'evento:  
Ministero delle  
Infrastrutture e dei  
Trasporti  
Via Caraci, 36  
ROMA  
Sala Emiciclo

Organizzato in qualità  
di Provider da



**asstra**

service



## Storie

### Sanremo: addio alla “filovia dei fiori”



E così si chiude, dopo oltre ottant’anni, la lunga storia della filovia a San Remo, inaugurata il 21 aprile 1942, durante il secondo conflitto mondiale e subentrata ad un precedente impianto tranviario. Una file ingloriosa dopo molte velleità di rilancio, rimaste sulla carta, ma costate comunque soldi al contribuente, come l’acquisto di nuovi veicoli nel 2008, lasciati deperire senza essere quasi mai utilizzati, oltre a quelli ad idrogeno, di cui si cercherà adesso un improbabile acquirente, visto che anche questa modalità di trazione sembra ormai tramontata.

Ci fu un momento, all’alba del nuovo secolo, in cui l’impianto sembrava destinato a percorrere il sedime lasciato libero dai binari ferroviari, spostati in galleria, e si parlava di un “filobus di cristallo”, decisamente panoramico, che avrebbe accompagnato pendolari e villeggianti lungo la costa. Ma poi venne realizzata la pista ciclabile e dell’idea non se ne fece nulla.

Ancora tra il 2020 ed il 2021 venne approvato un progetto di rilancio della “filovia dei

fiori”, con un investimento di 50 milioni per adeguare gli impianti ormai fatiscenti agli standard europei. Poi tutto è rimasto nei cassetti della Riviera Trasporti. Fino a che lo stato della palificazione, pericolante per mancata manutenzione, ha consigliato di rimuovere il bifilare a scanso di responsabilità nel caso di cedimenti. E nonostante il parere contrario della Regione, che però si è limitata ad esprimere il proprio rammarico. Un’occasione perduta per un’azienda sedotta da tecnologie innovative, e poi incapace di rinnovarsi per davvero.

Ma, tanto per cominciare, il filobus è davvero un mezzo di trasporto desueto, come qualcuno sostiene? La tesi è quanto meno dubbia. Tra i diversi vettori che si contendono la scena da oltre un secolo la filovia rappresenta semmai la soluzione più recente. Basti pensare che le prime linee di metropolitana fecero la propria comparsa a Londra, a Budapest ed a Parigi addirittura alla fine dell’Ottocento. Più o meno coetanee dei tram elettrici, mentre i bus a gasolio sono di

poco successivi.

Il filobus, invece, dopo qualche esordio sperimentale, ha cominciato a diffondersi negli anni Trenta del Novecento, trovando proprio in Italia uno dei mercati più promettenti. Si era nel Ventennio autarchico, alla ricerca di soluzioni che riducessero la dipendenza dal carbone e dal petrolio, materie prime latitanti nella Penisola. E, non a caso, per il nuovo mezzo venne scelto un neologismo nazionale, mentre quasi tutte le altre lingue ricorrono tuttora alla parola anglosassone "trolleybus".

Nel dopoguerra le filovie vennero inaugurate soprattutto per sostituire le vecchie reti tranviarie che apparivano ormai superate, mentre gli autobus a gasolio denunciavano ancora parecchi inconvenienti, come lo sterzo rigido o la difficoltà nell'affrontare ripide salite, che ne frenavano la diffusione. E così si svilupparono vaste reti sotto i bifilari, specie nelle grandi città come Roma, Napoli, Bologna, Palermo o Bari, ma anche in provincia da Cuneo a Salerno, da Alessandria a Cremona, da Carrara fino a San Remo, per l'appunto.

Poi, negli anni Sessanta, la diffusione della motorizzazione individuale sottrasse molti utenti al trasporto pubblico, compromettendo i bilanci dei gestori, i quali pensarono di risollevarsi riducendo le spese negli impianti fissi, compresi quelli filoviari, che non vennero ammodernati. Le migliorie apportate agli autobus di più recente generazione sembrarono a quel punto chiudere la partita. Ma, soprattutto, prevaleva l'intenzione di rimuovere ogni vincolo rigido – binari o anche semplice rete aerea che fosse – per favorire lo scorrimento delle automobili. Anche il dilagare delle soste in doppia fila è un frutto avvelenato di quel periodo.

Dopo il 1973, con la crisi petrolifera che aveva condotto alle "domeniche a piedi", cominciò un ripensamento sul modello di mobilità che ha comportato in molte nazio-

ni avanzate la riscoperta del tram. I binari, in sede separata e spesso inerbita, sono ricomparsi nelle città francesi, spagnole, persino americane, favorendo un ridisegno urbanistico di cui hanno beneficiato i centri urbani. Anche in Italia ci si è mossi (tardivamente) in quella direzione, con qualche buona realizzazione – a Milano, a Bergamo, a Firenze, a Palermo – accompagnata come sempre da molta confusione che ha frenato finora il tanto atteso rilancio della rotaia.

In ogni caso, la crescente sensibilità ambientale avrebbe dovuto favorire anche la riscoperta del filobus, veicolo ecologico per eccellenza, visto che non inquina ed è estremamente silenzioso. In più le versioni più evolute consentono ai mezzi di circolare pure in marcia autonoma, riducendo la necessità di stendere il bifilare in aree di particolare pregio architettonico (concetto di cui, in verità, si è spesso abusato, per coprire la volontà di non fare alcunché).

Purtroppo, però, una filovia non ha gli stessi vantaggi di una linea su rotaia, tra cui la grande capacità in grado di soddisfare consistenti flussi di traffico. La portata di un filobus, anche quando è articolato, non è molto superiore a quella di una autobus. I lunghi mezzi a tre casse, che si vedono oltre confine – per esempio a Ginevra – non sono tuttora omologati dal nostro Codice della Strada. Resta il pregio della non emissione di fumi, ma ora l'adozione di autobus a batterie (nonostante l'ingombro, la limitata autonomia ed i problemi connessi allo smaltimento delle stesse), sembra erodere anche questo vantaggio.

La sfida, ad ogni buon conto, non è ancora terminata. Ci sono nel Mondo parecchie città che continuano a puntare sulle reti filoviarie, da Losanna a Salisburgo, da Atene a Shanghai, passando per San Francisco, Seattle e Città del Messico. Alcune amministrazioni hanno persino deciso di ripristinare i bifilari dopo decenni di abbandono, da

Praga a Verona alla stessa Roma. E, comunque, in Italia disponiamo tuttora di quattordici città dotate di questa forma di trazione, anche se solo alcune aziende sembrano crederci con convinzione: Milano, Parma, La Spezia, Cagliari. E soprattutto Rimini, dove da un paio d'anni funziona il "Metromare", ossia una metropolitana su gomma che si spinge fino a Riccione sotto il bifilare.

Altrove il filobus è stato adottato soprattutto per evitare scelte più impegnative con la reintroduzione del tram – è il caso di Genova – oppure per darsi una patina di sensibilità ambientale, come nel caso di Lecce, Pescara ed Avellino, dove i mezzi elettrici circolano saltuariamente dopo lavori e prove interminabili.

Sarà perché la rete aerea impone alcune rigidità e limita i capricci dell'assessore di turno nel concedere la deviazione della linea per accontentare qualche commerciante o anche semplicemente per favorire una festa rionale? Dal punto di vista di chi fruisce dei servizi di trasporto, tuttavia, la presunta rigidità può rappresentare un vantaggio. Ricordo persone di ritorno a Milano dopo molti anni d'assenza che subito identificavano il tram che li portava in centro da bambini. Ed anche per una linea di filobus può valere la stessa percezione: se vedo il bifilare so che da lì passa una linea "di forza" che verosimilmente avrà una certa frequenza ed affidabilità. Mentre spesso le linee di autobus cambiano percorso, talora senza nemmeno preoccuparsi di avvertire gli utilizzatori abituali.

Figuriamoci quelli occasionali come i turisti

che frequentano la Riviera dei Fiori! E allora, perché San Remo, che disponeva di un sistema interurbano esteso da Taggia fino a Ventimiglia per ben 29 km, non ha fatto nulla per provare a preservare e rilanciare un mezzo perfettamente inserito nel contesto della costa? Forse per semplificarsi la vita, anche a discapito dell'ambiente e del rispetto del cittadino oltre che del contribuente. Ma di questo passo sicuramente non si va molto lontano.

Massimo Ferrari  
Presidente UTP/Assoutenti



**Tutte le nostre notizie  
sono anche su**



**ABBONATI E LE LEGGERAI INTEGRALMENTE**



## BRT Onlus

# Strumenti innovativi per la politica dei trasporti



Il convegno annuale Politecnico – BRT, giunto alla sua seconda edizione, ha messo in luce una serie di spunti di riflessione che vale la pena di richiamare sommariamente, rimandando i molti approfondimenti possibili sia ai siti web dei promotori, che a interventi successivi su queste pagine.

L'analisi delle politiche dell'anno passato ha evidenziato uno scenario macroeconomico destinato a rimanere ancora molto critico, con bassi tassi di crescita e deficit elevati, che appare in contrasto con le scelte fatte per le infrastrutture previste nel PNRR (di gran lunga le più rilevanti per il settore).

Infatti queste hanno ignorato sia i vincoli finanziari (sono per la gran parte interamente a carico dell'erario), sia solidi obiettivi di crescita economica, che postulerebbero saggi di rendimento economico elevati.

E la debolezza degli strumenti di valutazione impiegati lo conferma: a livello macroeconomico si simulano solo gli impatti a bre-

ve della spesa, prescindendo dalla domanda servita, e a livello microeconomico le valutazioni, redatte dai destinatari delle risorse, risultano effettuate a valle di decisioni già prese, e con metodologie difficilmente difendibili, anche in termini ambientali.

Sono successivamente stati presentati due strumenti di simulazione della domanda di trasporto a livello nazionale, messi a punto uno dalle Ferrovie dello Stato Italiane e l'altro dalla società META Srl insieme al laboratorio TRASPOL del Politecnico di Milano (con il supporto parziale di BRT).

Il confronto è destinato a sviluppi futuri, pur avendo i due strumenti obiettivi parzialmente diversi, il primo multimodale e di carattere nazionale sia pur mirato alle strategie aziendali di un singolo modo di trasporto, e il secondo di carattere più generale e di natura indipendente (e di fatto il solo operativo di questo tipo).

Nel caso del modello delle FSI, abbiamo as-

sistito ad una interessante presentazione sulle caratteristiche e l'architettura dello strumento, come il diverso livello di dettaglio tra mobilità locale e di lunga percorrenza e l'ampiezza dei dati di calibrazione utilizzati. L'aspetto più rilevante è che, in assenza di un modello pienamente operativo dentro al Ministero dei Trasporti, si tratta dell'unico strumento funzionante a livello nazionale per la programmazione del sistema ferroviario.

Per il modello META-Politecnico si sono anche visti i primi risultati di una simulazione di una politica di tariffazione efficiente del modo stradale, cioè omogenea a quella del modo ferroviario ("tariffazione ai costi marginali sociali").

Per questa simulazione si è anche proposta una valutazione del tipo costi-benefici sociali, inclusiva degli aspetti ambientali e dei fenomeni di congestione. Tale valutazione è stata integrata al modello di traffico, garantendone così sia la coerenza metodologica che la relativa semplicità di applicazione.

I primi risultati appaiono coerenti alla teoria economica (la tariffazione ai costi marginali aumenta il surplus sociale), oltre che realistici in termini finanziari (nello scenario migliore si è ipotizzato che i ricavi del sistema stradale nel suo complesso restino sostanzialmente invariati e che non vi siano quindi oneri aggiuntivi per le casse pubbliche). Risultano osservabili anche, come era atteso, aspetti distributivi, per ora solo "geografici" (aree avvantaggiate e penalizzate). Questo test si colloca all'interno di un programma pluriennale di simulazione e valutazione di politiche tariffarie, che ha visto l'anno scorso interessato l'ambito dei trasporti pubblici locali (di cui si forniranno le valutazioni socioeconomiche), mentre probabilmente si focalizzerà l'anno venturo sui prezzi dei carburanti.

Gli obiettivi del programma complessivo sono assai vasti, cioè sia di tipo scientifico

(esplorare l'efficacia di un modello nazionale avanzato nel simulare gli impatti sul settore di politiche alternative), che, come si è detto, di ottimizzazione socioeconomica e finanziaria (massimizzazione del surplus sociale, inclusivo degli aspetti ambientali). Non risulta che fino ad oggi simulazioni tariffarie con questo taglio e con strumenti di analitici di questo tipo siano mai state effettuate in Italia, e non ne sono note finora neppure per altri paesi europei.

Per inciso si osserva che le analisi del tipo costi-benefici di singoli progetti, basate sulla massimizzazione del surplus sociale, assumono sempre come invariato il quadro tariffario, e di conseguenza, là dove le tariffe non risultassero efficienti in termini di surplus, anche queste analisi fornirebbero risultati distorti.

Nella sessione specifica dedicata agli strumenti di valutazione, sono stati discussi tre aspetti rilevanti.

Il primo concerne un tema di attualità: il limite dei 30km all'ora nelle aree urbane dense. Nel caso della scelta di Bologna, questa risulta pienamente suffragata da una accurata e indipendente analisi costi-benefici sociali, che si è appoggiata a parametri europei verificabili.

L'analisi ha messo in luce la dominanza dei benefici di sicurezza rispetto per esempio a quelli ambientali, e la più ovvia dominanza delle perdite di tempo tra i costi e ha portato a escludere dal provvedimento le maggiori strade di scorrimento ove i costi superano i benefici

Certo tutto è perfettibile, ma questo approccio consente non solo di ottimizzare le scelte, ma di renderle trasparenti e "contestabili", che in fondo è il maggior vantaggio delle analisi costi-benefici indipendenti, soprattutto in un campo finora dominato da approcci ideologici (pro-auto, anti-auto).

Il secondo aspetto concerne i rischi di di-



# CONOSCIAMO LE RISPOSTE PERCHÉ I PRIMI A PORSI LE DOMANDE SIAMO NOI

Anticipiamo le sfide HR con Soluzioni Innovative. Esperti in Change Management e Digital Transformation, ci dedichiamo a guidare il cambiamento e a valorizzare ogni talento. La nostra promessa? Sviluppare approcci rivoluzionari e autentici per un mondo del lavoro in continua evoluzione

.genuina.eu | hello@genuina.eu  
Roma - Italy - World



storsioni nelle politiche di investimenti infrastrutturali e ambientali quando la sfera politica preferisce, come spesso accade, indicare standard da conseguire senza averne verificato il rapporto tra costi e benefici per la collettività.

Sono stati presentati diversi casi reali (il nuovo collegamento ferroviario Torino – Lione, gli standard di qualità dell’aria e i divieti di circolazione a essi correlati, il “net zero” per le emissioni di CO<sub>2</sub> all’orizzonte del 2050) per i quali tale distorsione è stata evidenziata in modo fattuale.

Si ricorda per inciso che, a parità di risorse disponibili, non ottimizzare l’uso significa danneggiare l’ambiente: per esempio, abbattere le emissioni di CO<sub>2</sub> dove costa di più, significa, molto concretamente, che se ne potrà abbattere meno di quanto sarebbe possibile.

Il terzo tema concerne un diffuso errore metodologico presente nelle analisi costi-benefici sociali: una semplificazione dei costi considerati solo apparentemente accettabile, che genera in realtà rilevanti errori di calcolo.

Tale erronea semplificazione connota purtroppo quasi tutte le analisi ufficiali effettuate in Italia, e riguarda specificamente i benefici per gli utenti generati dal cambio di modo di trasporto.

In estrema sintesi, consiste nel confrontare solo la differenza tra costi e tempi di viaggio tra le situazioni senza il progetto e con il progetto.

In realtà, i rilevamenti empirici mostrano che nelle scelte modali sono in gioco altre importanti variabili, che nella modellistica assumano la forma di “costanti modali” e nell’analisi economica quella di “costi non osservabili”.

Da quest’ultima osservazione deriva la prassi, divenuta all’estero dominante, di derivare la reale differenza di costi dalle scelte degli utenti, e da tale differenza dedurre poi

le variazioni di benessere che ne derivano (si tratta della nota “regola della metà”).

L’ultima sessione ha affrontato il tema della governance e della regolazione del settore, appoggiandosi alla recente uscita di un libro a cura di BRT focalizzato su questi temi.

Il dibattito, in primo luogo, ha messo in luce la criticità delle decisioni sull’assetto dei mercati rilevanti nei trasporti, rispetto alla tradizionale priorità politica assegnata alla formulazione di altisonanti piani nazionali dei trasporti.

Questi ultimi, come le esperienze italiane dimostrano, sono in genere destinati ad avere sia scarsa rilevanza pratica che vita politica breve, a motivo della prevalente loro natura di elencazione di investimenti infrastrutturali, promessi per motivi di consenso (“shopping lists”).

In secondo luogo, è emersa la scarsa capacità incentivante degli attuali strumenti di regolazione non indipendenti, che inducono i soggetti pubblici regolati a concentrare i loro sforzi nel richiedere risorse all’amministrazione centrale, invece che impegnarsi nell’efficientamento delle imprese che controllano.

Le ragioni di tale scarsa capacità incentivante sembrano essere da un lato l’eccessivo accentramento delle risorse, che ha effetti deresponsabilizzanti per i gestori, e, dall’altro, l’insufficienza dei meccanismi premianti per i comportamenti virtuosi, sia sul piano dei costi di produzione che della qualità dei servizi.

Paolo Beria - Politecnico di Milano

Marco Ponti – BRT onlus

Francesco Ramella – BRT onlus



Accademia  
Italiana  
Alta  
Formazione  
Ferroviaria

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

342 751 5657

[monica.montoro@ciaff.it](mailto:monica.montoro@ciaff.it)

## Workshop Aspetti Ambientali delle Attività Ferroviarie



Roma



14 marzo



9:00 - 16:00

### Destinatari

Responsabili della produzione; Responsabili delle attività negoziali; Coordinatori di risorse umane; Responsabili della formazione professionale; HSE; Incaricati/Referenti Ambientali e personale di supporto; Auditor aziendali; Responsabili dei Sistemi di Gestione Ambientale; Direttori dei Lavori

### Programma

- Gli **aspetti ambientali** correlati alle **attività ferroviarie**
- L'influenza della **legislazione ambientale** territoriale **applicabile sui processi produttivi**
- La **responsabilità amministrativa** delle persone giuridiche e delle società
- Le attività di **audit interno** e la **valutazione del rischio ambientale**
- Gli **inadempimenti legislativi più comuni** nella gestione di:
  - ◆ Materiali e Rifiuti
  - ◆ Scarichi idrici
  - ◆ Emissioni in atmosfera di tipo industriale o civile
  - ◆ Gestione dei gas fluorurati a effetto serra
  - ◆ Gestione delle sostanze pericolose
  - ◆ Prelievi idrici
  - ◆ Gestione del rumore
  - ◆ Gestione del suolo e del sottosuolo

## Persone

# Cecilia Battistello, la donna che dipinse le navi ed i treni di rosa



Ho conosciuto Cecilia Battistello quando mi è stato affidato l'incarico di Amministratore Delegato per l'avvio e la gestione della nuova impresa ferroviaria Oceanogate SpA, di cui erano Soci il Gruppo Contship e la Fer (oggi Tper) della Regione Emilia Romagna.

La missione del Gruppo Contship era ed è di offrire ai clienti un servizio logistico "door to door" occupandosi dell'intera catena del trasporto, dogana compresa, di cui il trasporto ferroviario ne costituiva un anello importante per i grandi volumi e la potenziale sinergia con i terminal, di cui poteva contribuire ad una maggiore efficienza.

Dal punto di vista professionale le due doti che ho potuto meglio apprezzare sono state la determinazione e l'ossessione alla qualità del servizio: in effetti la bontà delle scelte strategiche ed i clienti soddisfatti sono due condizioni importanti per il successo e lo sviluppo di un'impresa che opera nel mercato libero.

Aspetti importanti soprattutto in quegli anni di investimenti significativi per lo sviluppo del Gruppo: oltre alla costituzione della nuova impresa ferroviaria si infatti era finanziato anche il raddoppio del terminal intermodale di Melzo e si era pianifi-

cato il potenziamento del terminal del Porto di La Spezia, intervento che dovrebbe essere appaltato nelle prossime settimane. Dal punto di vista relazionale era fermamente convinta che ogni persona fosse un anello della catena logistica, con differenti responsabilità ma con una uguale importanza per la qualità del servizio e quindi con pari dignità, condizione necessaria per il massimo impegno di tutti. Più di una volta ci rimproverava di non essere abbastanza sensibili su questo aspetto, determinante a suo giudizio per il successo dell'impresa. Cecilia Battistello non disdegnava alcuni vezzi ma sempre finalizzati al successo del Gruppo. Il colore rosa delle locomotive, dei camion e dei mezzi di sollevamento ne era una sintesi tangibile: riconoscibilità dell'Impresa, maggiore sicurezza grazie all'elevata visibilità e un richiamo al capo azienda donna. Un episodio che mi torna alla mente è una festa di capodanno nel terminal di Melzo a cui ero stato invitato anche se oramai pensionato ed allora presidente di FerCargo: aveva voluto che mi sedessi vicino a lei per conoscere il mio parere su alcuni aspetti aziendali extra ferroviari, forse ritenendo che non essendo più coinvolto all'interno del Gruppo potessi essere sincero ed imparziale. Ma la sua presenza a Melzo era motivata dall'esigenza di perseguire il citato rapporto personale con gli operativi che quella sera era facilitato dai giochi e dal ballo finale di Capodanno, contesto che peraltro consentiva anche qualche civetteria femminile. Per lei era infatti un'occasione per capire quanto i dirigenti erano in rapporti cordiali con i propri collaboratori e contestualmente di essere per loro un esempio. In chiusura gli Auguri finali con i numeri dei bilanci aziendali ricordando che tutti dovevano contribuire a fare guadagnare e crescere il Gruppo e di non dimenticarselo mai, nemmeno quando si balla.

Grazie Cecilia!



FONDAZIONE



2011 - 2011

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio  
senza tempo*

*[www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it)*

Foto di Francesco Colerio