

mmp

mobility press
magazine

N. 315 - 18 Novembre 2021



Il 2022 sarà l'anno decisivo? ISFORT: 18mo rapporto Audimob. La relazione di Nicolini all'Agorà Confetra per i suoi 75 anni. La transizione ecologica può viaggiare anche su strada. UnicoCampania e Club Italia: la transizione digitale nel TPL parte anche dal Sud. Ripartita la Contract Logistics: 86 mld di euro di fatturato, +3,5%. Il rapporto di Conftrasporto su trasporti e sostenibilità. Il buon sistema di trasporto pubblico del Portogallo

**IL FUTURO
È LA NOSTRA DESTINAZIONE
SOLO SE È UN VIAGGIO
CHE FACCIAMO INSIEME.**



IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

FS
FERROVIE
DELLO STATO
ITALIANE



Editoriale

Eppur si muove. E il 2022 sarà davvero l'anno decisivo?

Quattro appuntamenti con al centro i mondi della logistica, dei trasporti e del trasporto pubblico locale, dove è difficile stabilire la gerarchia d'importanza. La ripresa degli appuntamenti – nonostante l'imperversare della crisi da Covid – e le sollecitazioni provenienti da un momento di svolta che può rivelarsi epocale, ha condotto ad una serie di eventi che hanno visto confrontarsi i vari stakeholder del settore. Conftrasporto, la confederazione del trasporto, della spedizione e della logistica aderente a Confcommercio, ha dato vita al 6° Forum internazionale dei trasporti e della logistica. È seguito il convegno di UnicoCampania e Club Italia Contactless Users Board su Digitalizzazione della mobilità e dell'e-ticketing nella Regione Campania in relazione ai sistemi di trasporto pubblico locale, mentre la quarta edizione delle Agorà di Confetra ha rifocalizzato l'attenzione sul mondo della logistica e del trasporto delle merci.

Infine, la presentazione del 18° Rapporto sulla mobilità degli italiani di ISFORT, ha indagato i risultati dell'indagine sui fenomeni (anche comportamentali) relativi alla mobilità delle persone nel nostro Paese. Un campionario ricco di sollecitazioni, in cui dominante è stata l'articolazione dei dibattiti intorno al grande tema della transizione ecologica, energetica e digitale, con particolare riferimento all'attuazione del complesso scenario disegnato dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza, a sua volta inserito all'interno dei piani continentali di Next Generation EU, Green Deal europeo e obiettivi ambiziosi come il pacchetto del Fit for 55 EU. Non è senza significato o causale che alla maggior parte dei convegni sia intervenuto il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, Enrico Giovannini, quasi sempre insieme al direttore della programmazione del MIMS, il coordinatore

della Struttura tecnica di missione, Giuseppe Catalano. L'entità della sfida e la vastità degli interventi previsti, rende inevitabile la necessità di un confronto, perché processi di così ampio rilievo non si realizzano senza la partecipazione e soprattutto un vasto consenso delle categorie. Il PNRR interviene a dare una svolta a settori che finora presentano performances decisamente minoritarie, in gran parte per l'assenza di investimenti che si è trascinata per troppi, lunghi anni. Ne fanno fede i report che segnalano l'Italia agli ultimi posti per il rinnovo sia del parco mezzi di autotrasporto che del trasporto pubblico di massa, dove Catalano denuncia con ragione l'esistenza di 15.000 autobus sotto la categoria Euro 3, con anzianità media quindi superiore ai 15 anni (la media europea è di 7 anni) e alimentazioni da combustibili fossili altamente inquinanti. Un grande segno di positività viene proprio dalla determinazione mostrata dal ministro Giovannini nel disegnare lo scenario del futuro, a partire dal prossimo anno, che – secondo il ministro – può risultare un anno assolutamente decisivo. Nel 2022, la grande mole di prodotti legislativi messi in cantiere e soprattutto l'attivazione dei finanziamenti stabiliti nella legge di Bilancio o in altre poste, dovrebbe dare la spinta ad una svolta che dovrebbe essere epocale. Nessuno ignora che rimangono ancora delle resistenze, più o meno giustificate, segnalate in particolare dagli allarmi lanciati dal presidente di Conftrasporto, Paolo Uggè, dal presidente di Agens, Arrigo Giana, o anche dalla presidente della Commissione Trasporti della Camera, Raffaella Paita, che hanno rappresentato tutti problemi che sono oggettivi e che non risiedono certo nella volontà dei soggetti. Ma il solco è tracciato, la nave è salpata e l'approdo può non essere tanto lontano.

FONDAZIONE



ITALIANE



© Luca Catasta

Scopri i viaggi in treno storico su:

www.fondazionefs.it



Fondazione FS Italiane



News

ISFORT: 18mo rapporto Audimob. Crisi pandemica e mobilità, preoccupa il crollo del trasporto pubblico

18° Rapporto sulla Mobilità degli italiani di ISFORT, l'istituto di ricerca e statistica dei trasporti, ha presentato il 18° Rapporto sulla mobilità degli italiani, presentato nella sede del CNEL alla presenza del presidente Tiziano Treu. Alla presentazione del Rapporto è intervenuto anche il ministro delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili Enrico Giovannini, a sottolineare l'importanza di un lavoro di rilevamento statistico, che – pressoché unico in Italia – crea una serie storica di dati, dove verificare l'andamento dei fenomeni e dei comportamenti nel settore della mobilità in un arco di lungo periodo.

L'intervento del ministro aveva anche un'altra finalità, ricordare ad una platea di operatori ed esperti del settore (nel collegamento via web, i numeri dei contatti hanno superato quota duecento) l'importanza della trasformazione in atto e gli appuntamenti e le sfide che attendono tutti i protagonisti a partire già da domani. Giovannini ha sottolineato, in particolare, che "il 2022 può essere un anno decisivo per le politiche della mobilità. Per il trasporto pubblico locale e per tutti gli altri settori è importante cambiare schema, soprattutto nel TPL è riduttivo e impoverente pensare di ritornare al 2019, cancellando la memoria dell'annus horribilis 2020; in realtà, l'esigenza è di assicurare un salto veramente 'quanticò', a partire ovviamente dal PNRR".

Per il ministro, occorre partire dai risultati già incamerati, attraverso una intensissima attività normativa: l'obbligo per aziende e istituzioni di istituire i Mobility Manager, coordinatori dei progetti per una nuova mobilità che parta anche dal basso; la riforma del TPL, importantissima perché – ha tenuto a sottolineare il ministro – il salto di livello che deve operare il settore è straordinario, in quanto si



deve migliorare un'offerta, che nel 2019 era già nettamente inferiore alla media europea e con livelli di soddisfazione da parte dell'utenza bassissimi. Gli altri risultati positivi raggiunti costituiscono comunque un elenco non esaustivo: lo stanziamento per il settore dei trasporti che, nella legge di Bilancio, aumenta di 1,3 miliardi di euro il Fondo nazionale trasporti, per la prima volta dopo diversi anni. Fortemente significativo, poi, è aver inserito nel PNRR i fondi per lo sviluppo del MaaS, Mobilità come servizio, che – nella visione del ministro – costituiscono l'asse su cui costruire, insieme ai Mobility Manager – un nuovo modello di mobilità dove esplorare tutte le possibilità di una maggiore flessibilità dell'offerta.

Con una visione largamente ispirata al futuro, il ministro ha valutato tutte le caratteristiche di una trasformazione che dovrà essere profonda e che può avere il suo anno decisivo proprio l'anno prossimo: diventerà attivo e concreto il grande piano di rinnovo del parco autobus, con le norme già emanate e che proibiscono che venga concesso un finanziamento statale per l'acquisto di autobus alimentati a gasolio; contemporaneamente aziende e comuni saranno incentivati ad adottare piani per

la transizione all'elettrico, anche se il ministro ha ricordato che questa transizione energetica impone l'adozione di una logica di sistema, con costruzione di depositi, nuove centrali di rifornimento e via dicendo.

La logica di sistema e di filiera coinvolge – del resto – tutta la nuova politica di mobilità sostenibile, e in questo senso Giovannini ha sottolineato la notizia positiva della delega al MIMS di coordinare tutta il tema della mobilità sostenibile all'interno del CIPES, l'organismo interministeriale che deve definire i nuovi piani di investimenti con una priorità attribuita proprio al MIMS, con un'innovazione profondissima rispetto al passato.

L'ultimo tema toccato dal ministro ha riguardato l'opportunità di elaborare progetti per una trasformazione anche dell'economia comportamentale, cioè le scelte dei consumatori in materia di trasporto, con un sistema costruito su opportuni elementi di incentivo e disincentivo. Per Giovannini, in conclusione, il compito fondamentale è affrontare il tema della mobilità in tutte le sue complessità e le sue interconnessioni, ma l'occasione è unica e l'anno 2022 sarà il vero banco di prova dei processi di cambiamento. Il ruolo di protagonista nell'attuale fase di transizione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, è stato confermato anche dall'intervento di Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tecnica di missione per l'indirizzo strategico, lo sviluppo delle infrastrutture e l'alta sorveglianza del MIMS, l'ufficio dove passano i principali progetti di transizione e ammodernamento del settore delle infrastrutture e dei trasporti. L'intervento di Catalano è partito dalle problematiche che affliggono ora il settore del TPL, soprattutto per quanto riguarda il ritardo nel preoccuparsi delle tematiche ambientali: ““E' inconcepibile – ha sottolineato polemicamente Catalano - che ci siano ancora 15mila autobus sotto la categoria Euro 3, con anzianità superiore minimo a 15 anni e quindi altamente inquinanti”, per poi conti-



nuare: “Cambiare il Trasporto pubblico locale vuol dire non fare più riferimento alla vecchia idea del TPL, non esiste che – passata la crisi pandemica – si possa pensare di tornare semplicemente quelli di prima, perché già allora il sistema non funzionava e non era efficiente. Invece, insieme alla transizione energetica, il TPL deve riuscire a moltiplicare per due tre volte i propri utenti. E' una sfida forte, ma che è indispensabile vincere e che deve vederci impegnati tutti insieme”, ha spiegato il coordinatore della Struttura tecnica di missione del MIMS. Catalano ha insistito che “l'impegno del governo, come confermato anche dall'intervento del ministro Giovannini, è totale e finalizzato a creare le condizioni per la transizione ecologica insieme alla riforma del settore che deve essere profonda. Il Rapporto Audimob di Isfort ci conferma ogni anno che il trasporto pubblico arretra, ed ora siamo davanti ad una sfida che è duplice, perché se da un lato c'è la soddisfazione dei clienti, dall'altra c'è un'emergenza ambientale che va combattuta soprattutto nei trasporti.

La relazione del professor Cascetta ieri all'assemblea di Confetra dimostra con dati inconfutabili che il settore dei trasporti (e, ovviamente, in primis il trasporto merci) continua a veder crescere i volumi di emissioni climalteranti, e le prescrizioni che ci arrivano dall'Unione europea, da Cop 26 indicano chiaramente che non si può continuare su questa strada. Occorre voltare pagina, e lo stiamo già



facendo con i primi provvedimenti che prevedono che non sarà più finanziato l'acquisto di autobus a trazione diesel. Al contrario, abbiamo stanziato 2 miliardi di euro per consentire ai Comuni di intraprendere il percorso verso il full Electric nei trasporti urbani. Ma man mano la morsa delle politiche di incentivi e disincentivi si stringerà sia a livello nazionale che internazionale, non è possibile assuefarsi all'idea che non sia possibile cambiare la realtà di un Paese che ha consentito ad autobus con anzianità superiore di continuare a circolare impunemente", ha sottolineato ancora con grande decisione il coordinatore della Struttura tecnica del MIMS. Catalano ha approfittato della tribuna del convegno anche per rivolgersi alle amministrazioni locali e alle aziende del TPL: "Come Ministero stiamo coinvolgendo le Regioni nella nuova ripartizione dei fondi, con il Fondo nazionale trasporti che per la prima volta aumenta di circa il 10% annuo per un totale di 1,3 miliardi, assicurando però alle aziende risorse certe. E' bene, però, che ognuno dimentichi i criteri di ripartizione secondo le vecchie quote storiche, perché si premierà chi è capace di investire con velocità di cambiamento. E saranno applicati anche criteri stringenti per quanto riguarda la capacità di spesa: se non saranno raggiunti gli obiettivi, si interverrà con i poteri sostitutivi o la revoca dei finanziamenti, sono legge dello Stato tutte le norme che compongono l'architettura del nuovo sistema, e il Ministero sta a

sua volta aggiornando le sue strutture per essere capace di rispondere alla sfida di un'occasione epocale che non può essere sprecata e che quasi sicuramente non tornerà mai più", ha concluso chiudendo il convegno.

Il 18° Rapporto Audimob di Isfort

Il 18° Rapporto sulla Mobilità degli italiani di ISFORT è stato illustrato da Carlo Carminucci, direttore Ricerca dell'istituto. Il 18° Rapporto utilizza tutti i tradizionali elementi di indagine, ma tiene conto ovviamente delle conseguenze della situazione eccezionale che ha investito l'intero settore in conseguenza della crisi pandemica, con effetti che hanno influenzato i dati dell'intero anno 2020 e riverberato larghi effetti anche sul 2021.

Il dato perciò più rilevante – prevedibile, ma non per questo meno significativo – è la forte flessione della domanda di mobilità, sia pubblica (colpita ovviamente in maniera più grave) che privata. Carminucci ha evidenziato che - insieme al fenomeno del crollo della mobilità – nel Rapporto si registrano un aumento della domanda di trasporto di prossimità, con un "ricentraggio" sulla mobilità di corto o addirittura cortissimo raggio. Si registra anche una forte diminuzione nelle motivazioni di mobilità (indagate quasi esclusivamente da Isfort, con una delle caratteristiche di maggior rilievo del Rapporto), con una forte riduzione del peso degli spostamenti per lavoro e per studio, in particolare per quest'ultimo che ha vissuto tutte le tormentate vicende della didattica a distanza. Anche per il lavoro, ha pesato il ricorso massivo alla pratica dello smart working, con tendenze che possono trasformarsi in fenomeni di lungo periodo e fortemente rilevanti per il bilancio complessivo del settore. Da registrare poi un forte sviluppo della mobilità alternativa, uso della bicicletta, dei monopattini, del car o moto sharing, e anche la scelta di muoversi a piedi. Questa crescita, però, affiancata però dai due feno-



meni molto più significativi e decisamente preoccupanti, vale a dire la forte crisi del trasporto pubblico (e, in particolare, dell'intermodalità, cioè dello scambio e integrazione tra diverse modalità), e il forte incremento del ricorso alla mobilità con mezzi privati, che ha ingigantito ancor più il ruolo dell'automobile, che già era assolutamente predominante nel settore. Particolarmente rilevante anche la diminuzione dei chilometri percorsi: è cresciuta fino al 40% (dal 32% degli anni precedenti) la domanda di mobilità entro il raggio di 2 chilometri, e – in generale – nei centri urbani gli spostamenti sono concentrati per il 70% in un tempo massimo di 15 minuti. L'influsso della crisi pandemica è evidente nel dato riguardante i passeggeri del trasporto pubblico, che complessivamente sono diminuiti del 60%, con fenomeni che hanno accentuato le

fratture territoriali già esistenti nel settore. Un ultimo dato significativo può riguardare la crescita, ancora percentualmente irrilevante nel mercato globale, ma significativa nel segmento di nicchia della diffusione delle auto elettriche o ibride, cresciute anche a due cifre (con punte del 16-17%) nell'ultimo periodo. Il complesso quadro descritto dal Rapporto è stato analizzato non solo dal ministro Giovannini e dal coordinatore Catalano, ma anche da una serie di protagonisti intervenuti al convegno. Sandro Cruciani, direttore ISTAT, ha spiegato i contenuti del rapporto di collaborazione instaurato con ISFORT per una maggiore incisività del rilevamento dei dati in relazione ai fenomeni sociali. I problemi del settore del Trasporto pubblico locale e le problematiche legate alla fase di transizione sono state poi affrontate e discusse in una tavola rotonda – moderata da Armando Carteni, dell'Università Vanvitelli della Campania – cui hanno partecipato Arrigo Giana, presidente di Agens e direttore ATM Milano; Giuseppina Gualtieri, vicepresidente Asstra e a.d. TPER Bologna; Gianpaolo Gualaccini, coordinatore Consulta Sicurezza del Cnel; Giulio Guerrini, per feder-Mobilità; Mario Tartaglia, responsabile Strategie di FS Italiane; Sergio Veroli, presidente Consumer's Forum.

Antonio D'Angelo

WEBINAR n. 5 ciclo 2021
24 novembre, ore 11:00

TTS ITALIA

AI PARK

Presentazione del documento:
E-PARKING
Linee Guida per la digitalizzazione della sosta con dispositivi elettronici

Link per l'iscrizione diretta al webinar:
https://attendee.gotowebinar.com/register/5109074383448861960?utm_source=561
Al termine dell'iscrizione, riceverete un'e-mail di conferma con le informazioni su come partecipare al webinar.
La partecipazione su piattaforma GoToWebinar è gratuita e l'iscrizione è diretta.

PAR IT
controllo accessi parcheggio

AI PARK

TECNOLOGIE
Digitalizzazione, dati e sosta



UIC Symposium 2021

30 Nov. - 1st Dec.



UIC will celebrate its centenary in 2022.



Official Platinum Sponsor



Official Sponsors

To launch these celebrations, UIC is holding a symposium on **The Future of the Railways: Making Modal Shift Desirable on 30 November and 1 December** at its headquarters in Paris. The aim is to provide a roadmap for transforming the railways into a sustainable backbone for mobility over the next five, ten and 15 years.

This event will bring together the rail sector and representatives of public transport.

The starting point for the discussion will be the vision for rail developed together by UIC members. It describes a 2030 mobility landscape where:

- cars and lorries are being used less because more freight customers and passengers are using the train than ever
- high-speed rail traffic has doubled globally from today's levels and is now competing with aviation well on all short and some medium haul routes
- many airlines have stopped their short haul services and are working closely to connect with rail

The symposium will then provide an opportunity to show policymakers what transformational projects will have a major impact on efficiency in the short term and will ultimately:

- transform cities and connect communities
- contribute to win the race to zero carbon and install the renewables revolution
- innovate radically for physical and digital connectivity with other modes for a door to door service
- revolutionise customer experience for changing mobility's behaviours

These projects will serve as drivers of modal shift to rail and public transport in order to achieve the SDGs goals and the Green Deal objectives in Europe.

Our ambition is to present a concrete roadmap for the next decade in order to become a major contributor to decarbonation through a massive modal shift towards the railways.

News

La relazione del presidente Confetra Guido Nicolini all'Agorà organizzata per i 75 anni della confederazione

Quella di oggi è un'edizione speciale di Agorà anche perché quest'anno Confetra compie 75 anni: un pezzo di storia dell'associazionismo economico italiano, un pezzo di storia della rappresentanza, un pezzo di storia del paese. Grazie a tutti Voi, a tutti coloro c'erano prima di noi, a quanti hanno contribuito alla nostra Storia. Se oggi siamo qui, se l'intero Paese si è rimesso in moto, se abbiamo riconquistato una vita quasi normale dopo circa un anno e mezzo di chiusure forzate e privazioni, lo dobbiamo alla campagna vaccinale. Siamo stati tra i primi a chiedere un percorso prioritario di inoculazione per gli operatori della filiera logistica, poi a chiedere l'obbligo vaccinale per il nostro Settore, equiparabile per funzione ad un servizio di pubblica utilità. Abbiamo anche risposto alla "chiamata" del Commissario Figliuolo, nel luglio scorso, per mettere a disposizione dei centri vaccinali aziendali, i nostri impianti ed il personale medico aziendale delle nostre imprese. Oggi il Paese è quasi all'85% di copertura vaccinale, non siamo lontani dalla cosiddetta "immunità di gregge", se consideriamo che il 10% della popolazione è non vaccinabile perché under 12, ed un altro 4% è non vaccinabile perché immunodepressa o per altri problemi sanitari individuali. E' un risultato straordinario, del Governo e del Paese, che orgogliosamente l'Italia può ascrivere: l'unico Stato UE ad aver conseguito una simile soglia di copertura.

Vaccini e Green Pass

Certo, nel nostro Settore abbiamo avuto non poche complessità per l'introduzione del Green Pass obbligatorio. Molti dei nostri lavora-



tori sono extracomunitari e, ad esempio, le popolazioni islamiche hanno tenuto un atteggiamento molto prudente a seguito di orientamenti dei Consigli degli Ulema rispetto a derivati "non halal" potenzialmente presenti nei sieri autorizzati in Europa.

Tanti altri nostri dipendenti sono originari dell'Est Europa che ha adottato prevalentemente vaccini non riconosciuti dall'EMA, a partire da Sinovax e Sputnik.

Non è mia intenzione indagare il perché, scomodare la geopolitica o la storia delle dottrine religiose: dico solo che abbiamo segnalato per tempo il problema al Governo.

In un comparto specifico della lunga filiera logistica che - tra autotrasportatori, corrieri ed operatori di magazzino - conta circa il 15% (ma con realtà aziendali che arrivano addirittura al 40%) di popolazione immigrata, abbiamo corso il rischio di falcidiare la forza lavoro interna, oltre che di bloccare rifornimenti ed approvvigionamenti di materie prime via gomma dall'estero.

Fortunatamente quest'ultimo problema è stato in extremis evitato, grazie alla Circolare congiunta dei Ministeri della Salute e della



Mobilità Sostenibile dello scorso 13 ottobre. Ma, francamente, tutto poteva essere affrontato prima e meglio, senza far poi gravare sulle nostre imprese costi aggiuntivi – i taponi gratuiti offerti ai dipendenti non muniti di Green Pass – ed organizzativi che hanno arrecato ulteriore stress ad un tessuto produttivo già provato da quasi due anni di lavoro in condizioni proibitive. Perché se è vero che il Covid non era né prevedibile né forse affrontabile meglio di quanto abbiamo fatto, è anche vero che le pesanti ricadute – dal punto di vista organizzativo e delle perdite economiche – per le imprese logistiche, sono andate a sommarsi ad un contesto che – per il nostro Settore – è già business unfriendly.

A questo riguardo permettetemi di ricordare il grande senso di responsabilità mostrato dalle nostre imprese che, nonostante il periodo buio, hanno stretto i denti continuando a lavorare e accettando di rinnovare il CCNL di settore anche per dare un segnale di ripartenza ai propri collaboratori.

Non si è mai messa la priorità alla logistica

Spiace dirlo, ma è così. Il nostro Paese non ha mai messo tra le priorità una politica per la logistica. Si è spesso teso a far coincidere il gap logistico col gap infrastrutturale, come se gli unici problemi della logistica in Italia fossero provocati dalla mancanza di infrastrutture o dalla loro carenza. Il Logistic Performance Index della Banca Mondiale e la 19ma posizione dell'Italia in quella graduatoria – prima la Germania, nelle prime dieci posizioni ci sono poi Olanda, Francia, Belgio, UK, Austria, solo per citare alcuni dei nostri competitors - è ancora oggi solo una analisi per addetti ai lavori. Altrove non è così. Negli altri Stati europei nostri principali competitors, le reali liberalizzazioni del mercato iniziate nei primi anni Novanta hanno favorito l'evolversi di grandi

Campioni Nazionali leader globali nelle diverse attività e nei diversi segmenti operativi al fine di presidiare al meglio gli interessi economici nazionali sui mercati globali. Da noi nulla di tutto ciò è avvenuto.

Oggi la media europea delle vendite in export franco fabbrica è del 23%: ciò significa che le imprese produttrici estere che esportano lo fanno costruendo anche le proprie filiere logistiche, controllando quindi non solo l'intero processo di produzione, ma anche quello di distribuzione, generando quindi un valore maggiore e più diffuso. Da noi la media è del 73%, e finché sarà prevalentemente il compratore estero "a venirsi a prendere la merce" la nostra logistica continuerà ad essere in posizione di sudditanza rispetto ai competitors stranieri che continuano a governare i flussi internazionali. Viceversa, la funzione logistica sarebbe in grado di per sé di far aumentare la competitività delle imprese produttrici e commerciali, soprattutto quelle di piccola e media dimensione che tramite i servizi logistici possono estendere la loro gittata commerciale. Inoltre in uno scenario in cui l'impatto ambientale diverrà sempre più un fattore imprescindibile di competitività, le imprese produttrici e commerciali dovranno anche garantirsi una logistica sostenibile.

Le prospettive per il trasporto combinato

Abbiamo tre volte il numero di imprese di autotrasporto operanti in Germania, ma con un quarto dei volumi tedeschi, come ben descritto in un recente discussion paper prodotto da ISFORT e dedicato alle prospettive del trasporto combinato: ciò significa un'offerta di vezione stradale debole e frammentata. E se dall'autotrasporto spostiamo lo sguardo all'intero settore logistico e del trasporto merci, i dati macro non cambiano di molto. Su 110 mila imprese operanti in Italia, circa l'85%



green. Anche perché, come ben dimostrato da uno Studio recentemente messoci a disposizione da Biagio Bruni, che ringrazio, stiamo assistendo ad una impennata generale dei costi, non solo dei noli, che metterà sempre più a dura prova la capacità competitiva delle nostre imprese nel rapporto con la clientela e la committenza. Così come serve una vera “transizione burocratica” prima ancora di quella digitale o ambientale, almeno in Italia.

ha meno di 9 addetti e fatturati da microimpresa o piccola impresa.

Con un tessuto imprenditoriale che ha questo profilo, anche la “transizione digitale” rischia di essere un miraggio. Investono le imprese che hanno liquidità, o che sono finanziabili dal sistema bancario. Il rischio è che innovi in blockchain, IoT, intelligenza artificiale, stampa produttiva 3D, connettività 5G e gestione di Smart e Big Data, l’impresa che è già ben posizionata sui mercati, che ha sedi o reti di corrispondenti stabili all’estero, che ha un numero di addetti e fatturati adeguati alle sfide complesse dei tempi in un unico grande mercato che è il mondo intero; le PMI che mediante la digitalizzazione dei processi potrebbero avere vantaggi sul mercato oggi in Italia presentano un livello inferiore di adeguamento alla digitalizzazione rispetto alla media europea anche perché l’offerta di soluzioni digitali non è sempre adatta alle richieste delle imprese meno dimensionate.

In quest’ottica serve una “politica industriale” per la Logistica, una Logistica 4.0 che – sul modello di Industria 4.0 – si ponga l’obiettivo di accompagnare e far evolvere il settore. Non con meri sussidi, non ci interessa sopravvivere ed io penso che neanche sia possibile.

Bensì incentivi agli investimenti finalizzati al salto dimensionale, tecnologico, formativo,

La transizione burocratica necessaria per chi lavora Just in time

Siamo l’unico Paese UE con oltre 400 procedimenti amministrativi e di verifica che oggi gravano sulla merce e sui vettori posti in capo a 19 diverse pubbliche amministrazioni e che ha pertanto l’assoluta necessità di introdurre uno Sportello Unico dei Controlli, non solo Doganali; siamo l’unico Paese UE che ancora non si è dato una regola sostenibile in termini di verifiche radiometriche; siamo uno dei pochi Paesi UE che non ha aderito alle Convenzioni internazionali per l’adozione della lettera di vettura elettronica; siamo l’unico Paese UE ad avere un doppio controllo sulle merci, oltreché quello doganale anche quello della Guardia di Finanza.

Siamo un Paese che regola i rapporti commerciali civilistici delle spedizioni internazionali ancora sulla base delle regole del Codice Civile non aggiornate ai giorni nostri; siamo l’unico Paese UE che per effettuare le analisi sanitarie a campione in fase di sdoganamento non si affida a laboratori esterni accreditati privati, bensì utilizza solo quelli pubblici anche se il loro numero è assolutamente insufficiente. Siamo l’unico Paese Europeo ad avere un’A-



genza di Regolazione, l'ART, che pretende di essere finanziata dall'intero settore logistico nonostante sia liberalizzato ed in larghissima misura asset free e nonostante la regolazione riguardi solo i gestori delle infrastrutture. In tema di regolazione dei trasporti vale la pena sottolineare come, mentre negli altri Stati europei vengono regolate solo le reti gestite in regime di monopolio, in Italia alle competenze del Ministero Infrastrutture e Mobilità Sostenibili sono state sovrapposte quelle di altre

Autorità che stanno via via proliferando: dalla citata Autorità di Regolazione dei Trasporti all'Autorità Garante delle Comunicazione relativamente ai trasporti postali; dall'Autorità di vigilanza sui contratti pubblici all'Autorità Garante del Mercato. Infine, gli altri Stati comunitari non sono cattivi pagatori come quello italiano, non solo nei confronti dei creditori commerciali, ma anche nei confronti degli



operatori che vanno a credito con le imposte e devono attendere oltre un anno per i rimborsi. La logistica è il trionfo del just in time, e qui pare si voglia giocare per perdere la partita della competitività internazionale invece che per vincerla. Senza comprendere che più la logistica va in affanno, affronta extra costi, perde competitività più le merci vanno altrove, le imprese produttrici perdono a loro volta competitività, ne risente l'export e l'import, si squilibra la bilancia commerciale, aumentano i costi per il consumatore finale.

Bene le infrastrutture come precondizione

Hai voglia a costruire nuove dighe foranee o ultimare i corridoi Ten-T: senza fluidità e tempi certi, le merci continueranno a preferire Rotterdam a Genova, oppure per il cargo aereo Francoforte a Malpensa. E questo lo dico non perché le infrastrutture non siano importanti, anzi.

Sono una delle precondizioni per giocare un ruolo ed una funzione logistica nei mercati globali. Lo abbiamo ripetuto mille volte: ci andavano bene le scelte compiute con Delrio e Connettere l'Italia, anche quelle di Italia Velo-

ce della Ministra De Micheli ed abbiamo salutato con soddisfazione l'ulteriore accelerazione impressa dal Governo in carica in tema di opere strategiche: nomina dei Commissari per realizzarle, riforme del Codice Appalti.

Facciamo tutti il tifo per le nostre grandi stazioni appaltanti: RFI, ANAS, ENAC, le AdSP.

Ma sommessamente segnaliamo che se non iniziamo ad occuparci anche di imprese e regolazione favorevole, noi – nella migliore delle ipotesi – diverremo un mero nastro trasportatore utilizzato per trasportare merci altrui, su vettori altrui, presso mercati di destinazione finale altrui. Tutto ciò non genererebbe ricchezza per il Paese e non ci consentirebbe neanche di ammortizzare le ingenti risorse investite per realizzarlo questo quadro infrastrutturale.



Transizioni Green e Digital nelle mani delle aziende

Bisogna seriamente iniziare ad occuparsi anche del software logistico: imprese e regole. Anche perché la ricchezza, il lavoro, i redditi sono prodotti dalle imprese non dalle gittate di cemento. Ed anche perché le transizioni Green e Digital dovranno viverle e realizzarle le imprese, non i moli o i piazzali o i magazzini. In questi ultimi giorni due/tre vicende, solo apparentemente minori, dimostrano quanto senza una reale politica integrata per il trasporto e la logistica non sarà possibile cogliere le sfide che sono innanzi a noi. Mi riferisco alla Determina ANSFISA che penalizza il trasporto merci su ferro in Italia, imponendo limiti estranei a qualunque altro Paese europeo.

Mi riferisco alla modifica estemporanea del Codice della Strada che di fatto punisce il trasporto eccezionale assestando un duro colpo anche alle industrie nazionali delle costruzioni e dell'acciaio provocando, secondo le nostre proiezioni, una triplicazione dei viaggi su gomma a parità di volumi trasportati.

Questo solo per segnalare quanto, seppur animati dalle migliori intenzioni, l'infernale macchina istituzionale ed amministrativa che sovraintende il processo decisionale del Paese finisca poi per assumere decisioni che vanno nella direzione diametralmente opposta.

D'altro canto non possiamo non sottolineare anche elementi positivi che finalmente pare diano il la ad una stagione di semplificazioni e modernizzazione del sistema. Penso al regolamento attuativo dello Sportello Unico Doganale e dei Controlli, che dopo 5 anni è finalmente approvato in Consiglio dei Ministri, una storica richiesta di Confetra che, almeno in potenziale, allinea il nostro sistema di controlli sulla merce ai modelli più performanti in chiave europea.

Grande lavoro fatto per il PNRR

Il PNRR va nella giusta direzione? Sì. Lo diciamo con orgoglio e fiducia: Sì.

Ci abbiamo tanto lavorato con il Ministero, con la Struttura Tecnica di Missione, con gli uffici preposti. Consentitemi di ringraziare – tra gli altri - per la loro presenza e per la sempre grande disponibilità all'ascolto Giuseppe Catalano, Mauro Bonaretti, Maria Teresa Di Matteo, Enrico Pujia, Enrico Finocchi, Vincenzo Cinelli, Francesco Benevolo, Costantino Fiorillo.

E' dal luglio del 2020 che lavoriamo gomito a gomito con il Governo, con il MIMS nostro Ministero di riferimento, ma anche con il Ministero della Salute, con lo Sviluppo Economico, con La Farnesina, con Dogane. Ed ai vari Tavoli più operativi con RFI, Assoporti, ENAC.

Gran parte dei temi che ho voluto affrontare questa mattina sono previsti dal cosiddetto Contest Riforme della Missione 3, quella che riguarda il nostro mondo.

E lo stesso fatto che circa il 25% delle risorse tra PNRR e Fondo Complementare siano destinate al macro settore della mobilità, dei trasporti, della logistica ci fa capire quanto sia ormai matura la consapevolezza che attorno all'evoluzione di questo comparto si gioca forse il pezzo più decisivo del rilancio dell'economia del Paese.

Un comparto trasversale ed indispensabile all'industria manifatturiera come al turismo, all'agricoltura come all'edilizia, al rilancio dei consumi come alle grandi questioni di sicurezza energetica e approvvigionamento di materie prime del Paese. Non a caso ben quattro delle sei Missioni del PNRR prevedono riforme o risorse per i nostri ambiti operativi di attività e lavoro.

Quest'anno Confetra compie 75 anni: la più antica e grande Organizzazione italiana del Settore Trasporto merci e Logistica. Noi c'eravamo quando l'Italia repubblicana è ripartita dopo la Seconda guerra mondiale, e ci siamo



oggi con tutto il nostro talento e le nostre forze per sostenere questo immane sforzo di ricostruzione dei fondamentali economici, sociali e produttivi del Paese.

In questi 75 anni si sono succeduti Presidenti e Gruppi Dirigenti che, a nome di tutti, ringrazio per aver portato avanti questa storia di associazionismo sano, istituzionale, autorevole, al servizio del Paese oltre che delle categorie e del Settore che rappresentiamo.

Shift modale per integrare gomma e ferro

Le nostre imprese sono pronte. Pronte a sostenere lo shift modale per integrare al meglio gomma e ferro accrescendo la quota modale di quest'ultimo. Pronte a far propri gli obiettivi del Green New Deal e degli accordi di Parigi. Pronte a raccogliere la grande sfida della Via della Seta e della nuova Agenda delle relazioni Transatlantiche che l'Amministrazione Biden annuncia di voler porre in essere, superando l'odiosa stagione delle guerre commerciali e dei dazi.

Pronte a rendere concreto il salto di qualità che il Sistema portuale italiano intende compiere per scalare posizioni in Europa e nel Mediterraneo. Pronte ad affiancare Dogane, principale alleato naturale di qualunque seria strategia di internazionalizzazione del Paese,

o ad accompagnare finalmente una strategia nazionale e vincente, mai avuta, per il rilancio del cargo aereo. Pronte a impegnarsi in un patto per una prospettiva economica condivisa – come chiesto dal Presidente Draghi – per rendere questa crescita duratura e sostenibile. Affinché, come ha sottolineato il Governatore Visco, il rimbalzo del Pil del 6% - un dato che va letto alla luce della forte contrazione dello scorso anno – si consolidi e ci consenta di riuscire il più velocemente possibile a ridurre il peso del debito pubblico.

E da questo punto di vista ribadisco l'importanza della logistica, richiamando che a livello mondo sono sotto gli occhi di tutti le conseguenze che l'interruzione delle catene di approvvigionamento internazionali sta provocando sull'economia, in particolare sul rialzo dell'inflazione.

Per portare avanti questo programma ambizioso, dobbiamo sentirci tutti parte di una stessa squadra, l'Italia, che vuole tornare a dire la propria - dal punto di vista produttivo, commerciale, logistico – nel Mondo.

**“ IL RUOLO DEL
FORMATORE ”**

TECNICHE DI TENUTA
D'AULA E NORMATIVA

Iscriviti al corso integrativo
per diventare
ISTRUTTORE ANSFISA

**15-16 NOVEMBRE 2021
22-23-24 NOVEMBRE 2021**

VAI SUL SITO www.forfer.it

FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO



www.trainingsrl.it



TRAINing



FORMAZIONE



CONSULENZA



MANUALI DI MESTIERE

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



TRAINing srl

Via Sommacampagna, 63H
37137 VERONA





Green

La transizione ecologica può viaggiare anche su strada

La transizione ecologica può viaggiare anche sulle strade italiane. Pavimentazioni stradali con elevate prestazioni, maggiore durata di vita, alti tassi di riciclo, riducono il fabbisogno energetico e contribuiscono in modo significativo alla riduzione delle emissioni di gas serra e del consumo di risorse naturali.

Il Convegno “Le strade al bivio della transizione ecologica”, organizzato dalla Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile in collaborazione con il Green City Network e il patrocinio del Consiglio Nazionale degli Ingegneri, propone un percorso in otto punti per l’elaborazione di linee guida nazionali che introducano un approccio innovativo, green e circolare alla manutenzione dei 670 mila km di pavimentazioni stradali della rete viaria nazionale, per favorire la transizione del settore verso una gestione sostenibile.

“Il contributo del settore delle pavimentazioni stradali al raggiungimento degli obiettivi climatici -ha dichiarato Edo Ronchi, Presidente della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile- può venire da un rinnovato approccio di gestione nell’ottica di ciclo di vita della pavimentazione stessa - dalla progettazione, alla scelta dei materiali, alla realizzazione dei lavori – che favorisca la circolarità delle risorse e riduca le emissioni di gas serra.

Una gestione orientata al ciclo di vita – ha aggiunto Ronchi- consente inoltre di ottimizzare le risorse economiche degli enti e delle amministrazioni pubbliche preposte alla gestione e garantisce una maggiore sicurezza per gli utenti”. Basti pensare che, in termini di ciclo di vita, l’esecuzione dei lavori di manutenzione di una pavimentazione con tecnologie innovative e circolari che consentano il completo riciclo dei conglomerati bituminosi a temperature ridotte, genera un risparmio fino al 40% delle emissioni di CO2 equivalente



FONDAZIONE
PER LO SVILUPPO
SOSTENIBILE

Sustainable Development Foundation

rispetto a lavori eseguiti con i metodi a caldo tradizionalmente adottati, oltre a ridurre la pressione sul capitale naturale per la produzione di bitume e aggregati vergini.

Oggi però meno del 20% dei conglomerati posati in opera in Italia sono prodotti a basse temperature o con bitumi modificati e solo il 25% dei 9,5 milioni di tonnellate di conglomerato bituminoso da recupero generato ogni anno da operazioni di manutenzione viene riciclato per la posa in opera, contro l’82% della Germania e il 70% della Francia.

Ecco gli otto punti proposti come indirizzo per l’elaborazione di linee guida nazionali per accompagnare il settore nella transizione verso la sostenibilità.

1) Riutilizzo di conglomerato bituminoso da recupero

Incentivare il riutilizzo del conglomerato bituminoso da recupero proveniente dalla demolizione delle pavimentazioni stradali che offre vantaggi ambientali sia per quel che riguarda il consumo di risorse, sia per quel che riguarda le emissioni di gas serra. Negli ultimi anni, l’entrata in vigore della normativa End-of-Waste per i conglomerati bituminosi da recupero ha favorito un leggero incremento del loro riciclo nei lavori di manutenzione, ma non abbastanza.

2) Efficienza energetica nella produzione e stesa dei conglomerati bituminosi

Per l’efficienza energetica del settore sono

necessarie soluzioni progettuali, tecnologie e pratiche di esecuzione dei lavori in favore dell'utilizzo di conglomerati bituminosi preparati e stesi a temperature ridotte, nonché a freddo e l'utilizzo di fonti rinnovabili e soluzioni impiantistiche completamente elettriche.

3) Tecnologie con bitumi/conglomerati modificati e polimeri da riciclo

Allungare il ciclo di vita della pavimentazione con tecnologie che prevedono l'utilizzo di polimeri modificanti nella preparazione delle miscele di conglomerato, utilizzando anche materiali provenienti dal riciclo di rifiuti come ad esempio il polverino di gomma proveniente dal recupero di pneumatici fuori uso o poliolefine derivate dal riciclo di plastiche selezionate.

4) Programmazione delle manutenzioni e prevenzione dei dissesti

Le manutenzioni non devono essere considerate come mere attività di riparazione, bensì sono da inserire nel quadro di una strategia di gestione delle pavimentazioni stradali. Il controllo e monitoraggio periodico dello stato di salute delle strade contribuisce a garantire una maggiore durata di vita utile di esercizio di una pavimentazione stradale, influenzando positivamente sulle prestazioni di sostenibilità dell'opera.

5) I CAM strade per accompagnare la transizione

L'adozione di un decreto CAM (criteri ambientali minimi) per le pavimentazioni stradali con obiettivi sfidanti, seppur adeguatamente modulati in relazione alle esigenze della filiera nel percorso di transizione. Si tratta di un provvedimento prioritario per orientare le scelte della pubblica amministrazione verso tecnologie e soluzioni innovative e circolari a ridotto impatto ambientale, nonché per stimolare il mercato al raggiungimento di tali

obiettivi.

6) Adeguamento delle norme tecniche alla disponibilità di tecnologie innovative e circolari

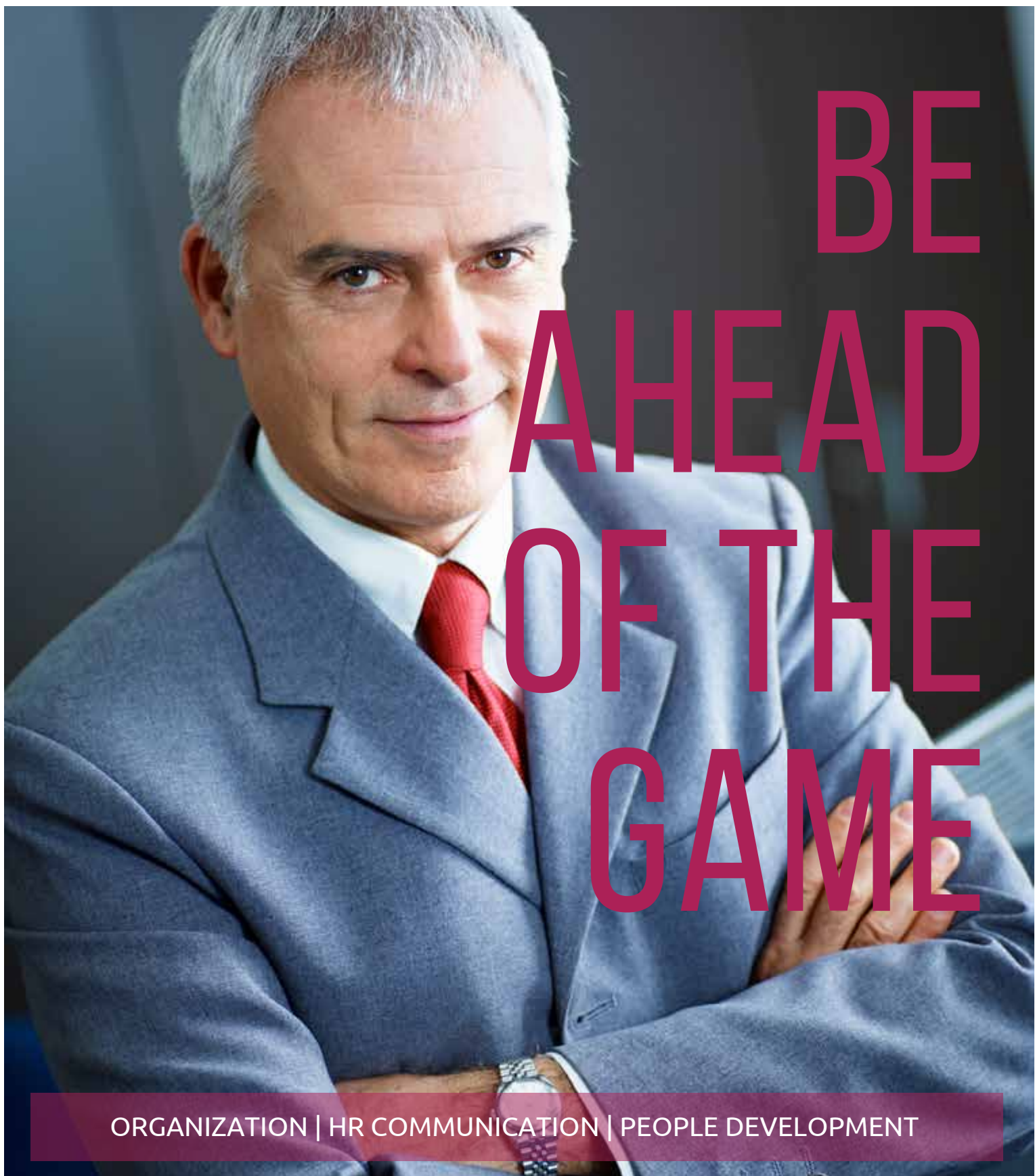
Un aspetto cruciale nella transizione del settore verso la sostenibilità è l'adeguamento delle norme attuali di progettazione, costruzione e manutenzione delle strade alle innovazioni progettuali e tecnologiche ad elevata circolarità dei materiali e di efficienza delle lavorazioni.

7) Valutazioni di costo ciclo di vita a supporto delle decisioni di spesa

Il Codice degli Appalti Pubblici prevede che nelle gare d'appalto per l'acquisto di beni e servizi da parte dell'amministrazione pubblica siano presi in considerazione i costi di ciclo di vita del bene, inclusi i costi associati alle externalità ambientali, tra cui quelli legati all'attenuazione dei cambiamenti climatici e alle emissioni di gas a effetto serra. Si tratta di analisi complesse e data l'evidente valenza di questa disposizione normativa nel percorso di transizione verso la sostenibilità è opportuno favorirne un'ampia applicazione, predisponendo un adeguato supporto di conoscenza e organizzazione alle amministrazioni pubbliche coinvolte.

8) Formazione continua e condivisione di conoscenze

Mettere a sistema le competenze ingegneristiche, economiche, ambientali, normative, organizzative, nonché le esperienze di cantiere, come informazioni organizzate facilmente accessibili attraverso piattaforme digitali di knowledge management, in affiancamento a programmi di formazione continua del personale su tutti gli aspetti di innovazione che riguardano l'ambito della gestione delle pavimentazioni stradali, può favorire e rendere più effettivo il percorso di transizione verso la sostenibilità del settore.



BE AHEAD OF THE GAME

ORGANIZATION | HR COMMUNICATION | PEOPLE DEVELOPMENT

UNA COMUNITÀ INCLUSIVA E CREATIVA SENZA CONFINI PER IL MONDO HUMAN RESOURCES, DELLA COMUNICAZIONE CORPORATE E NON SOLO, CHE APPLICA NARRAZIONE, DESIGN E TECNOLOGIA PER COSTRUIRE E PROMUOVERE, CON STRATEGIE DI ECCELLENZA, LA CRESCITA E LO SVILUPPO DELLE PERSONE, LE VERE PROTAGONISTE DEL BENESSERE AZIENDALE.

Focus

UnicoCampania e Club Italia: la rivoluzione digitale parte dalla Campania

La rivoluzione digitale parte in Campania con UnicoCampania, con la prima esperienza di digitalizzazione multi aziende in Italia, per processi che finora avevano riguardato solo singole aziende delle varie città.

Un esempio che è servito da stimolo e un “caso di scuola” per l’iniziativa del MIMS, con il ministro Giovannini che ha raccolto prontamente l’invito proveniente da Napoli e ha indicato la necessità di introdurre nei nuovi bandi per incentivare la transizione energetica al full Electric allargandoli alla dimensione regionale, mentre attualmente i bandi già attivati (e che prevedono un finanziamento di circa due miliardi) sono limitati solo ai comuni e alle aziende di trasporto pubblico locale di quei territori.

Basterebbe questi pochi elementi per indicare l’im-

portanza del forum organizzato dal Consorzio UnicoCampania e da Club Italia Consumers Users Board a Napoli sul tema “Digitalizzazione della mobilità e dell’e-ticketing nella Regione Campania.

Verso il PNRR e i MaaS”. L’evento è stato organizzato in coincidenza con l’avvio del servizio “Tap&Go”, l’innovativo sistema di pagamento elettronico che consente di viaggiare sui trasporti pubblici locali utilizzando la propria carta di pagamento contactless, senza più la

necessità di avere con sé il biglietto cartaceo. Partner dell’iniziativa Mastercard, azienda leader nei servizi di pagamento, che ha affiancato UnicoCampania e le aziende di trasporto pubblico locale coinvolte.

Nella sua fase iniziale, Tap&Go è disponibile sulle linee metropolitane EAV nelle stazioni della linea Napoli – Sorrento ed Aversa – Piscinola, e sulle linee ANM Metro Linea 1 e Funicolare Centrale e di Chiaia, ma successivamente – entro i prossimi 18 mesi – il servizio sarà esteso a tutte le linee ferroviarie EAV e agli

autobus delle aziende consorziate, coinvolgendo oltre 14 aziende.

Il sistema funziona con qualsiasi tipo di carta, anche con carte digitalizzate su dispositivi abilitati al pagamento NFC come smartphone e smartwatch e senza commissioni aggiuntive

per i consumatori. Il sistema sarà pubblicizzato con una ampia campagna di informazione e di sensibilizzazione nelle stazioni e coinvolgendo anche strutture di grande appeal popolare come la società Calcio Napoli.

Ma un traino sicuramente di grandissimo impatto deriva dalla campagna lanciata dalla Regione Campania, in collaborazione con UnicoCampania, per la concessione dell’abbonamento gratuito ad oltre 120.000 studenti, in versione completamente digitalizzata e dispo-





nibile quindi con un'apposita applicazione sul proprio cellulare, con operazioni che si rilevano estremamente friendly per nativi digitali compresi nella fascia tra 11 e 26 anni.

I numeri dell'operazione Tap&Go sono rilevanti già nella fase di sperimentazione: 4 aziende coinvolte (AIR, ANM, BUSITALIA CAMPANIA, EAV), 350.000 viaggiatori giornalieri interessati dal servizio, 700 validatori da installare nelle stazioni dotati di POS, 3 linee di autobus coinvolte con le prime attivazioni delle 3.800 validatrici acquistate dalla Regione Campania, e l'avvio del processo di integrazione con Trenitalia sulla Linea 2 (Napoli-San Giovanni-Pozzuoli).

Il Forum Club Italia Contactless Users Board-Unico Campania

Club Italia Contactless Technologies Users Board è l'associazione, senza scopo di lucro, che ha la finalità di promuovere

re sul territorio italiano l'utilizzo di sistemi di pagamento e di accesso basati su carte elettroniche (smartcard e carte bancarie), mobile, con validazione di prossimità (contactless) integrati con sistemi di infomobilità.

Il convegno promosso a Napoli per valorizzare l'esperienza di UnicoCampania, oltre ad essere particolarmente significativa, ha costituito l'occasione per costruire due giornate intense di dibattito sulle prospettive di diffusione della digitalizzazione, e – in particolare – sugli sviluppi in relazione all'applicazione dei siste-

mi di MaaS (Mobility as a Service), ovvero sia la mobilità come servizio integrato in grado di rivoluzionare l'intero sistema dei trasporti, introducendo criteri di flessibilità dell'offerta in relazione all'andamento della domanda, la conoscenza in tempo reale dei flussi di traffico e il loro immagazzinamento per determinare l'analisi dei flussi, ma soprattutto influenzando sui criteri di gestione delle aziende, incentivate e in un certo senso costrette ad integrarsi per offrire al cliente tutte le possibilità offerte dall'intermodalità e dall'interscambio dei fattori di trasporto, compresi gli elementi di mobilità alternativa come può essere il car sharing, il moto o bike sharing, ma persino il monopattino se inserito in una rete di comunicazioni. Sono le potenzialità dei nuovi



sviluppi tecnologici e digitali, che hanno offerto gran parte dei temi che hanno costituito oggetto di dibattito, secondo le tradizionali dei confronti organizzati da Club Italia, cioè riunire in un unico tavolo di confronto istituzioni, am-

ministrazioni, imprese di gestione, operatori del settore (che costituiscono il mondo della domanda di servizi per la mobilità), insieme con i rappresentanti del mondo dell'offerta di sistemi, ovvero le aziende che oggi operano nel settore della digitalizzazione investendo continuamente nell'innovazione, e che perciò proprio in queste occasioni possono presentare le ultime acquisizioni in termini di upgrading tecnologico, raccogliendo – nello stesso tempo – le istanze delle necessità provenienti esercenti concretamente i servizi.



Una impostazione vincente perseguita coerentemente in tutti questi dal direttore di Club Italia, Claudio Claroni, e dal presidente Piero Sassoli, direttore generale di Tiemme SpA, azienda di trasporto pubblico toscana, operativa oggi in settori collegati.

Il programma del Forum napoletano è stato fittissimo di appuntamenti.

La prima giornata si è articolata nella presentazione del progetto Tap&Go UnicoCampania, con presentazioni di Gaetano Ratto, presidente del Consorzio UnicoCampania; Guido Cangiano, coordinatore Area Tecnica del Consorzio; i rappresentanti dei partner coinvolti Mastercard, Almaviva, Sia, Intesa Sanpaolo. Nella prima sessione della prima giornata, si è avuta la presentazione (illustrata da Massimo Simone, della società Nemo, e da Claudio Claroni, di Club Italia) della indagine sullo stato dell'arte della digitalizzazione dei sistemi di bigliettazione nei settori del TPL, con risultati di particolare che hanno mostrato un sostanziale ritardo delle aziende del TPL (soprattutto in riferimento ai MaaS) nell'evoluzione del settore, ma soprattutto le forti o addirittura fortissime differenze territoriali nello sviluppo dei sistemi tecnologici e digitali.

E' seguita una tavola rotonda, coordinata da Piero Sassoli, che ha analizzato sostanzial-

mente i risultati dell'indagine e valutato la situazione tecnologica di operatori di trasporto e istituzioni e di quanto essa fosse adeguata in Italia, con la partecipazione di esponenti delle associazioni come Agens, Asstra ed Anav e rappresentanti di istituzioni. Nella seconda giornata, due intense sessioni di dibattito, focalizzate in particolare sull'incontro tra domanda ed offerta. Nella prima sessione, le aziende di TPL hanno interrogato il

mondo dell'offerta sulle tecnologie di account based ticketing, bigliettazione elettronica e infomobilità, in particolare per indagare quali condizioni consentono la costruzione del MaaS.

E, infine, l'ultima sessione ha riguardato le tecnologie, l'organizzazione, le risorse, le relazioni istituzionali fra domanda e offerta necessarie per indirizzarsi ai MaaS, raccogliendo tutte le opinioni degli stakeholder, a partire dagli esponenti dell'istituzione regionale, rappresentata da Luca Cascone, presidente della Commissione consiliare permanente per Urbanistica, Lavori Pubblici e Trasporti della Regione Campania.

FerPress è stata MediaPartner dell'intera manifestazione.

AD

SAVE THE DATE

Mercoledì 24 novembre 2021, dalle ore 9.30 alle 13.30

Convegno in modalità webinar sulla piattaforma **Zoom**

Dati e informazioni per le scelte degli Enti Locali e al servizio dei cittadini e dei consumatori nel contesto della futura mobilità

Il ruolo della regolazione e della Delibera ART 113/2021

Siamo su una caravella alla ricerca della mobilità futura, augurandoci che presto, per noi ma soprattutto per le generazioni future, si oda l'urlo: "DATI,DATI,DATI !".

La programmazione dello sviluppo sostenibile di un territorio ha necessità di conoscenza.

Serve la disponibilità di dati e informazioni che consentano ai decisori, Stato ed Enti Locali, di progettare il futuro.

Servono persone con visione e capacità di scelta, ma anche strutture con competenze e risorse, economiche e tecnologiche.

Con questo evento, federMobilità vuole porre l'attenzione sull'elemento base, i dati - che servono per dare attuazione anche ai principi della bozza di riforma elaborata sotto la guida del Prof. B. Mattarella e ora all'esame del Parlamento - e focalizzare l'attenzione sul prezioso lavoro svolto ancora una volta da ART con la Delibera 113/2021.

Interverranno fra gli altri

ON. RAFFAELLA PAITA

Presidente della IX Commissione della Camera dei Deputati (Trasporti, Poste, Telecomunicazioni)

IVANA PANICCIA

Dirigente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti

Conclusioni di

GIUSEPPE CATALANO

Coordinatore Struttura Tecnica di Missione del MIMS

ISCRIZIONE GRATUITA

Link per iscriversi:

<https://bit.ly/3Aqae1T>

Si consiglia di collegarsi in anticipo per permettere di completare l'iscrizione in puntualità

con il contributo di




a DB company







Tech the Future


Fondo Formazione Servizi Pubblici Industriali

Per informazioni inviare una mail a
federmobilita@federmobilita.it



Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet"

Nel 2021 riparte la Contract Logistics: 86 mld di euro di fatturato, +3,5%. E' l'inizio della transizione verso una logistica più sostenibile

Il 2021 è l'anno della transizione verso una logistica più sostenibile, da un punto di vista economico, sociale e ambientale.

Il mercato della Contract Logistics ha ripreso a marciare raggiungendo un fatturato di 86 miliardi di euro, in crescita del 3,5% rispetto al 2020 e molto vicino al valore registrato prima della crisi sanitaria (87 miliardi nel 2019). Una ripartenza iniziata già nel 2020, conclusosi con un calo molto più contenuto (-5,8%) rispetto all'economia nel suo complesso (-8,9%), e trainata dal crescente ruolo dei servizi logistici avanzati, che nell'anno del Covid sono arrivati a pesare oltre il 10% del fatturato per metà dei fornitori logistici, e dal boom dell'eCommerce, passato da segmento di nicchia a valere il 20% del fatturato per il 60% dei fornitori. Ma nel 2021 sono anche aumentati i costi dei fattori produttivi come l'energia (+24%), il carburante (+13%) e i canoni di locazione (+2%), mentre il nuovo CCNL Logistica, Trasporto merci e Spedizione ha definito gli aumenti salariali per i prossimi tre anni (+5% della retribuzione attuale al netto degli scatti di anzianità e dell'assistenza sanitaria): se non ben gestiti, questi rincari potrebbero ridurre i margini degli operatori di settore, già risicati, in un momento in cui sono necessari investimenti importanti.

La trasformazione sostenibile della logistica è già iniziata, con interventi da parte sia dei committenti sia dei fornitori logistici in 53 ambiti del processo logistico, che spaziano dalla progettazione dei network logistici, al magazzino e ai trasporti, dal packaging allo sviluppo di nuove competenze fino alla collaborazione fra i diversi stadi della filiera.

I committenti si stanno concentrando sul packaging, sperimentando nuovi materiali per gli imballi secondari, rivedendo la pallettizza-

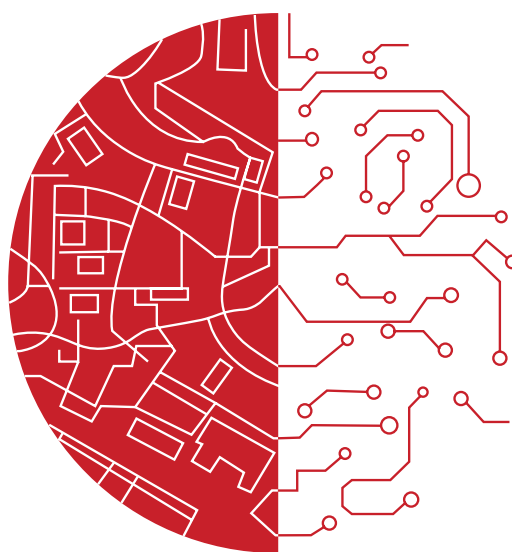
zione dei prodotti e introducendo circuiti closed-loop per la gestione degli imballi, e sul network design, con grande attenzione al trasporto intermodale strada-ferrovia. I fornitori puntano a ridurre l'impatto ambientale delle attività di magazzino e trasporto.

Nel primo caso con soluzioni per ottimizzare l'isolamento degli edifici, l'impiantistica, l'illuminazione e la movimentazione e automazione del magazzino: tutte soluzioni che consentono di ottenere le certificazioni LEED (Leadership in Energy and Environmental Design) e BREEAM (Building Research Establishment Environmental Assessment Method). Nel secondo, con flotte sempre più consistenti di mezzi che usano tecnologie green come il CNG (Compressed Natural Gas) e l'elettrico BEV (Battery Electric Vehicle) per la distribuzione locale, mentre sulle lunghe distanze cresce il ricorso al LNG (Liquefied Natural Gas) e ai biocombustibili. Cresce l'interesse per le soluzioni di Logistica 4.0: in media ogni operatore logistico ha portato a termine o sta sviluppando 4,5 progetti in questo ambito, di cui il 65% riguarda attività di magazzino e il 35% il trasporto. Sono i risultati della ricerca dell'Osservatorio Contract Logistics "Gino Marchet" della School of Management del Politecnico di Milano*, presentata oggi durante il convegno "Sostenibilità e digitalizzazione: il binomio vincente per la transizione della logistica".

"Nel 2021 le aziende della logistica hanno superato il momento di emergenza, hanno acquisito più consapevolezza dei punti di forza e di debolezza del proprio sistema logistico e della filiera e hanno iniziato a lavorare a una maggiore sostenibilità economica, sociale e ambientale - afferma Marco Melacini, Responsabile scientifico dell'Osservatorio Contract Logistics -. Il fatturato ha ripreso a

Promosso da

Organizzato da



GENOVA
**SMART
WEEK** 2021
Next generation city

**GENOVA
SMART
WEEK**
VII^a EDIZIONE

**29 NOVEMBRE
04 DICEMBRE 2021**

Gli eventi si svolgeranno in presenza nel rispetto dei protocolli di sicurezza e saranno trasmessi in live streaming

**info@genovasmartweek.it
www.genovasmartweek.it**





crescere, ma sono aumentati anche i costi di produzione e lo sviluppo di soluzioni green e la modifica dell'impostazione degli appalti richiedono forti investimenti e cambiamenti organizzativi. La transizione sostenibile della logistica è iniziata, ma per consolidarla sarà necessario fare buon uso dei fondi del PNRR - che ha stanziato 62 miliardi per mobilità infrastrutture e logistica - e sfruttare meglio le potenzialità offerte dalla Logistica 4.0".

"L'emergenza ha cambiato i flussi logistici, modificando l'incidenza dei diversi canali e accelerando la crescita dell'eCommerce, e le esigenze dei committenti - afferma Elena Tappia, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics -. Gli operatori logistici stanno rispondendo a queste sfide da un lato sviluppando nuovi servizi avanzati e potenziando le iniziative di omnicanalità e dall'altro con un forte impegno nella sostenibilità ambientale, con molte imprese che hanno ormai superato la fase di "green washing" e hanno iniziato a implementare tecnologie sostenibili. La Logistica 4.0 può abilitare e accompagnare la transizione in corso, a patto che non si limiti ad aggiungere una nuova tecnologia o un nuovo progetto, ma porti a una revisione critica dei processi logistici". Il mercato della Contract Logistics - Nel 2019 il fatturato delle aziende italiane di logistica conto terzi è stato pari a quasi 87 miliardi di euro, con una crescita del 2,1% in termini reali rispetto all'anno precedente, trainata dal comparto dei trasporti su strada, con autotrasportatori società di capitali, corrieri e corrieri espresso che hanno aumentato il fatturato di oltre un miliardo ciascuno, mentre ha registrato una buona ripresa il trasporto ferroviario (+8,8% sul 2018). Già prima della pandemia, l'aumento della complessità logistica e la necessità di flessibilità e innovazione stavano accelerando l'outsourcing delle attività logistiche: nel 2019 il valore del mercato delle aziende italiane della Contract Logistics è pari a 51,5 miliardi di euro e rappresenta il 43,1% di tutte le atti-

vità logistiche in Italia (119,4 miliardi). A fronte dell'aumento del perimetro e dei volumi di attività, però, continua il consolidamento del settore in termini di numero di operatori, scesi a circa 86.300 le (-3,4% rispetto all'anno precedente). Un calo che riguarda principalmente il mondo dell'autotrasporto (-2,4%) e i gestori di magazzino (-22,3%).

Gli appalti di magazzino - "Il tema dell'impostazione degli appalti di magazzino è sempre più rilevante per la Contract Logistics e la diffusione delle corrette pratiche di gestione delle attività nei siti logistici ha un ruolo chiave per una maggiore sostenibilità sociale - afferma Damiano Frosi, Direttore dell'Osservatorio Contract Logistics -. Le asimmetrie oggi presenti sul mercato aumentano l'urgenza di saper identificare in maniera precisa le realtà "strutturate" da coinvolgere nella gestione dei magazzini, attività che richiede un maggior coinvolgimento della committenza con un aumento della visibilità ex-ante, cioè al momento dell'analisi di una specifica società prima dell'affidamento dell'appalto, ed ex-post, ovvero in fase di verifica dell'adempimento delle richieste dello specifico contratto stipulato". Da un sondaggio condotto su committenti e fornitori logistici emergono come tre fattori principali nella valutazione ex-ante la chiarezza nella struttura dirigenziale (19% del campione), la certificazione DURF (Documento Unico di Regolarità Fiscale, 17%) e l'analisi dei bilanci da parte di società specializzate (15%). Nella valutazione ex-post, invece, contano soprattutto lo sviluppo di un modello industriale della commessa (23%), l'incrocio fra ore lavorate e valore della commessa (23%) e la conduzione di "smart" audit (21%).

La crescita dei servizi logistici avanzati - I fornitori di servizi logistici stanno ampliando sempre più la propria offerta con servizi avanzati, al di fuori delle attività logistiche tradizionali. Risultano sempre più coinvolti nella gestione degli imballi (per il 54% dei committenti), nelle attività legate all'alimentazione di sistemi



produttivi (39%), attraverso la creazione di kit nei sistemi di assemblaggio e produzione, la progettazione delle unità di movimentazione e il caricamento dei macchinari produttivi, nella trasformazione di prodotto (26%) e nelle fasi del processo produttivo che richiedono competenze specifiche sui cicli tecnologici (17%). I servizi avanzati proposti dai fornitori riguardano anche la sostenibilità ambientale, come il packaging pooling (indicato dal 19% dei committenti) e le soluzioni di economia circolare (17%), l'area dei servizi after sales, come l'assistenza tecnica (31%) o il customer service (21%), e la gestione del canale eCommerce, in cui il fornitore può essere coinvolto anche nella gestione del ricondizionamento dei resi e nello sviluppo della piattaforma per le vendite e il servizio assistenza.

La spinta dell'eCommerce – Durante la pandemia l'eCommerce è diventata una voce di fatturato sempre più consistente per gli operatori logistici, oltre il 20% del totale per il 60% dei fornitori intervistati. Ma la gestione dei servizi logistici legata a questo canale è anche diventata più complessa. Il 31% delle aziende committenti darà la possibilità ai propri clienti di ritirare gli ordini scegliendo fra l'home delivery e il click&collect (in negozio, accanto allo store o in punti di ritiro dedicati) e il 30% offrirà almeno tre velocità di consegna (più di 48 ore, meno di 48 ore o in giornata). Questa crescente complessità apre la possibilità ai fornitori di svolgere un ruolo di inte-

gratore dei flussi fisici e informativi, poiché i committenti ricercano sinergie dalla gestione condivisa dei flussi dei canali tradizionali e del canale eCommerce. Il livello di integrazione sta aumentando sia nell'allestimento ordini (81% dei committenti) sia nel trasporto (46%) e la terzizzazione si sta estendendo sempre più spesso anche all'integrazione informativa (57%). Il 41% dei committenti intende utilizzare sistemi interni per integrare i fornitori logistici su tutti i canali, mentre il 59% vuole affidare a terzi la gestione dell'integrazione informativa. I progetti di Logistica 4.0 – Sono 275 i progetti di Logistica 4.0 che gli operatori logistici analizzati dall'Osservatorio hanno già portato a termine o stanno sviluppando, pari a una media di 4,5 progetti per ogni impresa. Il 23% dei progetti analizzati è nella fase di definizione del problema, mentre il 45% delle aziende intervistate ha almeno un progetto arrivato alla conclusione.

Di questi progetti, il 35% è stato sviluppato in ambito trasporto, con un focus sull'integrazione dei diversi attori della filiera (il 56% dei progetti), il 65% riguarda invece il magazzino e si concentra in particolare sull'automazione di processo (54%).

I fattori principali che influenzano l'introduzione di soluzioni di Logistica 4.0 sono l'allineamento con la strategia aziendale, l'aspettativa di ottenere i benefici attesi e la compatibilità con i sistemi esistenti.





**18° RAPPORTO
AUDIMOB
sulla mobilità
degli italiani**

*uno speciale di
Mobility Magazine*

PROSSIMAMENTE

Con il contributo scientifico di





Focus

Rapporto dell'Ufficio Studi di Conftrasporto-Confcommercio sui trasporti e la sostenibilità

È stato presentato Roma al 6° Forum Internazionale di Conftrasporto-Confcommercio, il Rapporto dell'Ufficio Studi di Confcommercio sui trasporti e la sostenibilità e dal documento Isfort sulla 'Transizione ecologica dei Trasporti e della logistica, e l'intermodalità'. Questi i punti principali:

- La transizione green deve essere anche economica e sociale, oppure non è. In Italia, solo per i settori tradizionali (filieri legate a minerali e metalli, industrie del legno, dell'auto, della componentistica...), la trasformazione riguarderà direttamente oltre il 10% degli addetti delle imprese private.



- L'autotrasporto negli ultimi 30 anni ha ridotto del 30%

le emissioni di Co2, contro il 20% dell'intera economia, e nel solo 2021 il 41,1% delle imprese dichiara di aver acquistato mezzi a minor impatto ambientale, il 18,1% ha compiuto azioni meno inquinanti, il 17% migliorato la capacità di carico di veicoli. Ma il 97% dei camion immatricolati nel 2020 è ancora diesel e continua a pagare tributi sproporzionati per le emissioni climalteranti, mentre l'era dell'idrogeno verde è ancora lontana.

- Sul fronte marittimo, dal 2008 al 2018 le emissioni del trasporto merci internazionale sono scese di quasi il 7%, a fronte di un aumento di merci trasportate del 34%. Si va verso la transizione, ma la rotta è incerta. Un

dato su tutti: soltanto il 12% delle navi attualmente in costruzione è alimentato con fuel alternativi (per la maggior parte GNL).

- L'autotrasporto e il trasporto merci marittimo rappresentano insieme una quota modale del 90%, nei prossimi anni si prevede un aumento considerevole dei traffici su gomma che costringeranno l'autotrasporto a ridurre dell'80% le emissioni entro il 2030. Ma le risorse del Pnrr si concentrano quasi esclusivamente

nelle reti ferroviarie per il trasporto passeggeri. Occorre invece sviluppare l'intermodalità e sostenere il rinnovo dei mezzi stradali e navali.

Ridurre le emissioni di gas climalteranti fino al livello zero – tra Green Deal e Fit for 55 – è una sfida alla quale nessuno può sot-

trarsi. Arrivarci nei tempi stabiliti dal Green Deal e Fit for 55, cioè entro il 2050, sarà un percorso con alcune certezze e molte incognite. Tra le certezze c'è il fatto che la sostenibilità o è, assieme, ambientale, economica e sociale, oppure non è.

Ci sono dei 'costi' economici e sociali che saranno chiamati a pagare, come ad esempio quelli legati alla riconversione di intere filiere produttive che lavorano con minerali e metalli, le industrie del legno, dell'auto, della componentistica, con un impatto epocale anche nel settore del lavoro.



L'AUTOTRASPORTO. nella transizione green l'autotrasporto sta facendo la sua parte. Infatti contribuisce soltanto per una quota inferiore al 5%, alle emissioni totali. Eppure continua a pagare, in termini di tasse sulle emissioni climalteranti, molto più di quanto inquinino, anche quando investe in mezzi di ultima generazione (motori diesel Euro6). Ad appesantire il carico c'è anche la recente proposta di ridurre i sussidi ambientalmente dannosi (SAD), con il paradosso che chi meno inquina più paga.

Le imprese stanno comunque dimostrando di aver imboccato la strada giusta: il 41% delle imprese di autotrasporto ha acquistato mezzi a minor impatto ambientale; il 18% ha cercato di compiere azioni meno inquinanti, il 17% di migliorare la capacità di carico dei veicoli.

Tra il 1991 e il 2017, i mezzi pesanti in Italia hanno ridotto le emissioni di gas climalteranti del 30%, contro il 20,4% dell'intera economia.

Il futuro. Le soluzioni full Electric hanno limiti di autonomia nelle lunghe distanze (oltre i 300 Km) e nei tempi di ricarica (minimo 5 ore). Non solo: per avere un'autonomia adeguata, un camion ad alimentazione elettrica avrebbe bisogno di un pacco di batterie da 15 tonnellate. In più, se si facesse viaggiare il parco-camion mondiale a batteria, per alimentarlo basterebbe a mala pena l'intera produzione globale di energia rinnovabile. Se tutti i camion del mondo andassero a idrogeno, il fabbisogno di energia elettrica rinnovabile sarebbe addirittura doppio rispetto all'attuale produzione. Nelle lunghe distanze, accanto alla certezza del diesel, ci sono i biocarburanti e il GNL. Le emissioni climalteranti "dal pozzo alla ruota" dei veicoli ad alimentazione elettrica e a idrogeno dipendono dalle modalità di produzione dei relativi vettori energetici, potendo, anche, raggiungere livelli superiori al doppio di quelli di un tradizionale veicolo a gasolio. Solo in prospettiva molto lontana si potrà confidare sull'idrogeno verde, l'unico in grado di rispondere all'obiettivo 'emissioni zero'. Nel frattempo, servirebbe un maggior

sostegno alla sostituzione del parco circolante (e di quello navigante) con i mezzi più 'puliti' attualmente a disposizione.

IL MARE. Lo stesso vale per il settore marittimo, al quale è imputabile una quota inferiore al 3% di tutte le emissioni globali di CO₂, e che in 10 anni (2008-2018) ha visto scendere le emissioni del trasporto merci internazionali del 6,8%. Un risultato ragguardevole se si considera che nello stesso periodo le merci trasportate sono aumentate del 33,9%, frutto dell'efficacia dell'azione degli organismi internazionali preposti al governo del settore, come l'IMO, che non vanno scavalcati con iniziative più stringenti limitate dalla dimensione europea (come alcune misure del pacchetto Fit for 55), che rischierebbero di essere inefficaci e distorsive.

Sostituire una flotta non è banale: le navi hanno un ciclo di vita pluridecennale e di quelle in costruzione soltanto il 12% sarà alimentato con carburanti alternativi, perlopiù Gas Naturale Liquefatto (GNL), che consente l'abbattimento tra l'80% e il 100% di alcune tra le sostanze più inquinanti, e che però è pur sempre un combustibile fossile. Potendo essere però integrato già da subito con il bio-GNL, questo combustibile apre il passaggio verso le alimentazioni rinnovabili. Nel panorama tecnologico attuale, stanno emergendo tre linee di sviluppo per sostituire gli attuali carburanti derivati dal petrolio; 1) la linea dei cosiddetti "gas leggeri" (GNL); 2) quella dei "gas pesanti" (GPL) e degli alcool; 3) quella dei combustibili liquidi biologici e sintetici. Se nel breve termine il GNL è l'unica soluzione praticabile per lo shipping, nel medio termine si può pensare a una progressiva sostituzione con il bio metano, e a lungo termine l'idrogeno sarà il punto di sbocco della linea di sviluppo dei cosiddetti gas leggeri. Nel medio termine, vedremo affermarsi soluzioni come il bio e l'elettro metano, per arrivare, infine, all'ammoniaca come punto di arrivo dei gas pesanti. I bio carburan-



ti saranno nel medio e lungo termine integrati e sostituiti con carburanti sintetici liquidi e di seconda e terza generazione.

In questo contesto, l'elettrificazione delle banchine (cold ironing) è sicuramente un'iniziativa pregevole, ma andrebbe concentrata nei porti scalati dalle navi che potrebbero maggiormente avvantaggiarsi da questa alimentazione, avendo cura di incentivare contestualmente anche l'adeguamento del naviglio all'utilizzo del cold ironing.

L'INTERMODALITÀ. Al di là dei mezzi, rimane comunque aperto il problema delle infrastrutture, le connessioni stradali e quelle tra i diversi vettori di trasporto. Per Conftrasporto la via da seguire è quella dello sviluppo dell'intermodalità attraverso terminal attrezzati e misure incentivanti come il marebonus/ferrobonus-magari da ottimizzare in alcuni aspetti operativi. Lo sviluppo dell'intermodalità è una via obbligata e rappresenta una soluzione organizzativa, già disponibile, che può assicurare grandi benefici sul fronte dell'efficienza e della sostenibilità del trasporto.

LA FERROVIA. È il nodo cruciale, su cui si concentra buona parte del Pnrr. Per Conftrasporto, è necessario eliminare le strozzature che limitano la competitività del ferro: dai limiti di sagoma a quelli della lunghezza dei binari nei terminal, dalla mancanza di elettrificazione alle carenze dei collegamenti di "ultimo mi-

glio". Va posta attenzione al rilancio di tutti i nodi logistici che possono generare traffici: certamente i porti e gli interporti, ma anche i terminal e i raccordi ferroviari.

Occorre, infatti, sviluppare il traffico ferroviario-convenzionale e combinato, anche attraverso il rilancio del traffico diffuso a carro singolo, con servizi mul-

ticliente. Resta ferma l'esigenza di rendere strutturali gli incentivi al trasporto combinato, così come il cosiddetto "sconto traccia" per l'accesso alla rete ferroviaria e potenziare le misure di sostegno alla formazione del personale del comparto, per contrastare con più efficacia la carenza di macchinisti e di autisti.

IL PNRR. Il Piano di rilancio, insieme ai fondi nazionali, prevede oltre 60 miliardi di euro per l'accessibilità sostenibile. L'autotrasporto e il trasporto merci marittimo rappresentano insieme una quota modale del 95% (tab. 1). Nei prossimi anni si prevede un aumento considerevole dei traffici su gomma che costringeranno l'autotrasporto a una vera e propria rivoluzione, un obiettivo che sulla carta sembra molto ambizioso: ridurre dell'80% le emissioni entro il 2030. A dispetto del peso del trasporto terrestre e marittimo, il Pnrr concentra le risorse prevalentemente nelle reti ferroviarie per il trasporto passeggeri. Ma certo non garantisce lo sviluppo dei servizi di trasporto e logistica integrati di cui il Paese, che non può rinunciare al servizio di trasporto capillare, ha bisogno. Occorre un deciso cambio di passo per favorire l'intermodalità, dalle autostrade del mare al combinato ferroviario. Qui entrano in gioco le infrastrutture per consentire il trasbordo dalla gomma al ferro e rendere i porti facilmente accessibili.



CYBERSECURITY

INTERNAL PROTECTION AGAINST EXTERNAL THREATS.

Effective cybersecurity relies on multiple layers of protection coupled with detection and response mechanisms.

With our own Center of Competence for cybersecurity, we provide multi-layer protection for all our digital rail products and solutions, based on a customer-oriented Defense in Depth concept. Artificial intelligence and automated anomaly detection ensure that your vehicles are always secure and ready to defend themselves against attacks. And everything is fully integrated into the modern rail vehicle's digital system landscape.

| rail.knorr-bremse.com |

Visit us at

EXPO Ferroviaria 2021
28th - 30th September

Booth M110

September 28th - 30th 2021
Fiera Milano Rho, Milan, Italy

EXPO Ferroviaria 



KNORR-BREMSE



Reportage

Viaggio in Portogallo e il suo buon sistema di trasporto pubblico

Ancor più dell'Italia, il Portogallo è la nazione con la più alta percentuale di vaccinati.

Quindi abbastanza sicuro in tempi di pandemia. Ottimo motivo per tornarci a distanza di parecchi anni. E, in effetti, i controlli sono pressoché nulli: nessuno chiede il "green pass", mentre solo sul volo TAP di ritorno verrà distribuito un questionario delle autorità italiane, datato prima delle vaccinazioni di massa e quindi sostanzialmente inutile che, infatti, nessuno ritirerà a Malpensa.

Solo sui mezzi pubblici viene fatto rispettare l'obbligo di indossare la mascherina.

A proposito di mezzi pubblici, ne abbiamo presi – io ed un paio di amici – oltre 50 in 5 giorni: un discreto "tour de force", ma di notevole interesse.

Cominciamo da Porto. Lo scalo di Pedras Rubras è ora servito dalla metropolitana leggera che conduce direttamente in centro.

Porto ha fatto la scelta intelligente di convertire l'antica rete di tranvie suburbane vicinali in un moderno sistema prevalentemente in superficie,

ma quasi integralmente separato dalla viabilità ordinaria, che serve, oltre all'aeroporto, la località balneare di Pova de Varzim e la cittadina portuale di Matosinhos, oltre ad una linea più recente che si spinge fino a Vila Nova de Gaia, a sud del Douro.

L'estuario di questo grande fiume iberico divide in due la "cidade invicta", l'unica che non capitolò di fronte all'avanzata dei Mori.

Il lungo fiume è stato notevolmente migliorato ed oggi costituisce un'attrazione turistica di prim'ordine. Oltre allo storico ascensore panoramico, sono state realizzate una funicolare ed una cabinovia che consente di ammirare il profilo della città.

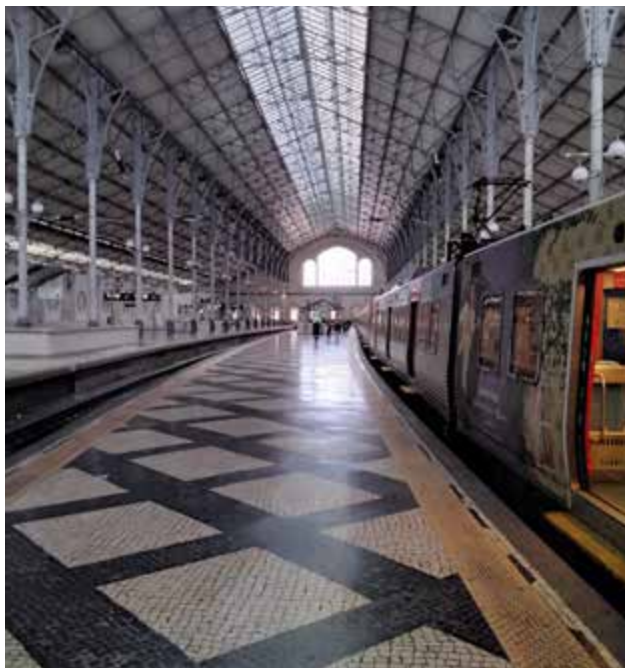
Lo storico ponte Dom Luis, in stile Eiffel, è ora riservato, nella sua parte superiore, al passaggio dei tram Sirio, che comunque convivono senza problemi con l'intenso flusso pedonale. Senza inutili restrizioni motivate da presunte ragioni di sicurezza, come spesso accade altrove. Del resto una gestione più incline alle esigenze degli utenti si percepisce ovunque,

dalle stazioni ancora presidiate (almeno quelle più frequentate) e con biglietterie aperte, agli armadietti portabagagli a disposizione dei viaggiatori. Un biglietto turistico di libera circolazione del valore di 15 euro consente di spostarsi per 72 ore non solo in città, ma in tutta la vasta area circostante che include circa un milione e mezzo di residenti.

Non però sulla rete ferroviaria di cui ci serviamo

per raggiungere Viana do Castelo e Braga, importanti centri del Portogallo settentrionale. A Viana c'è una funicolare che conduce al santuario di Santa Luzia, in posizione dominante sull'Oceano Atlantico.

Parte alle spalle della stazione, dove si trova anche un centro intermodale cui fanno capo i bus interurbani. A Braga, invece, la funicolare che sale alla basilica del Bom Jesus si incontra





a sei chilometri dal centro, ma ci si può arrivare con una corsa in taxi di poco più di sei euro (o un bus a 1,50). La funicolare risale al 1882 ed è una delle poche superstite ad acqua (che funge da zavorra) ancora operanti al mondo. E' dotata anche di una cremagliera di rinforzo che rende l'impianto davvero particolare.

La linea del nord, che attraversa il confine spagnolo a Valencia do Minho, e raggiunge Vigo, è al momento l'unico collegamento ferroviario internazionale del Portogallo, visto che la Spagna ha sospeso – probabilmente in via definitiva – i “Tren hotel” notturni per Madrid e per Hendaye, al confine francese.

Anche la rete lusitana avrebbe dovuto essere riaccolta al sistema ad alta velocità iberico. Ma la crisi finanziaria del 2011 indusse il Portogallo a sospendere i lavori dal suo lato della frontiera. Gli spagnoli, invece, proseguono nella realizzazione della tratta veloce fino a Badajoz e si spera che in futuro i treni Ave possano spingersi verso Lisbona, via Evora. Del resto il 90 % dei portoghesi, in un sondaggio, si è recentemente espresso per l'eliminazione dei voli a corto raggio.

Per raggiungere la capitale (337 chilometri a sud di Porto) ci sono i treni ad assetto variabile “Alfa pendular”: impiegano tre ore con quattro fermate intermedie ed alcune sezioni percorse a 220 km/h.

Nonostante su un lungo tratto in uscita da Porto siano in corso lavori di potenziamento, con conseguenti rallentamenti, il tempo di percorrenza è rispettato. Il prezzo del biglietto ammonta a 31 euro. A bordo funziona un servizio bar a prezzi davvero contenuti (0.80 centesimi per un caffè).

A Lisbona la stazione centrale, ma angusta, di Santa Apolonia (solo 7 binari di testa) non è stata rimpiazzata dall'avveniristico terminal di Oriente, disegnato dall'archistar Santiago Calatrava per l'expo del 1998. Lo scalo più monumentale resta comunque quello del Rossio, decorato con i caratteristici azulejos, come già la stazione di Sao Bento a Porto. Due im-

ponenti e centralissimi edifici, tuttavia relegati al servizio di treni suburbani.

La capitale, che sorge sulle rive dell'ampio estuario del Tejo e sulle colline circostanti, conserva il fascino di una delle più belle metropoli d'Europa. I piccoli tram degli anni Trenta, sapientemente restaurati, continuano ad inerparsi sulle impervie viuzze dell'Alfama e del Bairro Alto e sono divenuti una potente icona della città, riprodotti su migliaia di magliette, piatti, oggetti da regalo, in quantità decisamente maggiore rispetto agli altri monumenti più famosi. Una sapiente operazione di marketing, imitata anche a Porto, dove i tram storici continuano a circolare in centro per i turisti.

Ma, se nella città del nord l'impronta modernista prevale sulla nostalgia del passato, Lisbona sembra crogiolarsi nel ricordo dei tempi in cui fu capitale di una dei più vasti imperi coloniali, le cui conquiste sono ricordate da un monumento nei pressi della Torre di Belem, lungo l'estuario, servito dall'unica linea dotata di tram moderni.

C'è poi, naturalmente, anche una buona rete di quattro linee metropolitane, che raggiunge anche l'aeroporto alla Portela di Sacavém, con stazioni particolarmente ampie e profonde, che prevedono lunghi percorsi su scale mobili o tapis roulant.

Da Cais do Sodré, altra centralissima stazione, in prossimità di uno dei terminal dei traghetti, raggiungiamo Cascais, elegante località balneare, come la vicina Estoril, servita da una ferrovia un tempo a gestione privata e tuttora isolata dal resto della rete.

Da lì un bus elettrico interurbano ci conduce a Sintra, passando per il Cabo de Roca, punta estrema occidentale del continente europeo. Poi si rientra in treno a Lisbona, approdando al Rossio.

Per attraversare il grande estuario ora sono disponibili anche i treni della Transtagus. Quando, negli anni Sessanta del secolo scorso, venne realizzato il grande ponte poi denomi-



nato "25 do Avril", in omaggio alla Rivoluzione dei Garofani, il transito per molto tempo fu riservato solo alle auto, benché fosse già predisposto un piano sottostante destinato alla ferrovia. La rete portoghese continuò ad essere di fatto separata in due parti.

Adesso con i treni "intercidade" si possono raggiungere le spiagge di Faro ed Albufeira, nell'Algarve. Allora non si credeva molto nel futuro della ferrovia, oggi sulle fiancate dei convogli campeggiano gli slogan per l'anno europeo del treno.

A sud dell'estuario sorge una vasta area urbanizzata, tributaria della capitale, che mostra caratteristiche spiccatamente moderne.

C'è una nuova rete tranviaria con tre linee a scartamento ordinario (mentre i "carros electricos", per insinuarsi nei vicoli del centro, furono dotati di scartamento ultra ridotto di 90 cm.). E ci sono avveniristiche stazioni destinate ai treni suburbani.

Per attraversare il fiume, oltre ai ponti (dopo il "25 do Avril", venne realizzato anche il "Vasco de Gama", uno dei più lunghi al Mondo), ci sono frequenti servizi di traghetti da Cacilhas – terminal dei tram – e di catamarani da Barreiro, capolinea dei treni suburbani.

Purtroppo la frammentazione in diverse società ha finora impedito una piena integrazione tariffaria. Anche a Lisbona si possono utilizzare biglietti turistici (24 ore a 7 euro),

ma non validi su tutti i mezzi dell'area metropolitana.

Come anche a Porto, è possibile acquistare biglietti singoli a prezzo maggiorato (3 euro) direttamente dal conducente. Operazione che sui tram storici gremiti da turisti comporta non pochi rallentamenti.

La metropolitana è un sistema chiuso ed occorre sempre validare il titolo di viaggio in ingresso ed in uscita, come pure sui mezzi di superficie.

Non è chiaro se siano previste sanzioni per chi non striscia il documento ancora in corso di validità. Nel complesso il Portogallo dispone di un buon sistema di trasporto pubblico, tanto più commendevole se consideriamo i vincoli economici che condizionano il paese iberico.

Assieme al clima decisamente mite (20 gradi di giorno nella prima decade di dicembre), al costo della vita contenuto, ed a una cultura vicina alla nostra, tutti questi fattori possono spiegare la scelta di molti pensionati italiani di trasferirsi, anche per ragioni fiscali, sulle rive dell'Atlantico.

Massimo Ferrari

Mobility Magazine - settimanale di Ferpress
 FerPress.it è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010). ISSN 2531-4955
 00186 ROMA – Piazza di Firenze 24
 Tel 06-4815303 fax 06-68806085
 Per Pubblicità e abbonamenti
 Segreteria di redazione segreteria@ferpress.it

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo
 Direttore editoriale Antonio Riva
 A cura di Valentina Onori
 Redattore esperto Antonio D'Angelo
 Redazione quotidiano, settimanale e speciali:
 Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi
 Redazione social Silvia D'Andrea
e-mail Desk centrale: redazione@ferpress.it
 partita iva e cod fisc. 12510731008



UN SITO



UN QUOTIDIANO



UN SETTIMANALE



UNA FINESTRA APERTA SUL MONDO

Siamo la multiplatforma di informazione sui trasporti più diffusa in Italia, con una importante presenza internazionale. Ogni giorno scriviamo e trasmettiamo 50 notizie. Siamo un'agenzia di comunicazione e relazioni pubbliche. Potremmo essere il vostro Ufficio stampa. Contattateci e ne possiamo parlare.

Scrivi a segreteria@ferpress.it o chiama lo 06-4815303