mobility press magazine

Brescia: la best practice della mobilità.
L'intervista all'assessore Federico Manzoni

Pietrarsa, un anno dopo.
ASSOFERR: ora continuità per portare la sfida in Europa

Trieste, il porto più "ferroviario" d'Italia. D'Agostino: ora la scommessa è sviluppare il sistema logistico

Concorrenza e sistemi di finanziamento nel trasporto pubblico locale. Convegno a Venezia di ASSTRA, UITP, Confservizi Veneto, AVM ed ATVO

Il commento di Bridges Research su una recente intervista a Mazzoncini

Numero 124 - 22 Novembre 2017

IBE International Bus Expo

FIERA DI RIMINI
24-26 OTTOBRE 2018

TUTTO IL MONDO DELL'AUTOBUS
E DEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

IBE Conference

IBE CONFERENCE
TORNA A ROMA
DAL 30 NOVEMBRE AL 1 DICEMBRE 2017

save the date

ORGANIZZATO DA

ITALIAN EXHIBITION GROUP
A merger of
Rimini Fiera and Fiera di Vicenza

ANAV
ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

www.internationalbusexpo.it

Interviste

Brescia: la best practice della mobilità. L'intervista all'assessore Federico Manzoni

Federico Manzoni,
Assessore alla Mobilità del Comune di Brescia

Recentemente è stato siglato un accordo tra il Comune di Brescia e RFI per favorire lo sviluppo urbanistico cittadino. Ci vuole parlare di che cosa si tratta?

L'accordo sottoscritto nel mese di ottobre prevede di riqualificare via Sostegno e in generale il fronte sud della Stazione di Brescia centrale, trasformandolo da retro degradato a nuova porta di accesso alla stazione stessa.
L'intervento verrà realizzato da RFI nelle prossime settimane ed è il frutto della sinergia, progettuale ed economica, con il Comune di Brescia.
In questo senso, verrà abbattuto il muro in cemento armato che divide l'area ferroviaria dalla strada, verrà realizzato un decoroso marciapiede sia a sud sia a nord della via, verranno riorganizzati gli spazi di sosta, verrà rifatta la pubblica illuminazione e verrà attrezzato l'ingresso alla stazione con una postazione di bike sharing e nuove rastrelliere per biciclette.

Dopo gli interventi all'interno della stazione ferroviaria realizzati nell'ambito delle opere della nuova linea ad alta velocità Treviglio – Brescia (nuovo sottopasso viaggiatori, riqualificazione del sottopasso storico, abbattimento delle barriere architettoniche con nuovi ascensori e innalzamento marciapiedi, illuminazione a led sulle banchine, riapertura deposito bagagli), la riqualificazione del fronte sud è un ulteriore, importante passo per la riorganizzazione funzionale dell'area della Stazione di Brescia, vero e proprio hub intermodale e nodo ferroviario della Lombardia orientale.

Il Gruppo Brescia Mobilità si è aggiudicato per il suo progetto di bike sharing "Bike System" un premio nazionale, promosso dalla Fondazione Sviluppo Sostenibile e da Ecomondo, che attribuisce un riconoscimento alle aziende che si distinguono per attività che producano rilevanti benefici ambientali, abbiano un contenuto innovativo, positivi effetti economici e occupazionali ed un potenziale di diffusione. In che cosa consiste questo progetto? Si può dire che a Brescia la bicicletta abbia un posto di rilievo nel sistema di mobilità integrata cittadina?

Il servizio di bike sharing bresciano, Bicimia, è particolarmente apprezzato.
Sia per le sue tariffe sostanzialmente gratuite (e che si sostengono con i proventi della sosta a pagamento in una logica virtuosa di sussidio incrociato a favore del riequilibrio modale) sia

per l'efficiente gestione e manutenzione (interna a Brescia Mobilità, che si occupa anche del deposito biciclette presso la stazione ferroviaria) sia per la continua espansione della rete (dalle 24 postazioni del 2008, quando il progetto è nato circoscritto al centro storico, siamo ormai a quota 76 postazioni, sparse in tutta la città e con una copertura quasi totale dei quartieri urbani).

I risultati non sono mancati: gli abbonati al servizio sono ormai oltre 21 mila, che è il dato più alto in Italia, se rapportato al numero dei residenti.

L'impegno sulla ciclabilità, tuttavia, non si esaurisce nella promozione del bike sharing, ma riguarda anche la progressiva estensione e messa in sicurezza della rete ciclabile.

In questo senso, sia con risorse proprie del Comune sia con risorse reperite a livello provinciale e regionale nell'ambito di appositi accordi di programma e bandi di cofinanziamento, nei prossimi mesi partirà il più grande investimento sulla rete ciclabile dell'ultimo decennio. Quasi 2,5 mln € per riqualificare l'asse ciclabile che unisce i quartieri a ovest e a est della città con il centro e la stazione.

In tema di mobilità sostenibile anche Brescia Trasporti non è da meno e ha dimostrato di essere all'avanguardia rispetto a queste tematiche. Sono 156 bus a metano che circolano nella flotta aziendale (ovvero il 79,6% del parco mezzi), che effettueranno il 90% delle percorrenze chilometriche nell'area urbana di Brescia. L'azienda inoltre ha già in programma la totale sostituzione degli ultimi 40 bus a gasolio e pare che grazie a nuovi finanziamenti, nel 2018, dovrebbero arrivare altri 20 nuovi bus a metano. Una realtà molto diversa da quelle di altre aziende di TPL italiane. Qual è il segreto del vostro successo?

Come avete organizza-

to l'approvvigionamento del gas metano?

La scelta dell'utilizzo del metano per la flotta bus di Brescia Trasporti risale al 2001. Da allora, ogni nuovo autobus che si è acquistato lo si è scelto a metano e non più a gasolio.
Presso il deposito di Brescia Trasporti sono stati inoltre installati i compressori di metano, in modo da poter velocizzare le operazioni di rifornimento.
Con i cospicui investimenti (per oltre i 2/3 in autofinanziamento, grazie alla sana gestione aziendale) del triennio 2016-2018 si riuscirà a completare la metanizzazione dell'intera flotta, un dato di assoluto primato a livello nazionale e non solo.
I benefici del metano sono non soltanto di tipo ecologico (specie per la componente del PM10, infinitamente più bassa dei motori diesel) ma anche di tipo economico (l'investimento nella metanizzazione ha consentito notevoli risparmi nell'approvvigionamento del carburante) e di comfort per l'utenza, in quanto la trazione a metano provoca minor rumore e minore vibrazione.
Il progetto della metanizzazione della flotta bus di Brescia è inoltre destinato ad arricchirsi di due positive novità ulteriori.
Anzitutto, nella vicina Mantova (dove opera l'azienda APAM, controllata da Brescia Trasporti e da ATB Bergamo) verrà riproposta l'esperienza bresciana, investendo in nuovi bus a metano e in compressori presso il deposito.
In secondo luogo, sulla scorta di un progetto di A2A, la multiutility di cui il Comune di Brescia è azionista di controllo assieme al Comune di Milano, verrà nel prossimo biennio realizzato un impianto di trattamento dei rifiuti organici che consentirà di produrre biometano. Il biometano verrà destinato ad alimentare la flotta bus di Brescia Trasporti, secondo un modello molto interessante di economia circolare.

Quali sono i livelli di soddisfazione della clientela?

Le indagini di customer satisfaction che vengono periodicamente condotte forniscono risultati buoni sulla rete bus (con valori compresi tra il 7 e l'8) ed eccellenti sulla nuova metropolitana automatica (con valori compresi tra l'8 e il 9).

Quali sono i prossimi passi che l'amministrazione comunale intende intraprendere a livello di mobilità, sostenibile e non?

In questi ultimi anni abbiamo lavorato alla redazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile, che contiamo di approvare definitivamente entro l'inizio del 2018. Dentro il PUMS sono contenute le scelte strategiche dei prossimi anni, che vanno dall'estensione della mobilità dolce con nuove Zone 30 nelle aree residenziali e di quartiere, nuove aree pedonali nel Centro storico e una rete ciclabile protetta e interconnessa, allo sviluppo di una rete di servizi ferroviari suburbani nel nodo di Brescia, fino all'investimento in linee di forza del trasporto pubblico urbano (in una prima fase su gomma, in una seconda fase su ferro) a beneficio dei principali quartieri non serviti dalla metropolitana. A.A.

hola check

Il nostro obiettivo è il vostro risultato

AGENTI ACCERTATORI

FORMAZIONE

INFORMATIZZAZIONE

MYSTERY CLIENT

BACK OFFICE

POSTALIZZAZIONE

INFO UTENTI

Servizi di **contrasto all'evasione tariffaria** per le aziende del **Trasporto Pubblico**

www.holacheck.it

Focus

Pietrarsa, un anno dopo.
ASSOFERR: ora continuità per portare la sfida in Europa

Graziano Delrio,
Ministro delle Infrastrutture e trasporti

Il trasporto ferroviario merci e intermodale è cresciuto, dal 2014 al 2017, del +8,9%, nello stesso periodo la crescita del PIL è stata del 2%: vuol dire che, ai positivi risultati di traffico, ha contribuito certamente il buon (anche se non ottimo) momento della nostra economia, ma anche – e soprattutto – il rinnovato dinamismo degli operatori, la ripresa degli investimenti, le nuove iniziative messe in campo dal governo, e in particolare dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti guidato da Graziano Delrio, in sostanza tutti quei programmi riassunti dalle due formule – diventate quasi un toponimo – della "cura del ferro" e della strategia di "Connettere l'Italia".

Il Forum di Pietrarsa un anno dopo, che anche questa volta ha visto riunire nel suggestivo scenario del Museo ferroviario migliaia di partecipanti, si è svolto in un clima che ha raccolto la soddisfazione per i risultati raggiunti. La sintesi più efficace è venuta dal presidente di Confetra, Nereo Marcucci: "E' giusto dirlo: in due anni è stato realizzato tutto ciò che non si era fatto in venti anni", ha esclamato con convinzione. Il forum punta inoltre a mobilitare le energie per portare finalmente la sfida della logistica in Europa: l'ottimismo per le positive prestazioni produttive non deve far diventare quali sono ed erano le basi di partenza. Lo ha sottolineato molto bene Marco Gosso, amministratore delegato di Mercitalia Logistics, ricordando che "il polo Mercitalia è il più grande in Italia e si prepara, attraverso la controllata Tx Logistics, a giocare la competizione anche fuori dai nostri confini, ma non bisogna dimenticare che in Europa siamo ancora troppo piccoli, rispetto alla potenza di fuoco di una Paese come la Germania. Il nostro Paese ha ancora tanta strada da fare". Mercitalia rappresenta la grande scommessa che il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha lanciato nel settore delle merci, e i dati forniti dall'amministratore delegato di RFI, Maurizio Gentile, e da Gosso stesso indicano che si è invertita fortemente una tendenza. Gosso ha sottolineato che Mercitalia Logistics, dopo una profonda ristrutturazione, ha ricominciato a produrre utili ed è pronta ad investire nuove risorse (per nuove locomotive e carri, terminali etc.) per un definitivo salto di qualità. Gentile ha ricordato non solo il piano di investimenti infrastrutturale, che per dimensioni non ha precedenti in Italia, ma anche il recupero in termini di volumi di traffico: "Da 43,7 milioni di treni-chilometro nel 2014, arriveremo nel 2017 a superare i 49 milioni di treni-km, con buone prospettive di toccare o superare quota 50", ha spiegato. Sul fronte degli investimenti, Mercitalia da sola impegnerà

una cifra di 1 miliardo e mezzo di euro, ma il vero cambio di scenario potrà venire dagli investimenti che effettuerà RFI sulla base del Contratto di programma sottoscritto con il Governo: 83,9 miliardi per interventi di potenziamento infrastrutturale della rete, gran parte dei quali destinati proprio a produrre benefici anche per il traffico merci. Nella cifra-monstre sono compresi gli interventi per potenziare le linee di valico e per adeguare i nostri binari agli standard del traffico merci continentale, cioè linee ferroviarie con capacità di far viaggiare treni lunghi 750 metri, con altezza fino a 4 metri per il trasporto di semirimorchi e container di grandi dimensioni e peso assiale fino a 2.000 tonnellate. Il cronoprogramma è già fissato e il traguardo – ha ripetuto Gentile – è di avere entro il 2026 oltre il 75% della rete adeguata ai nuovi standard.

Il tavolo di discussione

Ennio Cascetta, che ha diretto in questi ultimi anni la Struttura di programmazione startegica del MIT e ora è passato a dirigere la Rete Autostrade Mediterranee, è stato uno dei protagonisti che ha posto le basi per una svolta del settore: svolta che ha incontrato il favore e la collaborazione attiva degli operatori, ma che – ha sottolineato Cascetta – risponde agli interessi autentici del Paese. “Nel traffico ferroviario merci l’Italia, ha perso in 10 anni quasi il 50% dei suoi volumi; un calo che probabilmente sarebbe stato intollerabile in altri settori, ma che doveva spingere comunque ad una reazione. Abbiamo cominciato ad invertire una tendenza, ma l’obiettivo rimane sempre quello di recuperare in 5 anni il traffico perduto, e su questo vanno concentrati gli sforzi”, ha sottolineato ancora una volta a Pietrarsa, ricordando tutti i provvedimenti e le strategie messe in atto.

La riforma e la razionalizzazione del sistema dei porti è uno dei principali provvedimenti intrapresi dal Governo e Zeno D’Agostino, presidente dell’Adsp Adriatico Orientale e contemporaneamente presidente di Assoporti, ha ricordato come Trieste - anche in virtù della sua posizione geografica e dei suoi efficaci collegamenti con la rete ferroviaria continentale - sia oggi il porto leader in Italia per la movimentazione ferroviaria (con un numero di treni raddoppiato in soli tre anni, e che oggi ha raggiunto gli oltre 9.200 convogli effettuati in un anno). D’Agostino ha sottolineato anche l’efficace lavoro che si sta facendo per razionalizzare il sistema dei porti e lo sviluppo dell’intermodalità e della logistica.

Anche quest’anno, il Forum di Pietrarsa ha cercato di raccogliere la voce dei “clienti”, gli “utilizzatori finali” del sistema logistico rappresentati non solo dal vice-presidente di Confindustria, Stefan Pan, dal Direttore Logistico della Barilla, Riccardo Stabellini, di un’industria cioè che ha avviato un importante progetto logistico di trasferimento dei propri prodotti attraverso la ferrovia, con un investimento finalizzato esplicitamente al miglioramento dell’equilibrio ambientale, anche per sollecitare una maggiore collaborazione proprio tra industria e operatori. Stabellini ha ricordato come oggi l’organizzazione logistica presenti problemi del tutto nuovi: la concentrazione della domanda da un

lato, le dimensioni del mercato globale dall'altro e le oscillazioni dei "picchi" conseguenti alle politiche commerciali dei grandi centri di distribuzione, offrono un panorama che costringe alla ricerca di soluzioni ogni volta diverse e ispirate soprattutto alla flessibilità.

Guido Gazzola, presidente di ASSOFERR, che insieme a Confetra ha organizzato la seconda edizione di questa kermesse, ha introdotto i lavori guardando soprattutto alle cose da fare per migliorare ulteriormente i risultati già raggiunti. Gazzola ha posto a riferimento soprattutto il benchmark con l'organizzazione logistica degli altri Paesi europei. Con un'attenzione rivolta soprattutto alle esigenze specifiche degli operatori, Gazzola ha evidenziato il gap che l'Italia soffre soprattutto nel trasporto delle merci pericolose, un settore che dovrebbe essere "vocato" per la ferrovia, perché il treno è in grado non solo di garantire standard molto più elevati di sicurezza, ma anche vantaggi in termini ambientali, di minore congestione e minore incidenza dei costi esterni. Nell'Unione Europea, la percentuale di merci pericolose trasportate per ferrovia raggiunge il 60%, in Italia siamo a percentuali nettamente inferiori. L'analisi di Gazzola ha riguardato molti altri settori dove l'Italia ha accumulato ritardi nei confronti degli altri Paesi europei: dal traffico dei raccordi ferroviari industriali, che in Italia riguarda solo un traffico del 5% sul totale, alla politica di investimento sui carri per modernizzare il parco e intervenire ad adeguarlo, alle nuove normative anti-rumore, alla proprietà dei carri stessi e alla necessità di non abbandonare il cosiddetto "traffico diffuso", che nei Paesi UE rappresenta una media ben superiore al 35 per cento. Per Gazzola, la politica di investimenti sui valichi ferroviari di collegamento con l'Europa ha poi necessità di avviare una riflessione sulla possibilità di introdurre un meccanismo di "Eurovignette" (o soluzioni similari), per favorire concretamente quello scambio modale su cui tutti i Paesi europei stanno investendo grandi risorse per ragioni economiche e ambientali.

La vera e forte richiesta che è venuta da questa edizione di Pietrarsa è la "continuità" nella politica di sviluppo del settore, con particolare riferimento alle politiche attuate dal Governo, che è ormai giunto alla conclusione del suo compito in questa legislatura. Se ne è fatto portavoce, in particolare, il presidente di Confetra, Nereo Marcucci, per il quale è impensabile che possano essere messi in discussione interventi che – per la loro stessa complessità – richiedono tempi di programmazione e di realizzazione necessariamente lunghi e che non possono essere sottoposti alla "sindrome di Penelope" cui, in passato, si è abbandonato a volte il nostro Paese, ma finendo per pagarne un prezzo che ora va assolutamente evitato. A.D.

La sala a Pietrarsa

Organizzato da

ASSOCIAZIONE ITALIANA per l'INGEGNERIA del TRAFFICO e dei TRASPORTI

AIIT

ASSTRA ASSOCIAZIONE TRASPORTI

In collaborazione con

ACI Automobile Club d'Italia

CONVEGNO

"ITS NEL TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, OVERVIEW IN EUROPA ED IN ITALIA: Open Data, Privacy e Nuove Tecnologie, Gestione dei Reclami ed Area riservata esterna"

Con il supporto di

ASSTRA Service srl

Roma, 30 Novembre 2017

Focus

Trieste, il porto più "ferroviario" d'Italia. D'Agostino: ora la scommessa è sviluppare il sistema logistico

Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale

Il porto di Trieste si appresta a chiudere il 2017 raddoppiando il traffico ferroviario rispetto ad appena tre anni fa. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale: "Le cifre non sono ancora definitive, ma con tutta probabilità chiuderemo il 2017 con il numero di 9.000-9.200 treni effettuati; nel 2014 erano 4.800, nel 2016 sono stati 7.600, vuol dire che in tre anni abbiamo più che raddoppiato il volume di traffico ferroviario, ora l'obiettivo è di arrivare a 11.000 convogli nel 2018, ed è probabile che ci riusciremo". Trieste è il porto più ferroviario d'Italia: gran parte del traffico, inoltre, è intermodale, perché lo scalo giuliano conferma di essere la principale porta di accesso per il Centro-Est Europa, area in cui il traffico intermodale si svolge secondo standard europei ed è maggiormente diffuso rispetto al resto della nostra penisola.

Trieste porto di sbocco del continente oltre le Alpi, ma anche "porta d'Oriente" per i traffici provenienti dal Sud Est asiatico e dall'area mediorientale. Lo stand del porto di Trieste a Logitrans 2017, la più importante manifestazione logistica che si svolge a Istanbul, è stato tra i più frequentati. Ancora D'Agostino: "La Turchia per noi è un partner fondamentale. Il 60 per cento dei nostri treni intermodali riguarda un traffico prevalentemente di semirimorchi provenienti dalla Turchia, che a sua volta è il terminale di spedizioni che provengono dai paesi che stanno oltre la Turchia, e si spingono verso l'Estremo Oriente e costituiscono il fulcro di quel nuovo, impressionante progetto che va sotto il nome di nuova Via della Seta, destinato a cambiare lo scenario dei collegamenti via terra e via mare su scala globale".

Trieste è uno dei principali porti impegnati a giocare la partita per diventare protagonista di questo nuovo sviluppo dei traffici, che riguarda direttamente il Mediterraneo e in particolare il Mare Adriatico, che è già al centro dei fenomeni indotti dalla penetrazione dei giganti del sistema logistico cinese nel porto del Pireo, in Grecia, e dal raddoppio della capacità del nuovo canale di Suez, dove ora possono transitare anche le grandi navi portacontainer della rotta asiatica.

Nel frattempo, Trieste lavora per consolidare i suoi traffici, a cominciare da quello ferroviario. Ancora Zeno D'Agostino: "Con la 'cura del ferro' del ministro Delrio, RFI prevede 83 miliardi di investimenti per il potenziamento dei collegamenti ferroviari del porto di Trieste. La ferrovia è un po' nel destino dello scalo giuliano: è l'unico porto che avrà a breve 3 stazioni ferroviarie, che saranno tutte oggetto di diversi lavori di

potenziamento. Parliamo di un aumento della capacità per arrivare a fare 20-25.000 treni. Quando saranno completati i lavori dalla stazione di Campo Marzio potranno partire anche i convogli con gli standard di capacità europei e una lunghezza di 750 metri, con un aumento decisivo della competitività della modalità su rotaia. Già oggi il nostro traffico supera i 200 treni a settimana, e contiamo di arrivare a quota 250 il prossimo anno: è il numero di treni che effettua il porto di Rotterdam, che ha poi un sistema logistico che sfrutta non solo la modalità su ferro, ma anche altre vie di comunicazione.

Il faro sui successi in termini di traffico del porto di Trieste ha portato all'attenzione anche un'altra caratteristica dello scalo giuliano, di essere cioè il terminale di una rete di collegamento che fu voluta nel lontano 1967 dall'allora presidente dell'Eni, Enrico Mattei, rete che assicura il rifornimento del 90 per cento del fabbisogno petrolifero della Baviera e del Baden-Wuettemberg in Germania (pari, da solo, al 40% dell'intero fabbiosgno tedesco), del 90% dell'Austria e del 50 per cento della Repubblica Ceca. Un'opera di 50 anni fa che oggi contribuisce per circa 42 milioni di tonnellate al traffico complessivo, e che vede lo scalo giuliano primo porto petrolifero del Mediterraneo.

La nuova scommessa di Trieste si chiama sviluppo della logistica, approfittando di due fattori: l'essere un'area di porto franco e – soprattutto – seguire la logica della trasformazione voluta dalla recente riforma dei porti, che ha istituito le Autorità di Sistema Portuale. "In regime di punto franco le merci possono circolare senza effettuare operazioni doganali, che vengono svolte solo quando le merci escono da quell'area. Questo regime può applicarsi, a determinate condizioni, anche su spazi contigui al territorio portuale: da qui nascono nuovi progetti di sfruttamento di alcune aree industriali nella zona retroportuale dove realizzare insediamenti logistici. Ed è proprio ciò che stiamo facendo per rispondere alle esigenze di sviluppo di un sistema, che costituisce il concetto cardine della riforma", spiega ancora il presidente dell'AdSP del Mare Adriatico Orientale.

Risponde alla stessa logica anche il progetto di sviluppare i servizi di Adriafer, società ferroviaria già detenuta dal porto di Trieste, che in precedenza svolgeva essenzialmente compiti di manovra, e che dallo scorso luglio ha ottenuto anche le certificazioni di sicurezza necessarie per operare come vera e propria impresa ferroviaria. "Ma la nostra intenzione – spiega ancora Zeno D'Agostino – non è di entrare in concorrenza con le altre imprese ferroviarie che già presidiano efficacemente questo segmento di mercato; ma piuttosto affermare ancora una volta una logica di sistema per sfruttare le potenzialità di uno sviluppo logistico. In pratica, Adriafer servirà a sviluppare collegamenti che potremmo definire di 'penultimo miglio' con due centri che insistono sul nostro territorio (Villa Opicina, Cervignano), che hanno potenzialità logistiche ancora inespresse e che possono trovare ulteriore sviluppo dalle sinergie con le attività in ambito portuale", conclude D'Agostino. A.D.

Lo stand del Porto di Trieste a Logitrans di Istanbul

L'energia dell'innovazione

Genova Smart Week - III edizione

2017 Genova 20-24 novembre

GENOVA

20 - 24 novembre 2017

PALAZZO TURSI	PALAZZO TOBIA PALLAVICINO	PALAZZO DELLA BORSA
Via Garibaldi, 9	Via Garibaldi, 4	Via XX Settembre, 44

PROMOSSO E ORGANIZZATO DA | SUPPORTO TECNICO E ORGANIZZATIVO | ClickutilityTeam

PARTNER ISTITUZIONALI | Camera di Commercio Genova | Liguria International | Università degli Studi di Genova

CONTENT PARTNER | Consiglio Nazionale delle Ricerche | iit Istituto Italiano di Tecnologia

IN COLLABORAZIONE CON | AMTGenova | INTESA SANPAOLO

MAIN SPONSOR | ABB | e-distribuzione

SILVER SPONSOR | Ansaldo Energia | Ansaldo STS A Hitachi Group Company | Duferco Energia | Great Campus | open fiber

SPONSOR TECNICO | cbg | GEMI | Hifi Prestige | MEL Print | MK | Up Go

www.genovasmartweek.it

Focus

Concorrenza e sistemi di finanziamento nel trasporto pubblico locale. Convegno a Venezia di ASSTRA, UITP, Confservizi Veneto, AVM ed ATVO

Si è tenuto la scorsa settimana all'isola di San Servolo di Venezia il convegno dal titolo "Concorrenza e sistemi di finanziamento nel trasporto pubblico locale", organizzato dall'associazione delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, ASSTRA, in collaborazione con l'Unione internazionale Trasporti pubblici (UITP) e il supporto di Confservizi Veneto e delle aziende AVM Holding ed ATVO.

Al centro del dibattito lo sviluppo del mercato del trasporto pubblico locale, la concorrenza, le gare e il ruolo delle autorità regolatorie.

"Il settore del TPL sta diventando sempre più attrattivo sotto il profilo concorrenziale e degli investimenti" ha dichiarato il codirettore di ASSTRA, Emanuele Proia. Mentre per quanto riguarda il quadro normativo, ha spiegato Alessia Nicotera codirettrice di ASSTRA "è più stabile e anche la presenza dell'ART è finalmente consolidata. Permangono, però, elementi di criticità legati alle penalizzazioni economiche per chi non avvia procedure competitive. Su questo ci sono forti dubbi di legittimità ed avremmo preferito un elemento di premialità, più che di penalizzazione".

Massimo Roncucci, presidente di ASSTRA, ha concentrato il suo intervento sulla concorrenza "ma siamo certi – dice – che le scelte politiche siano sempre favorevoli alla concorrenza?". "Ognuno deve fare la sua parte perché non dipende dalle imprese. Qualche passo in avanti si è fatto e ne diamo atto al Governo, ma se facciamo il benchmarking con l'Europa vediamo quanto l'Italia sia indietro per qualità e quantità dei servizi, per non parlare dell'età media degli autobus. Sappiamo che gli investimenti fatti sono importanti ma sono ben lontani dal portarci in Europa".

"Il settore del TPL, e più in generale il sistema della mobilità, riveste un ruolo cruciale nelle dinamiche economiche e nella qualità urbana delle nostre città. Un sistema efficiente di trasporto con adeguati standard di servizio contribuisce a migliorare la qualità

della vita dei singoli e migliora il benessere delle comunità". Così Gianni Scarfone, Amministratore Delegato ATB di Bergamo e Presidente ASSTRA Lombardia, nel corso del suo intervento al convegno.

"Il TPL – prosegue Scarfone – è un settore rilevante nell'economia del Paese: garantisce la mobilità con oltre 5,2 miliardi di passeggeri annui, comprende oltre 1000 operatori economici e coinvolge oltre 120.000 addetti.

Gianni Scarfone, Amministratore Delegato ATB di Bergamo e Presidente ASSTRA Lombardia

Anche se negli ultimi anni si sono registrati risultati positivi, anche se non in modo generalizzato. Il settore presenta, rispetto ai principali Paesi europei, performances economiche inadeguate e standard di qualità insoddisfacenti e, nel contempo, evidenzia gravi squilibri tra cui: investimenti insufficienti in infrastrutture (metro, tram e ferrovie suburbane); parco rotabile obsoleto (età media degli autobus oltre i 12 anni contro una media nei principali paesi europei di 7/8 anni); allocazione delle risorse pubbliche squilibrata rispetto alla domanda di mobilità.

Il confronto fra alcuni indicatori sintetici (studio Asstra 2015) riferiti al sistema del TPL italiano e quelli dei principali Paesi europei evidenzia l'arretratezza del nostro Paese:

• Lo shift modale della mobilità collettiva in Italia si assesta al 22% contro una media europea del 32%

• La quota inferiore del trasporto ferroviario (36%) rispetto a percentuali oltre il 60% in Francia, Gran Bretagna e Germania sul complesso del trasporto pubblico locale;

• Dotazioni di gran lunga inferiori (sia per estensione sia in rapporto agli abitanti) di linee metropolitane e tranviarie

• Il gap con altri Paesi europei si registra anche nel rapporto fra ricavi da traffico e compensazioni pubbliche, in parte dovuto a livelli tariffari significativamente più bassi nel nostro Paese.

A conclusione di una lunga stagione di approfondimenti e confronti è stata varata dal Governo e dal Parlamento una complessa e, nelle intenzioni, organica azione di riforma e di rilancio del settore a cui la nostra associazione (ASSTRA) ha contribuito in modo rilevante.

Due sono i pilastri attorno ai quali ruota il processo di riforma e di rilancio della mobilità:

• un quadro di risorse destinate agli investimenti infrastrutturali nel campo della mobilità sostenibile e dei trasporti previsto nel documento strategico "Connettere l'italia" (allegato alla Legge di Bilancio) nel quale sono destinate significative risorse sia per quanto riguarda le infrastrutture dedicate alla mobilità locale sia per quanto riguarda il rinnovo del parco autobus;

• la ripresa del processo di riforma delle regole e delle norme mediante l'approvazione di un provvedimento (D.L.50 convertito in Legge 96/2017) contenente specifiche disposizioni in materia di concorrenza e di modalità di affidamento dei servizi di TPL nel quadro di un più ampio recepimento delle disposizioni comunitarie in materia, a partire dal Regolamento europeo 1370.

11 sono le regioni dove ad oggi i servizi sono affidati direttamente; 7 quelle che hanno pubblicato gli avvisi di preinformazione per le prossime gare; 3 con procedura di gara

bandita ma interrotta o annullata; 8 dove ad oggi non è stata attivata alcuna procedura.
Alla luce dell'evoluzione delle procedure in atto nelle diverse realtà regionali, la percentuale che potrebbe essere oggetto di procedura mediante gara nel prossimo futuro potrebbe salire al 60%.
In una recente indagine dell'Antitrust si sottolinea come – anche alla luce delle migliori esperienze internazionali – gestioni efficienti e servizi di qualità non dipendono tanto dalla proprietà, pubblica o privata, delle imprese, ma dalla presenza di meccanismi, come quelli messi in moto dalle gare, che stimolano le imprese a comportarsi in modo virtuoso.
Con la "riforma" del 2017 sono state introdotte ulteriori norme orientate allo sviluppo della concorrenza: alcuni principi per determinare i livelli dei servizi, criteri per la definizione ottimale dei bacini di mobilità e dei lotti di gara; meccanismi di riduzione percentuale delle risorse trasferite in caso di ricorso ad affidamenti in house o diretti, rafforzamento delle competenze dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.
Allo stato attuale il quadro generale di regolamentazione del TPL è costituito dalle norme introdotte dal provvedimento di riforma e dagli adempimenti derivanti dal regolamento europeo 1370 che prevede che a decorrere dal 3 dicembre 2019 gli affidamenti saranno fatti mediante gara (anche se previsto, l'affidamento diretto o in house mantiene un profilo specifico e straordinario e, in tal senso, è stato recepito anche nelle norme nazionali).
Più complessa è la situazione per quanto riguarda il trasporto ferroviario regionale per il quale la scadenza è ulteriormente prorogata. Più complicata per le Regioni la messa a punto di procedure di gara per i servizi ferroviari regionali, di non facile soluzione alcune problematiche specifiche come la disponibilità del materiale rotabile.
Siamo dunque in una fase di transizione nella quale convivono spinte all'innovazione e sviluppo e rischi di involuzione e declino.
Con l'attuazione di quanto contenuto nel disegno di riforma e, tenuto conto delle scadenze derivanti dai Regolamenti Europei, può aprirsi una stagione di rinnovamento e di apertura al mercato.
Molto dipenderà da come i vari attori interpreteranno e sosterranno l'evoluzione del settore, a partire dalle Regioni e dalle grandi città.
La transizione verso modelli più avanzati di regolamentazione del settore, se intelligentemente governata, può produrre benefici per i cittadini consumatori e favorire la modernizzazione del sistema delle imprese.
I risultati economico-gestionali e il miglioramento della qualità dei servizi che caratterizzano molte aziende del settore, indicano che, di fronte ad una prospettiva di declino, un'altra strada è possibile. Questa strada è stata imboccata da tempo da molte aziende sulla base di alcune scelte chiave che possiamo così sintetizzare:

- il cittadino, non più utente e non solo cliente, è posto al centro dei processi aziendali;
- Investimenti sulle tecnologie innovative e sui mezzi per migliorare la qualità del servizio;
- attenzione alla crescita professionale dei lavoratori nei processi di cambiamento aziendale;
- una visione del TPL come tassello di una strategia più ampia che riguarda la mobilità integrata (bike sharing, car sharing, infomobility…).

E' questo - conclude Scarfone - un periodo di scelte importanti per il futuro del nostro settore ed è per queste ragioni, generali e specifiche, che la traiettoria riformista intrapresa deve essere perseguita con determinazione".

RED

Controcorrente

Marco Ponti (Bridges Research): bene Mazzoncini su rinuncia alle gare. Il commento dell'intervista a Panorama

L'ing. Mazzoncini, AD di FSI, il 16 novembre su Panorama ha proposto di rinunciare alle gare per le ferrovie locali fino al 2034 (politicamente, per sempre) in cambio della garanzia di fornire alle regioni, e quindi ai pendolari, luccicanti treni nuovi offerti da FSI in tempi brevissimi (li hanno già ordinati). Le gare richiedono un sacco di tempo, possono passare anche sei anni prima che i pendolari li vedano.

Ha perfettamente ragione.

Il problema è perché lui possa fare questa "proposta che non si può rifiutare" e i suoi concorrenti no. Il motivo è ovvio: le FSI sono sostenute dallo stato italiano da sempre. E con fiumi di soldi pubblici. Anche le grandi ferrovie europee ricevono fiumi di soldi pubblici, ma, appunto, non sono italiane, quindi non hanno treni pronti per la rete italiana. Ed i "piccoli" ancora meno.

Il problema, come si diceva una volta, è politico. Si crede che la concorrenza possa accrescere il benessere collettivo o no? L'Unione Europea è nata con questa ipotesi, anche se il ministro Delrio ha pubblicamente dichiarato che lui non la ama molto. E non la amano nemmeno molti altri soggetti politici, come non amano l'intero progetto europeo.

Tuttavia persino la Germania, non certo un paese iperliberista come l'Inghilterra, ha tratto grandi vantaggi dalla messa in gara di molte ferrovie regionali, con risparmi di costi variabili dal 15 al 25%, e piena soddisfazione dei pendolari, ci risulta. Ma la storia più interessante di queste gare è un'altra, ed è la stessa che si è verificata nella fatale Svezia che ha percorso lo stesso sentiero. Molte gare iniziali sono state vinte da soggetti diversi dall'impresa dominante, che tuttavia ha percepito benissimo il segnale, tanto da efficientarsi al punto di "rivincere indietro" alcune di queste gare, quando alla scadenza sono state rinnovate. Perché non provarci anche noi, magari con qualche segnale di incoraggiamento politico? Ma qui, date le premesse ricordate, stiamo scivolando nella fantascienza.

Un altro aspetto sul problema gare che è stato subito dimenticato: le infrastrutture sono monopoli naturali, e non possono essere messe in concorrenza per questo motivo. Ma la loro gestione no, può essere benissimo affidata con gare periodiche, come quella di tutte le altre infrastrutture non gratuite. Il ministro Padoan ne aveva fatto cenno in una famosa conferenza stampa di un paio di anni fa. Ma forse anche questo in Italia è fantascienza. Si vive così tranquilli col monopolio…

Marco Ponti Bridges Research

PANORAMA

LA SFIDA SU ROTAIA

Pendolari, vi cambierò la vita. Se le Regioni...

Atm: buon compleanno Carrelli, il 20 novembre il tram storico compie 90 anni

Catanzaro: riunione in Cittadella Regionale sul sistema di trasporto dell'area urbana

Catania: un successo la domenica con la metro aperta. Soddisfatto il sindaco Bianco

REGIONE AUTÒNOMA DE SARDIGNA
REGIONE AUTONOMA DELLA SARDEGNA

Sardegna: riforma TPL, inizia fase di ascolto. Careddu, fondamentale concertazione

EuregioFamilyPass, da oggi è valido in Trentino, in Alto Adige e in Tirolo

Roma: sicurezza stradale, un milione e 660 mila euro per pedane bus e nuovi impianti semaforici

La Spezia: nuove emettitrici automatiche e 4 punti vendita ATC nei Carrefour Express della Provincia

Bologna: arrivato primo veicolo del People Mover. Sarà utilizzato per avviare una serie di test

A FSItaliane.it il primo premio nella classifica Webranking 2017-18 per le società non quotate

Ferrovia Verona-Rovigo-Chioggia: Regione pensa alla chiusura. Denuncia deputati PD

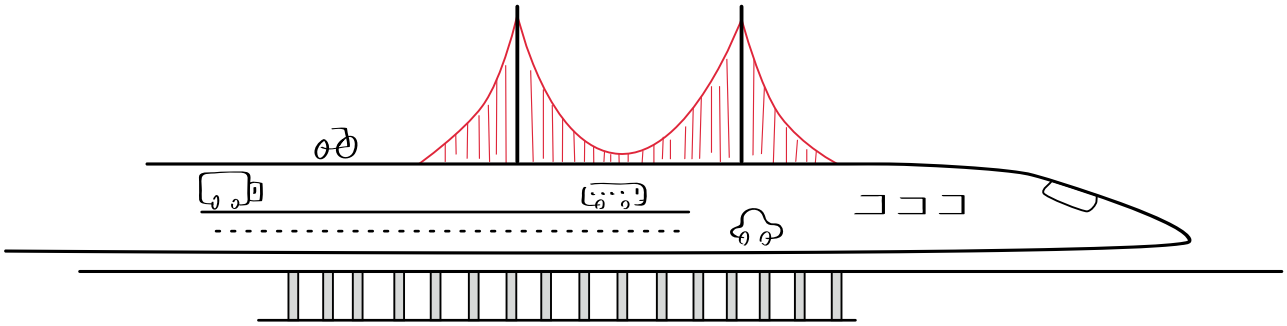
Frecciarossa: sindaci di Terni e Foligno, bene fermata a Perugia ma occorre aumentare fermate regionali

Umbria: collegamento con Frecciarossa. Chianella, percorso in definizione

Mobility Magazine
Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di www.ferpress.it
Direttore responsabile Gisella Pandolfo
FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma
FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma
(registrazione n. 453 del 08/12/2010).
FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma
Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -
Cap. Soc. E 10.327 I.V.
Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama
Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine
Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas
Collaboratori: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Lorenzo Gallico, Antonio Riva.
Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@mobilitypress.it
Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085
Per abbonamenti, pubblicità e info generali
segreteria@mobilitypress.it

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

UN GRANDE GRUPPO INDUSTRIALE INTERNAZIONALE



ECCELLENZA TECNOLOGICA AL SERVIZIO DELLE PERSONE,
PER UN SISTEMA DI TRASPORTO SEMPRE PIÙ INTEGRATO.

WWW.FSITALIANE.IT

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE