


The logo consists of the lowercase letters 'm', 'p', and 'o' in a stylized, rounded font. The 'm' and 'p' are green with a white outline, while the 'o' is white with a green outline. The letters are arranged in a way that they appear to be part of a continuous, flowing shape.

mobility press  
magazine

N. 272 - 8 Gennaio 2021

A photograph of railway tracks curving through a tunnel. The tracks are made of steel rails on a gravel bed. In the background, there is a large, modern-looking structure with a pinkish roof and white columns, possibly a station or a control room. The surrounding area is lush with green trees and vegetation. The lighting is bright, suggesting a sunny day.

**Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR):  
probabilmente da discutere, sicuramente da realizzare.  
Cantamessa, Cascetta, Claroni, D'Agostino, Donati, Giana,  
Gibelli, Giuricin, Lepore, Marciani, Pellecchia, Pisticchio,  
Ponti, Ruzziconi, Spirito, Vinella**

# FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

Il grande gruppo industriale della mobilità in Europa.

Al servizio delle persone, per un sistema di trasporto sempre più **integrato, innovativo e sostenibile.**



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



sostenibili per natura

**FS** FERROVIE  
DELLO STATO  
ITALIANE



## Editoriale

# Il Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR): probabilmente da discutere, sicuramente da realizzare

La presentazione delle prime bozze del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) ha dato vita alle prime voci di dibattito, del resto pressochè inevitabili considerata l'importanza del documento che disegna il futuro del nostro Paese dei prossimi 10-15 anni, se non molto oltre.

FerPress e Mobility sono – al solito – sempre pronte ad ospitare o addirittura a sollecitare le espressioni di commento, di discussione e di analisi; lo facciamo in questo numero, continueremo a farlo.

Nei primi commenti, c'è chi sottolinea giustamente che scrivere mentre un documento fondamentale per il futuro del nostro Paese non è ancora alla fase conclusiva della sua elaborazione, costituisce per un certo verso un rischio - perché si commenta una bozza ancora non conclusa -, ma rappresenta per un altro verso un'opportunità, in quanto lascia l'illusione che sia ancora possibile correggere quello che sembra sbagliato o impreciso; e questo – va aggiunto – rappresenta uno dei migliori stimoli al dibattito, proprio perché si è ancora in una fase di indeterminatezza delle scelte. Al di là di questo o di quell'altro elemento di dibattito o di critica, va ricordata la centralità del ruolo del Piano nazionale di Ripresa e Resilienza.

Il nostro Paese si trova – non si dice per la prima volta, ma quasi – a definire un documento programmatico che non solo impegna una quantità assolutamente straordinaria di risorse (tanto da farlo associare immediatamente al famoso piano Marshall del secondo dopoguerra, che non casualmente aveva la definizione di “European Recovery Program”, cioè una definizione sostanzialmente identica a quella attuale), ma che si muove secondo precisi assi strategici, e – soprattutto – im-

pone un rigoroso rispetto dei tempi di realizzazione, per segnalare l'eccezionale necessità di urgenza nel compimento e conclusione degli interventi, in una situazione che – a livello economico e sociale – ha la stessa gravità del panorama distruttivo consegnata dal secondo conflitto mondiale.

Uno degli assi centrali del Recovery Plan o del programma Next Generation EU è certamente la politica delle infrastrutture e dei trasporti, ma sarebbe meglio dire lo sviluppo delle reti, perché anche i piani per la digitalizzazione riguardano a pieno titolo lo sviluppo dei settori della mobilità, in maniera che ogni giorno appare più fondamentale. In questo senso, appare più che giustificato il richiamo del Direttore di Club Italia ad un'altra iniziativa intrapresa dal governo in questo ultimo periodo, cioè l'istituzione – con decreto del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti – di una commissione di studio incaricata di avanzare proposte sulla riforma del TPL, in cui si fa esplicito riferimento all'obiettivo di sviluppare i processi di “Mobilità as a service” (MaaS). Le enormi trasformazioni indotte da un fenomeno pur transitorio come il Covid impongono di ripensare i piani guardando da un lato agli investimenti di lungo periodo (grandi infrastrutture, reti etc.), e dall'altro tenendo presente la necessità di ricorrere ad una sempre maggiore flessibilità, per adeguare gli scenari alle situazioni sempre più mutevoli che possono verificarsi nei vari settori. Flessibilità possibile solo se si realizza un'accurata – ma soprattutto tempestiva – conoscenza dei fenomeni: ed è qui che lo sviluppo tecnologico si lega allo sviluppo infrastrutturale, in una relazione diventata ormai inscindibile e che deve trovare realizzazione anche nel Recovery Plan.



# TRAINing srl

## FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO

Fondata nel 2011 da un qualificato gruppo di manager del settore, TRAINing ha saputo cogliere il vero spirito della liberalizzazione del mercato del trasporto ferroviario basata su indipendenza, competenza, trasparenza e imparzialità dei processi formativi, a garanzia del progressivo miglioramento dei già ragguardevoli livelli di sicurezza raggiunti in Europa da tale modalità di trasporto.

TRAINing, grazie al riconoscimento come Centro di Formazione ottenuto nel 2012 da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, assicura la formazione mirata al conseguimento e al mantenimento delle abilitazioni, sia ai privati che agli Operatori Ferroviari.



### FORMAZIONE

TRAINing organizza corsi per le seguenti attività di sicurezza:



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

#### PER LE IMPRESE FERROVIARIE e/o I GESTORI INFRASTRUTTURA

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

#### PER I PRIVATI

TRAINing organizza corsi di formazione per: l'acquisizione della Licenza Europea del Macchinista; il conseguimento dei Certificati di Avvenuta Formazione, propedeutici all'esame di abilitazione, da sostenere una volta assunti da un Operatore Ferroviario.

#### PER GLI SPECIALISTI DEL SETTORE

TRAINing, grazie a docenti di riconosciuta esperienza e comprovata capacità, eroga corsi di alta formazione destinati a specialisti (professional e/o manager) sull'organizzazione, sulla tecnica ferroviaria (es. meccanica del veicolo), sulla normativa di settore europea e nazionale, ecc.



### CONSULENZA

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

- » la predisposizione del dossier di richiesta del Certificato di Sicurezza, Autorizzazione di Sicurezza o Certificato di Idoneità all'Esercizio;
- » la valutazione dei rischi ai sensi del Reg. UE 402/2013;
- » la progettazione e l'esecuzione di Audit (dal Piano Annuale all'esecuzione di Audit interni e/o verso fornitori);
- » il monitoraggio ai sensi del Reg. UE 1078/2012;
- » lo sviluppo e il miglioramento continuo dei Sistemi di Gestione della Sicurezza;
- » il riordino normativo per le ferrovie interconnesse e isolate (dalla Gap Analysis rispetto al Regolamento Circolazione Ferroviaria, all'individuazione delle misure mitigative e dei provvedimenti definitivi per la gestione e la risoluzione delle non conformità);
- » l'elaborazione delle Disposizioni e delle Prescrizioni di Esercizio inerenti al quadro normativo di competenza;
- » la redazione delle norme di circolazione dei veicoli e la definizione delle relative condizioni di circolabilità;
- » l'elaborazione e la revisione del Sistema di Manutenzione.



### MANUALI DI MESTIERE

I MdM realizzati da TRAINing finalizzano il Riordino Normativo secondo i criteri stabiliti dall'ANSF (Direttiva ANSF n° 1/2012 - Decreto ANSF n° 4/2012) con un dispositivo documentale innovativo, fruibile in via informatica (tablet), profilato per ruoli e contesti operativi di pertinenza, redatti con una chiara gerarchia delle fonti (distinzione fra principi, nozioni e regole e quest'ultime fra situazioni normali e di degrado), facilitano e rendono più efficace il processo formativo.

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

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

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

Esperienza ed eccellenza nella sicurezza ferroviaria



Centro di Formazione riconosciuto



CORSI 2020 | 2021



www.trainingsrl.it



TRAINing srl

Via Sommacampagna, 63H | 37137 VERONA



## Speciale

# Recovery Fund: Ripresa e Resilienza. Critiche, pareri e consigli per un Piano attuabile

## L'anima che manca al Recovery Plan. Rivederne gli assi strategici e guardare a investimenti nel Mezzogiorno

Ennio Cascetta



Il dibattito pubblico e la politica si stanno occupando in questi giorni dell'uso che l'Italia farà dei fondi del Next

Generation UE. Finalmente. Scelte conservative di risanamento che non alterino gli equilibri sociali o investimenti e riforme più scomode ma più impattanti per la crescita sociale ed economica?

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), un nome invero poco evocativo, è stato criticato da più parti perché manca un'anima, una vision del Paese che vorremmo. Mi sento di condividere questa tesi e vorrei fare alcuni esempi sui temi delle infrastrutture e della logistica, analizzando quello che c'è nel PNRR e anche quello che non c'è e avrebbe dovuto esserci. Innanzitutto la visione. Una Italia fortemente connessa alla grandi reti transeuropee, soprattutto ferroviarie, per dare respiro alle nostre esportazioni, oggi al settanta per cento su gomma, attraverso la cura del ferro. Un'Italia equa che fornisca accessibilità con l'Alta Velocità di Rete alle tante aree oggi escluse, al Nord come al Sud, e per questo penalizzate nel loro sviluppo. Un'Italia con una mobilità urbana sostenibile e una logistica forte e resiliente.

La visione che ho descritto si è consolidata

negli ultimi anni, ma si sta perdendo nelle rielaborazioni dei piani di Connettere l'Italia. Il PNRR fa riferimento all'allegato al DEF 2020, Italia Veloce (!) proposto dal MIT, ma è un riferimento puramente formale, dal quale discendono liste di opere ed interventi scollegati e senza motivazione di priorità. Ciò ha generato una contro reazione delle Regioni che si sono affrettate a proporre liste di opere da introdurre nel PNRR per un totale, ovviamente virtuale, che esaurirebbe l'intero PNRR! Siamo tornati alle liste della Legge Obiettivo, questa volta in salsa europea. Il paradosso è che le risorse aggiuntive sono pochissime. Nel PNRR sono previsti 27 miliardi per finanziare infrastrutture in corso di realizzazione e già finanziate, come la Napoli Bari, reinvestendo solo un terzo delle risorse in nuove opere oggi non finanziate. In un Paese che ha bisogno come il pane di investimenti si sarebbero dovuti riservare tutti i "risparmi" per finanziare opere non ancora avviate da completare negli anni successivi al 2026. Un esempio per tutti: l'attraversamento stabile dello stretto di Messina.

Ancora, l'Unione Europea insiste molto sull'uso del Next Generation per finanziare riforme. Una riforma di cui l'Italia avrebbe assolutamente bisogno è quella del trasporto pubblico. Le vicende Covid di questi mesi hanno impietosamente mostrato quanto sia inadeguato questo servizio di cittadinanza. Il PNRR prevede investimenti per rinnovare autobus e treni, certamente utili, ma che non sposteranno di nulla gli assetti consolidati che producono servizi inefficaci ed inefficienti. Servirebbe una riforma e il rilancio del settore che passa attraverso la apertura alle aziende più efficienti, pubbliche o private che siano, per una mobilità urbana equa e sostenibile .

# DITECFER

DISTRICT FOR RAIL TECHNOLOGIES,  
HIGH SPEED, NETWORKS' SAFETY & SECURITY

## MEMBERSHIP



Lead Partner



Leader WG Ferroviario



## PROGETTI



Projects co-funded by H2020, COSME and INTERREG EUROPE Programs of the EU



## SERVIZI



Business Development  
Competitive Intelligence  
Innovation Networking  
Training, Empowerment,  
Education

Sviluppo Internazionale  
Fiere e Eventi  
Project Building  
Bandi e Finanziamenti

## AZIONE ISTITUZIONALE





Molti altri esempi potrebbero essere fatti su politiche realizzabili entro il 2026 che avrebbero potuto trovare spazio in un PNRR che avesse “un’anima”. Cito due proposte che ho avanzato qualche mese fa.

Il finanziamento dei servizi di Alta Velocità anche per le aree oggi escluse da questi servizi, al Sud ma anche in Liguria, in Friuli, e sull’Adriatico. Servizi quantitativamente e qualitativamente analoghi a quelli disponibili sulla linea Torino- Milano – Napoli in attesa che gli investimenti sulle infrastrutture aumentino la velocità di marcia. Un investimento in accessibilità ed equità territoriali, soprattutto per il Mezzogiorno. Un piano per la logistica sostenibile, sostituendo gli incentivi ferrobondus e marebonus introdotti con successo tre anni fa ma che ormai devono evolvere verso meccanismi stabili e ancora più efficaci, ma anche stimoli per la aggregazione delle troppe imprese di piccole dimensioni e alle industrie italiane per promuovere il Made in Italy anche nella logistica scegliendo loro il vettore.

Infine uno sguardo al futuro. Nel mondo si stanno investendo miliardi di euro privati e pubblici in quella che definisco “la settima rivoluzione dei trasporti “. Veicoli a guida autonoma, connessione 5G fra veicoli e infrastrutture, elettrificazione e combustibili a basso impatto ambientale, servizi di mobilità sempre più orientati all’uso. C’è un interesse italiano dentro quello europeo? Ci sono comparti industriali e centri di ricerca competitivi sui quali investire per partecipare non da followers a questa rivoluzione? Penso di sì, nonostante le perdite che abbiamo registrato negli ultimi anni nelle industrie dell’auto e ferroviaria.

Un investimento congiunto di attività produttive e ricerca sulla mobilità del 2050 sarebbe in linea con una visione del Paese da lasciare alla prossima generazione, come hanno fatto con noi i nostri genitori che quelle industrie avevano ricostruito.

## Grande opportunità’ per ripensare alla logistica ed alla riorganizzazione urbanistica delle città’

Zeno D’Agostino



Il Recovery Fund è sicuramente una grande opportunità, uno strumento messo a disposizione dei Paesi europei a seguito dei disastri economici portati

dalla pandemia. Ma io mi soffermerei per ragionare non tanto sullo strumento in sé quanto su quello che la pandemia ci ha messo davanti agli occhi durante l’ultimo anno.

È stato un periodo negativo, tragico, ma abbiamo anche assistito a degli effetti strabilianti, positivi ed io credo che dobbiamo concentrarci proprio su questi, che potrebbero essere le nuove linee di riferimento per un futuro diverso, un’Europa fatta davvero da una nuova generazione, come dice appunto il Next Generation EU.

Pensiamo al pendolarismo, che è sempre stato fuori controllo e che solo durante la pandemia e ancora oggi, grazie al lavoro agile, si è ridimensionato con i conseguenti effetti sulle nostre città: i flussi di traffico sono diventati più sostenibili. Per questo penso che dovremmo partire da una riorganizzazione del pendolarismo che non sia legato solo alle singole iniziative delle aziende, che mettono in azione le loro attività di smart working. Piuttosto, dovrebbe esserci una riorganizzazione anche guidata dall’alto.

E’ chiaro che non è socialmente sostenibile un lavoro completamente gestito da casa ma magari una modalità intermedia, che vede presenza di centri di smart working a livello locale, che vada ad impattare in maniera pesante sul pendolarismo eliminando flussi inutili di

persone sulle nostre strade, di mezzi, andando a creare benefici per flussi complessivi di traffico e di merci.

Pensare quindi ad una riorganizzazione anche a livello urbanistico che avrebbe effetti sociali importanti. Secondo me, su questo tema non si è ragionato e non si sta ragionando abbastanza, mentre dovrebbe essere uno degli strumenti fondamentali per l'Europa intera.

A questo si agganciano misure un po' meno radicali e rivoluzionarie, un po' più di tendenza rispetto a quella che è la visione attuale che sono poi quelle che vedono sostegno da parte del Recovery Fund: nuove infrastrutture che riguardano la transizione tecnologica, quindi una modalità migliore rispetto all'attuale modalità di organizzazione complessiva dell'economia, della produzione e della logistica, dall'altra parte anche interventi che abbiamo proposto anche a livello di porto di Trieste per andare a compiere quella transizione energetica per essere molto più sostenibili verso quelle città che ospitano le grandi infrastrutture portuali.

Ma il Recovery non è semplice, ha linee guida e vincoli temporanei molto ben definiti, non si può pensare di essere troppo rivoluzionari dal punto di vista di nuove proposte di infrastrutture inserite, mentre dovremmo fare un ragionamento complessivo sulla riorganizzazione urbanistica e sociale dei nostri territori e il covid potrebbe essere l'occasione per poterlo fare. Su questo penso che dovremmo ragionare tutti insieme, soprattutto chi si occupa di logistica e economia o ingegneria dei trasporti.

## Dal PNRR aspettiamo un grosso impulso ai progetti

Arrigo Giana (Presidente di AGENS)



“Come AGENS e come operatori del Trasporto pubblico locale, dal Piano nazionale di Ripresa e Resilienza e dai fondi del Recovery Plan

ci aspettiamo che venga dato un grosso impulso ai progetti infrastrutturali di sviluppo della mobilità urbana, di metropolitane, tramvie e altre modalità di trasporto, in parte già promessi e che ora è ci aspettiamo vengano realizzati. Ci aspettiamo anche vengano stanziati maggiori risorse per il rinnovo del parco autobus nelle versioni più ecologiche per una conversione green, dando spazio e concretezza alle iniziative di amministrazioni ed aziende in questo senso.

Ma quel che soprattutto ci auguriamo è che tutti questi progetti vengano realizzati attraverso procedure più snelle e veloci, anche profondamente innovative, perché quelle attuali – con tutti i passaggi in termini di attribuzione delle risorse (prima alle Regioni, poi ai Comuni, poi alle aziende) – già rappresentano una complicazione, che si aggiungono alle normali procedure burocratiche.

Noi siamo assolutamente pronti a ‘mettere a terra’ – come si dice – questi investimenti e questi progetti, ma il tutto deve avvenire prevedendo passaggi più veloci per fare arrivare ai soggetti attuatori e alle aziende le risorse, perché soprattutto queste ultime – come è immaginabile – sono sottoposte in questa fase ad una forte tensione di liquidità per il drastico crollo degli introiti a causa del Covid, e non hanno le dotazioni materiali per riuscire a realizzare investimenti. Questo è un moti-



vo in più perché ci sia una grandissima attesa perché vengano realizzati e portati a termine i progetti del PNRR e, ovviamente, la volontà di collaborazione sia delle associazioni che delle aziende per assicurare al più presto la ripresa sia economica che sociale del Paese è massima in tutte le nostre espressioni.”

## Tanto fumo, poco Recovery

Andrea Giuricin



La Commissione Europea ha più volte ricordato che non è necessario solo spendere i soldi che arrivano dai prestiti e dai fondi dell'Unione,

ma è importante accompagnare questa spesa con delle riforme serie dei settori. E nel Piano, fatta eccezione per i porti e le dogane, non

c'è traccia di riforme per ferrovie, trasporto pubblico locale e trasporto aereo.

Se lo Stato stanziava miliardi di euro per rinnovare la flotta alle aziende di trasporto pubblico locale, ma queste continuano ad essere inefficienti, questi soldi verranno sprecati.

Bisognerebbe pensare piuttosto a procedure di gara obbligatorie in modo da avere una concorrenza per il mercato, con la contemporanea creazione delle competenze per gli enti che metteranno a gara il servizio. Altro punto essenziale è la separazione tra chi gestisce l'operatore di trasporto pubblico locale e chi indice la gara, cosa che in Italia non avviene mai.

L'Italia sembra avversa alla concorrenza, non è contemplata nel capitolo legato ai trasporti, e questo ha una conseguenza molto grave: mettere più soldi pubblici in un settore dei trasporti non riformato è come mettere acqua in un bidone bucato.

**GENNAIO 2021**  
la trasmissione di



sarà su



**DOW JONES**

**FACTIVA**

## Turismo sostenibile e mobilità dolce per spingere i flussi turistici verso la natura e gli antichi borghi

Luigi Cantamessa



L'emergenza sanitaria ha completamente stravolto, per i prossimi due o tre anni, il nostro modo di intendere il viaggio: siamo spinti a riscoprire il valore della bellezza, della natura incontaminata, gli antichi borghi, i sentieri di montagna.

Superata la crisi sarà, quindi, necessario governare flussi turistici, ed in particolar modo quelli provenienti dall'estero, che saranno orientati alla ricerca di questa nuova tipologia di destinazioni, anche alternative o complementari alle grandi città d'arte.

La Fondazione FS, sin dalla sua costituzione nel 2013, è stata l'avanguardia di questo nuovo modo di concepire il viaggio, lento, colto, sostenibile, promuovendo il recupero di linee ferroviarie sospese o sottoutilizzate, realizzando nuovi itinerari turistici in treno d'epoca che, partendo dai grandi centri, consentono di arrivare nelle località minori del Paese.

In totale sono stati recuperati 650 km di binari dedicati ad esclusivo utilizzo del treno storico-turistico, traffico che viene incontro alle esigenze di ogni tipologia di viaggiatore. I cicloturisti, ad esempio, hanno la possibilità di portare al seguito la bici a bordo di speciali bagagliai attrezzati e, una volta raggiunta la destinazione, percorrere ciclovie che, sempre più numerose, intersecano le piccole stazioni; analogamente, gli amanti del trekking possono comodamente raggiungere in treno località suggestive e programmare escursioni e passeggiate.

In totale sono stati recuperati 650 km di binari dedicati ad esclusivo utilizzo del treno storico-turistico, traffico che viene incontro alle esigenze di ogni tipologia di viaggiatore. I cicloturisti, ad esempio, hanno la possibilità di portare al seguito la bici a bordo di speciali bagagliai attrezzati e, una volta raggiunta la destinazione, percorrere ciclovie che, sempre più numerose, intersecano le piccole stazioni; analogamente, gli amanti del trekking possono comodamente raggiungere in treno località suggestive e programmare escursioni e passeggiate.

Insomma, una nuova forma di turismo sostenibile anche sul piano economico, e capace di integrare tutte le peculiarità della mobilità dolce in modo vantaggioso per le comunità dell'entroterra che negli ultimi decenni hanno assistito ad un progressivo spopolamento dei territori.

Grazie al progetto "Valore Paese Italia" promosso dal Ministero per i Beni e le Attività Culturali e per il Turismo, infatti, sarà possibile avviare il recupero di numerosi beni non più necessari all'esercizio ferroviario, quali caselli, antiche stazioni, che potranno essere riconvertiti in alberghi diffusi, agriturismi e centri servizi a disposizione dei turisti.

I turisti del domani, grazie alla mobilità sostenibile e green dei treni storici, potranno vivere un'autentica esperienza di viaggio, apprezzando le nostre tradizioni culinarie, gli splendidi paesaggi, e riscoprendo i borghi che incarnano e custodiscono la storia del nostro Paese.

## I porti meridionali fuori dal Next Generation Italia

Pietro Spirito



Scrivere mentre un documento fondamentale per il futuro del nostro Paese costituisce per un certo verso un rischio, perché si commenta una bozza

ancora con conclusa, ma rappresenta per un altro verso una opportunità, in quanto lascia l'illusione che sia ancora possibile correggere quello che a noi sembra sbagliato, o impreciso. Nella bozza di documento italiano sul Next Generation EU, sulla base della versione del 6



dicembre 2020, si conferma, ove mai vi fosse bisogno di disporre di ulteriori asseverazioni, la drammatica sottovalutazione dei porti meridionali nello scenario logistico nazionale.

Nella parte molto stringata dedicata al sistema portuale nazionale si legge che “i porti maggiormente interessati dall’intervento (Genova e Trieste) sono snodi strategici per l’Italia e per il commercio nel Mediterraneo per i quali si prevede lo sviluppo delle infrastrutture portuali e delle infrastrutture terrestri di interconnessione”.

Insomma, torna di attualità la vecchia tesi delle due “ascelle” portuali settentrionali, rispettivamente collocate nel Mar Tirreno e nel Mar Adriatico, mentre il resto del sistema è visto sostanzialmente in una funzione ancillare.

Eppure, gli scali delle regioni meridionali contribuiscono per più del 40% alla movimentazione delle merci dell’intero comparto marittimo nazionale, ed hanno anche un ruolo decisivo per lo sviluppo turistico, nel settore del traffico dei passeggeri e delle crociere.

Diventa urgente una rivisitazione di questo approccio inadeguato al tema della portualità italiana, che rischia solo di generare un ulteriore indebolimento della nostra connettività con i mercati internazionali.

I porti di Genova e Trieste sono soprattutto funzionali, nella attuale configurazione della logistica italiana, alla geografia economica degli altri Paesi comunitari.

Non a caso gli ungheresi ed i tedeschi stanno pensando di investire a Trieste, mentre Genova è oggetto di contesa tra grandi armatori e grandi terminalisti: investendo nel porto ligure daremmo un grande vantaggio competitivo ad una delle multinazionali del mare.

Quello che ancora non viene sottolineato con sufficiente lucidità è il legame sempre più stretto che si è generato tra porti, industria e logistica. Solo la costruzione di questa triangolazione consente di generare un meccanismo competitivo.

L’ambiente istituzionale nel quale si creano

tali condizioni sono le zone economiche speciali (Zes).

Nelle regioni meridionali sono state costituite, ma non si è lavorato per attrarre investimenti manifatturieri, come è accaduto nelle Zes di successo nel mondo, mediante incentivi, semplificazioni, strumenti finanziari. Proprio questa nuova chiave di politica industriale ha rappresentato la formula di successo dei porti di Tanger Med in Marocco o Shenzhen in Cina.

## Digitalizzazione del TPL, con obiettivo la Mobilità As A Service

Claudio Claroni (Direttore di Club Italia)



Il Ministero delle infrastrutture ha appena emanato il decreto n° 2, 4/1/2021 in cui viene istituita una Commissione di studio in cui, fra

le altre, si cita la necessità di perseguire l’obiettivo della mobilità as a service (MaaS) e di individuare modalità telematiche per l’acquisizione tempestiva dei flussi di domanda e servizi effettivamente prestati.

Nell’estrema sintesi dei “considerata” si richiamano temi che dai primi mesi del lockdown sono stati ampiamente trattati in iniziative che hanno coinvolto le associazioni del TPL, per trovare soluzioni organizzative e tecnologiche che potessero contribuire ad aiutare le aziende di trasporto nel fornire servizi migliori ai cittadini.

Informare in tempo reale sulle tariffe e sull’offerta effettiva e puntuale dei servizi, la possibilità di acquisto dei titoli di viaggio on line, la conoscenza dei livelli di riempimento dei mezzi, la relativa trasmissione alle cabine di regia delle aziende e ai cittadini sul territorio (alle

# "PAGA E VIA"

## FACILE, VELOCE E SICURO



***Sul collegamento tra l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła" ed il centro città, è attivo il nuovo servizio "Paga e via" che consente l'accesso veloce ai treni avvicinando le carte di pagamento direttamente ai nuovi terminali presenti nelle stazioni di Bari Centrale ed Aeroporto.***

L'innovativo servizio per i passeggeri che utilizzeranno il **passante ferroviario di collegamento tra l'Aeroporto Internazionale "Karol Wojtyła" ed il centro di Bari e viceversa**, consente di **pagare il biglietto in modalità completamente digitale e accedere ai treni avvicinando semplicemente la propria carta di pagamento a uno dei tornelli o totem dedicati** presenti nelle stazioni e, in caso di controllo, ai terminali in dotazione al personale di verifica. È possibile utilizzare qualsiasi tipo di carta contactless, anche virtualizzata su smartphone o dispositivi wearable.

Ferrotramviaria, sensibile e attenta all'innovazione tecnologica e dei sistemi di integrazione tariffaria, prosegue in una nuova sfida per migliorare il rapporto con la propria clientela, semplificando l'accesso alla mobilità con l'introduzione di nuove modalità di pagamento, senza il pensiero delle code e dell'acquisto in anticipo, pagando solo all'accesso al binario per il treno in partenza.



fermate con messaggi alle paline elettroniche e su APP), l'informazione e il pagamento simultaneo per servizi integrati di mobilità, la trasmissione in generale del livello dei servizi di trasporto, delle info di carattere sanitario attraverso la rete e i luoghi di servizio dislocati sul territorio (banchine e metropolitane), l'integrazione tecnologica fra operatori pubblici e privati, il pagamento a bordo con sistemi che non necessitano di ricorso a biglietterie, tabaccherie e giornalai (sistemi mobile, carte bancarie ecc.), conteggio passeggeri con validazione obbligatoria (e anche check-in/check-out), ecc.

Questi i temi emersi nel corso di iniziative di Club Italia che hanno evidenziato la necessità che nel TPL si ponga come obiettivo la digitalizzazione di tutti i servizi di gestione, pianificazione, controllo, informazione e pagamento e che in questi processi vengano coinvolti, ognuno per le proprie competenze, gli enti sovraordinati (agenzie, enti locali, associazioni, mondo dell'offerta e della ricerca).

Laddove questi processi si sono sviluppati da tempo (ed il paese vede purtroppo ancora troppe realtà arretrate) la capacità di rispondere alle difficoltà create dalla pandemia è stata più efficace e solerte. E' stata la riprova che la digitalizzazione deve trovare nei settori/servizi (infrastrutture, materiale rotabile ecc), un preciso spazio di investimenti nel Recovery fund. La digitalizzazione, quindi, deve diventare sistema.

Lo sviluppo delle nuove tecnologie di accesso e pagamento dei servizi offre un mare di opportunità e le difficoltà provocate dalla pandemia hanno evidenziato l'utilità – perfino in termini di prevenzione sanitaria – della conoscenza in tempo reale del trasporto collettivo, dall'analisi dei flussi alla semplice rilevazione dei fattori di riempimento dei bus.

La pandemia ha mutato le abitudini anche da parte dell'utenza, che è stata costretta o ha trovato maggiore conforto nell'utilizzo dei sistemi tecnologici per pianificare viaggi, paga-

re on line, conoscere la disponibilità dell'offerta dei mezzi e dei posti, ecc.

La parola d'ordine nel TPL deve essere “non più cartaceo”. La strada è lunga perché circa il 65% delle aziende di trasporto italiane usa ancora biglietti di carta (non magnetico o Qrcode che hanno comunque capacità trasmissive/gestionali elettroniche).

“Non più cartaceo”: non deve essere solo uno slogan ma un criterio-guida per indirizzare in modo sistemico le richieste di chi è ancora arretrato e per incrementare percorsi virtuosi per chi è più avanzato.

Il Recovery Fund potrebbe essere l'occasione storica per l'intero sistema del TPL di progredire anche nel campo delle tecnologie di informazione, gestione, accesso e pagamento, colmando le distanze esistenti tra le varie realtà in Italia, con una spinta di modernizzazione che non si riversi “a pioggia” ma che si risolva a vantaggio dell'intero sistema con “criteri guida” e che possa riverberarsi in proiezione futura per uno storico miglioramento dell'efficienza complessiva del sistema.

## Recovery, grande opportunità per imprese in sofferenza

Giuseppe Vinella



Il Recovery Fund è una grande opportunità per far ripartire il Paese. L'emergenza da Covid-19 ha dimostrato la centralità del

trasporto pubblico locale con autobus, che ha comunque garantito la mobilità dei cittadini anche durante il lockdown e nelle zone rosse pur registrando pesanti riduzioni di ricavi da traffico, e ha invece praticamente azzerato il trasporto commerciale con autobus, un setto-

re che ora ha necessità di interventi mirati. In particolare il contributo delle aziende private è stato decisivo per continuare a erogare il servizio in sicurezza, nel pieno rispetto delle norme anticontagio.

Le stesse aziende, e questo è un elemento inconfutabile, sono quelle che hanno pagato il prezzo più caro. Pensiamo che questo senso di responsabilità e di disponibilità debba essere non solo riconosciuto ma anche valorizzato per le scelte future.

Abbiamo letto il programma redatto dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che evidenzia le nove aree strategiche su cui intervenire e che intercetta quattro delle sei missioni del Piano nazionale. Nel particolare ci siamo soffermati sui temi riguardanti innovazione e competitività, la rivoluzione verde e la transizione ecologica.

Tutti temi che vedono Anav, quale componente di settore di Confindustria, da sempre protagonista in termini di proposte e di azioni concrete.

Tuttavia, l'elenco dei progetti lascia poco spazio alla descrizione degli stessi, e pertanto è difficile capirne l'effettiva portata. Come associazione pensiamo che sarebbe un'occasione persa non sfruttare questa opportunità per fare il salto verso una mobilità moderna, che finalmente privilegi il trasporto collettivo anche a scapito del trasporto individuale, e capace di rispondere alle nuove richieste del cliente.

Anav, inoltre, è convinta che un programma di rilancio credibile non possa trascurare il tema della sostenibilità, insito in sé quando si tratta di trasporto collettivo. È un tema che ci tocca da vicino e che è leva di crescita e fattore di competitività ad alto potenziale per le imprese, se interpretato nella sua concretezza e non solo quale strategia di marketing.

Dare alle imprese strumenti e incentivi per progettare e realizzare soluzioni a basso impatto è, dunque, fondamentale.

Per fare tutto questo è necessaria stabilità

politica, un approccio coerente e una pianificazione rigorosa, in modo da non disperdere inutilmente risorse economiche e tempo prezioso.

## Il TPL merita di entrare da subito nel Recovery Plan

Giuseppe Ruzziconi  
(Presidente di federMobilità)



Con la decisione del Consiglio Europeo del 21 luglio 2020 ha preso il via l'eccezionale iniziativa, chiamata anche Next Generation Europe, volta

a supportare le economie dei Paesi europei, in particolare di quelli come l'Italia maggiormente colpiti dalle conseguenze della pandemia da COVID 19.

In questo momento il Governo italiano sta delineando le linee degli interventi di primario interesse, rivolti alla rinascita economica e sociale, tra cui non possono mancare quelli dell'ammodernamento strutturale e organizzativo dei servizi pubblici. Un ammodernamento che sia legato alla transizione ecologica, alla transizione digitale e alla coesione sociale e pertanto riteniamo che, nell'arco di tre anni, questi interventi vengano adeguatamente accompagnati con risorse economiche di almeno un miliardo di euro.

Ci sembra naturale che il Trasporto Pubblico Locale risulti un terreno particolarmente adatto per interventi immediati lungo queste linee, considerato anche che alcune decisioni per interventi d'emergenza sono già state assunte.

A tale proposito ci pare di particolare rile-



vanza, oltre agli investimenti necessari per la realizzazione di metro, tranvie, filovie e busvie e l'ammmodernamento del parco mezzi e dei conseguenti adeguamenti strutturali ed infrastrutturali a depositi ed impianti di rifornimento, concentrare l'attenzione sugli investimenti tecnologici.

Gli interventi di ammodernamento e miglioramento dei servizi tecnologici, grazie alla significativa messe di dati, che possono fornire, oltre che a contribuire ad offrire ai cittadini servizi di migliore qualità, supportano gli Enti Locali e i loro Enti Affidanti nella utile e necessaria buona pratica degli affidamenti dei servizi di Tpl così come è definita dalla legislazione europea, nazionale e dalle ottime delibere di regolazione di ART.

Dati, informazioni e documenti che in base alle norme regolatorie le Imprese Affidatarie debbono mettere a disposizione degli Enti Affidanti.

Dati, informazioni e documenti sui servizi di Tpl che spesso non vengono generati o lo sono con modalità obsolete, non efficienti ed esaustrive ed i cui risultati, non sempre sono attendibili e certificabili.

ART, indicando quali set informativi sono indispensabili, ci dice indirettamente quali sono i prioritari interventi in tecnologie e programmi informatici che permettano agli EELL titolari dei servizi, e/o loro Enti Affidanti, di poter scegliere le migliori soluzioni sia al momento della programmazione dei servizi Tpl e della mobilità in generale, sia utilizzando le adeguate procedure di affidamento al fine di raggiungere il più elevato obiettivo di efficienza ed efficacia gestionale .

Riteniamo auspicabile, pertanto, che tali interventi d'urgenza siano coerentemente inseriti in un più vasto piano, anch'esso di rapida implementazione, che venga a pieno titolo incorporato nel più generale Recovery Plan nazionale.

Le necessità di ammodernamento strutturale, legate anzitutto alla transizione ecologica

ma non solo, sono evidenti sia nell'ambito del materiale rotabile, sia nell'ambito dei sistemi a guida vincolata. Ma non può mancare, in connessione a questi, come sopra detto, l'investimento legato a una decisa transizione digitale che riguardi i sistemi digitalizzati di programmazione, gestione, controllo e certificazione dei servizi, oltre che l'immediata esigenza di gestione dei carichi dei mezzi. Si tratta di uscire da una trattazione prevalentemente intuitiva di questi aspetti per fare tesoro delle grandi quantità di dati oggi disponibili fino a sfruttare l' "internet delle cose" (di cui già un tradizionale sistema AVM costituisce un embrione), in modo da rendere il sistema del TPL sempre più aderente alle necessità dei cittadini (in primis i lavoratori e gli studenti ma non solo) e capace di rispondere in modo flessibile e veloce al mutare delle stesse esigenze, divenendo un reale fattore di potenziamento della coesione sociale e dello sviluppo economico.

Corollario non secondario dell'implementazione dell'ammmodernamento organizzativo e della digitalizzazione è lo sviluppo di un processo di adeguamento , in competenze e professionalità, degli addetti da raggiungere con un consistente investimento in formazione e, ove necessario, al reclutamento di personale a tutti i livelli da quello delle imprese di gestione dei servizi fino agli Enti Affidanti preposti alla programmazione e controllo degli stessi.



# PORTI CAMPANI IN RETE

Collegati al nostro sito con il codice QR



## Il saluto al PRESIDENTE **FRANCESCO NERLI**

:: In primo piano  
**FRANCESCO NERLI, LA  
COMPETENZA E LE CAPACITÀ  
CHE HANNO INCISO NEL  
PORTO DI NAPOLI**



:: Interventi  
**UN GIGANTE DELLA  
PORTUALITÀ ITALIANA,  
PADRE DELLA LEGGE 84 DEL 1994**



:: Interventi  
**A FIANCO DI FRANCESCO NERLI:  
OTTO ANNI SENZA SOSTA PER  
CAMBIARE IL PORTO**



:: Interventi  
**IL RUOLO DI FRANCESCO NERLI  
SUL PIANO NAZIONALE A FAVORE  
DELLA PORTUALITÀ**



:: Interventi  
**FRANCESCO NERLI, ANCHE UN  
POLITICO PUÒ ESSERE UN OTTIMO  
TECNICO**



:: Interventi  
**FRANCESCO NERLI: UNA AMICIZIA  
NATA TRA PORTI E FERROVIE**





## Servono progetti che creano opportunità, conversione ecologica, economia sostenibile

Massimo Marciani  
(presidente Freight Leader Council)



In primis vorrei dire due parole sul metodo seguito per la predisposizione del Recovery Plan (Piano nazionale di resistenza e

resilienza, PNRR): sebbene sia evidente un certo sforzo per evidenziare iniziative green e digitali, la suddivisione per schede non fornisce alcun quadro d'insieme che le "metta a sistema" e quindi risulta difficile leggerne finalità e obiettivi in un'ottica di coerenza complessiva. Manca una visione, un modello di società, di economia, di mercato del lavoro come risultato finale derivante dall'applicazione delle misure in esso contenute. E questa mancanza rende di fatto impossibile entusiasinarsi per una possibile transizione che viene sempre evocata ma mai descritta. Nelle oltre 150 pagine del documento la parola logistica compare 9 volte e autotrasporto 3 volte... Troppo poco per settori che bisognerebbe considerare assi portanti di un sistema economico maturo, come dimostrato anche durante questa pandemia e come più volte affermato dal Think Tank della Logística che dall'inizio del periodo di emergenza sta fornendo spunti di riflessione ed indicazioni fattuali per il rilancio del settore.

Molto bene la dotazione di 4,1 miliardi allo sviluppo dell'intermodalità e della logistica integrata nella bozza del Piano con l'obiettivo principale di potenziare l'accessibilità ferroviaria ai maggiori porti marittimi italiani, Genova e Trieste. Siamo perfettamente d'accordo che in futuro le merci dovranno entrare

e uscire dai porti quanto più possibile attraverso il treno e per questa ragione è assolutamente indispensabile realizzare una rete retroportuale di terminali. La logistica ha infatti bisogno di terminali, ovvero di piattaforme che per vocazione e fattualità (e non per definizione giuridico amministrativo) svolgono di fatto la funzione di piattaforme logistiche multimodali e che sappiamo essere parte integrante del sistema portuale per aumentarne la capacità di lavorazione. Abbiamo necessità di integrare le tre reti logistiche necessarie allo sviluppo economico e alla ripresa del Paese - lungo raggio su ferro o via mare, medio e breve raggio quanto più intermodale possibile, ultimo miglio su gomma - identificando i punti di scambio, sovrapposti alla rete stradale e autostradale e in connessione con i porti e la ferrovia al fine di catturare le crescenti quote di traffico merci.

In un'ottica di ampliamento e liberalizzazione del mercato, riteniamo che i provvedimenti necessari nel piano Next Generation EU, inclusi quelli che riguardano il settore dei trasporti e della logistica, debbano essere focalizzati su iniziative volte ad aumentare la capacità del sistema, ovvero a favorire l'accesso delle imprese nei diversi ambiti di business. Ciò significa che occorre individuare progetti che possano generare opportunità per gli operatori, valore aggiunto e occupazione.

Non si riscontra nel Piano alcun complesso di strategie e di riforme adatte ad avviare un nuovo processo di crescita del Paese finalizzate a una conversione ecologica e a un'economia sostenibile, al di là dei titoli presenti sulle schede. A nostro avviso, una migliore impostazione del Piano dovrebbe prevedere la sostanziale differenziazione delle schede fra quelle che afferiscono l'hardware del sistema (es. raccordi, strade, porti, terminali, ferrovie, tunnel, etc.) da quelle dedicate al software del sistema (es. semplificazioni, digitalizzazioni, smaterializzazione dei documenti, creazione di nuove professionalità e competenze,

riqualificazione del personale, etc.). I primi attivano investimenti che aprono cantieri, i secondi stimolano la formazione continua e l'innovazione tecnologica.

Il tutto sempre in una visione sistemica e integrata del Paese: la logistica non è mai fine a sé stessa, è sempre al servizio dell'industria e questo Piano deve indissolubilmente saldare la rete produttiva con quella distributiva, affrontando anche tematiche lasciate da parte per troppo tempo come l'incentivazione della modalità franco destino per l'industria.

## Rivedere gli assi strategici del Recovery e guardare a investimenti nel Mezzogiorno

Amedeo Lepore



“La discussione sul Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) si sta svolgendo su aspetti specifici e temi di natura politica più che sui limiti di

impostazione e sulle incertezze di elaborazione. Alcuni commentatori hanno provato a ricondurre il confronto su questi argomenti e l'intervento, certamente non ostile, del Commissario UE per gli Affari Economici ha sottolineato la necessità di “introdurre procedure straordinarie con leggi capaci di accelerare gli investimenti”. Gentiloni ha segnalato anche l'inderogabilità di spese mirate a investimenti e riforme, con l'intento di sollevare la questione cruciale della execution del Piano, scongiurando il blocco delle erogazioni successive alla sua approvazione ed “evitando di mancare un appuntamento storico”.

Stiamo parlando di un enorme sforzo dell'Unione Europea, compiuto in tempi molto ri-

dotti e concentrato in una massa di finanziamenti, che per l'Italia somma ai 209 miliardi di euro del Recovery Fund i 43 miliardi delle politiche di coesione. Guardando queste cifre, si comprende come non si tratti tanto di una quantità di risorse da rivendicare, quanto della loro destinazione a iniziative di qualità e del loro impiego a beneficio del Paese nel suo insieme. Questi fondi dovrebbero, per loro natura, essere aggiuntivi e assicurare una svolta in termini di ripresa e sviluppo, favorendo un cambiamento di paradigma nel funzionamento delle istituzioni, nella capacità di organizzazione produttiva e di trasformazione del sistema economico e sociale italiano.

I difetti di impostazione nella preparazione del PNRR sono evidenti: la mancanza di scelte definite di governance, l'assenza di procedure adeguate ai tempi di spesa, la debolezza dell'impianto delle riforme e la costruzione del programma a partire da una miriade di progetti esistenti, senza una chiara indicazione di impatto sull'economia.

Un malinteso realismo nell'approccio al Recovery Plan, che vorrebbe affrontare questa scadenza eccezionale come un aggiornamento di strategie pregresse, può far precipitare l'Italia in una condizione analoga a quella dell'avvio dell'età di crisi negli anni settanta, che segnò l'incapacità di cogliere la fine del modello fordista e la necessità di un nuovo tipo di sviluppo. Il Paese si attardò in una mera ristrutturazione dei settori industriali tradizionali, collocati soprattutto nel Nord, e non fu in grado di intraprendere una coraggiosa innovazione di sistema, trascurando perfino i traguardi conseguiti nel corso del miracolo economico. Eppure, la pandemia rappresenta l'occasione per un mutamento profondo. La gestione del Piano riguarda gli stessi contenuti programmatici e la loro applicazione: non è legata a una semplice cabina di regia a indirizzo monocratico, che si ripropone in forma di task force ogni volta che si tenta di sfuggire a scelte complesse di carattere politico. Una forma

Ogni giorno di prima mattina su  
ferpress.it

Il calendario di *imagina*

[inarea.com](http://inarea.com)



Inarea



speciale di intervento, più che la struttura di un'agenzia come fu la gloriosa Cassa per il Mezzogiorno del primo ventennio, potrebbe riprendere le sue procedure, che ebbero una forte efficacia per gli investimenti nel Sud, con un regime straordinario che può man mano farsi normalità. In un intervallo fatto di pochi anni, andrebbero coordinati i numerosi enti che si occupano di investimenti e di coesione, unificandone la direzione e riformandoli sotto l'aspetto tecnico della gestione e non del solo monitoraggio delle iniziative. In questo modo, si otterrebbe una nuova tecnostruttura senza costituirla da zero. Le riforme non possono limitarsi ad accogliere le raccomandazioni europee, dando per scontata l'impraticabilità di una modernizzazione radicale dell'amministrazione pubblica, della giustizia e del fisco. Infine, i 52 progetti che cominciano a venire alla luce in questi giorni mostrano una frammentazione e una ripetitività di contenuti, rischiando di indebolire alla base i grandi obiettivi della competitività, della transizione verde e digitale, dell'inclusione sociale e della coesione territoriale. Tuttavia, c'è ancora il tempo per lasciare alla politica politicante il rumore di fondo dell'inconcludenza e per rivedere gli assi strategici di questo intervento, puntando decisamente sugli investimenti in grado di cambiare l'Italia e di riportarla a crescere."

## **Recovery Plan, una delusione. La manutenzione sia programmata**

Pino Pisicchio (Presidente Anceferr Associazioni Nazionale Costruttori Ferroviari)



Confesso: ci avevamo sperato. Sarà stato per quel nome

Recovery che, tradotto nella nostra lingua, significa "recupero"; sarà stato perché da anni, ad ogni tragedia, siamo lì a ripetere che bisogna investire nelle infrastrutture, quelle da realizzare sì, certo, ma anche quelle da guarire perché malate di vecchiaia e abbandono; sarà stato perché temevamo quello che è successo: nel Pnrr, ovvero Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza che l'Italia dovrà inviare a Bruxelles, delle 17 grandi opere infrastrutturali ipotizzate nelle bozze in circolazione ben 12 erano già indicate dalle Legge Obiettivo varata venti anni fa all'inizio del secondo governo guidato da Silvio Berlusconi.

Anche l'ultima stesura in circolazione, quella del 29 dicembre 2020, che non dovremmo conoscere - ma che tutti hanno conosciuto - perché recava un avvertimento iniziatico: "Solo uso interno. Riservata", ci ha consegnato una delusione. E le voci che corrono sulle tante correzioni, non hanno cambiato le cose. Per noi dell'Anceferr che facciamo della manutenzione ferroviaria di qualità il nostro obiettivo, per il Paese che deve crescere e muoversi in sicurezza, non si è colta un'altra occasione.

I fermenti politici con le ipotesi di crisi e/o rimpasto, tra le cause dichiarate sembrano porre al centro proprio il problema del Recovery Plan: ritardi, non condivisione, annunciata sovrastruttura a Palazzo Chigi. I conflitti politici, allestiti per ragioni profonde o solo per tattiche, in realtà alle imprese associate Anceferr, interessano poco: a noi importa solo la sostanza. E la sostanza è che tra i sei obiettivi del PNRR, quello della manutenzione ferroviaria non c'è.

Non è nostra intenzione tranciare giudizi negativi mossi da valutazioni pregiudiziali. Vogliamo essere costruttivi, perché questo siamo, dei costruttori. E perché sentiamo forte il richiamo del Presidente Mattarella nel suo discorso di fine anno. Ci auguriamo che la manutenzione diventi l'ordinario e programmato lavoro di chi governa questo nostro Paese - e in questo senso abbiamo ritenuto di assumere



EFFISHUNTER<sup>®</sup>  
300



HYBRIDSHUNTER<sup>®</sup>  
400



EFFISHUNTER<sup>®</sup>  
600



EFFISHUNTER<sup>®</sup>  
1000



741.7



DUALSHUNTER<sup>®</sup>  
2000



EFFILINER<sup>®</sup>  
2000



MUV75



Costruzione, modernizzazione,  
riparazione e manutenzione di locomotive  
e mezzi d'opera

*Locomotion Excellence<sup>®</sup>*

l'iniziativa della proposta dell'emendamento, poi non approvato, di un finanziamento ad hoc annuale in legge di Bilancio - e che il Recovery sia lo straordinario di cui abbiamo bisogno a fronte della tragedia pandemica.

E speriamo che l'obiettivo 1: misure di semplificazione, si realizzi davvero o, davvero, l'occasione sarà totalmente perduta.

## **NGEU-PNRR: qualche considerazione generale in mancanza di accountability**

Marco Ponti



Un piano senza valutazioni dei progetti su cui si fonda non è un piano, è una "shopping list" (una "lista della spesa", termine che si usava alla

Banca Mondiale).

E questo vale per qualsiasi metodo di valutazione si usi, purchè consenta comparazioni: cioè è meglio che si impieghino metodi di vasta condivisione internazionale. Il problema non è solo tecnico, ma soprattutto democratico: non valutare infatti assume come dominante "l'arbitrio del principe", cioè la pura discrezionalità politica, mutevole nel tempo, e tale che, mancando riferimenti, nessun decisore debba render conto di nulla (scompare l'"accountability", altro concetto anglosassone tanto efficace quanto di difficile traduzione).

Ora, l'attuale piano tenta una valutazione, ma solo macroeconomica, impiegando un buon modello europeo (QUEST).

Ma subito lo svuota di ogni significato, perchè dichiara in premessa che "si assume che tutti i progetti siano i migliori possibili in termini

di efficienza economica". Inoltre nemmeno si tenta, anche all'interno di questa incredibile assunzione, di usare il modello per confrontare allocazioni settoriali diverse delle risorse, per confortare che quella proposta sia la migliore.

Per usare uno slogan da modellisti: "garbage in garbage out". Una operazione davvero indifendibile di legittimazione ex-post di scelte politiche. Meglio il silenzio.

Vediamo ora un solo settore, quello delle infrastrutture di trasporto: nell'ultima versione conosciuta del piano non vi è alcuna valutazione, nemmeno finanziaria (molto più semplice di una analisi costi-benefici: bastano costi e ricavi), nemmeno analisi ambientali (bilancio del CO2, per esempio), e infine nemmeno previsioni di traffico.

Un'opera carica di traffico è valutata come una destinata a rimanere deserta. Una che danneggia l'ambiente come una che gli giova. Ci sembra di poter dire che siamo al di sotto di ogni soglia accettabile di trasparenza (per non dire di decenza).

Ora, sembra che la massima contestazione politica al piano si quella di Italia Viva, che chiede molto più deficit futuro (nel piano attuale vi sono importanti sostituzioni di spese già in corso o programmate).

Non entriamo in merito ai pericoli di questa scelta, che pure sembrano evidenti; osserviamo solo che sembra si chiedono in particolare più infrastrutture di trasporto finanziate in deficit.

Ma in perfetta coerenza col piano del governo, non se ne chiede alcuna valutazione. Solo spendere più soldi per comprare più consensi elettorali per i possibili nuovi principi.



**federMobilità**

Associazione per il governo regionale,  
locale e urbano della mobilità sostenibile

**EVENTI FORMATIVI PER CHI  
PIANIFICA, ORGANIZZA,  
GESTISCE E CONTROLLA  
IL TERRITORIO,  
LA MOBILITÀ,  
LE RETI  
E IL TPL**

**2021**

**scuola**  
di formazione / federMobilità

con il contributo tecnico-scientifico di

ISFORT si avvale della collaborazione di

con il patrocinio di



DIPARTIMENTO DI INGEGNERIA INFORMATICA,  
AUTOMATICA E GESTIONALE ANTONIO RUBERTI



**SAPIENZA**  
UNIVERSITÀ DI ROMA



**PROVINCIA  
DI COSENZA**

## Recovery Fund e mobilità collettiva

Andrea Gibelli



In vista delle imponenti risorse che arriveranno all'Italia con il Recovery Fund, siamo profondamente convinti che sia necessario partire

da un'idea unitaria di Paese, un'idea intorno alla quale conformare in modo coerente le singole scelte ed i progetti specifici.

Ebbene il modo realmente efficiente per spendere bene tali risorse, è un'idea di sviluppo e di Paese che contempli il sistema dei trasporti collettivi sullo stesso piano di essenzialità di ogni altro asset fondamentale per la nazione, sia sotto il profilo industriale ed economico che sociale, considerando la mobilità collettiva per quello che è: un tassello indispensabile del Welfare italiano e dell'economia del paese. Come Associazione non ci siamo tirati indietro ed abbiamo dato il nostro contributo, presentando un documento alle Commissioni parlamentari competenti nel quale abbiamo focalizzato quali siano le priorità per il settore dei trasporti su cui investire le risorse.

Gli interventi che abbiamo proposto per il trasporto pubblico regionale e locale rientrano pienamente nei binari della transizione verde e digitale indicati dall'Europa per il Next Generation EU.

Per l'Italia, tale ripresa verde e digitale può realizzarsi solo incrementando e rinnovando il parco autobus e la flotta dei treni adibiti al TPL con modelli più sostenibili, sotto il profilo ambientale (modalità elettrica, a metano idrogeno); accelerando gli investimenti infrastrutturali e strumentali su impianti fissi e trasporto rapido di massa (metropolitane, tranvie); aumentando la sicurezza del trasporto pubblico ferroviario regionale; perseguendo,

con riguardo all'innovazione tecnologica nei trasporti, la digitalizzazione dei trasporti; promuovendo la rigenerazione urbana in prossimità delle stazioni.

Gli obiettivi qualificanti di questa complessiva strategia di innovazione e sostenibilità green sono quelli del miglioramento dell'accessibilità, della sicurezza dei luoghi urbani, dell'incremento della qualità ambientale, al fine della realizzazione di un piano di rigenerazione degli ambiti urbani chiamati a corrispondere a nuove domande che, oltre all'abitare, riguarderanno in maniera preponderante la mobilità.

## Recovery? Per il sindacato bisogna rimettere in movimento il Paese

Salvatore Pellecchia



Tutti ripetono che bisogna fare presto: l'Italia deve presentare quanto prima il Recovery Plan, il piano di spesa necessario per

ricevere i fondi europei del Next Generation EU. Ma la velocità di azione per la definizione degli obiettivi non è l'unica condizione: il Governo deve discutere il Recovery Plan insieme alle parti sociali.

Un piano di spesa non condiviso con tutti gli stakeholder è destinato a lentezze, ritardi e, se non al fallimento, di certo a un successo solo parziale. Inoltre bisogna mettersi nelle condizioni di saper spendere queste risorse. Come Paese finora non abbiamo dimostrato una capacità eccellente in tal senso. A fronte degli oltre 50miliardi e mezzo di euro di fondi strutturali a disposizione per il periodo 2014-2020, siamo penultimi in Europa avendone speso circa il 38%.

# EASYWAGON

Facilitiamo lo start-up dei servizi ferroviari nel Porto di Trieste: **i carri che ti servono quando ti servono**

Per maggiori informazioni  
[wagon@adriafer.com](mailto:wagon@adriafer.com)

INIZIATIVA PROMOSSA DA

**Adriafer** S.r.l.  
Con Socio Unico

Quanto a noi le nostre proposte sono chiare e partono dal documento unitario “Rimettiamo in movimento il Paese”, presentato il 26 giugno 2019 insieme a Filt-Cgil e Uiltrasporti al quale rimandiamo per l’elenco completo. In sintesi riteniamo si debba agire sull’adeguamento di infrastrutture, regole di sistema e contratti di lavoro. Ma quello che vogliamo sottolineare è innanzitutto che lo Stato deve riprendere il suo ruolo naturale di regista, tornando a programmare una politica dei trasporti coerente con la domanda di mobilità del Paese. In questi anni lo spezzettamento delle competenze sui trasporti tra Stato, Regioni ed Enti Locali, ha prodotto danni significativi che si fanno più evidenti in tempo di pandemia. Gli esempi sono moltissimi e non basterebbe un libro per elencarli tutti. Per citarne uno: in Italia si contano circa 1.200 aziende di trasporto pubblico locale, alcune delle quali talmente piccole da essere perennemente in passivo e non riuscire a fare investimenti, innovazione di prodotto e di processo oltre che economie di scala. Da questi problemi strutturali scaturisce anche il mancato rinnovo del contratto collettivo nazionale di settore, atteso da ben tre anni. Il Governo spinga per vincere le resistenze locali e favorire le aggregazioni di aziende.

## PNRR trasporti. Mobilità urbana, elettrificazione e sicurezza stradale le priorità

Anna Donati (Responsabile Mobilità Kyoto Club)



Per il settore trasporti italiano il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza offre l’opportunità di colmare il deficit rispetto agli altri paesi europei in

termini di sostenibilità, trasporto collettivo, elettrificazione, qualità dell’aria, ciclabilità, riqualificazione dello spazio pubblico, sicurezza stradale e logistica sostenibile. Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (documento del Governo del 29 dicembre), rispetta i vincoli europei del 37% di spesa green e contiene significative risorse per infrastrutture e trasporti ma contiene alcune criticità a cui sarà bene rimediare: la mobilità urbana, la sicurezza stradale e l’elettrificazione dei trasporti.

1) Risulta troppo sbilanciato verso gli investimenti sulle grandi opere extraurbane, mentre serve un deciso impulso verso le reti di mobilità urbana ed

Ogni giorno di prima mattina su  
ferpress.it  
Il calendario di *imagina*



Inarea





il trasporto locale. L'obiettivo di dedicare risorse e progetti previsti dai PUMS delle città, che diviene "uno dei tanti" obiettivi nel PNRR e non assume quel ruolo centrale che merita per il suo peso e impatto. Brilla l'assenza degli investimenti per le metropolitane, la scarsità di tramvie (45 km previsti), la carenza di investimenti per le ferrovie suburbane, le briciole dedicate alla mobilità ciclabile. Per esempio a tutti i nodi ferroviari urbani vengono dedicati 2,2 miliardi, che servirebbero solo per il nodo ferroviario di Roma: che senso ha dedicare risorse per un grande investimento ferroviario sulla Roma-Pescara se poi la funzionalità del nodo metropolitano dove gravitano 5 milioni di cittadini/e resta compromessa. Manca una scala di priorità efficace.

2) Per la sicurezza stradale nelle città che le strade statali i fondi sono minimi, quasi inesistenti. Colpisce che invece siano destinate 1,15 miliardi solo per la messa in sicurezza dell'autostrada A24-25 (a cui dovrebbe provvedere il concessionario) mentre ad Anas per la sua rete solo 0,45 miliardi.

3) L'elettrificazione dei trasporti rappresenta una

rivoluzione industriale necessaria ed urgente se vogliamo rispettare la riduzione del 55% di CO2 al 2030 e la neutralità climatica al 2050.

Ma nel PNRR questa strategia non c'è, per la riconversione della nostra industria, per garantire un futuro solido al settore produttivo del TPL e dell'automotive, con la relativa forza lavoro.

Come Kyoto Club e Transport & Environment abbiamo presentato Un Piano di Ripresa e Resilienza per la mobilità sostenibile che mette al centro le città, insieme ad una green and just transition: 41,15 Miliardi da investire per mobilità urbana e regionale (€29,7 mld), elettrificazione (€7,95 mld) e messa in sicurezza delle infrastrutture stradali (€3,5 mld).

Per chi vuole approfondire lo trovate qui [https://www.kyotoclub.org/docs/transport\\_environment\\_kyotoclub\\_piano\\_nazionale\\_ripresa\\_resilienza\\_per\\_la%20mobilit%C3%A0\\_sostenibile\\_in%20italia.pdf](https://www.kyotoclub.org/docs/transport_environment_kyotoclub_piano_nazionale_ripresa_resilienza_per_la%20mobilit%C3%A0_sostenibile_in%20italia.pdf)

**FORFER** FORMAZIONE FERROVIARIA

## GUIDA IL TUO FUTURO

**Job Placement**

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

**Offerta Formativa**

Diventa macchinista, capotreno, manovratore e addetto alla manutenzione.

Seguici **Sul Social**  
f @ in t

P.zza Winckelmann, 12  
00162 Roma, RM

06.86217764  
info@forfer.it

## News

# Piano nazionale di ripresa e resilienza, Conftrasporto: "Trasporti e logistica, questi sconosciuti"

**Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza:** per il presidente di Conftrasporto Paolo Uggè "Ancora una volta dobbiamo prendere atto della totale negligenza con la quale si affronta il tema dei trasporti e delle infrastrutture".

"Nella versione attuale del Piano - spiega Uggè - c'è una totale mancanza di visione sui temi legati alla progettazione di infrastrutture portuali resilienti in un contesto sempre più condizionato dai cambiamenti climatici; mancano gli interventi per favorire la transizione energetica di mezzi navali e mezzi stradali, assenti anche interventi organici e strutturati per innovazione e digitalizzazione delle catene logistiche".

"Eppure il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza rappresenta lo strumento attraverso il quale il nostro Paese dovrà risollevarsi il sistema economico facendo ripartire gli investimenti e l'occupazione - rimarca il presidente di Conftrasporto - Da questo dipenderà il futuro dell'Italia. Più che mai come in questi ultimi mesi la logistica e il trasporto hanno di-

mostrato di essere settori indispensabili per la nostra economia, per lo sviluppo economico e per la vita di tutti di noi".

"Possiamo solo sperare che le bozze circolate vengano rivedute e corrette - auspica Uggè - Se così non sarà ci troveremo di fronte a una situazione preoccupante, a un governo che, per quanto ci riguarda, potrebbe condannare la nostra economia, che ha sempre più bisogno di logistica e trasporti via via più efficienti e interconnessi, a non avere gli strumenti necessari ad agganciare una ripresa economica globale che comunque arriverà, ma che potrebbe essere a beneficio solo dei Paesi concorrenti al nostro".

"Rivolgiamo un appello alla ministra De Micheli affinché infrastrutture, logistica e trasporti trovino la giusta collocazione tra le importanti risorse del Pnrr", conclude il presidente di Conftrasporto.



## offerta di gennaio

**abbonamento**

+

**un banner per un mese 300 €**

+

**2 pagine su Mobility Magazine 800 €**

scegli l'Italia del cuore 

# SEMPRE INSIEME

OVUNQUE CON TE

**PARTENZE GARANTITE  
SENZA SORPRESE**



 **Simet**

prenota ora su [simetbus.it](https://www.simetbus.it)

**OGNI GIORNO NELLA TUA CASELLA  
DI POSTA ELETTRONICA LE 30 NOTIZIE SU  
TRASPORTI, LOGISTICA, SMART  
MOBILITY, INFRASTRUTTURE, PORTI,  
AEROPORTI, STAZIONI, INTERPORTI**



***IL GIORNALE  
DEI TRASPORTI***

**ABBONATI**

**SCRIVI A [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**



Periodico di informazione sulla mobilità delle persone e delle cose nelle città e tra le città a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://www.ferpress.it)  
Ferpress e Mobilitypress e questo periodico sono trasmessi da Roma

Ferpress.it è una testata registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 dell'8/12/2010  
Ferpress Srl, P.zza di Firenze 24 00186 Roma. Cap Soc € 10.327 IV Partita Iva e codice fiscale 12510731008

Ferpress.it utilizza la piattaforma WordPress, Ferpress Dailyletter è trasmessa con il sistema Mailchimp. L'edizione sfogliabile è su piattaforma Mokazine

Direttore responsabile Gisella Pandolfo

Direttore editoriale: Antonio Riva

Responsabile di redazione e impaginazione: Valentina Onori  
Redazione: Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi

Collaboratori: Massimo Ferrari ed Enrico Massidda

Segreteria di redazione: Angela Torrisi

Impianto grafico e gestione del sito a cura di Akama

Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa:

[redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) 06-4815303 fax 0668806085. Per abbonamenti, pubblicità e informazioni: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)