mobility press magazine

Marcucci (Confetra): crash program per il nuovo Governo dal titolo Logistica 4.0

Asstra: III convegno Sistema su Gomma

SiPoTra: "Quale regolazione per i porti italiani?" Workshop sulle regole per i porti che cambiano

A.Mo.Do promuove la "Maratona Ferroviaria 2018"

Numero 151 - 13 Giugno 2018

convegnoAnav

2018

Roma27giugno

Residenza di Ripetta,
Via di Ripetta 231

EFFICIENZA E QUALITÀ NEL TPL
I COSTI STANDARD

27 GIUGNO
convegnoAnav

10,30

- Saluto del Sindaco di Roma **Virginia Raggi**

- **Apertura dei lavori**
Presentazione dello Studio da parte Dipartimento di Ingegneria informatica, automatica e gestionale dell'Università "La Sapienza" di Roma:
"Efficienza e qualità nel TPL - I costi standard"
a cura di Alessandro Avenali Professore Associato di Ingegneria Economico Gestionale – Diag La Sapienza

TavolaRotonda

Vincenzo Boccia
Presidente Confindustria

Stefano Bonaccini
Presidente Conferenza delle Regioni

Andrea Camanzi
Presidente Autorità Regolazione Trasporti

Antonio Decaro
Presidente Anci

Arrigo Giana
Presidente Agens

Angelo Mautone
Direttore Generale Ministero Trasporti

Giovanni Pitruzzella
Presidente Autorità Garante Concorrenza e Mercato

Massimo Roncucci
Presidente Asstra

Giuseppe Ruzziconi
Presidente Federmobilità

Claudio Tarlazzi
Segretario Generale Uil Trasporti

Giuseppe Vinella
Presidente Anav

13,30

- Chiusura lavori

www.anav.it

ANAV
ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

IVECO BUS · ibe · AEP Ticketing solutions · ZF · massimomalena & associati · tecno · IVU · PluService · Edenred · hali · MASTERCOPY · SICUREZZA 19 E LODE · BUS · VAICOLBUS · smart · move · PROMOBUS

Intervista

Marcucci (Confetra): crash program per il nuovo Governo dal titolo Logistica 4.0

Nereo Marcucci, Presidente Confetra

Confetra, Confederazione generale italiana dei trasporti e della logistica, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci e dei settori a questi connessi ed ausiliari.
Recentemente è arrivata anche la richiesta di adesione alla vostra associazione anche da parte di Fercargo, siete soddisfatti di questa novità? Cosa comporterà quest'ingresso a livello associativo?

La rappresentatività di Confetra è stata confermata dalla nomina del suo presidente nel Consiglio Nazionale dell'Economia e del Lavoro in rappresentanza delle Associazioni del trasporto e della logistica.
La richiesta di adesione di Fercargo – che seguirà l'iter statutario previsto – ne aumenta la rappresentatività e le competenze ed è quindi motivo di soddisfazione.
Fercargo, una volta che parteciperà strutturalmente al sistema confederale con il quale da tempo è in sintonia, peserà di più nel confronto con i Decisori. Una reciproca utilità che è alla base del nostro Statuto.

A marzo avete pubblicato la nota congiunturale relativa al periodo gennaio-dicembre 2017, quali sono gli elementi fondamentali emersi dallo studio? Il Paese sta andando nella direzione giusta?

Abbiamo registrato i primi effetti del consolidamento della ripresa economica nell'autotrasporto e delle iniziative dell'ex Ministro Delrio negli scambi internazionali: più trasporto merci per ferrovia grazie alla cura del ferro ed al pluralismo delle imprese del settore; più cargo aereo per la ripresa dell'export di prodotti di valore in particolare fashion e food ma non solo; più traffico

6TH EDITION

GLOBAL RAIL FREIGHT CONFERENCE

MODAL INTEGRATION AT THE SERVICE OF GLOBAL DISTRIBUTION

26-28 JUNE 2018
GENOA, ITALY

uic

FERROVIE DELLO STATO ITALIANE

confetra
Confederazione Generale Italiana
dei Trasporti e della Logistica

marittimo per il recupero di quote di traffico precedentemente distratte dai porti nordeuropei.
Il primo trimestre ha confermato i dati positivi del 2017 ma la situazione di incertezza economica e politica globale potrebbe interferire sul consolidamento della ripresa.

Quali sono secondo lei gli interventi che il nuovo Governo dovrebbe attuare nel settore a livello di processi di semplificazione, interventi a saldo zero e iniziative che permettano al nostro Paese di stare al passo con l'Europa?

Proseguire nella linea di interventi di politica industriale (multisettoriale,multimodale,infrastrutturale ecc) degli ultimi anni; rimuovere con determinazione gli ostacoli che si frappongono alla applicazione di norme già esistenti in primo luogo lo sportello unico doganale e dei controlli per poi continuare nella semplificazione degli adempimenti e nella sburocratizzazione delle procedure. Fedespedi lo ha recentemente definito – per quanto la riguarda – Logistica 4.0. Insieme agli altri Associati potremmo presentare un crash program al nuovo Governo proprio con quel "titolo".
Per fare un esempio, prima che si insediasse il nuovo Governo, abbiamo chiesto all'ex Ministro della Salute Lorenzin di motivare, in un incontro, le lentezze dell'USMAF sapendo che la sanità marittima è coinvolta in circa il 50% dell'import.
Un ruolo fondamentale è quello degli Uffici di Sanità Marittima e di Frontiera dei quali nell'ultimo periodo stanno peggiorando i tempi di rilascio dei Nulla Osta Sanitari all'importazione pare a causa di carenze di personale, in particolare nelle regioni Lombardia e Liguria nelle quali per le merci non deperibili il tempo medio di rilascio dei certificati arriva a 5 giorni, contro il limite previsto dallo Sportello Unico Doganale (DPCM n. 242/2003) di 8 ore in caso di controllo documentale e 72 ore in caso di visita merci.
Preoccupante anche la recente posizione dell'Europa sulla tassazione "comunitaria" dei "ricavi" delle Adsp che potrebbe minare il percorso virtuoso intrapreso.
Le AdSP sono pubblica amministrazione centrale dello Stato, detengono poteri tipicamente pubblici di regolazione, ordinanza e vigilanza. Quale articolazione amministrativa dello Stato svolgono attività di riscossione canoni e diritti, hanno una governance interamente istituzionale nominata da Governo ed Enti Locali. Considerarle alla stregua di imprese private, assoggettandole così alla fiscalità generale, mi pare un esercizio davvero fantasioso. Non vorrei che questa "creatività" interpretativa della Commissione fosse il frutto di pressioni ed interessi politici nazionali di Stati membri

nostri competitors nei traffici marittimi e nella logistica.
Mi pare questo uno di quei classici casi in cui un Paese è chiamato a fare Sistema per difendere, a Bruxelles, le proprie fin troppo evidenti ragioni.
Gli effetti nefasti di una simile incomprensibile posizione, infatti, colpirebbero le Autorità di Sistema, i terminalisti, i concessionari, gli operatori di manovra ferroviaria, ovviamente l'armamento, togliendo competitività ai porti ed a tutta la filiera logistica che da essi poi si dirama verso imprese e consumatori. Sul tema è stato pubblicato in questi giorni, sul sito della Confetra, l'editoriale a firma del Presidente di Assoporti Zeno D'Agostino.
Per quanto riguarda le politiche dei valichi alpini, il 70% delle merci transita attraverso i valichi che collegano il Paese con il resto dell'Europa. La "permeabilità" dell'arco alpino deve essere una priorità per l'intero Sistema Italia.
Le Alpi, perla del patrimonio naturalistico italiano, possono rappresentare un rilevante ostacolo ai flussi import - export di merci che viaggiano su strada soprattutto dopo che l'Italia ha aderito al Protocollo delle Alpi che Confetra ha aspramente criticato.
È fondamentale che l'Italia assuma un ruolo guida nella politica delle Alpi e che si faccia attribuire un peso maggiore nelle decisioni che riguardano la circolazione transalpina al fine di evitare che, come accade attualmente, i Paesi confinanti possano decidere autonomamente chiusure alla circolazione di assi viari per noi indispensabili provocando crisi irreversibili all'economia di nostre zone frontaliere. La decisione del Tirolo, appoggiata anche dal governo centrale di Vienna, di limitare il transito dei Tir al Brennero (25 giorni il numero chiuso dallo scorso marzo al prossimo luglio) va proprio nella direzione contraria e rischia di minare la ripresa. Fermo restando l'obiettivo di spostare quote di traffico dalla strada alla ferrovia, è necessario che finché l'offerta ferroviaria non raggiunga i livelli adeguati, la stessa possa essere colmata dalla modalità stradale senza ostacoli, né aggravi finanziari quali l'aumento dei pedaggi.
È inoltre indispensabile ottenere una deroga stabile per i vettori italiani che non devono rimanere chiusi all'interno del Paese e dunque non devono essere assoggettati a chiusure della circolazione e controlli vessatori come accade oggi ad esempio in Svizzera.
Particolarmente urgente è la problematica sorta per le Alpi Marittime con singoli comuni francesi che hanno emesso ordinanze di divieto di circolazione dei mezzi pesanti bloccando i Colli di Tenda e della Madda-

lena, con conseguenze gravissime sull'economia della provincia di Cuneo che non ha più garantita la libera circolazione verso la Francia e la Spagna.

Per Confetra è chiaro ed evidente che una politica di buon vicinato postula il trasferimento di significative quote di traffico dalla gomma al ferro ma è altrettanto evidente che questo risultato lo si può ottenere solo gradualmente e che decisioni unilaterali sono inaccettabili.

Per essere al passo dei Paesi europei e delle economie con le quali competiamo, le nuove tecnologie digitali nello sviluppo della logistica 4.0 sono irrinunciabili. Nel breve periodo avranno importanti effettivi modificativi della forza lavoro necessaria, più lavoro qualificato (pensiamo alla robotizzazione) e meno lavoro tradizionale. Nel medio-lungo periodo spero sia accompagnato dalla più generale evoluzione dei mercati di scambio e dalla ripresa del manifatturiero nazionale. C'è un alto rischio di sostenibilità sociale declinabile sia sul versante delle imprese e di quello del lavoro salariato. Certamente non sono possibili nuovi luddismi.

Circa un mese fa l'associazione ha espresso preoccupazione sul futuro della rete infrastrutturale e ha richiesto un incontro sul DEF all'allora capogruppo della Lega a Montecitorio, Giorgetti. Quali sono le istanze e le preoccupazioni che avvertono le categorie produttive impegnate lungo la filiera del trasporto merci e della logistica? Quali rischi si corrono?

Abbiamo incontrato l'On.le Giorgetti e l'On.le Molteni, allora Presidente di commissione che si è espressa sul DEF. Abbiamo ripetutamente letto sulla stampa di contrasti su una sorta di "crash program" di cancellazione di interventi infrastrutturali alcuni dei quali riteniamo siano indispensabili. Quel crash program veniva attribuito alla forza politica maggioritaria nel Paese.

L'On.le Giorgetti con il quale abbiamo avuto un colloquio franco e costruttivo ha confermato la posizione della sua forza politica a proposito, ad esempio, della realizzazione del 3^ valico che è indispensabile per i porti tirrenici in particolare per quello di Genova.

Anna Argiolas

20 giugno 2018

Open plenary session Mobility and the city: policies for sustainability

DAStU, Politecnico di Milano

POLITECNICO MILANO 1863
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E STUDI URBANI
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE AND URBAN STUDIES

MAIN SPONSOR:
FLIXBUS

SPONSOR:
distribusion
Simplifying Bus Distribution
AIM Associazione Interessi Metropolitani

Aula Auditorium
Via Pascoli 53
Milano

L'ACCESSO ALLA SESSIONE PLENARIA È **GRATUITO**. PER PARTECIPARE È **NECESSARIO REGISTRARSI** AL SEGUENTE LINK: http://sietitalia.org/siet2018/Registration.html

SIET

XX SIET Conference Meeting 2018 | Milan

Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica (SIET)

La XX Riunione Scientifica SIET 2018 è aperta da una sessione plenaria, aperta al pubblico, dedicata ai temi della **città, del territorio e della mobilità**. Le complesse relazioni intercorrenti tra tali sottosistemi, spesso raccolti sotto l'etichetta di "sostenibilità", sono in realtà costituite da diversi piani, quale quello economico, di *governance*, di pianificazione dell'uso del suolo, oltre che di scelte tecniche e tecnologiche. Attraverso gli interventi si cercherà di esplorare queste dimensioni, in particolare tenendo conto del ruolo della pianificazione degli usi del suolo e della *governance*, nel definire quali politiche vengono proposte e realizzate relative ai temi della mobilità.

Mobility and the city: policies for sustainability

09:30 - 10.00	**Welcome address**, *Gabriele Pasqui*, Direttore DAStU
10.00 - 11.00	**The Perspective of the Cities**, *moderator: Ilaria Mariotti*, Politecnico di Milano - *Marco Granelli*, Comune di Milano - *Federico Manzoni*, Comune di Brescia - *City3*
11.00 - 11.30	Coffee break
11.30 - 12.30	**Introduction: Policy challenges of urban mobility**, *Paolo Beria*, Politecnico di Milano **Keynote speaker:** *Eric Verhoef*, Professor of Spatial Economics, VU Amsterdam
12.30 - 13.00	**Speech in memory of Sandro Petriccione**, *Fabio Carlucci* and *Marisa Valleri*

IL CONVEGNO FA PARTE DELLA XX CONFERENZA SIET 2018:

	morning	*afternoon*
Mercoledì 20/6	PLENARY SESSION "Mobility and the city: policies for sustainability"	PARALLEL SESSIONS
Giovedì 21/6	PARALLEL SESSIONS	PARALLEL SESSIONS
Venerdì 22/6	PARALLEL SESSIONS	PLENARY SESSION INDUSTRY "Travel platforms, market and regulation"

LA PARTECIPAZIONE ALL'INTERA CONFERENZA SIET 2018 È **A PAGAMENTO**.
PER INFORMAZIONI CONSULTARE IL SITO http://sietitalia.org/siet2018/Registration.html

Focus

Asstra: III convegno Sistema su Gomma. Reti, servizi, veicoli, impianti: obiettivi, sviluppare pianificazione e programmazione

Asstra, Anav e AIIT, con il contributo del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, hanno indetto due giornate di studio sul tema "Reti, servizi, veicoli, impianti", nell'ambito del 3° Convegno Sistema gomma nel trasporto passeggeri.

L'elenco delle titoli delle sette sessioni di lavoro fornisce l'indicazione dei temi che sono stati oggetto di un dibattito e un confronto che ha coinvolto amministratori locali, dirigenti responsabili del MIT, esperti ed accademici del settore, rappresentanti di associazioni, amministratori delle aziende di trasporto pubblico locale e manager delle aziende produttrici di materiale rotabile, insomma l'intero mondo degli "stakeholder" del TPL.

Le sessioni erano dedicate a: Pianificazione delle reti e Programmazione dei servizi; Sguardo all'Europa ed ai progetti comunitari; Ruolo dell'informatica e della telematica; Tavola rotonda su "Il consolidamento ed il rafforzamento delle politiche per l'evoluzione del trasporto su gomma"; L'elettrificazione nel TPL; Sostenibilità tecncica ed economica; Sostenibilità ambientale e nuove tecnologie.

L'ampiezza dei temi rende esplicita la difficoltà di operare una sintesi di due giornate di lavoro intense, con contributi molto qualificati provenienti dai vari settori.

Ma un filo rosso nel convegno alla fine è possibile ritrovarlo, e sta nel riconoscimento che il settore del TPL è chiamato ad un salto di livello, considerando da un lato i progressi a volte incredibili dettati dall'innovazione tecnologica e dei prodotti, e – dall'altro – il momento per certi versi decisivo per quanto riguarda le scelte che le aziende sono chiamate per avviare concretamente quel piano di rinnovamento e ammodernamento soprattutto del parco rotabile, che il settore attende da anni.

Emanuele Proia, direttore generale di Asstra (così come il presidente Massimo

Roncucci, e i vari rappresentanti istituzionali) ha ricordato i termini della questione: il settore oggi ha a disposizione fondi per circa 7 miliardi di euro (di cui 4 provenienti da stanziamenti decisi nelle leggi di bilancio e 3 che dovranno provenire da processi di autofinanziamento delle imprese, a loro volta incentivati) per avviare – da qui al 2033 – un rinnovo sostanziale del parco rotabile che consenta di ridurre l'età media dei veicoli (che oggi, in Italia, supera i 13 anni di media, con punte anche più elevate) e portarla al livello degli standard europei, che non superano il livello di anzianità di 7 anni, cioè il periodo di vita considerato ottimale per sfruttare l'utilizzo ottimale.

Oltre qualla soglia, insorgono più facilmente problemi riguardanti la manutenzione, che rappresentano un ulteriore costo per le aziende, aggravato dal fatto che spesso la mancanza di risorse e di manutenzione ha fatto sì che le aziende procedessero ad acquisti sulla base delle disponibilità finanziarie del momento (nella maggior parte dei casi, assolutamente scarse) e fuori da qualsiasi logica di programmazione.

In una stessa azienda di TPL finiscono per contarsi decine di modelli di bus in circolazione, con conseguenti maggiori oneri per i ricambi (che vanno reperiti da ciascun fornitore singolarmente, spesso anche per bus ormai usciti dalla produzione) e i processi di manutenzione.

Il problema si è aggravato particolarmente negli ultimi anni perché – come hanno denunciato ripetutamente Asstra ed Anav – la riduzione dei trasferimenti statali al settore (che, in alcuni casi, ha raggiunto il 30%) ha indotto le aziende a ridurre i costi operativi tagliando, in particolare, la voce degli investimenti, finendo per aggravare ancor più i conti delle aziende già in difficoltà, ma – soprattutto – depauperando le prospettive di sviluppo dell'azienda stessa.

Il dibattito è partito dalla consapevolezza di queste problematiche per individuare le scelte più opportune che riguardano il futuro, che deve declinarsi necessariamente nel segno della ecosostenibilità per i nuovi mezzi che saranno messi in circolazione, ecostenibilità che rappresenta non solo un'esigenza sociale, ma anche il presupposto su cui è nata la necessità di un piano nazionale e dei relativi stanziamenti per procedere al rinnovo del parco.

Nella prima giornata del convegno, l'attenzione si è concentrata sulla pianificazione delle reti e programmazione dei servizi, che costituisce in qualche maniera la fase propedeutica all'acquisizione dei nuovi mezzi alimentati con sistemi ecosostenibili: il mercato oggi offre soluzioni per adottare nuovi bus elettrici, alimentati a gas metano o biometano, con alimentazione ibrida, o anche con alimentazione diesel, ma secondo gli standard molto più ecocompatibili della categoria denominata "Euro 6" o i prevedibili sviluppi ulteriori. Ma l'approfondimento nel corso del convegno ha mostrato chiaramente che l'una o l'altra opzione vanno inserite in un contesto di pianificazione, che parte dal disegno delle reti e dei servizi e arriva alla

programmazione del graduale rinnovo dei mezzi, considerando inscindibili i due elementi di evoluzione del sistema dei trasporti cittadini. In pratica, prima occorre programmare che tipo di rete si vuole costruire, quale tipo di servizi si vuole fornire all'utenza, e – successivamente – deve avvenire la scelta dei mezzi su cui puntare, avendo consapevolezza che un passaggio all'elettrico o al gas metano non comporti solo i costi immediati per l'acquisto dei nuovi mezzi, ma anche la programmazione della rete di servizi che la gestione del parco autobus comporta.

E, quindi, ad esempio per i bus elettrici occorre porsi il problema della vita utile e della manutenzione delle batterie, dell'attrezzaggio delle centraline (o, nel caso di un numero molto elevato, delle vere e proprie centrali di alimentazione) di ricarica, e così via proseguendo. Discorso più o meno analogo può farsi qualora si scelga la strada della conversione della flotta di bus con alimentazione a gas metano o addirittura a biometano, dove è opportuno pensare di costruire un magazzino deposito dove stoccare il gas, evitando di pesare con il costo di forniture per alimentare il veicolo.

Significative, e in qualche modo esemplificative, sono state le best practices discusse al convegno delle esperienze delle aziende di trasporto di Brescia e Bergamo, di cui si è occupato più volte anche Mobility Press.

Brescia Mobilità ha annunciato di aver concluso nel 2018 il passaggio all'alimentazione a metano per l'intera flotta di bus, e di iniziare ora un analogo percorso per l'azienda collegata di Mantova.

Il direttore generale Marco Meneghini ha spiegato che è importante soprattutto la pianificazione e il seguire con coerenza un progetto, che necessariamente si sviluppa in più anni (a Brescia hanno cominciato quasi 15 anni fa; il timing per l'azienda mantovana richiederà molto meno tempo, ma si svolgerà comunque nel corso di anni e facendo tesoro dell'esperienza accumulata a Brescia).

Altra best practice quella dell'azienda di mobilità di Bergamo, che con il progetto della Linea C metropolitana con bus elettrici si è posta all'avanguardia in Europa. L'investimento dell'azienda dei trasporti per la nuova linea C, con l'acquisto di 12 nuovi bus elettrici dedicati esclusivamente al servizio, è stato di circa 7 milioni, ma Bergamo è anche la prima città che – con l'occasione – si è dotata di pensiline intelligenti, dove si realizza l'interconnettività e l'integrazione con i servizi di sharing mobility, mentre lo studio dell'intero percorso è stato finalizzato a creare possibilità di interscambio nelle varie stazioni non solo con la rete di bus periferica (alimentata in gran parte a metano), ma con tutti i sistemi di trasporto cittadini.

Il 3° Convegno Sistema su gomma di Asstra, Anav e AIIT ha insomma mostrato che il settore del trasporto pubblico locale si sta muovendo ed è destinato a segnare positivi sviluppi anche nel prossimo anno. Anche la relazione sul sistema filoviario italiano, che ogni anno Asstra conduce attraverso un'indagine su tutte le aziende associate, ha mostrato segnali incoraggianti: la rete filoviaria dell'intero territorio è arrivata a contare un'estensione di 395 km, solo nell'ultimo anno si è registrato un aumento di corsie riservate (best practice per ATM, con un + 40%), si calcola un incremento del 10% in termini di servizio offerto e del 33% di capacità della rete operativa, 29 sono le reti filotranviarie esercite e 5 milioni d viaggiatori l'anno i passeggeri stimati.

Antonio D'Angelo

picture by Toshihiro Gamo, https://www.flickr.com/photos/dakiny/14963796021/

22 giugno 2018

Open plenary session Travel platforms, market and regulation

DAStU, Politecnico di Milano

XX SIET Conference Meeting 2018 | Milan

Società Italiana degli Economisti dei Trasporti e della Logistica (SIET)

La XX Riunione Scientifica SIET 2018 è chiusa da una sessione plenaria, aperta al pubblico, sul ruolo, nel mercato della lunga percorrenza, di quelle che potremmo genericamente definire "piattaforme di viaggio", cioè di *market players* caratterizzati dal non avere veicoli e di non produrre trasporto direttamente, ma che – nel solco della penetrazione delle nuove tecnologie mobile – tendono ad essere sempre più l'interfaccia tra utente e azienda. L'evento continua il ciclo di conferenze già tenute dal Laboratorio TRASPOL sul tema della lunga percorrenza (2017) e sul mercato autobus in corrispondenza della presentazione dei rapporti prodotti in collaborazione con Checkmybus (2016 e 2017).

POLITECNICO MILANO 1863
DIPARTIMENTO DI ARCHITETTURA E STUDI URBANI
DEPARTMENT OF ARCHITECTURE AND URBAN STUDIES

MAIN SPONSOR:

FLIXBUS

SPONSOR:

distribusion
Simplifying Bus Distribution

AIM Associazione Interessi Metropolitani

EVENT ORGANIZER:

LABORATORIO DI POLITICA DEI TRASPORTI
TRASPOL
RESEARCH CENTRE ON TRANSPORT POLICY

Travel platforms in the long-distance market

14:30 - 14.45	**Introduction**, *Paolo Beria*, Direttore Laboratorio TRASPOL
14.45 - 16.00	**Visibilità e semplicità: strumenti per una nuova esperienza di prenotazione**: - *Vladimir Klunic*, Distribusion - *Anna Cotroneo*, GoEuro - *Marc Hofmann*, Checkmybus
16.00 - 16.30	Aperitivo
16.30 - 18.30	**Non solo "sulla strada": un nuovo tipo di azienda di trasporto** - *Andrea Incondi*, Flixbus - *Alessandro Zocca*, GoGoBus - *Andrea Saviane*, Blablacar **Il punto di vista della regolazione: apertura o chiusura del mercato?** - Autorità di Regolazione dei Trasporti* - Autorità Garante per la Concorrenza ed il Mercato*

** In attesa di conferma*

Aula Auditorium
Via Pascoli 53
Milano

L'ACCESSO ALLA SESSIONE PLENARIA È **GRATUITO**. PER PARTECIPARE È **NECESSARIO REGISTRARSI** AL SEGUENTE LINK: http://sietitalia.org/siet2018/Registration.html

IL CONVEGNO FA PARTE DELLA XX CONFERENZA SIET 2018:

	morning	*afternoon*
Mercoledì 20/6	PLENARY SESSION "Mobility and the city: policies for sustainability"	PARALLEL SESSIONS
Giovedì 21/6	PARALLEL SESSIONS	PARALLEL SESSIONS
Venerdì 22/6	PARALLEL SESSIONS	PLENARY SESSION INDUSTRY "Travel platforms, market and regulation"

LA PARTECIPAZIONE ALL'INTERA CONFERENZA SIET 2018 È **A PAGAMENTO**.
PER INFORMAZIONI CONSULTARE IL SITO http://sietitalia.org/siet2018/Registration.html

Focus

SiPoTra: "Quale regolazione per i porti italiani?" Workshop sulle regole per i porti che cambiano

SiPoTra, l'associazione di politica dei trasporti, ha promosso un workshop sul tema "Quale regolazione per i porti italiani".
Come è tradizione dell'associazione, il dibattito è partito dall'indispensabile analisi dei riferimenti normativi e regolamentari (e, in qualche modo, teorici), per poi andare al confronto sugli aspetti che – altrettanto inevitabilmente – coinvolgono interessi concreti, nella prassi delle attività quotidiane dei porti.
E, in effetti, la discussione è stata animata (forse anche al di là delle aspettative) perchè i porti italiani rappresentano una realtà in movimento, forse tra le più importanti nel settore del trasporto delle merci, che ha fornito un contributo rilevante alla generale ripresa dell'economia registrata in questi ultimi tre anni: i dati (forniti, in particolare, da Ennio Cascetta, oggi amministratore unico di RAM Logistica, Infratrutture e Trasporti e tra gli animatori dell'ultimo organismo nato nel settore, Il Partenariato per la Logistica e i Trasporti) confermano che il settore del trasporto merci e della logistica ha contribuito alla crescita del PIL nazionale con risultati che – in media – rappresentano un multiplo pari ad oltre tre volte il dato rappresentato dall'incremento del PIL (una crescita, nel periodo 2014-2017, pari a circa 9 volte contro una media del 3).

Come sottolineato da Nereo Marcucci, presidente di Confetra, i porti italiani hanno movimentato - nel 2017 - 500 milioni di tonnellate, un livello produttivo che è pari alle quantità movimentate nel 2007, ma che rappresenta un chiaro segnale di ripresa nell'economia di un Paese che, nell'ultimo decennio, ha attraversato la più lunga e grave crisi recessiva dal dopoguera (e, forse, dell'intero secolo) ad oggi.
In quale contesto, soprattutto regolatorio, i porti italiani si preparano ad affrontare la sfida di un ulteriore sviluppo, tenendo presente il quadro di una competizione globale che spinge nel senso di trasformazioni profonde, dettate sia dai processi di concentrazione a livello planetario (che, in pratica, consegnano spesso nelle mani delle megacompagnie operanti a livello globale anche il controllo degli approdi nei porti) che, soprattutto, dai processi di innovazione tecnologica, in molti casi rivoluzionari?
Il dibattito nel workshop di SiPoTra si è alimentato sostanzialmente su questi temi, mettendo a confronto le voci degli operatori con quelle di accademici ed esperti del settore, oltre a rappresentanti delle Autorità di regolazione che – negli ultimi tempi – stanno giocando un ruolo di un certo rilievo proprio nell'ambito delle questioni legate alle concessioni portuali, oggetto del convegno di SiPoTra.

Il convegno ha mostrato come le problematiche siano delicate e complesse, e facciano riferimento a lacune normative o interpretative che affondano nel passato e ai processi di cambiamento che stanno avvenendo nella realtà dei porti. In sostanza, le concessioni delle banchine portuali hanno seguito finora un criterio che si potrebbe definire "storico": da un lato l'abbondanza dei porti nel nostro Paese e, dall'altro, la presenza di un numero non indefinito di operatori in un mercato con elevate barriere di ingresso ha fatto sì che ci fosse un'adeguata compensazione nello sfruttamento delle banchine dei porti, favorita anche dall'operatività indipendente delle Autorità portuali (finalizzata, anche per norma statutaria, a salvaguardare in primis l'interesse pubblico).

Le relazioni al convegno hanno mostrato che tutto ciò è avvenuto sulla base di un impianto normativo interpretato con razionalità non solo dagli agenti istituzionali, ma anche dalle istanze giurisdizionali (Consiglio di Stato, etc.) chiamate ad esprimersi alcune volte in materia. L'elemento ,in qualche maniera, nuovo degli ultimi tempi (non a caso esplicitamente richiamato tra i motivi che hanno indotto SiPoTra ad organizzare il workshop) sono gli interventi sulla materia delle Autorità di regolazione, vale a dire l'Autorità garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM), l'Autorità di regolazione dei Trasporti (ART) e, infine, l'ANAC, l'autorià anticorruzione.

Interventi a loro volta non occasionali, ma indotti sostanzialmente dalla competizione che – nel frattempo – si è verificata (e, probabilmente, ancor più si verificherà in futuro) nei porti, dove le banchine sono diventate oggetto di contesa, con una pluralità di operatori interessati a gestire le attività di movimentazione delle merci, spesso con l'intenzione di sostituirsi ad operatori "storici" con un cambiamento sostanziale di business e una trasformazione anche della natura di un porto.

Un porto tradizionalmente destinato alla movimentazione di granaglie (che spesso alimentano tutto un indotto al servizio di un territorio retrostante) può trasformarsi in una banchina per la movimentazione delle auto?

Rispondere a questa domanda è già complicato in termini economici e sociali, ma lo diventa ancora di più se i riferimenti normativi diventano soggetto di interpretazioni, anche per le lacune coltivate in passato (l'emanazione di un decreto specifico sui porti, ad esempio, non è stato poi seguito dal relativo regolamento attuativo, che avrebbe disciplinato con precisione ogni aspetto).

Le Autorità di regolazione insistono, sostanzialmente, perché ogni rinnovo di concessione (quindi non solo le nuove banchine oggetto di ingrandimento infrastrutturale, per le quali è scontato che l'attribuzione avvenga attraverso i meccanismi competitivi regolati anche dalla legislazione europea) avvenga attraverso l'indizione di una gara pubblica o – perlomeno – attraverso un meccanismo di attribuzione che tenga conto della comparazione delle offerte e motivi con una delibera di merito i criteri dell'assegnazione.

Come si vede, una discussione su aspetti che possono apparire addirittura accademici, nasconde in realtà interesi molto concreti che coinvolgono una miriade di aspetti, come il dibattito di SiPoTra svoltosi nelle sale del CNEL ha finito per mostrare con sufficiente chiarezza, anche se le risposte non possono certamente venire dalla discussione pubblica, ma piuttosto dalle scelte della politica, che a sua volta oggi vive una fase di grande cambiamento.

A.D.

Bus2Bike
THINK SHARING

BUS eazymov

BUS + BIKE = BUS2BIKE

LA SOLUZIONE PERFETTA AL PROBLEMA DELL'ULTIMO MIGLIO

Tante biciclette elettriche disponibili intorno a te.
Termina la tua corsa vicino alla tua destinazione!

Tariffe agevolate per tutti gli utenti dei mezzi pubblici BUS COMPANY

Muoversi in città non è mai stato così comodo e veloce.

SEMPLICE

SCARICA L'APP 'EAZYMOV'

PER INFO E COSTI
BUS2BIKE.IT

Appuntamenti

A.Mo.Do promuove la "Maratona Ferroviaria 2018"

Sarà un viaggio di tre giorni, dal 18 al 20 giugno, lungo i tracciati ferroviari delle regioni della Toscana, Liguria, Piemonte e Valle D'Aosta, quello della Maratona Ferroviaria 2018 promossa da AMODO, l'Alleanza per la Mobilità Dolce.

L'iniziativa chiude la Primavera della Mobilità Dolce raccogliendo il testimone della Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie nel puntare i riflettori sulla bellezza delle ferrovie e sul loro ruolo strategico nel quadro della mobilità sostenibile. La Maratona Ferroviaria promuoverà in particolare la riattivazione e il rilancio delle linee sospese sul cui destino si attendono decisioni definitive.

Sarà un viaggio per raccontare le eccellenze turistiche, naturalistiche, culturali, ed eno-gastronomiche dei territori di quattro regioni italiane da un punto di vista inedito e su un mezzo di trasporto, il treno, che resta ancora oggi il più affascinante di sempre.

Una maratona ferroviaria che sarà anche una maratona del turismo lento in cui linee ferroviarie si incroceranno con le altre reti della mobilità dolce come i cammini, le greenways e le ciclovie turistiche dei territori che attraverseranno.

"Viaggiare sulle ferrovie, incontrare i comitati e le associazioni ambientaliste, è il modo più efficace per verificare lo stato di salute delle reti locali per la crescita e lo sviluppo per il futuro. A questo serve la nostra maratona ferroviaria" dichiara Anna Donati, Portavoce di Amodo.

Il programma della

Maratona Ferroviaria è ricchissimo di appuntamenti e ad ogni tappa sono previsti incontri con le associazioni attive sul territorio e con rappresentanti istituzionali.
Si parte il 18 giugno dalla stazione di Firenze sulla linea della Garfagnana, diretti ad Aulla, via Lucca. Sia a Firenze che ad Aulla sono previsti incontri con le associazioni attive in Toscana. Nel pomeriggio la carovana proseguirà per Genova, attraverso le Cinque Terre, ed incontrerà esponenti delle associazioni liguri Il 19 giugno, dopo un'escursione sulla ferrovia Genova-Casella, si proseguirà alla volta di Ceva, via Savona. Su alcuni tratti della linea Ceva-Ormea, verrà sperimentato dai partecipanti il ferro-ciclo. Ad Ormea è previsto un incontro con il sindaco della cittadina piemontese, sostenitore della valorizzazione delle linea in chiave turistica. In serata la Maratona raggiungerà Savigliano, sede del Museo Ferroviario Piemontese. La Regione Piemonte è l'unica ad essersi dotata di un proprio Museo Ferroviario, istituito per legge nel 1978, che quindi quest'anno compie 40 anni di attività.
Nella mattina del 20 giugno, dopo una visita al Museo, è previsto l'incontro con l'Assessore Regionale Francesco Balocco mentre, nel primo pomeriggio, la carovana proseguirà alla volta di Aosta per incontrare autorità ed associazioni della Valle e sollecitare la riapertura della linea di Pré Saint Didier.
Giusto per capire meglio il senso di una iniziativa come la Maratona Ferroviaria, è utile ricordare che nel 2012 la Giunta della Regione Piemonte decise di sospendere il traffico passeggeri su 13 linee ferroviarie locali privando dei treni gran parte delle Langhe, del Monferrato, della provincia di Cuneo e della Val Pellice. Sono venuti meno anche collegamenti interregionali, come il Casale Monferrato-Mortara-Milano. Successivamente anche la Valle d'Aosta ha sospeso il traffico sulla linea di montagna di Pré Saint Didier. Questi provvedimenti sono ancora reversibili. Si tratta di ferrovie tuttora armate e, in qualche caso, ricostruite in anni relativamente recenti, come per la Asti-Alba e la Mondovì-Saluzzo.
AMoDo, in accordo con le associazioni piemontesi e valdostane attive localmente, auspica un pronto ripristino delle ferrovie "sospese", ad uso turistico, come è già stato fatto da Fondazione Fs per la Novara-Varallo e la Ceva-Ormea, ma anche - dove esiste un certo traffico potenziale - ai fini del trasporto pubblico locale, in alternativa a strade spesso congestionate, specie in prossimità dei centri urbani, e vista la scarsa appetibilità dei servizi sostitutivi con autobus. RED

Lazio: Regione-Sindacati, riavviato percorso per condividere prossime strategie

Tiemme: a Siena nuove pensiline per l'area di partenza dei bus extraurbani di piazza Gramsci

Agcm: il 24 aprile disposto impugnazione al Tar di proroga affidamento del TPL ad Atac

Atac: sorpreso e bloccato dipendente che rubava rame in una rimessa

Firenze: Giorgetti, pronti a ripresentare Piano TPL in Commissione

MOM premia la creatività in movimento: studenti ridisegnano la tessera abbonato

ATM: parte la settimana #cedilposto a chi ne ha più bisogno

Ctt Nord: per il terzo anno consecutivo chiude il bilancio di esercizio in positivo

Fondazione FS Italiane, in treno "A tutto volume"

Ravenna: de Pascale, tutti i treni che transitano a Cervia e Cesenatico fermano in città

Cuma Express. Il treno romantico dei Campi Flegrei. Sottoscritto accordo EAV-Parco Archeologico

Emilia Romagna: Facci (Misto-Mns), ancora guasti su Porrettana. Necessaria manutenzione

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
Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Lorenzo Gallico, Antonio Riva.
Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@ferpress.it
Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085
Per abbonamenti, pubblicità e info generali segreteria@ferpress.it

hola check

Servizi specializzati per il contrasto all'evasione tariffaria
strutturati per aumentare i ricavi da bigliettazione

- Verifica titoli di viaggio
- Formazione specifica del personale
- Recupero crediti e postalizzazione
- Servizi di customer care
- Multazione informatizzata
- Back office e reportistica real time
- Mistery client e monitoraggio qualità

www.holacheck.it

059 34 04 26

info@holacheck.it

Strada Scaglia Est 33 - Modena