

# *News*

# *Trasporti*

**Sezione trasporto e logistica**

**n. 38 anno VII, dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

Redatta con la collaborazione di



**AGENZIA DI INFORMAZIONE**  
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

**NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E  
LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

## Sommario

INTERNAZIONALE	4
I deputati europei votano nuove misure per rafforzare i diritti passeggeri ferroviari	4
BlaBlaCar: presenta un'offerta per l'acquisizione di Ouibus e ottiene ulteriori 101 milioni di euro di finanziamento	5
Inaugurata la linea AV Tangeri-Casablanca. Presente il presidente Macron e il Re Mohammed VI	6
TAV: Confindustria Piemonte, Toninelli fa disinformazione. Cantiere è in piena operatività	6
ITALIA	7
MIT: intesa con Enti locali per far tornare ad Anas 2.713 chilometri di strade	7
Fusione FS-ANAS: Toninelli, riscontrata totale mancanza di sinergie tra le due aziende	7
ANAS: Toninelli, a giorni nuovo CdA nel segno della discontinuità. Fusione con FSI non aveva ragione di esistere	8
Autostrade: Toninelli, con DL Genova rivoluzione per pedaggi più equi e lotta ad abusi concessionari	8
AdSP: Toninelli, a breve convocazione Conferenza nazionale di coordinamento	9
Terzo Valico: il commissario del Cociv Rettighieri lascia il suo incarico in anticipo	9
Anas: traffico in diminuzione. Flessione del 3% rispetto a ottobre 2017 sui veicoli totali	10
ANFIA: ancora in crescita a doppia cifra il mercato degli autocarri e degli autobus	10
Cascetta: la giusta formula per il trasporto intermodale è sviluppo infrastrutturale, semplificazioni normativo-amministrative ed incentivi	11
Trenitalia: Battisti presenta nuovi servizi di assistenza e sicurezza per il trasporto regionale. Nulla di simile in Europa	14
Ansaldo STS: Corsi Amministratore non esecutivo, Biassoni e Tiscini Amministratori non esecutivi e indipendenti	15
Alitalia-FS: possibili integrazioni	15
ISFORT: 15° Rapporto sulla mobilità in Italia. I risultati della principale analisi che esplora la domanda più che l'offerta	16
ISFORT: 15° Rapporto sulla mobilità in Italia. Gli interventi di Giana, Roncucci, Vinella, Gariglio, Cantone e Chiovelli	16
Mercintreno 2018	18
Forum Pietrarsa 3: intervista a Pietro Spirito. Venti di neo-protezionismo sono rischio concreto per i traffici mondiali	20
Forum Pietrarsa 3: intervista ad Andrea Gentile. Sistema logistico efficiente necessità di intermodalità	20
REGIONE LAZIO	22
AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale: di Majo auditato in Commissione "Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti"	22
Lazio: Zingaretti, sbloccare 140 mld per infrastrutture con Commissari speciali spesa	23

**NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E  
LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

<b>ROMA CAPITALE</b>	<b>24</b>
Terminal Tiburtina: Lolli, chiediamo alla giunta capitolina di rivedere il provvedimento	24
Roma: in progetto nuova autostazione a Tiburtina. Meleo, scelta di Anagnina è provvisoria	25
Tibus: Tulli, siamo società con fine mutualistico. Se ci sfrattano facciamo ricorso	25
Tibus: Stefano, nei prossimi giorni sarà aperto tavolo di confronto con tutte le realtà interessate	26
Atac: prosegue anche a ottobre il trend positivo delle vendite di titoli di viaggio	26
Roma: Meleo, pronti a studiare modello “Congestion charge” per favorire il trasporto pubblico	26
<b>AGENDA</b>	<b>27</b>
Forum Pietrarsa 3 a Genova: Tavola rotonda con Ponti, Foietta, Romano, Gazzola e Mondini. Aprono Marcucci e Pan, chiude Rixi	27
Bruxelles: il 17 dicembre la conferenza “Multimodal sustainable transport: which role for the internalisation of external costs?”	28
Genoa Shipping Week: 24-30 giugno 2019 torna a Genova la settimana dello shipping internazionale	28

## INTERNAZIONALE

### **I deputati europei votano nuove misure per rafforzare i diritti passeggeri ferroviari**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – Maggiore indennizzo in caso di ritardo, migliore informazione sull'assistenza alle persone a mobilità ridotta, accesso facilitato per i passeggeri in bicicletta.

I deputati hanno sostenuto le modifiche alle norme del 2009 per garantire una migliore assistenza alle persone a mobilità ridotta, un migliore accesso per i ciclisti e procedure più chiare per il trattamento dei reclami. La legislazione, se sarà approvata in via definitiva, stabilisce inoltre che le compagnie ferroviarie dovranno migliorare le informazioni fornite ai passeggeri sui loro diritti e aumentare l'indennizzo versato ai pendolari in caso di ritardi.

I deputati hanno aumentato il risarcimento per i ritardi superiori a un'ora dal 25% al 50% del prezzo del biglietto. I passeggeri avranno diritto a tale risarcimento, mantenendo quello a proseguire il viaggio o a cambiare il proprio percorso.

I passeggeri avranno diritto al 75% del prezzo del biglietto per un ritardo di un'ora e trenta minuti e al 100% del prezzo del biglietto per ritardi superiori alle due ore.

Per evitare che i passeggeri rimangano bloccati dopo una coincidenza persa, i deputati hanno chiarito che un passeggero con diversi biglietti per un viaggio a più tratte ha gli stessi diritti all'informazione, all'assistenza e al risarcimento di quelli che avrebbe con un biglietto cumulativo.

I deputati hanno inoltre respinto le richieste di esentare gli operatori ferroviari dal risarcimento in caso di "circostanze eccezionali".

L'assistenza alle persone a mobilità ridotta dovrà essere gratuita e disponibile nelle stazioni più grandi, senza obbligo di notifica preventiva.

I deputati hanno inoltre ridotto il tempo necessario per la pre-notifica nel caso in cui sia necessaria assistenza nelle stazioni più piccole. Inoltre, hanno chiarito la responsabilità degli operatori ferroviari e dei gestori delle stazioni per il risarcimento completo dei passeggeri, se i primi hanno causato la perdita o il danneggiamento delle attrezzature per la mobilità.

Il testo stabilisce che i passeggeri hanno il diritto di portare le biciclette a bordo del treno, anche su treni ad alta velocità, servizi a lunga distanza, transfrontalieri e locali. I treni nuovi e ristrutturati devono avere spazi ben indicati per il trasporto di biciclette assemblate, con un minimo di otto spazi.

I deputati hanno inoltre sostenuto un'eliminazione graduale anticipata delle deroghe temporanee che vengono utilizzate da alcuni Stati membri per applicare solo una parte delle norme del 2009 per i passeggeri sui servizi ferroviari nazionali. Tali deroghe dovrebbero terminare al più tardi un anno dopo l'entrata in vigore delle norme modificate.

I deputati, inoltre, hanno chiesto che le regole si applichino ai servizi ferroviari suburbani.

Il relatore Boguslaw Liberadzki (S&D, PL) ha dichiarato: "Oggi è un grande giorno per i diritti dei consumatori. Presto i passeggeri potranno portare le loro biciclette su ogni treno e le persone a mobilità ridotta potranno contare su una migliore assistenza nelle stazioni e sui treni. Il Parlamento prende molto sul serio i diritti dei consumatori, quindi proponiamo anche risarcimenti più elevati in caso di ritardo e desideriamo garantire che i passeggeri su viaggi che coinvolgono più di una coincidenza con biglietti separati siano pienamente tutelati".

I deputati hanno adottato la posizione del Parlamento con 533 voti in favore, 37 voti contrari e 47 astensioni. Una volta che il Consiglio avrà adottato la sua posizione, potranno iniziare i negoziati sulla formulazione definitiva delle nuove norme.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

### **BlaBlaCar: presenta un'offerta per l'acquisizione di Ouibus e ottiene ulteriori 101 milioni di euro di finanziamento**

(FERPRESS) – Roma, 13 NOV – BlaBlaCar, la più grande piattaforma al mondo per il carpooling su lunghe distanze, annuncia di aver presentato un'offerta di acquisizione di Ouibus, filiale di SNCF leader nel settore autobus a lunga percorrenza in Francia, già attiva in Italia con decine di collegamenti verso Milano e Torino. Quest'operazione consentirebbe a BlaBlaCar di estendere per la prima volta la sua offerta di mobilità al di fuori del carpooling. BlaBlaCar annuncia anche un finanziamento da 101 milioni di euro che coinvolge SNCF e alcuni finanziatori preesistenti.

Con più di 65 milioni di utenti in 22 Paesi, BlaBlaCar ha diffuso l'utilizzo di una soluzione di trasporto alternativa come il carpooling e nell'ultimo anno ha registrato una crescita del 40%: da agosto 2017 oltre 50 milioni di passeggeri hanno viaggiato a bordo di un'auto condivisa. Attraverso la collaborazione con Ouibus, la piattaforma mira a integrare l'offerta di viaggi in carpooling con soluzioni di trasporto in autobus di lunga percorrenza e diventare così il punto di riferimento per i viaggi interurbani su strada.

In tre anni di forte crescita, Ouibus ha costruito un network che collega 300 città in Francia ed Europa, già utilizzato da più di 12 milioni di passeggeri. BlaBlaCar, dal canto suo, permette di raggiungere con facilità anche i piccoli centri, grazie a una presenza capillare sul territorio, con decine di migliaia di punti di ritrovo scelti da conducenti non professionisti per condividere il viaggio e le relative spese. Combinando queste due soluzioni di viaggio complementari, BlaBlaCar conferma l'intenzione di potenziare la mobilità condivisa ottimizzando il tasso di occupazione dei veicoli in circolazione, siano questi automobili o autobus, e offrendo soluzioni di viaggio sempre più convenienti ai passeggeri.

Il progetto di acquisizione permetterebbe a BlaBlaCar di arricchire la sua offerta, che verrebbe in seguito estesa anche ad altri partner e operatori di autobus locali in tutta Europa. La piattaforma potrà così soddisfare vari tipi di esigenze dei viaggiatori, come prenotare con largo anticipo (o, viceversa, all'ultimo minuto) o trovare viaggi da e per i piccoli centri a un prezzo sempre conveniente. BlaBlaCar ritiene che questa sinergia possa favorire sia i conducenti che intendono continuare a condividere i loro viaggi, sia le compagnie di autobus partner, che potranno iniziare a offrire i loro posti sulla piattaforma.

“Questo è un momento molto importante per Ouibus: siamo sicuri che questo progetto sarà per noi un'ottima occasione di espansione internazionale. Siamo molto orgogliosi di continuare il nostro viaggio al fianco di BlaBlaCar, che negli ultimi dieci anni si è dimostrata capace di reinventare il modo di viaggiare su strada”, dichiara Rolande de Barbentane, CEO di Ouibus.

#### **Un finanziamento da 101 milioni di euro**

BlaBlaCar annuncia anche l'arrivo di un finanziamento di 101 milioni di euro da parte di SNCF e di investitori preesistenti a supporto dell'ambizione di BlaBlaCar di diventare il player di riferimento per i viaggi interurbani su strada.

Unendo le forze, SNCF e BlaBlaCar intendono lavorare alla creazione di una soluzione di mobilità condivisa intermodale, che coinvolga non solo le automobili e gli autobus (BlaBlaCar), ma anche i treni (OUI.sncf).

Nicolas Brusson, co-Founder e CEO di BlaBlaCar afferma: “Siamo davvero entusiasti di unire le nostre forze a quelle del team di Ouibus: grazie a questa partnership sarà infatti possibile trovare diverse soluzioni di viaggio direttamente sulla nostra piattaforma. Questo progetto va a supportare la nostra ambizione di creare un'offerta globale, che combini auto e bus. Una collaborazione con SNCF costituirebbe un punto di svolta fondamentale per lo sviluppo di una mobilità sempre più intermodale e “da porta a porta” Questa è un'ambizione comune che insieme potremmo realizzare con più facilità”.

Frédéric Mazzella, Presidente e Founder di BlaBlaCar, aggiunge: “Questo progetto è assolutamente in linea con la nostra vision, quella di offrire una soluzione di mobilità condivisa conveniente e alla portata di tutti, mirata a ridurre l'impatto dei viaggi sull'ambiente. La nostra mission è sempre stata quella di ottimizzare il tasso di occupazione dei veicoli in circolazione e un autobus pieno produce dieci volte meno CO2 per persona rispetto a chi viaggia in auto da solo. Integrando offerte complementari su BlaBlaCar – il carpooling di media e lunga distanza e da oggi gli autobus – renderemo ancora più semplice e immediata la ricerca di una soluzione di viaggio ai i nostri utenti, i quali oggi si vedono costretti a interfacciarsi con un'infinità di piattaforme e siti web”.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

Guillaume Pepy, Presidente di SNCF, aggiunge: “SNCF e BlaBlaCar sono due realtà che condividono la stessa ambizione: potenziare la mobilità condivisa su larga scala. Questa collaborazione rafforza la vision “da porta a porta” di SNCF e i primi risultati potrebbero iniziare già a vedersi alla fine del 2018 con una nuova mobilità integrata su OUI.sncf”.

Leggi anche la [nota sncf](#)

### **Inaugurata la linea AV Tangeri-Casablanca. Presente il presidente Macron e il Re Mohammed VI**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – L’Organizzazione mondiale delle ferrovie, l’UIC, oggi accoglie la prima linea ad alta velocità inaugurata nel continente africano e questo passo simbolicamente molto importante nel progresso delle ferrovie in Africa. La linea Tangeri-Casablanca “Al Boraq” è stata inaugurata da Sua Maestà il Re Mohammed VI e il Presidente della Repubblica francese, Emmanuel Macron.

Il percorso ad alta velocità inaugurato oggi tra Tangeri e Kenitra è la prima pietra miliare di un ambizioso progetto che mira a dotare il territorio di una rete ad alta velocità di 1.500 chilometri, ossia Rabat, Casablanca, poi Marrakech e Agadir in un futuro più distante. Nel frattempo, il TGV prenderà la classica linea Kenitra per Rabat e Casablanca. Il tempo di viaggio tra Tangeri e la capitale economica passerà dalle 4:45 attuali alle 2:10, con una velocità di 320 km / h.

Il progetto è stato realizzato in 7 anni con un budget di poco superiore ai 2 miliardi di euro, i test di certificazione per le linee ferroviarie e la lappatura in-situ dei treni, che hanno avuto luogo durante tutto l’anno 2018.

In attesa della costruzione di una pista LGV, il resto della rotta Kenitra-Rabat-Casablanca prenderà una terza corsia che consentirà ai treni di correre a 180 km / h contro i 160 km / h per i treni convenzionali. Dopo l’apertura commerciale, i tempi di viaggio saranno modificati, con un viaggio Tanger-Kenitra di 47 minuti contro le 3:15 con un treno convenzionale e quindi un risparmio di tempo di 2:28.

Jean-Pierre Loubinoux, Direttore Generale dell’UIC, ha dichiarato: “A nome dell’UIC, sono particolarmente lieto di accogliere l’arrivo dell’alta velocità nel continente africano. Il nostro membro delle ferrovie del Marocco ha raggiunto questo straordinario progetto continuando a modernizzare la loro intera rete e i loro servizi”.

### **TAV: Confindustria Piemonte, Toninelli fa disinformazione. Cantiere è in piena operatività**

(FERPRESS) – Torino, 14 NOV – “Come Confindustria Piemonte abbiamo deciso di fare quello che spetterebbe al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli, prima di commissionare vaghe analisi costi – benefici, per non spegnere l’attenzione su un’opera che riteniamo fondamentale per la competitività futura del nostro sistema manifatturiero. Andare sul luogo dei lavori, verificare il loro avanzamento, parlare con i responsabili e ragionare sull’impatto infrastrutturale che l’opera avrà sul nostro Paese nel lungo periodo, anziché dire che l’opera non esiste e fare disinformazione”.

Così il presidente di Confindustria Piemonte, Fabio Ravanelli, nel corso della visita di una delegazione di imprenditori al cantiere di Saint-Martine-La-Porte, in Francia. “Abbiamo trovato un cantiere in piena operatività – spiega Ravanelli – che impiega oltre 400 persone, e che, come ci è stato spiegato, ha superato il 15% del totale degli scavi, pari a 25 km dei 162 previsti. Un’opera che, se venisse fermata, renderebbe inutili 3000 km di Corridoio Mediterraneo, tagliando fuori il cuore produttivo dell’industria italiana dai flussi strategici delle merci”.

“In queste settimane – conclude Ravanelli – tutte le categorie economiche piemontesi e decine di migliaia di cittadini hanno fatto sentire la propria voce per dire che la Torino – Lione rappresenta per loro un investimento sul futuro del nostro territorio, un rifiuto a una tendenza alla marginalizzazione e a una certa ideologia di decrescita felice. Ribadiamo il nostro sì al Tav come strumento per connettere persone e merci all’Europa e al mondo, per rendere competitivo il trasporto di merci su rotaia contribuendo a diffondere una

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

cultura ecologica e per sostenere la nostra industria manifatturiera nella competizione sui mercati internazionali”.

Se l’opera venisse “fermata renderebbe inutili 3mila chilometri di Corridoio Mediterraneo, tagliando fuori il cuore produttivo dell’industria italiana dai flussi strategici delle merci. Ribadiamo quindi il nostro sì’ alla TAV come strumento per connettere persone e merci all’Europa e al mondo – ha concluso Ravanelli – per rendere competitivo il trasporto di merci su rotaia contribuendo a diffondere una cultura ecologica e per sostenere la nostra industria manifatturiera nella competizione sui mercati internazionali”.

### ITALIA

#### **MIT: intesa con Enti locali per far tornare ad Anas 2.713 chilometri di strade**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Grazie all’intesa raggiunta oggi in Conferenza Unificata, verranno riclassificate come strade di interesse nazionale, e dunque a gestione Anas, 2.713,466 Km di tratte regionali e provinciali. Allo stesso tempo verranno invece declassificati circa 100 km di strade. Lo rende noto il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in una nota.

La Conferenza unificata ha sancito l’intesa sulla revisione delle strade di interesse nazionale di Veneto, con esclusione delle strade di proprietà dell’area metropolitana di Venezia, Lombardia, Emilia Romagna e Toscana, per una tratta stradale integrativa. Si resta invece in attesa di incassare l’intesa per la riclassificazione delle strade del Piemonte, con cui il tavolo tecnico è ancora aperto, così da compiere quella revisione che si è resa necessaria a distanza di quasi vent’anni dal trasferimento della rete stradale dallo Stato alle regioni, anche in considerazione delle forti dissimmetrie territoriali conseguenti alla riclassificazione derivante dalla cosiddetta “Riforma Bassanini”.

L’accordo raggiunto oggi su uno schema di Dpcm stabilisce che vengano riclassificate come strade di interesse nazionale, e dunque tornino sotto la gestione Anas, 872,755 km di strade in Emilia Romagna, 1.075,606 km in Lombardia, 39,827 Km in Toscana e 725,278 Km in Veneto, per un totale di 2.713,466 Km. Che si vanno ad aggiungere ai 3.601,024 Km già tornati sotto la gestione statale con il Dpcm del 20 febbraio 2018. Con l’intesa di oggi, dunque, la consistenza della rete in gestione Anas passa dai 26.529,385 km al 31/12/2017 a 32.843,875 km.

Con il Piemonte il tavolo tecnico sulla riclassificazione delle strade è invece ancora in corso, visto che la Regione su richiesta dell’UPI è stata esclusa dall’intesa raggiunta.

Lo schema di decreto approvato in Conferenza Unificata dovrà ora tornare all’esame del Consiglio Superiore dei lavori pubblici e, successivamente, essere sottoposto al parere delle Commissioni parlamentari competenti per materia.

#### **Fusione FS-ANAS: Toninelli, riscontrata totale mancanza di sinergie tra le due aziende**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – “Ribadisco ancora che ANAS deve tornare a occuparsi solo di progettazione, gestione, costruzione, manutenzione e messa in sicurezza di strade, ponti e viadotti, deve lavorare per la sicurezza dei cittadini”.

Così Danilo Toninelli, ministro dei Trasporti, rispondendo ad un’interrogazione parlamentare primo firmatario il senatore Francesco Zaffini (Fdl), sulla possibile scissione tra Ferrovie dello Stato e Anas.

“Con l’unico obiettivo dell’interesse nazionale, in questi mesi abbiamo valutato le criticità della fusione FS-ANAS – ha proseguito –, sulle quali il mio Dicastero ha svolto gli approfondimenti necessari, anche attraverso la consultazione di esperti e degli operatori interessati, i quali hanno evidenziato dal punto di vista tecnico tutti gli elementi di debolezza dell’integrazione, anzitutto sul piano industriale, oltre alla totale mancanza di sinergie.

Con riguardo ad ANAS nella fase attuale, le nostre azioni si sviluppano su tre assi principali. In primo luogo, la vigilanza sull’attività gestionale di ANAS per manutenzione e sviluppo delle strade, che sono patrimonio pubblico statale.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

In secondo luogo, promuovendo il potenziamento delle funzioni tecniche di ANAS e, particolarmente, la progettazione e la realizzazione degli interventi. In terzo luogo, promuovendo la manutenzione e conservazione delle infrastrutture esistenti. L'assetto societario futuro di ANAS sarà deciso tenendo presenti le prospettive di ANAS di rispondere a questi orientamenti. Naturalmente, si tratterà di una iniziativa su cui il Ministero delle Infrastrutture interverrà nell'ambito delle sue competenze", ha concluso Toninelli.

### **ANAS: Toninelli, a giorni nuovo CdA nel segno della discontinuità. Fusione con FSI non aveva ragione di esistere**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – “Come sapete dopo l'analisi dell'impatto che abbiamo fatto, la fusione ANAS -FS non aveva alcuna ragione, non aveva alcun piano industriale ed era veramente priva di vantaggi. Per questo motivo la stiamo riscorporando da FS e si sono dimessi i membri del CdA che aveva accompagnato questa fusione inutile”. Così il ministro dei Trasporti Danilo Toninelli, parlando a margine della presentazione dei nuovi servizi per i treni regionali.

“Nei prossimi giorni nomineremo il nuovo CdA che accompagnerà il distacco da FS e – ha aggiunto Toninelli – grazie a questo, ANAS in pochi mesi tornerà ad avere più personale sulle strade, che significa più manutenzione per le strade, più sicurezza per i nostri cittadini che le percorrono ma, soprattutto, in questo modo ANAS tornerà a progettare e dirigere i lavori di costruzione delle strade, mantenerle e gestirle e in questo modo inizierà ad essere una delle principali stazioni appaltanti ma, soprattutto, volano per l'economia e lo sviluppo economico”.

“Se riuscissimo a sbloccare i miliardi di lavori che ci sono per mettere in sicurezza e mantenere le tante strade in dotazione statale, ne stiamo prendendo ulteriori 3000 chilometri dalle ex Province che tornano ad ANAS, potremmo creare moltissimi posti di lavoro a livello nazionale. Questa sarà l'ANAS del futuro”, ha concluso il ministro.

### **Autostrade: Toninelli, con DL Genova rivoluzione per pedaggi più equi e lotta ad abusi concessionari**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – “Con l'approvazione del decreto Genova in via definitiva, oggi, non è stato solo approvato il più imponente intervento a sostegno di una città ferita e spezzata dal crollo del ponte Morandi. Con la norma che ridisegna le competenze dell'Art si sono poste le basi per una vera e propria rivoluzione nella definizione dei pedaggi autostradali, che per la prima volta non verranno più stabiliti per coprire i costi operativi dei concessionari e il prezzo di investimenti solo previsti, bensì terranno conto degli investimenti effettivamente realizzati e dei ricavi derivanti dalla capacità produttiva del concessionario”.

Lo dice in una nota il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli.

“Un'ottima notizia per chi viaggia sulle autostrade e anche per i concessionari onesti che sapranno investire nel bene pubblico e offrire agli utenti un servizio sempre e veramente migliorato. Finora – spiega il Ministro – per le 25 concessioni autostradali in essere esistono ben 6 regimi tariffari differenti in cui i pedaggi, nella maggior parte dei casi, vengono stabiliti in base a investimenti previsti e costi operativi e con il semplice criterio del ripianamento delle spese dei concessionari, senza alcun obiettivo di incrementare l'efficienza del servizio e la produttività. Con il decreto Genova, invece, il sistema cambia radicalmente. Viene infatti introdotto un sistema tariffario unico, stabilito dall'Art, basato sulla metodologia del price cap, il cui indicatore di produttività verrà aggiornato ogni cinque anni e in cui ci saranno dei meccanismi automatici di contenimento degli extraricavi. Si prevede anche, per quei concessionari che non effettuano investimenti o tardano a farlo, una penalità che andrà a ridurre direttamente i pedaggi”.

“Cosa vuol dire tutto questo? Che con il nuovo sistema si avranno, in generale, pedaggi più bassi e più oggettivamente conformi all'efficienza del servizio – sottolinea Toninelli – E dunque sarà un grande vantaggio per chi usa le autostrade. Ma vuol dire, anche, che è finita la stagione dei concessionari 'prenditori', ovvero di quelli il cui unico obiettivo era arricchirsi sfruttando il bene pubblico e fare profitti

## **NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

senza reinvestirli per la pubblica utilità, potendo per altro contare su una remunerazione del capitale a tassi fuori mercato. Tutto questo con le norme che abbiamo pensato e realizzato non potrà più esserci. Allo stesso tempo, i concessionari che sapranno invece svolgere correttamente il loro lavoro di imprenditori potranno offrire un servizio migliore a tutto il comparto, contribuire a innescare un processo virtuoso nel settore, e anche avere un vantaggio, se sapranno aumentare la propria produttività e contenere i costi, come il nuovo sistema li incentiverà naturalmente a fare”.

### **AdSP: Toninelli, a breve convocazione Conferenza nazionale di coordinamento**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – “Lo sviluppo dell’economia portuale è una delle più promettenti opportunità di crescita economica dell’Italia. In questo scenario è fermo convincimento del Governo che un ruolo centrale debba spettare alle Autorità di Sistema Portuale in regime pubblico, perché a nostro giudizio la natura pubblica consente di contemperare in modo più efficace le istanze di tutti i soggetti che operano nei porti italiani”.

Lo sostiene Danilo Toninelli, ministro dei Trasporti, rispondendo in question time al Senato ad un’interrogazione parlamentare presentata da Sabrina Ricciardi, del Movimento Cinque Stelle, in merito alla “salvaguardia dell’attuale regime vigente nei porti italiani e la loro natura pubblica”. “Per quanto riguarda i timori e le incertezze manifestate dai colleghi – ha proseguito Toninelli – voglio precisare che la richiesta di informazioni giunta dalla Commissione europea, a cui il Ministero ha già dato riscontro formale da ultimo il 10 settembre, attiene al limitato profilo della tassazione, ma non pregiudica in nessun modo ogni scelta politica circa la natura giuridica delle Autorità portuali. Colgo quindi l’occasione per rassicurare che il mio indirizzo è fermamente contrario alla privatizzazione.

Per avviare la complessiva valutazione dei problemi delle Autorità portuali in vista degli interventi necessari alla loro soluzione, abbiamo avviato la procedura per la convocazione, per la prima volta dalla sua istituzione, della Conferenza nazionale di coordinamento delle Autorità di Sistema Portuale. Ai lavori sono invitati i rappresentanti delle associazioni datoriali e sindacali delle categorie operanti nel settore marittimo portuale. Con questo strumento intendiamo quindi affrontare tutte le problematiche di questo essenziale settore”, ha concluso il ministro.

### **Terzo Valico: il commissario del Cociv Rettighieri lascia il suo incarico in anticipo**

(FERPRESS) – Genova, 16 NOV – Marco Rettighieri, il commissario del Cociv, il consorzio che realizza il Terzo Valico ferroviario tra Liguria e Piemonte, lascerà il suo incarico con un mese e mezzo d’anticipo rispetto al termine dell’incarico.

La decisione è stata notificata con un decreto del Prefetto di Roma, lo stesso che lo aveva nominato nel marzo 2017 dopo le inchieste delle procure di Roma e Genova su corruzione e malaffare che aveva coinvolto gli allora vertici di Cociv.

Il Terzo valico è la linea che dovrebbe collegare Novi Ligure a Genova con 53 chilometri di ferrovia ed è tra le grandi opere che il governo intende passare ai raggi x per determinarne l’effettiva necessità. Il quinto lotto costruttivo, autorizzato dal Cipe a dicembre 2017 con un provvedimento diventato esecutivo a luglio, non è ancora partito perché manca il via libera del ministero.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

### **Anas: traffico in diminuzione. Flessione del 3% rispetto a ottobre 2017 sui veicoli totali**

(FERPRESS) – Roma, 13 NOV – Traffico in diminuzione a ottobre 2018, rispetto al mese precedente, sul campione della rete stradale e autostradale di oltre 27 mila km gestita da Anas (Gruppo FS Italiane). L'Indice di Mobilità Rilevata (IMR) dell'Osservatorio del Traffico ha infatti registrato un calo del 5%. Flessione del 3% anche a paragone con ottobre 2017.

Scomponendo le percentuali all'interno delle macro-aree, i dati di traffico dei veicoli totali sono così distribuiti: il confronto con settembre 2018 mostra una decremento del traffico su tutto il territorio: -2% al Nord e al Centro, -9% al Sud, in Sicilia e in Sardegna.

Rispetto allo stesso mese dello scorso anno, ottobre registra un -2% al Nord e al Centro, -3% al Sud, -4% in Sicilia e -1% in Sardegna.

Bilancio complessivamente positivo sul fronte del trasporto merci, ottobre segna infatti un incremento nel segmento dei mezzi pesanti rispetto al mese precedente del 3%, con un picco dell'8% al Centro. Seguono con un +3% il Nord e il Sud con un +1%. Flessione invece per la Sicilia (-1%) e la Sardegna (-2%).

Positivo per il traffico pesante anche il confronto rispetto ad ottobre 2017, con un aumento del 2% su tutta la rete. In particolare, +1% al Nord, +4% al Sud e +6% in Sardegna. Stabile il Centro e la Sicilia.

Il massimo volume giornaliero è stato rilevato sul Grande Raccordo Anulare di Roma venerdì 5 ottobre con un passaggio di 163.511 veicoli totali. Il giorno prima, il 4 ottobre, il GRA è stata anche la strada con il maggior passaggio di mezzi pesanti, 9.801.

### **ANFIA: ancora in crescita a doppia cifra il mercato degli autocarri e degli autobus**

(FERPRESS) – Torino, 16 NOV – A ottobre 2018, sono stati rilasciati 2.133 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+10,9% rispetto a ottobre 2017) e 1.278 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-8,3%), suddivisi in 108 rimorchi (-15,6%) e 1.170 semirimorchi (-7,5%).

Sia per gli autocarri che per i veicoli trainati si conferma, comunque, un trend positivo nei primi dieci mesi del 2018, con un incremento a doppia cifra per gli autocarri: 21.351 libretti di circolazione, il 10,2% in più del periodo gennaio-ottobre 2017, e 13.376 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+0,1% rispetto a gennaio-ottobre 2017), così ripartiti: 1.265 rimorchi (-2,2%) e 12.111 semirimorchi (+0,4%). Nel progressivo da inizio anno, le immatricolazioni di autocarri a GNL, con ptt >18.000 kg, raddoppiano e passano da 287 a 600 unità, con una quota del 2,8%, mentre i veicoli alimentati a CNG presentano un incremento del 42,8%, con una quota dell'1,1%. Il mercato degli autocarri a CNG totalizza 237 unità nei primi 10 mesi dell'anno, così ripartite: 145 veicoli con ptt <18.000 kg e 92 veicoli con ptt >18.000 kg. Le immatricolazioni di autocarri ibridi gasolio/elettrico, che hanno ptt tra 6.500-7.500 kg, passano da 46 a 108 unità, e, insieme agli autocarri Full Electric, detengono una quota di mercato dello 0,5%. Complessivamente sono stati rilasciati da inizio anno 948 libretti di circolazione di autocarri con alimentazione alternativa, con una crescita tendenziale del 68% e una quota di mercato del 4,4% (era del 2,3% un anno fa).

Tra le alimentazioni alternative, il GNL detiene, quindi, la quota maggiore, anche grazie alla filiera industriale italiana del gas naturale che da anni crede nelle potenzialità di questo carburante. I volumi in costante crescita dei veicoli a GNL, del resto, evidenziano che il mercato riconosce sempre più il gas naturale come primaria alternativa, immediatamente fruibile e dotata di un'infrastruttura di distribuzione in continua espansione. I benefici dei carburanti ottenuti da fonti rinnovabili e il loro contributo agli obiettivi europei di decarbonizzazione sono stati riconosciuti anche dal Parlamento Europeo, che, lo scorso 14 novembre, nella votazione sul nuovo regolamento per la riduzione delle emissioni di CO2 dei veicoli industriali, ha approvato in larga maggioranza un emendamento che mette in risalto il ruolo chiave che il gas naturale e, soprattutto, il biometano, ricopriranno nella transizione energetica verso un settore trasporti a basse emissioni. Questo risultato è di

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

fondamentale importanza e l'auspicio di ANFIA è che il Governo possa supportare, nei prossimi lavori del Consiglio, la filiera del gas naturale, eccellenza italiana in termini di occupazione e volume d'affari.

Per maggiori approfondimenti [clicca qui](#).

### **Cascetta: la giusta formula per il trasporto intermodale è sviluppo infrastrutturale, semplificazioni normativo-amministrative ed incentivi**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV- Nel numero di Mobility Magazine numero 170 abbiamo parlato con **Ennio Cascetta**, amministratore unico di **RAM**, Logistica Infrastrutture e Trasporti S.p.A.

*Il Marebonus e il Ferrobonus sembrano funzionare. Quali sono i risultati, raggiunti ed attesi, di maggior rilievo delle due misure?*

Le Autostrade del Mare così come il trasporto ferroviario merci rappresentano le modalità privilegiate per raggiungere obiettivi di sostenibilità del sistema trasportistico agendo sulla leva dell'intermodalità. Con il Marebonus sono stati impegnati 118 milioni di Euro per il biennio 2017/2018 per finanziare nuovi servizi di linea e progetti di miglioramento di linee esistenti, ricordando comunque che per la maggior parte le compagnie di navigazione dovranno ribaltarli sull'autotrasporto, ossia sui loro clienti. La risposta del mercato è stata ottima, con ben 51 progetti relativi ad altrettanti servizi. Di questi ben 11 riguardano nuovi collegamenti, tutti destinati al segmento ro-ro, ossia completamente dedicati alla componente cargo. Il primo risultato tangibile raggiunto, dunque, è l'aver stimolato gli investimenti privati: i 51 progetti valgono, infatti, quasi 540 milioni di euro di investimenti privati da parte degli armatori, per cui possiamo dire che la misura ha prodotto ulteriori investimenti con un effetto leva di oltre 4,5 volte rispetto ai fondi pubblici impiegati. In termini concreti questi progetti consentiranno di incrementare di circa il 7,5% la capacità del sistema delle Autostrade del Mare, il che si stima consentirà di sottrarre annualmente ulteriori 190 mila veicoli pesanti alle strade, con un risparmio di esternalità negative quantificabili in oltre 45 milioni di euro per anno.

Per quanto concerne il Ferrobonus, questo prevede l'impiego di circa 58 milioni per il biennio 18/19, finalizzati ad incentivare il trasporto ferroviario intermodale o trasbordato. Particolarmente importante è, a mio avviso, anche la sinergia attivata con le Regioni Piemonte, Lombardia e Liguria, non tanto per i pur importanti ulteriori 2,6 milioni di euro da queste stanziati, quanto per l'avvio di una "buona pratica" che consente di concentrare risorse su obiettivi comuni minimizzando gli oneri amministrativi e di controllo a carico della Pubblica Amministrazione. Al bando hanno risposto 74 operatori, composti per circa 2/3 da MTO e circa 1/3 da imprese classificabili come "utenti finali" del trasporto. L'obiettivo specifico prefigurabile è che, complessivamente, i beneficiari incrementino l'uso del trasporto ferroviario arrivando ad una produzione annua di oltre 24 milioni di treni\*km a fronte di un dato medio registrato nel periodo 2012-2014 di circa 21 milioni. Attualmente si è appena conclusa la prima annualità (agosto 2017-agosto 2018), per cui a breve saremo in grado già di avere un primo riscontro.

*Il governo italiano ha inserito di recente nuovi incentivi per l'autotrasporto. Come valuta la 'qualità e la 'quantità' di tali incentivi?*

Gli stanziamenti annunciati per le voci relative alle deduzioni forfettarie e per gli investimenti finalizzati all'acquisto di veicoli con elevati standard ambientali ovvero per equipment intermodale, quali semirimorchi gruabili e casse mobili, rappresentano congrui sostegni a favore dell'autotrasporto che permane l'elemento insostituibile per garantire l'accessibilità ad un sistema produttivo, distributivo e di consumo particolarmente diffuso sul territorio.

Le numerose sfide che l'autotrasporto deve fronteggiare in questa stagione, dalla modernizzazione tecnologica del settore, all'integrazione funzionale con le altre modalità di trasporto, alla competitività rispetto ai fenomeni di dumping generati dagli autotrasportatori che godono di normative sociali, economiche e del lavoro meno stringenti di quelle nazionali ovvero non rispettano le normative europee in materia di cabotaggio, richiedono ovviamente un sostegno a favore delle imprese nazionali. A prescindere dalle dichiarazioni sull'ammontare degli incentivi per le deduzioni e per gli investimenti in veicoli green ed equipment intermodale per l'autotrasporto che troveranno copertura in manovra ovvero nel decreto fiscale, ritengo fondamentale avviare un disegno complessivo più ampio sull'autotrasporto nazionale

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

che verta sui seguenti punti:

- puntare sul combinato strada-mare e strada-ferro, sfruttando gli incentivi in vigore quali il Marebonus, il Ferrobonus e le agevolazioni per l'acquisto di semirimorchi per il combinato, facendo leva al contempo sui programmi infrastrutturali tesi a migliorare le connessioni intermodali dei nodi logistici (porti, interporti, piattaforme logistiche) e gli standard prestazionali della rete ferroviaria (piano di deployment RFI);
- creare una cabina di regia che riesca a far sintesi, anche in chiave normativa e regolamentare, sui fabbisogni e le esigenze dell'industria, dei trasportatori, dei gestori delle infrastrutture e delle Amministrazioni pubbliche competenti sia in materia di innovazione tecnologica, approfondendo le tematiche del platooning e degli impatti vehicle side delle Smart Road, che in materia di sostenibilità ambientale, individuando le migliori soluzioni lato offerta (infrastrutture per l'approvvigionamento e la distribuzione di carburanti alternativi) e lato domanda;
- modificare il focus degli incentivi per l'autotrasporto, passando dal concetto dell'incentivo economico tout court (quale la riduzione pedaggi) ad incentivi, quale ad esempio il sostegno agli investimenti già in vigore, finalizzati alla sostenibilità ambientale (rinnovo delle flotte in ottica green) ovvero alla promozione dell'accountability del settore finalizzata ad arginare la concorrenza sleale dei vettori esteri, ragionando su incentivi economici tesi a rendere tracciabile real-time il tragitto stradale ed il rispetto dei tempi e delle modalità di guida, anche attraverso l'utilizzo di nuove tecnologie.

*RAM da anni promuove l'introduzione a livello europeo di un incentivo unico per le Autostrade del Mare. A che punto sono le trattative sia a livello italiano sia con Bruxelles?*

E' una questione che ci interessa particolarmente e di cui l'Italia può essere portavoce e best practice a livello europeo. Forti delle nostre esperienze nazionali implementate con l'Ecobonus negli anni 2007-2010 e con l'attuale Marebonus, RAM è partner, in qualità di implementing body del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, del progetto europeo cofinanziato dal programma CEF Transport denominato Med Atlantic Ecobonus. Il progetto, condotto in collaborazione con i Ministeri dei Trasporti spagnolo, francese e portoghese, è teso a progettare un sistema di incentivi per lo sviluppo delle Autostrade del Mare di matrice europea sia in termini di scope geografico che di eventuali risorse economiche di cofinanziamento dello strumento.

Ci tengo a sottolineare che lo schema di incentivo ad oggi progettato cerca di andare oltre alle Guidelines europee sugli aiuti di stato per le Autostrade del Mare del 2008, incentrate ancora sul lancio e sullo start-up di servizi di Autostrade del Mare, focalizzandosi invece sulla necessità di sostenere e sviluppare le ADM nell'ottica del greening delle flotte e quindi del miglioramento delle performances ambientali dei relativi servizi.

Con un sistema di doppia candidatura, da un lato quella che interessa gli armatori per le candidature delle tratte ADM servite che verranno classificate in base alle rispettive performances ambientali con conseguente allocazione di risorse e dall'altro lato quella che riguarda gli autotrasportatori-clienti finali delle ADM, si riuscirebbe a garantire contemporaneamente un incentivo diretto alla domanda di ADM ed un sostegno indiretto agli investimenti green versante offerta ADM.

L'iter attuale prevede la presentazione dello schema di incentivo europeo in due workshop settoriali anche alla presenza di parlamentari europei a Bruxelles a metà novembre, in una conferenza nazionale a cui parteciperanno i principali stakeholders ed all'evento finale a Lisbona fissato per il prossimo 29 novembre. Parallelamente, ad al fine di inserire la tematica tra gli argomenti di discussione per la definizione del prossimo programma di cofinanziamento CEF 2021-2027, stiamo interloquendo con gli Uffici della Commissaria ai Trasporti Violeta Bulc. Sono fiducioso sul buon esito dell'iniziativa.

*Belt and Road Initiative e portualità italiana. Secondo lei siamo in grado di raccogliere la sfida? E se sì, quali strumenti possono favorire un'efficace impatto dell'iniziativa cinese in Italia?*

Recentemente durante la Naples Shipping Week ho tentato di esporre in sommi capi la mia opinione sulla Belt and Road Initiative (BRI) e sui potenziali impatti della stessa sul sistema trasportistico nazionale. E' evidente l'opportunità in termini di aumento dei volumi di traffico che potrebbe scaturire da un eventuale partecipazione societaria ed operativa di un operatore cinese ad un terminal portuale nazionale, nel quadro più generale degli investimenti targati BRI.

A prescindere dalle analisi sulle quote di mercato predominanti dei liner sulla trade lane Europa-Far East e dagli outlook di domanda del mercato container sulla stessa tratta, non ritengo urgente rispondere ad una siffatta ipotesi di investimenti di Pechino attraverso grandi progetti portuali infrastrutturali dedicati al traffico container, al di là di quelli già programmati e selezionati negli ultimi anni, mentre penso che la competizione

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

e l'impegno debba concentrarsi nell'incrementare l'accessibilità terrestre dei nostri scali, promuovendone la piena integrazione intermodale ai corridoi Transeuropei che corrono verso i mercati centro-settentrionali del Vecchio Continente attraverso i valichi alpini ferroviari transfrontalieri. Sempre parlando di Cina, vedo un'ulteriore, forse più grande opportunità per l'Italia, che deriva dal forte incremento degli investimenti diretti esteri cinesi in Africa, di cui potremmo beneficiare con le Autostrade del Mare aprendo nuove rotte commerciali a sud. La Cina è infatti diventata il primo partner commerciale dell'Africa con scambi (in valore) pari a 170 Mld \$ nel 2017, con un aumento 2010-2017 del 36%. Parallelamente, gli investimenti diretti esteri cinesi in Africa dal 2010 al 2016 hanno registrato un +205,8% in stock, con flussi nel 2016 di 7 Mld \$, diventando in pochi anni il 4° paese per stock di IDE in Africa. Le imprese cinesi stanno investendo 53,4 Mld \$ in Africa (tra il 2010 ed il 2018, al netto degli IDE in infrastrutture, commodity e servizi) per stabilire aziende e flierie in grado di importare ed esportare beni da/verso i mercati europei. Ancora più nello specifico, a 5 Mld \$ (tra il 2010 ed il 2018 al netto degli IDE in infrastrutture, commodity e servizi) ammontano gli investimenti produttivi cinesi nella sponda Sud del Mediterraneo nei settori dell'automotive, dei macchinari industriali, dell'agroalimentare e del tessile, che a loro volta potrebbero generare nuovi traffici marittimi, principalmente di rotabili, tra Nord Africa e porti italiani. Beni e prodotti potenzialmente destinati ai mercati europei con necessità di essere trasportati via Autostrade del Mare. Una grande opportunità per gli armatori italiani ed i porti nazionali, già leader in Europa e nel Mediterraneo per offerta e traffico di rotabili.

*Autostrade del Mare: come vede il futuro di questo segmento di traffico?*

Movimentazioni portuali	2014	2015	2016	2017	Variazione 2016 - 2017	Variazione 2014 - 2017
Rinfuse liquide [Min t]	170,68	183,26	182,27	187,77	3,0%	10,0%
Rinfuse solide [Min t]	72,71	71,42	74,34	71,09	-4,4%	-2,2%
Merce in container [Min t]	108,33	112,04	117,8	115,11	-2,3%	6,3%
Merce Ro-Ro [Min t]	84,24	89,78	96,45	106,4	10,3%	26,3%
Altre merci [Min t]	23,37	21,86	21,92	21,67	-1,1%	-7,3%
<b>Totale traffici merci [Min t]</b>	<b>459,31</b>	<b>478,36</b>	<b>492,78</b>	<b>502,04</b>	<b>1,9%</b>	<b>9,3%</b>
Container [MTEU]	10,22	10,18	10,57	10,65	0,8%	4,2%
<b>Passeggeri totali [Min pax]</b>	<b>44,8</b>	<b>44,71</b>	<b>48,7</b>	<b>52,06</b>	<b>6,9%</b>	<b>16,2%</b>
Crociéristi [Min pax]	10,02	10,78	10,79	9,85	-8,7%	-1,7%
Non crociéristi [Min pax]	34,79	33,93	37,91	42,21	11,3%	21,3%

Fonte: Elaborazioni RAM S.p.A.

Il traffico RoRo e RoPax nazionale, di cui le Autostrade del Mare costituiscono un sottoinsieme fondamentale, è da qualche anno il segmento di traffico marittimo più dinamico. Nel 2017 il traffico RoRo ha raggiunto una quota di mercato del 21% delle movimentazioni portuali italiane, avvicinandosi alla quota del traffico container, registrando una crescita del 26,3% nel quadriennio 2014-2017 e con proiezioni di crescita stimate di oltre il 6,5% anche per il 2018. A sua volta, anche il segmento RoPax, registra un importante tasso di crescita, con un +21,3% di variazione nel periodo 2014-2017. Tra l'altro, le Autostrade del Mare settore merci stanno esattamente accompagnando le dinamiche macroeconomiche nazionali, caratterizzate da un importante aumento degli scambi commerciali, diventando sempre più vettori dell'import-export italiano via mare, con una quota di merce movimentata in ambito internazionale che è salita dal 21,2% del 2010 al 33,5% del 2017, mentre il restante ha natura di cabotaggio nazionale.

Tale trend di crescita, unito alle buone prospettive di mercato e di crescita degli scambi Italia con l'area balcanica e nord-africana, ai risultati attesi del Marebonus ed alla grande capacità imprenditoriale degli armatori italiani sullo specifico segmento, ritengo possa confermarsi sugli stessi livelli anche per i prossimi anni. Evidentemente anche per le Autostrade del Mare si prospetta la grande sfida dell'adeguamento alle normative ambientali restrittive che entreranno in vigore a breve, in primis il Sulphur Cap per i carburanti

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

marini dal 2020, sia in termini di naviglio green che di infrastrutture portuali per il rifornimento di carburanti alternativi. In tal senso, penso che evitare eventuali credit crunch da parte degli istituti finanziari di fronte ai nuovi investimenti necessari per il retrofitting ovvero il rinnovo del naviglio RoRo-RoPax da parte degli armatori nonché un'efficace programmazione infrastrutturale portuale sui punti di rifornimento per carburanti alternativi per il settore marittimo, debbano rappresentare le policies prioritarie per il settore. Dalle esperienze avute nel Mar Baltico a seguito dell'introduzione della SECA, tuttavia, non sono emerse situazioni di modal back shift ed anche i prezzi dei noli sono rimasti sostanzialmente stabili.

*Oltre all'incentivo 'unico' europeo di quali strumenti avrebbe bisogno il mercato dell'intermodalità?*

Sono promotore da sempre di strategie che riescano ad integrare e ad implementare contemporaneamente tre linee di azione così come definite in Connettere l'Italia e riportate negli Allegati al DEF 2016, 2017 e 2018: sviluppo infrastrutturale, semplificazioni normativo-amministrative ed incentivi per il trasporto intermodale. Solo l'intervento combinato di tali linee di azione può garantire un effetto duraturo, sostenibile con risultati concreti nel breve periodo per lo sviluppo di un sistema intermodale. Per infrastrutture intendo la programmazione, progettazione e realizzazione di programmi ed interventi utili, valorizzando ove possibile gli asset già disponibili e condivisi con i territori di riferimento. In materia di intermodalità, non si può prescindere dagli interventi di terminalizzazione ferroviaria delle banchine portuali e dallo sviluppo dell'ultimo e penultimo miglio ferroviario nei nodi portuali ed interportuali; parallelamente, l'adeguamento della rete ferroviaria nazionale agli standard europei su sagoma, peso assiale e lunghezza dei treni merci e lo sviluppo del sistema dei valichi alpini su cui transitano, oggi soprattutto su strada, il 72% in volume e il 91,8% in valore dell'export italiano verso la UE 28. Per semplificazioni normative e burocratiche intendo tutti quegli interventi di razionalizzazione normativa e procedurale e di governance dei sistemi laddove si rilevi necessario per perseguire catene decisionali più snelle, coordinate e operative. Prendendo ad esempio i nodi portuali, ed a prescindere dalle considerazioni sul pilot avviato dalla Commissione Europea, rilevo il grande lavoro svolto dall'Agenzia delle Dogane in termini di implementazione dei Fast Corridor intermodali. Un altro tema centrale per la competitività dell'intermodalità ferroviaria è rappresentata dall'esigenza di disciplinare con norma univoca e di rango nazionale la questione del macchinista unico. Per incentivi, di cui abbiamo già parlato sopra, intendo quelle misure smart di sostegno per l'intermodalità tese ad invertire i trend post-crisi ed accompagnare la ripresa ed il rilancio del settore, soprattutto nelle more del completamento dei programmi pluriennali di upgrade infrastrutturale delle reti. Ritengo che lo Sconto Pedaggio ed il Ferrobonus abbiano contribuito alla crescita del 10,1% dei treni km fatto registrare nel quadriennio 2014-2017 così come i risultati attesi per il Marebonus nel settore delle Autostrade del Mare sono decisamente rilevanti. La fine, prevista per il 2019, di questo programma generale di incentivazione a favore dell'intermodalità pone ovviamente la questione dell'eventuale proroga e continuità degli stessi, fermo restando gli aggiustamenti e rettifiche che si riterranno necessari apportare.

Ilaria Li Gambi

### **Trenitalia: Battisti presenta nuovi servizi di assistenza e sicurezza per il trasporto regionale. Nulla di simile in Europa**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – “86% del traffico, 541 milioni di viaggi l'anno ma soprattutto persone che oggi subiscono un deficit qualitativo. Noi accogliendo l'invito del Governo, abbiamo messo il trasporto regionale in primo piano nel piano industriale abbiamo iniziato accelerando le consegne dei treni Rock e Pop e oggi aggiungiamo il servizio per le persone che viaggiano. in Europa non lo fa nessuno”. Così Gianfranco Battisti alla presentazione dei nuovi servizi di assistenza e sicurezza per il trasporto regionale.

“Svolgeremo servizi di customcare a terra e a bordo con particolare attenzione alle fasce orarie (7-9 e 17-19) in cui ci concentra la maggioranza della domanda di trasporto ed è un servizio che facciamo in tutta Italia insieme a un grande piano di assunzioni – ha detto Battisti- Oggi sono 520 i giovani assunti ma arriveranno a 1000 entro l'anno”.

## **NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

“Un altro elemento – ha continuato Battisti – è il maggior contatto digitale con chi viaggia: lanceremo messaggi attraverso un’ App dedicata per informare in anticipo i passeggeri. E poi c’è la tecnologia, un altro tema su cui abbiamo fatto molti investimenti: abbiamo investito 6 miliardi per i nuovi treni 4 miliardi per la tecnologia a supporto del trasporto regionale”.

“Abbiamo mutuato l’esperienza dell’Alta velocità e l’abbiamo trasferita sui treni regionali, mettendo in piedi un servizio che nessuno in Europa ha. E’ un segnale molto forte per i pendolari”, ha concluso Battisti.

### **Ansaldo STS: Corsi Amministratore non esecutivo, Biassoni e Tiscini Amministratori non esecutivi e indipendenti**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Ansaldo STS rende noto che in data odierna il Consiglio di Amministrazione della Società ha provveduto a nominare, ai sensi dell’articolo 2386 c.c., Filippo Corsi (General Counsel e Chief Compliance Officer di Ansaldo STS) quale nuovo Amministratore non esecutivo della Società, nonché Barbara Biassoni e Riccardo Tiscini quali nuovi Amministratori non esecutivi ed indipendenti, in sostituzione di Rosa Cipriotti, Michele Alberto Fabiano Crisostomo e Fabio Labruna, consiglieri dimissionari dal 2 novembre 2018.

Si precisa che i nuovi amministratori resteranno in carica sino alla prossima Assemblea degli Azionisti della Società.

Si segnala inoltre che Barbara Biassoni e Riccardo Tiscini hanno attestato il possesso dei requisiti di indipendenza previsti dall’art. 148, comma 3, del TUF (applicabile agli amministratori ex art. 147-ter, comma 4, del TUF), dal Codice di Autodisciplina adottato da Borsa Italiana S.p.A., nonché dall’art. 16 del Regolamento adottato dalla Consob con delibera n. 20249 del 28 dicembre 2017.

Il Consiglio, ai sensi dell’art. 148, comma 3, del TUF (applicabile agli amministratori ex art. 147-ter, comma 4, del TUF), del Codice di Autodisciplina promosso da Borsa Italiana e dall’art. 16 del Regolamento adottato dalla Consob con delibera n. 20249 del 28 dicembre 2017, ha inoltre valutato l’indipendenza di Barbara Biassoni e Riccardo Tiscini. Nell’effettuare la propria valutazione sulla sussistenza dei requisiti di indipendenza ai sensi del Codice di Autodisciplina, il Consiglio di Amministrazione ha adottato i criteri di valutazione indicati in tale Codice.

Si rende infine noto che i nuovi Consiglieri non ricoprono alcuna carica all’interno dei comitati della Società e che, alla data odierna, non detengono azioni di Ansaldo STS S.p.

### **Alitalia-FS: possibili integrazioni**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – L’alta velocità arriva all’aeroporto di Fiumicino. A partire dalla seconda settimana di dicembre, infatti, quattro treni ad alta velocità collegheranno il principale scalo nazionale con le linee Venezia-Padova-Bologna-Firenze fino a Roma e da Genova-La Spezia- Pisa- Firenze per Roma.

Si tratterebbe di un primo passo verso l’integrazione tra la compagnia di bandiera e il Gruppo Ferrovie dello Stato che permetterebbe ai passeggeri che prendono l’aereo di evitare il cambio treno a Roma Termini con la navetta Leonardo Express. I treni arriveranno a Roma Termini e da qui proseguiranno per Fiumicino, anche se non potranno viaggiare ad alta velocità.

Secondo il Sole 24 Ore, i commissari di Alitalia hanno inviato ieri al ministero dello Sviluppo economico la relazione sulle offerte ricevute per l’acquisto della compagnia e gli stessi commissari avrebbero riconosciuto come offerta migliore quella del Gruppo FS

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

### **ISFORT: 15° Rapporto sulla mobilità in Italia. I risultati della principale analisi che esplora la domanda più che l'offerta**

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – E' stato presentato, nell'auletta dei gruppi parlamentari della Camera dei Deputati, il 15° Rapporto sulla Mobilità in Italia, redatto da ISFORT (Istituto di Formazione e di Ricerca dei Trasporti), con la collaborazione, Agens, Anav e Asstra.

Il Rapporto riporta i risultati dell'indagine dell'Osservatorio Audimob (12.000 interviste su una popolazione compresa tra i 14 e gli 80 anni) che alimentano ogni anno una banca dati che consente confronti dei fenomeni dall'anno 2000 al 2017, con proiezione al 2018), oltre all'analisi dei vari elementi di scenario del sistema della mobilità in Italia.

Il Rapporto è stato illustrato da Marco Romani, amministratore delegato di ISFORT, e da Carlo Carminucci, direttore scientifico dell'istituto; la ricerca è uno dei principali strumenti per analizzare i fenomeni della mobilità e dei trasporti in Italia, con attenzione rivolta in particolare al settore della domanda, e quindi degli utilizzatori finali dei mezzi e dei servizi, più che a quello dell'offerta. La Banca Dati, alimentata ogni anno con i risultati della nuova ricerca, consente un'ampia base di studio e di confronto sulle rilevazioni dagli anni 2000 al 2017, con proiezione ai primi risultati del 2018.

Il principale fenomeno rilevato dal Rapporto è la diminuzione della mobilità in Italia in senso quantitativo: diminuiscono il numero dei passeggeri-km (- 4%) e diminuiscono le distanze percorse (-12,7%) nei giorni feriali, periodo su cui si basa l'indagine. Contemporaneamente, il Rapporto rileva la crescita di una mobilità molto più distribuita: aumentano il numero degli spostamenti (soprattutto in auto), ma su distanze più corte e con maggiore orientamento al consumo di tempo libero; gran parte degli spostamenti si concentra nelle aree urbane e metropolitane e, appunto, sul corto raggio (la mobilità fino a 10 km rappresenta ben i ¾ dell'intero volume complessivo). Il Rapporto analizza anche la distribuzione della domanda tra le varie modalità: l'auto la fa ancora da padrone assoluto, i trasporti pubblici rimangono sostanzialmente stabili o crescono debolmente, cresce la mobilità alternativa: crescono (spesso con percentuali a doppia cifra, anche se i volumi assoluti rimangono bassi) il car sharing e il bike sharing, ma aumenta soprattutto l'uso individuale della bicicletta o il camminamento a piedi. Altro elemento rilevato dal Rapporto è l'articolazione territoriale dei fenomeni, con ampi fenomeni di diversificazione sia per quanto riguarda l'utilizzo di modi alternativi di trasporto (con una netta prevalenza del Nord e Centro-Nord sul resto del Paese) che il "digital divide".

La relazione di Carlo Carminucci ha focalizzato, in sintesi, i temi di: Un nuovo modello di domanda; Il passo deciso verso il riequilibrio modale; Il fronte (critico) della resistenza dell'auto; Lo scenario della "mobilità come servizio" tra attese e principi di realtà, e – infine – "Che cosa chiedono i cittadini?", in relazione alle principali domande sulle scelte da attuare in termini di politica dei trasporti.

I materiali del convegno sono resi disponibili dal pomeriggio odierno sul sito dell'istituto ([www.isfort.it](http://www.isfort.it)).

*Vai al sito di ISFORT*

### **ISFORT: 15° Rapporto sulla mobilità in Italia. Gli interventi di Giana, Roncucci, Vinella, Gariglio, Cantone e Chiovelli**

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – I profondi cambiamenti del sistema della mobilità in Italia alla luce dei risultati dell'indagine del 15° Rapporto sulla Mobilità in Italia, redatto da ISFORT (Istituto di Formazione e di Ricerca dei Trasporti), con la collaborazione, Agens, Anav e Asstra.

E' stato il tema della tavola rotonda, coordinata da Antonio Riva (direttore *FerPress*), cui hanno partecipato Luciano Cantone (M5S), componente della IX Commissione Trasporti della Camera dei Deputati; Davide Gariglio (PD), componente della stessa Commissione; Giuseppe Vinella, presidente di Anav; Massimo Roncucci, presidente di Asstra e Arrigo Giana, presidente di Agens. Un confronto tra Alberto Chiovelli, responsabile della Struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, e Marco Romani, ad di ISFORT, ha chiuso i lavori del convegno.

Il dibattito ha affrontato le varie tematiche del sistema della mobilità in Italia, concentrandosi in particolare sui fattori della domanda, elemento centrale della ricerca di Isfort. Arrigo Giana, direttore generale di ATM Milano oltre che presidente di Agens, ha evidenziato soprattutto l'importanza della qualità dei servizi come

## **NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

fattore indispensabile per stimolare e soddisfare la domanda, qualità che va supportata con una adeguata programmazione di medio-lungo periodo e con investimenti mirati oltre che sulle infrastrutture, sulla innovazione e sulle tecnologie.

Per Massimo Roncucci, presidente di Asstra, non può essere messo in discussione il ruolo di centralità delle aziende di trasporto pubblico locale, che svolgono non soltanto un ruolo essenziale nel garantire il diritto alla mobilità, ma nella grandissima maggioranza dei casi assicurano servizi di qualità adeguata e gestioni efficienti. Lo sviluppo di una mobilità alternativa – secondo Roncucci – svolge un ruolo positivo se si integra efficacemente con le altre modalità del sistema dei trasporti e per questo le aziende TPL vanno incentivate a migliorare ulteriormente le performances industriali, ma non penalizzate in un’ottica semplicemente punitiva. Per Giuseppe Vinella, presidente di Anav, il ruolo positivo delle aziende di trasporto in Italia va difeso guardando non solo al ruolo storico, ma anche alle garanzie che aziende strutturate e di chiara identificazione possono offrire sui versanti della sicurezza e delle garanzie dei lavoratori, laddove le recenti trasformazioni del mercato liberalizzato del settore della lunga percorrenza vedono la presenza di piattaforme telematiche che funzionano da integratori dei servizi, ma senza avere né le caratteristiche né la funzione giuridica di una vera azienda.

Davide Gariglio, oggi deputato ma con esperienze di amministrazione in ambito locale nel settore del TPL, ha indicato alcune delle criticità attuali in relazione alle gare per la fornitura di nuovi autobus (su cui dovrà lavorare la Commissione Trasporti) e sottolineato gli elementi ancora da completare nell’ambito della riforma del TPL, con riferimento in particolare alla necessità di individuare – dopo la determinazione dei costi standard – anche e soprattutto un fabbisogno standard, per consentire un definitivo superamento del criterio della spesa storica e un complessivo ridisegno dei servizi sulla base del soddisfacimento effettivo della domanda.

Luciano Cantone, uno dei più giovani deputati del Movimento 5 Stelle entrati in Parlamento, ha sottolineato l’importanza della ricerca di Isfort perché rivolta direttamente alle interrogazioni degli utenti del sistema della mobilità e ne ha evidenziato il carattere profondamente democratico in direzione dei cittadini, oltre che utile strumento per analisi e riflessioni. Per Cantone, che proviene da un territorio fortemente penalizzato in termini di accessibilità al diritto alla mobilità come la Sicilia, l’attenzione va rivolta agli investimenti in settori come la ferrovia e la mobilità urbana per superare le divisioni che ancora caratterizzano sia lo sviluppo infrastrutturale che dei servizi nel nostro Paese.

Alberto Chiovelli ha insistito soprattutto sui punti di forza del Rapporto di Isfort, strumento che fotografa le reali necessità per lo sviluppo del sistema della mobilità in Italia, ne individua le carenze, ma ne segnala anche le grandi possibilità di crescita in settori dove si possono operare delle svolte attraverso un investimento culturale, se accompagnato da adeguate scelte non solo infrastrutturali, ma anche di garanzie di sicurezza. Lo sviluppo del trasporto ciclistico, ha sottolineato Chiovelli, mostra grandi prospettive (come evidenziato anche dal Rapporto di ISFORT), ma può e deve avvenire garantendo la più ampia accessibilità alla mobilità ciclopedonale e garantendo i massimi livelli. Per Chiovelli, comunque, la ricerca di Isfort mostra analiticamente tutti i settori dove il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti deve esplicitare la sua azione e definire le scelte programmatiche per una trasformazione nel senso delle richieste che provengono dai cittadini e che lo stesso Rapporto esplicita.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

### Mercintreno 2018



(FERPRESS) – Roma, 13 NOV – “Le nuove sfide del quadro politico-economico mondiale e il futuro del trasporto ferroviario delle merci in Italia”. E’ il titolo del panel della prima parte dell’edizione Mercintreno 2018, che si è svolta nella sede del CNEL, messa a disposizione dal presidente Tiziano Treu, che è anche intervenuto per un breve indirizzo di saluto.

Dibattito mattutino in parte condizionato dalla discussione sui temi di attualità, e in particolare i possibili orientamenti del Governo che rischiano di perpetuare quella che Pietro Spirito, che coordinava la tavola rotonda, ha definito la logica di Bartali, cioè ripartire ogni volta da zero con la parola d’ordine del “tutto sbagliato, tutto da rifare”. Grandi opere al centro dell’attenzione, complice anche la presenza di Marco Ponti, che coordina la struttura di missione del MIT, che deve condurre una nuova analisi costi-benefici su due opere principali come la Torino-Lione e il Terzo Valico.

Ponti ha ribadito i capisaldi della sua impostazione teorica: l’analisi costi benefici non decide i destini di un’opera infrastrutturale, ma è necessaria farla per l’accountability del processo democratico; le scelte ultime spettano alla politica, mentre l’analisi tecnica condotta secondo le più accreditate metodologie a livello internazionale funziona da supporto alla decisione su come utilizzare le risorse pubbliche, che potrebbero – ad esempio – essere utilizzate per investire in innovazione e tecnologia. La parte più contrastata delle tesi di Ponti riguarda il peso dei “benefici” della ferrovia e dell’autotrasporto stradale, un dibattito che certo non è destinato a concludersi.

Cristian Colaneri, direttore commerciale di RFI, ha ribadito l’impegno del gestore dell’infrastruttura ferroviaria a realizzare gli investimenti per adeguare la rete agli standard europei del trasporto merci, per avere in circolazione treni lunghi 750 metri, di 2.000 tonnellate e capaci di trasportare i container high cube, e al riguardo ha annunciato la notizia positiva che il Contratto di programma di RFI e’ stato approvato e vede confermati questi investimenti.

Andrea Giuricin, esperto di livello internazionale, ha allargato l’orizzonte ai grandi fenomeni che stanno avvenendo nello scenario ferroviario mondiale. Giuricin ha ricordato che un paese come la Cina, in soli dieci anni, e’ passata da zero ad avere 20mila chilometri di rete ferroviaria ad alta velocità, così come l’Indonesia e altri paesi che corrono molto più di noi e, in generale, dei paesi europei. Per Giuricin, che e’ consulente di tantissime grandi imprese, e’ essenziale la programmazione di investimenti su un arco perlomeno quinquennale per consentire alle imprese di costruire il loro business plan.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

Alberto Lacchini, ad di Locoitalia e presidente di FerCargo Rotabili; Giancarlo Laguzzi, presidente di FerCargo, e Irene Pivetti, nell'inedita veste di presidente della Only Italia, hanno portato il contributo e il punto di vista delle imprese ferroviarie o del settore. Lacchini ha insistito anche polemicamente sui tanti, troppi ostacoli che vengono posti alle imprese ferroviarie soprattutto per gli investimenti in nuove locomotive. Un investimento onerosissimo non solo in termini finanziari, ma anche e soprattutto in termini di salti mortali per superare gli ostacoli procedurali, di adeguamento alle normative ma anche ai vari sistemi di circolazione delle varie reti ferroviarie nazionali, con sovra costi che si scaricano tutti sulle spalle delle imprese.

Giancarlo Laguzzi ha ricordato i dati fondamentali del settore che spiegano la dimensione del problema trasporto delle merci in ferrovia in Italia. Dal 2008 al 2014, il traffico merci su rotaia nel nostro Paese ha perso oltre il 50% dei volumi, una quota enorme e una perdita grave per un settore comunque strategico che è stato solo compensato dalle imprese ferroviarie riunite in FerCargo, che sono cresciute comunque ogni anno, ma non nella dimensione sufficiente a valorizzare il ruolo del settore. Nell'ultimo triennio, grazie anche alle scelte politiche effettuate di sostegno alla produttività del sistema, il traffico è cresciuto complessivamente del 10%, invertendo la tendenza disastrosa degli anni precedenti, e – all'interno di questa crescita – particolare rilievo assumono le performances delle imprese di FerCargo, che fanno registrare incrementi del 35%. Per Laguzzi, le infrastrutture sono essenziali, ma ancora più essenziale è investire rapidamente per adeguare la rete agli standard europei per il trasporto merci, mettere ordine nel caos normativo e risolvere problemi di grande impatto sui conti economici delle imprese come il doppio macchinista.

Irene Pivetti si è presentata nelle vesti di imprenditrice del settore ferroviario per raccontare – in un intervento molto applaudito – le sue esperienze di piccola azienda che ha voluto intraprendere affari con il gigante Cina, per comporre un treno che andasse verso quel Paese, che ha sviluppato enormemente il trasporto merci ferroviario con enormi investimenti in terminal e binari. Alla fine di lunghe traversie, il treno di Only Italia è partito, ha effettuato anche il viaggio e punta a diventare un servizio regolare di linea sull'itinerario. La Pivetti lamenta la mancanza di iniziative dell'industria e degli italiani, mentre nel mondo si sviluppa quella che la Pivetti ha definito la "terza guerra mondiale".

Il panel mattutino è stato concluso da Paolo Emilio Signorini, presidente dell'Autorità di sistema portuale Mar Ligure Occidentale, che ha inquadrato le prospettive e lo sviluppo del porto all'interno dei problemi sorti dopo la tragedia del ponte Morandi.

Il Presidente di FerCargo, in occasione del decennale di Mercintreno, Forum Internazionale del trasporto ferroviario delle merci, svolto nella giornata di oggi presso la sede del CNEL, ha ribadito la necessità di continuare a sostenere il comparto logistico ferroviario come accaduto nel recente passato.

Il settore, infatti, negli ultimi anni è ripartito con una lieve crescita dei volumi, tuttavia la quota di merce trasportata via ferrovia in Italia rimane ancora molto bassa e inferiore rispetto a quella Europea.

Per questo motivo, continua Laguzzi, è auspicabile che si proceda con azioni concrete verso lo switch modale, come indicato e previsto nel Contratto di Governo sottoscritto dai partiti di maggioranza.

Un primo e concreto passo è stato fatto con i pareri espressi dalle Commissioni Trasporti di Camera e Senato in merito al Contratto di programma fra Rete Ferroviaria Italiana e Ministero Infrastrutture e Trasporti per gli anni 2017-2021. In base a questi, infatti, si è prescritto al Gestore della Rete Ferroviaria di rispettare gli standard infrastrutturali comunitari. Questo permetterà un'importante recupero di competitività e vantaggi per le imprese clienti e industrie italiane.

Purtroppo continua il Presidente di FerCargo, in alcuni provvedimenti urgenti, esempio recente nelle misure previste per il crollo del Ponte Morandi di Genova, la ferrovia merci è nuovamente assente, in questo caso addirittura in termini di incentivo a ristoro del danno sopportato dagli operatori ferroviari. In questa emergenza, per l'autotrasporto sono stati stanziati e previsti, con due misure differenti, circa 100 mln. di euro.

In sintesi, il trasporto ferroviario delle merci, per cui è previsto il rilancio nel contratto di Governo, elogiato dal Vice Premier Di Maio non più tardi di una mese fa con l'inaugurazione del Mercitalia Fast, modalità ecosostenibile per eccellenza e sostenuta in tutto il mondo, nonostante gli effetti devastanti dei cambiamenti

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

climatici, ritorna ad essere poco considerata e nemmeno sostenuta anche nei momenti di crisi ed emergenza.

L'Associazione FerCargo è composta dalle seguenti imprese ferroviarie operanti nel settore del trasporto merci, indipendenti dal Gruppo FSI (Adriafer, Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail Italia, DB Cargo Italia, Dinazzano PO, Ferrotramviaria, Ferrovie della Calabria, Furorimuro, GTS Rail, Interporto Servizi Cargo, Hupac, InRail, Oceanogate, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia e Trasporto Unico Abruzzese).

### **Forum Pietrarsa 3: intervista a Pietro Spirito. Venti di neo-protezionismo sono rischio concreto per i traffici mondiali**

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Pietrarsa 3 e il trasporto delle merci su ferrovia. Terza edizione del Forum Organizzato da Assoferr, Confetra e Confindustria, quest'anno in trasferta a Genova. IN preparazione del dibattito, che prenderà il via la mattina del 26 novembre prossimo a Palazzo Ducale di Genova, Ferpress ha fatto qualche domanda ad esperti ed operatori del settore. Le brevi interviste saranno raccolte in un fascicolo speciale e distribuito al Forum Pietrarsa. La prima intervista è a Pietro Spirito, presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del mar Tirreno Centrale.

**Ferpress:** – Pietro Spirito, nel trasferimento modale delle merci dalla gomma al ferro sembra che il Paese faccia due passi avanti ed uno indietro. Per anni è stato il contrario, due indietro ed uno avanti. Dal suo punto di osservazione privilegiato, e anche considerando gli accordi con RFI che dovrebbero consentire al porto di Napoli che trasferire più merci sui treni, come vede le prospettive per il prossimo anno?

**Spirito:** – *Non possiamo guardare alle prospettive della intermodalità con una logica di solo breve periodo. E' un errore che abbiamo commesso già molte volte. Consolidare l'integrazione tra sistemi di trasporto implica scelte che si misurano con il medio periodo. Nel prossimo anno potremo vedere i frutti di quello che si è seminato prima.*

*E le prospettive possono essere ancora incoraggianti perché si è impostata, con il Marebonus e con il Ferrobotonus, una strategia di sostegno alla intermodalità. Quello che dobbiamo comprendere e' piuttosto ad questa strategia sarà confermata nei prossimi anni. Se saranno confermati tali indirizzi la domanda di trasporto continuerà ad orientarsi verso l'integrazione modale. Se si interromperà questa strategia vivremo l'ennesima doccia fredda, già accaduta nel passato.*

*Altra questione, comunque rilevante, riguarda lo scenario economico complessivo dell'economia internazionale e nazionale, che comunque incide fortemente sulle performance. In questo quadro occorre sottolineare che i venti di neoprotezionismo costituiscono un rischio concreto. Sul fronte interno, i dati recenti sull'andamento del Pil segnalano un rallentamento del quadro macroeconomico, che deve essere contrastato da politiche economiche anticicliche. Capiremo nei primi mesi del nuovo anno se la manovra della Legge di Stabilità, ora in fase di definizione, porterà un beneficio o meno.*

### **Forum Pietrarsa 3: intervista ad Andrea Gentile. Sistema logistico efficiente necessità di intermodalità**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Pietrarsa 3 e il trasporto delle merci su ferrovia. Terza edizione del Forum Organizzato da Assoferr, Confetra e Confindustria, quest'anno in trasferta a Genova. In preparazione del dibattito, che prenderà il via la mattina del 26 novembre prossimo a Palazzo Ducale di Genova, FerPress ha fatto qualche domanda ad esperti ed operatori del settore. Le brevi interviste saranno raccolte in un fascicolo speciale e distribuito al Forum Pietrarsa.

La quinta intervista è ad Andrea Gentile, presidente di Assologistica.

**FerPress:** – Presidente da pochi mesi di Assologistica, Andrea Gentile viene dal mondo della produzione agricola, avendo diretto per anni il Consorzio agrario ravennate.

Quanto una politica delle infrastrutture ferroviarie e portuali può determinare il successo delle aree logistiche del Paese, e quanto le dinamiche mondiali legate allo shipping stanno cambiando le politiche territoriali dei Paesi coinvolti?

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

**Gentile:** – *Un sistema logistico efficiente necessita che i flussi delle merci possano utilizzare più di una modalità trasportistica, così da arrivare a destinazione nel minor tempo possibile e con una crescente attenzione al basso impatto ambientale. Occorre ricordare che il nostro Paese è una Penisola e che quindi non può prescindere dal possedere porte d'accesso efficienti, quali sono i porti, dove giungono i due terzi delle merci in import e da dove parte la metà delle nostre esportazioni. La merce che arriva via mare deve essere immediatamente mandata agli interporti e nelle aree logistiche puntando su linee ferroviarie efficienti, in grado di alleggerire il congestionamento delle reti stradali. Porti e retroporti, collegati in modo adeguato, svolgono e svolgeranno in misura sempre maggiore un ruolo fondamentale nel favorire l'economia di un Paese, mentre infrastrutture ferroviarie efficaci e linee dedicate al traffico merci sono rilevanti nel collegare aree che – non avendo una posizione strategica – potrebbero essere tagliate fuori dalla crescita economica. Del resto tutti sappiamo come modalità ferroviaria e marittima e le relative infrastrutture siano considerate prioritarie anche per i traffici dalla stessa Ue, da tempo impegnata a favorire la creazione di reti TEN-T, di cui – ricordiamolo – ben 4 interessano l'Italia, ovvero il corridoio Genova-Rotterdam, quello scandinavo con la Torino-Lione, lo scandinavo-Mediterraneo che scende dal Brennero, il Baltico-Adriatico da Trieste. In un quinquennio (ovvero da qui al 2023) il nostro Paese dovrà redigere un piano degli investimenti infrastrutturali da realizzare tenendo presente che la revisione del programma Connecting Europe Facility assegnerà, entro il 2020, fondi per 31,2 miliardi di euro alle infrastrutture ricomprese nelle reti TEN-T.*

*Quanto alla sua seconda domanda, ovvero come le dinamiche mondiali legate allo shipping stiano cambiando le politiche territoriali dei Paesi coinvolti, posso dire che i cambiamenti in atto sono davvero rilevanti e molto vasti. Per questo mi vorrei concentrare sul Mediterraneo che, come rilevato dal 5° rapporto di SRM – centro studi collegato al Gruppo Intesa Sanpaolo, sta svolgendo un ruolo sempre più centrale nei flussi commerciali marittimi mondiali, grazie a fattori quali gli investimenti della Cina, lo slancio del canale di Suez, le strategie aggressive della portualità con la presenza di Free Zone strutturate. Solo alcuni dati interessanti emersi dallo studio SRM: il traffico container nel Mediterraneo negli ultimi 20 anni è cresciuto di 6 volte (+500%); i primi 30 porti mediterranei hanno superato 50 milioni di teu (53 in totale), nel 1995 erano 9 milioni. Nel Mediterraneo 19 porti hanno superato 1 milione di teu. Cresce il ruolo degli scali del Sud Med e del Nord Med rispetto al Nord Europa nel mercato container: dal 2008 il Nord Europa perde 6 punti percentuali (quota di mercato 40%) mentre il Med guadagna 5 punti (quota di mercato 41%). Il raddoppio di Suez registra crescite record: nel 2017 oltre 900 milioni di tonnellate transitate (+11% sul 2016) e 17.550 navi. La Belt & Road Initiative attiverà circa 1.400 miliardi di dollari in infrastrutture e SRM ha censito 4 miliardi di euro di investimenti cinesi in porti e terminal del Mediterraneo.*

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

### REGIONE LAZIO

#### **AdSP Mar Tirreno Centro-Settentrionale: di Majo audito in Commissione “Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti”**

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – Nel corso dell’audizione presso la Commissione Consiliare Permanente “Lavori Pubblici, Infrastrutture, Mobilità, Trasporti” del Consiglio Regionale del Lazio, il Presidente dell’Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centro Settentrionale, Francesco Maria di Majo, ha fatto una panoramica delle azioni e degli interventi realizzati dall’AdSP negli ultimi 2 anni e di quelli che verranno posti in essere nei prossimi anni alla luce, anche, del prestito di 195 milioni di euro recentemente concesso dalla BEI.

Il Presidente dell’AdSP ha, però, ritenuto doveroso iniziare il suo intervento illustrando la vicenda da alcuni giorni oggetto di molteplici discussioni e che sta allarmando i lavoratori della società CFFT ed alcune sigle sindacali, ovvero la questione dello sbarco di container reefer (contenenti soprattutto banane) presso la banchina pubblica numero 24.

A tale riguardo il Presidente di Majo ha ricordato che la settimana scorsa il TAR Lazio non ha accolto la richiesta di sospensiva della società CFFT avverso l’ordinanza n.28 emessa dall’AdSP il 13 luglio u.s. con la quale è stato precisato che l’imbarco e lo sbarco di contenitori da parte di navi che effettuano servizi regolari ovvero di linea dovrà avvenire (fino a quando non verrà realizzata una banchina nell’area di cui alla Darsena Energetica Grandi Masse) unicamente presso la banchina 25 del Porto di Civitavecchia, la cui area è destinata, da piano regolatore portuale, per le operazioni portuali relative alla movimentazione e stoccaggio di contenitori (e data in concessione ad un terminalista). Il Presidente ha, altresì, ricordato che la predetta ordinanza è stata adottata a valle di un parere del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici dello scorso marzo (pubblicato a maggio 2018) e di un parere consultivo di una Commissione Interistituzionale (composta da rappresentanti di tre AdSP, Autorità Marittima e Dogane) che ne ha declinato i contenuti in relazione al caso specifico della banchina 24, e dai quali è emerso, in particolare, che lo sbarco e l’ imbarco di container può avvenire su tale banchina purchè sia occasionale, mentre laddove dovesse avvenire in forma regolare (come il traffico settimanale che il vettore Maersk effettua per CFFT sulla banchina 24) dovrà essere svolto sulla banchina 25.

“Al fine di non pregiudicare un traffico così interessante ed in crescita come quello dei prodotti ortofrutticoli (che genera importanti ricadute occupazionali), questa AdSP – ha sottolineato il Presidente di Majo – ha ritenuto opportuno favorire un accordo tra il terminalista e l’operatore del magazzino della frutta”. “I due operatori – ha continuato il Presidente dell’AdSP –hanno, così, raggiunto delle intese preliminari volte a creare forme di collaborazione che sono state, poi, ufficialmente comunicate a questa AdSP il 3 ottobre u.s. A seguito di tali comunicazioni l’Ente ha presentato in Comitato di Gestione una delibera (poi approvata) di accordo sostitutivo con la quale è stato individuato un percorso amministrativo volto, in particolare, a consentire la concreta ed efficace attuazione di una sinergica e positiva collaborazione tra due importanti operatori del porto”. “E’ giunta, quindi, inaspettata – ha precisato di Majo – la notizia dello spostamento della nave Maersk (che avrebbe dovuto portare alcuni container destinati al magazzino della frutta) dal porto di Civitavecchia a quello di Livorno. Era stato, infatti, già autorizzato, mercoledì 7 novembre, l’attracco della nave presso la banchina 25. Il repentino “cambio di rotta” non è, comunque, dipeso – è opportuno precisarlo – da ragioni tecniche ma probabilmente da ragioni commerciali rispetto alle quali questa AdSP farà un approfondimento con gli operatori coinvolti, invitandoli, ancora una volta, a raggiungere un’intesa basata sul rispetto del principio di leale concorrenza e ciò al fine, come precisato nell’ordinanza 28/2018, di ottimizzare l’utilizzo dell’intera infrastruttura portuale facente parte dell’area commerciale del porto a beneficio di un corretto ed armonioso sviluppo delle attività commerciali nel porto di Civitavecchia”.

Il Presidente dell’AdSP ha, quindi, proceduto con l’illustrazione, lunga e dettagliata, degli interventi realizzati e di quelli da realizzare nei tre porti del network.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

“Il progetto co-finanziato dalla BEI – ha sottolineato di Majo – consentirà di realizzare in una prima fase a Fiumicino una darsena pescherecci, mentre a Civitavecchia saranno completati importanti progetti infrastrutturali quali la darsena servizi e la darsena traghetti e il prolungamento della diga foranea, nonché le relative connessioni viabilistiche. Nei prossimi mesi sarà, anche, selezionata l’impresa che dovrà realizzare un nuovo pontile che permetterà di aumentare il potenziale nel traffico RO/RO e che beneficerà anche di un contributo dell’UE nell’ambito del programma CEF .

A Civitavecchia il porto del futuro sarà diviso, quindi, in 3 parti: a sud il porto storico con la marina da diporto; al centro le crociere, darsena traghetti e container; al nord le rinfuse e i prodotti energetici. Il nuovo assetto è contenuto nel Master Plan approvato in Comitato di Gestione il 26 ottobre scorso che fa una “fotografia” dello stato di fatto e programma le successive fasi attuative di realizzazione delle opere, necessarie alla piena infrastrutturazione del porto.

Per quanto riguarda la darsena energetica grandi masse, ritornata nella disponibilità dell’AdSP a seguito della decadenza della concessione demaniale rilasciata a Compagnia Porto di Civitavecchia S.p.A. il Presidente ha ribadito la necessità di creare un pontile petrolifero tale da consentire l’arrivo di navi con stazza più grande (bunkeraggio).

Il Presidente ha, poi, evidenziato l’importanza della realizzazione della connessione ferroviaria diretta all’interno del porto.

A questo punto l’avv. di Majo ha introdotto l’argomento della Zona Logistica Semplificata, importante strumento di sviluppo delle opportunità imprenditoriali connesse al ciclo della logistica e ha ringraziato la Regione, in particolare gli assessori Alessandri e Manzella, per la predisposizione della recente delibera della Giunta, con la quale si è dato avvio all’iter procedimentale della redazione del Piano di Sviluppo Strategico per l’istituzione della ZLS. “L’AdSP- ha ricordato l’avv. di Majo – ha fornito alla Regione tutto il supporto affinché venissero individuati gli obiettivi più importanti da raggiungere nell’elaborazione del Piano e la selezione delle aree da destinare alle ZLS. Già dalla scorsa primavera l’AdSP ha organizzato delle riunioni con le associazioni di categoria, imprenditori e ADR, per individuare quali misure di semplificazioni sono richieste per lo sviluppo dei tre porti del network laziale e delle loro aree retroportuali. “Lo sviluppo del porto di Civitavecchia – ha chiosato il Presidente dell’AdSP – deve trovare sfogo nel retroporto e in procedure snelle e non può prescindere dalla realizzazione di importanti infrastrutture di collegamento sia ferroviario che stradale, quali la Civitavecchia-Viterbo-Orte e la Civitavecchia-Capranica-Orte, nonché un collegamento ferroviario con Fiumicino (Civitavecchia – Maccarese)”.

Per quanto riguarda Gaeta, il porto ha avuto un grande sviluppo da quando è stata istituita l’AdSP. “E’ previsto – ha concluso il Presidente di Majo – il completamento del porto commerciale, con 80.000 mq in più di piazzali e sta crescendo anche il settore legato alle crociere. Inoltre, come per Civitavecchia, stiamo lavorando per il rilancio della cantieristica navale e stiamo analizzando le possibili ipotesi per la delocalizzazione del pontile ENI che insiste su un’area urbanizzata”.

### **Lazio: Zingaretti, sbloccare 140 mld per infrastrutture con Commissari speciali spesa**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – “C’è un altro spread, ad esempio, che limita il potenziale dell’Italia di cui si parla troppo poco. Lo spread degli investimenti per infrastrutture. Molto di ciò che era programmato è continuamente rimesso in discussione, mentre si potrebbe fare molto di più. Nel bilancio dello Stato ci sono 140 miliardi per gli investimenti: soldi già disponibili per opere pubbliche che renderebbero il Paese più connesso, più competitivo e che potrebbero dare un impulso straordinario anche all’occupazione”.

Lo ha scritto il Presidente della Regione Lazio, Nicola Zingaretti, in un articolo pubblicato sull’HuffingtonPost.

“Le risorse ci sono, i progetti anche. Ora è necessario varare le misure necessarie per sconfiggere la burocrazia e abbattere il costo dell’incertezza. L’Italia semplice deve essere la sfida prioritaria – sottolinea Zingaretti – di un nuovo centrosinistra, per eliminare affastellamenti e ritardi. Se oggi c’è l’esigenza di una svolta nell’economia, potremmo pensare allora alla nomina di tre figure straordinarie – propone il

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

governatore del Lazio – possiamo chiamarli Commissari Speciali alla Spesa per le infrastrutture o in altro modo: un manager per il Nord, uno per il Centro e uno per il Sud del Paese con poteri di deroga procedurale, sempre nel rispetto dei vincoli ambientali e paesaggistici, che siano in grado di velocizzare le procedure e dare tempi certi per l'apertura dei cantieri e la realizzazione delle opere strategiche”.

“L'obiettivo a regime è quello di aumentare la spesa per gli investimenti pubblici dal 2% al 3% del Pil – aggiunge il presidente della regione – utilizzando i 140 miliardi già stanziati che non riusciamo a spendere e orientandoli verso progetti ad alta intensità occupazionale. Lo statuto commissariale è una sconfitta? In parte sì, ma se a tempo e con l'impegno di varare un disegno di riforma sulla semplificazione, è l'unica ipotesi credibile per aprire cantieri per miliardi di euro, a partire da un massiccio piano per la prevenzione del dissesto idrogeologico, per la cura del territorio, e per le infrastrutture della salute e dell'istruzione. Solo così potremo produrre quello shock – conclude Zingaretti – che aiuterebbe a far ripartire l'economia nel Paese e attivare centinaia di migliaia di posti di lavoro. Cambiare per me significa anche questo”

## ROMA CAPITALE

### **Terminal Tiburtina: Lolli, chiediamo alla giunta capitolina di rivedere il provvedimento**

(FERPRESS) – Roma, 12 NOV – “E' necessario migliorare, incentivare e intensificare i collegamenti tra Abruzzo e Lazio. Le scelte infrastrutturali e logistiche devono essere concordate per renderle coerenti con i processi di sviluppo in atto coinvolgendo istituzioni aziende, associazioni e tutti i soggetti interessati. Il collegamento tra Roma e l'Abruzzo ha un valore strategico. Chiediamo alla giunta capitolina di rivedere il provvedimento”.

Lo ha detto il presidente vicario della Regione Abruzzo, Giovanni Lolli nel corso di una conferenza stampa, concordata con la regione Lazio, che si è tenuta negli spazi del terminal bus Tiburtina, a Roma, questa mattina, alla presenza di sindaci abruzzesi, parlamentari, rappresentanti sindacali, della società di trasporto regionale TUA e consorzio Tibus, comitati di cittadini e lavoratori. Presente anche l'assessore regionale del Lazio, Massimiliano Valeriani che ha sottolineato come le due regioni siano unite in questa battaglia.

Il consiglio comunale dell'Aquila si è riunito invece simbolicamente, guidato dal vice sindaco Guido Quintino Liris a Roma oggi per approvare una mozione. Presenti alla conferenza stampa, tra gli altri, l'assessore regionale ai lavori pubblici, Lorenzo Berardinetti, il presidente del consiglio regionale Giuseppe Di Pangrazio, i consiglieri regionali Maurizio Di Nicola e Pierpaolo Pietrucci, il sindaco di Pescara, Marco Alessandrini, il sindaco di Avezzano Gabriele De Angelis, i parlamentari Gaetano Quagliariello, Stefania Pezzopane e Marco Marsilio.

La scelta della giunta Capitolina (deliberazione numero 189 del 16 ottobre scorso) di spostare il capolinea dei bus da Tiburtina ad Anagnina determinerebbe un ulteriore peggioramento a danno di migliaia di pendolari abruzzesi, di tutti coloro che da altre destinazioni raggiungono o si muovono su Roma. Con lo spostamento ad Anagnina si allungano di molto i tempi per arrivare a Temini o per raggiungere lo snodo ferroviario o altre destinazioni con allungamento degli orari di percorrenza.

“La penalizzazione”, ha aggiunto Lolli, “sarebbe gravissima. Proprio mentre Abruzzo e Lazio lottano per la sicurezza e la accessibilità economica dei pedaggi autostradali viene sottratta anche la possibilità di muoversi da e verso Roma in tempi accessibili attraverso il servizio degli autobus”. “L'annuncio dell'amministrazione Raggi sul carattere 'transitorio' dello spostamento risulta infondato. Rischia piuttosto di produrre lunghi contenziosi e determinare i tempi lunghi ed oneri di progettazione per realizzare le opere ad Anagnina, senza incidere sulla valorizzazione e qualificazione del terminal Tiburtina. Il tutto finirà per gravare sulle condizioni di viaggio e di lavoro dei pendolari”. Anche le prospettive del sistema di infrastrutture per l'economia, il turismo, i servizi a favore dei cittadini e delle imprese ne risentiranno pesantemente.

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

“Da tempo”, ha proseguito il Presidente Lolli, “lavoriamo a un progetto che mira a rafforzare il collegamento tra l’Adriatico e il Tirreno. In questa direzione va la sottoscrizione del protocollo d’Intesa tra la Autorità Portuale abruzzese e il porto di Civitavecchia. Il collegamento con Roma è funzionale anche ai tanti romani che hanno scelto di vivere in Abruzzo e di lavorare a Roma e per le stesse strategie di turismo”.

“Le nostre economie sono intrecciate. L’Abruzzo ha rinnovato il suo impegno di recente a farsi carico di una cospicua parte dei rifiuti urbani prodotti dalla città di Roma in uno spirito solidale e collaborativo tra istituzioni”. “Inoltre, la sicurezza autostradale è attualmente al centro dell’attenzione di tutti e il costo dei pedaggi incide pesantemente nel traffico degli utenti”. Oggi a Tiburtina transitano 8 milioni di viaggiatori ogni anno, vi operano 103 società di trasporto, vi si muovono circa 900 autobus giornalieri tra arrivi e partenze. Chi arriva a Tiburtina può agevolmente accedere sia alla metropolitana sia alla stazione ferroviaria divenuta nel 2011 sub dell’alta velocità nel sistema nazionale dei trasporti. “L’Abruzzo dice no allo spostamento”, ha concluso Lolli, “Siamo disponibili a colloquiare con il Comune di Roma, a sederci intorno ad un tavolo per trovare insieme soluzioni alternative”.

### **Roma: in progetto nuova autostazione a Tiburtina. Meleo, scelta di Anagnina è provvisoria**

(FERPRESS) – Roma, 13 NOV – L’Assessorato alla Città in Movimento di Roma Capitale è al lavoro per realizzare una nuova autostazione dei pullman nell’area di Tiburtina: l’obiettivo è quello di mantenere un nodo di scambio strategico per la città.

“Voglio rassicurare i tanti pendolari che ogni giorno si recano a Roma per lavoro: è chiaro che non rinunciamo a Tiburtina, vogliamo recuperare nel più breve tempo possibile l’area del piazzale est di proprietà di Roma Capitale. La scelta di Anagnina è provvisoria, ma sarà comunque occasione per creare un altro nodo di scambio strategico per la nostra città. L’iter permetterà un servizio migliore e più funzionale e soprattutto metteremo fine a una situazione controversa. Siamo sempre aperti al confronto con cittadini e istituzioni per spiegare il percorso intrapreso, nel solco della legalità e della trasparenza”, così in una nota l’assessora alla Città in Movimento, Linda Meleo.

“La nostra”, continua l’assessora Linda Meleo, “è stata una scelta di legalità. Ricordo ancora una volta che Tibus occupa gli attuali spazi dell’autostazione Tiburtina in modo abusivo da marzo del 2016. Come amministrazione, invece, di procedere all’ennesima proroga abbiamo posto fine alla ‘surreale’ concessione sottoscritta nel 1999”.

“Entro fine anno il Dipartimento Sviluppo infrastrutture e manutenzione urbana (Simu) bandirà la gara per l’esecuzione dei lavori della stazione Anagnina, operazioni che inizieranno dal 2019. Sottolineo comunque che Anagnina garantisce anche un collegamento diretto con la linea A della metropolitana fino al centro città e può quindi divenire un importante snodo strategico per chi arriva a Roma dalla direttrice sud”, conclude.

### **Tibus: Tulli, siamo società con fine mutualistico. Se ci sfrattano facciamo ricorso**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – Sulla vicenda dello spostamento dell’autostazione Tibus da Tiburtina ad Anagnina decisa dall’amministrazione capitolina, Alessio Buzzelli ha intervistato per “Il Tempo”, Tullio Tulli, membro del Consiglio di Amministrazione della società, nata a fine anni 90, su richiesta d’proprio del Comune di Roma, per regolarizzare il traffico dei bus in entrata a Roma.

Come spiega Tulli nell’intervista, si tratta dunque di una società con finalità di tipo mutualistico, che peraltro ha investito circa 4 milioni di euro nell’area dove ora sorge l’autostazione situata di fianco alla stazione FS Tiburtina.

Allora perchè ora il Comune di Roma vorrebbe spostarla?

Tulli, ipotizza che il problema sia che l’amministrazione comunale considera la società come “abusiva”. In effetti la convenzione è scaduta nel 2016 e il Comune, che avrebbe dovuto bandire una gara per la gestione, non si è ancora mosso in questo senso.

## **NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

Intanto comunque, anche da abusiva, – ricorda Tulli – Tibus continua a pagare il canone annuo per la concessione e a svolgere un servizio pubblico la cui sospensione è sanzionata dal codice penale. E se il Comune di Roma sfratterà l'autostazione per spostarla ad Anagnina, Tibus impugnerà la delibera e farà ricorso al Tar.

### **Tibus: Stefano, nei prossimi giorni sarà aperto tavolo di confronto con tutte le realtà interessate**

(FERPRESS) – Roma, 15 NOV – “Ieri mattina in Commissione Mobilità abbiamo ragionato sulla opportunità di delocalizzare il servizio pubblico Tibus dall’Hub della stazione Tiburtina, dove è attestato dalla fine degli anni ’90 in virtù di una convenzione scaduta e non più prorogabile a marzo del 2016”.

Lo scrive in un post su Facebook il presidente della Commissione Mobilità del Comune di Roma, Enrico Stefano. “Ringrazio tutti partecipanti, dall’Assessore Meleo, alla Polizia Locale, ai Municipi interessati, al Dipartimento trasporti, Grandi Stazioni, ai cittadini: ognuno ha fornito importanti spunti di riflessione per cercare di prendere una decisione, il più possibile condivisa, importante per il futuro di un servizio ad oggi utilizzato da circa 8 milioni di persone all’anno.

Sul piazzale ovest della stazione Tiburtina c’è un tema urgente di riqualificazione dovuto a una situazione di illegalità. Anche la possibile soluzione, prospettata in queste settimane, di uno spostamento temporaneo del servizio ad Anagnina, che ha innescato un acceso dibattito in quanto si potrebbero creare problemi di congestione con i tantissimi utenti della metro A, di Cotral e di Atac. Da ultimo l’ipotesi di utilizzare a tale scopo le aree del piazzale Est della stazione.

Per questo motivo, nei prossimi giorni, sarà aperto un tavolo di confronto con tutte le realtà interessate alla questione, in modo da poter trovare insieme una prospettiva che non leda le necessità degli utenti, ma al contempo garantisca il ripristino delle normali regole di gestione di un servizio di pubblico interesse”.

### **Atac: prosegue anche a ottobre il trend positivo delle vendite di titoli di viaggio**

(FERPRESS) – Roma, 16 NOV – Prosegue anche a ottobre il trend positivo delle vendite di titoli di viaggio. Atac ha chiuso infatti il mese di ottobre con ricavi per oltre 25,3 milioni di euro, il 2% in più rispetto a ottobre 2017. Al risultato ha contribuito il buon andamento dei ricavi da BIT e titoli turistici (24h, 48H,72H), cresciuti rispettivamente del 4,2% e del 4,4% rispetto allo stesso mese del 2017.

Un risultato che conferma la performance soddisfacente dei titoli turistici nel 2018, che dall’inizio dell’anno hanno visto ricavi in crescita del 10,1% rispetto allo stesso periodo del 2017. Nel primi dieci mesi dell’anno, complessivamente, i ricavi da titoli di viaggio hanno superato i 224 milioni di euro, migliorando le previsioni di budget dello 0,6% e in crescita del 2,4% rispetto ai primi dieci mesi del 2017. Oltre ai titoli turistici, si segnala l’aumento dei ricavi registrato sui BIT 100 minuti (+2,8%) e la notevole crescita (+140%) dei ricavi da titoli venduti tramite il canale dematerializzato B+, che consente di acquistare titoli tramite lo smartphone.

### **Roma: Meleo, pronti a studiare modello “Congestion charge” per favorire il trasporto pubblico**

(FERPRESS) – Roma, 14 NOV – “Anche Roma è pronta a studiare un modello di “Congestion charge” per favorire il trasporto pubblico e ridurre traffico e inquinamento. Per questo in Assemblea Capitolina stiamo discutendo la delibera di indirizzo per l’introduzione, tra due anni, del “sistema di pedaggio veicolare” anche per la nostra città, in determinate zone e a particolari condizioni”.

Lo scrive in un post su Facebook Linda Meleo, assessore alla Città in Movimento di Roma Capitale. “E’ nostro compito studiare delle soluzioni da lasciare in eredità alle nuove generazioni. Abbiamo avuto un

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

confronto con altre città come Milano e i dati sulle altre esperienze ci dicono che questi interventi funzionano.

Abbiamo già messo in campo tutte le misure necessarie per preparare la città: investimenti sulle infrastrutture e interventi per la mobilità sostenibile. A tal fine abbiamo presentato il Piano urbano della mobilità sostenibile, un'occasione di confronto con i cittadini su infrastrutture, ciclabilità, isole pedonali e sicurezza stradale.

Siamo convinti che questa misura sia fondamentale per migliorare il traffico e tutti i servizi di trasporto pubblico nella capitale. Solo vantaggi quindi per i cittadini: una città dove si circola meglio è una città che funziona meglio", conclude il post.

### AGENDA

#### **Forum Pietrarsa 3 a Genova: Tavola rotonda con Ponti, Foietta, Romano, Gazzola e Mondini. Aprono Marcucci e Pan, chiude Rixi**

NOVA - La **terza edizione** del **Forum Pietrarsa**, il grande evento che raduna gli stati generali del trasporto cargo su ferro, si svolgerà a Genova. L'appuntamento è fissato per **lunedì 26 novembre** a **palazzo Ducale**: il convegno sarà trasmesso in diretta streaming da *Primocanale.it* e sarà poi l'oggetto di un ampio servizio speciale della redazione di Primocanale.

Nato tre anni fa da un'idea di *Assoferr* e *Confetra*, il forum prende il nome dal celebre museo dei trasporti ferroviari situato a Portici, nei pressi di Napoli, nel luogo in cui fu inaugurata la prima ferrovia italiana. Quest'anno, dopo il crollo del ponte Morandi e le conseguenti gravi difficoltà al porto di Genova, gli organizzatori hanno deciso di traslocare per un'edizione speciale nel capoluogo ligure. Abbiamo chiesto a **Guido Gazzola**, presidente di Assoferr, il perché di questa scelta.

"Genova attraversa una fase storica particolare, in qualche modo simbolica per l'intero Paese - dice Gazzola a *Primocanale.it* - la crisi infrastrutturale dell'Italia è la nemesi di un'epoca di abbandono che parte dall'industria e finisce nelle case dei cittadini sotto forma di disoccupazione e impoverimento delle famiglie. L'incapacità di adeguarsi alle sfide Europee si riflette in scelte prive di logica strategica a cui bisogna urgentemente porre rimedio".

"**Il Porto di Genova** - continua il presidente di Assoferr - **è la principale industria del nord Italia**. Oggi l'Italia è, non solo geograficamente, il sud dell'Europa e mai come oggi il rallentamento della crescita è sintomo dell'inadeguatezza infrastrutturale. Il Forum di Pietrarsa ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia. Essere a Genova non è solo un segnale di forte solidarietà, ma rappresenta la volontà di non far trascorrere l'emergenza senza continuare ad alimentare i messaggi di sofferenza non solo di Genova ma di tutto il Nord Italia. La partecipazione dei cittadini a questo evento è fondamentale per trasmettere ai decisori la giusta percezione che il tema riguarda un'intera comunità", spiega ancora Gazzola.

Per Genova, adesso, le sfide sono molteplici: la ricostruzione del ponte da sola non basterà a restituire competitività a un porto che già prima della tragedia aveva un gran bisogno di infrastrutture.

"**Genova ha urgente bisogno di ritrovarsi in Europa** - spiega Guido Gazzola - come ci riferiscono i nostri colleghi di Spediporto, i dati di traffico del Porto dell'ultimo mese sono insoddisfacenti se non preoccupanti. L'esigenza di riavere il ponte è solo parzialmente compensata dagli aiuti che arriveranno dal Decreto

## NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA

Dal 12 novembre al 19 novembre 2018

Genova. Gli aiuti non possono arrivare all'infinito: il Ponte e il Terzo Valico sono gap infrastrutturali che si sommano rendendo la situazione non più sostenibile per la città. Il traffico delle ore di punta, sommato alle giornate di pioggia, restituiscono uno scenario di profonda sofferenza. ASSOFERR e CONFETRA sostengono con convinzione l'esigenza di completare urgentemente tutte le grandi opere avviate. La discussione politica deve presto concentrarsi sul come sfruttare al meglio tali opere e far sì che gli investimenti rendano un servizio all'intero Paese".

Per registrarsi al forum Pietrarsa [clicca qui](#).

### **Bruxelles: il 17 dicembre la conferenza “Multimodal sustainable transport:which role for the internalisation of external costs?”**

(FERPRESS) – Roma, 25 SET – Si terrà presso il centro conferenze dell'UE Albert Borschette, a Bruxelles-Etterbeek il 17 dicembre 2018 la conferenza “Multimodal sustainable transport:which role for the internalisation of external costs?”

Nel corso dell'incontro, organizzato dalla commissaria europea per i trasporti Violeta Bulc e dal Directorate-General for Transport and Mobility (DG MOVE), saranno discusse le considerazioni di uno studio sulla tariffazione sostenibile delle infrastrutture di trasporto e sull'internalizzazione dei costi esterni dei trasporti. L'evento è parte dell'[Anno della multimodalità 2018](#), promosso dalla Commissaria Bulc.

[Per maggiori informazioni.](#)

### **Genoa Shipping Week: 24-30 giugno 2019 torna a Genova la settimana dello shipping internazionale**

(FERPRESS) – Genova, 12 OTT – Sono già numerosi gli eventi previsti in palinsesto per la quarta edizione della Genoa Shipping Week, organizzata da Assagenti, l'Associazione degli agenti e dei mediatori marittimi genovesi, che dal 24 al 30 giugno 2019 porterà ancora a Genova ospiti internazionali, operatori e stakeholder dei porti e della logistica italiana, con il sostegno di Intesa Sanpaolo Private Banking.

In calendario sono già segnate le date dei tradizionali appuntamenti tecnici di Port&Shipping Tech, conferenza principale della settimana a cura di ClickUtility Team, e dello Shipbrokers and Shipagents Dinner, la tradizionale cena degli agenti e dei mediatori marittimi di Genova, che ridisegna la terrazza del padiglione Jean Nouvel della Fiera di Genova in un luogo di ritrovo e confronto. Confermati anche per questa edizione #shootyourport, il concorso su Instagram per la community più social, e la Genoa Shipping Run per gli sportivi del comparto e non solo.

Spazio anche alle novità per la settimana del 2019 che vede l'ingresso di un'altra manifestazione ormai rodada per la città: Zone Portuaires Genova, organizzato da U-BOOT Lab, il festival che da quattro anni abbatte i muri tra porto e città e accompagna per mano genovesi e turisti in un viaggio tra le banchine, mostre e spettacoli teatrali e musicali.

Si aggiunge quest'anno anche la collaborazione con Igor Chierici e Fondazione Garaventa, organizzatori del Sea Stories Festival all'isola delle Chiatte, primo festival teatrale dedicato al mare, che metteranno in scena durante la settimana uno dei loro personaggi più richiesti dal pubblico: Danny Boodman T.D. Lemon Novecento della Leggenda del pianista sull'oceano.

«In questa edizione abbiamo cambiato gli orizzonti – dice Alberto Banchemo, presidente Assagenti – accanto agli eventi dedicati in maniera esclusiva agli addetti al settore, abbiamo finalmente allungato un braccio intorno alla città, con il coinvolgimento di eventi che hanno come scopo la divulgazione della cultura portuale. La Genoa Shipping Week nasce nel 2013 proprio con l'intenzione di essere una manifestazione anche per i genovesi che non lavorano direttamente per il porto e questo era davvero il tassello che ci mancava, siamo molto entusiasti di queste sinergie».

## **NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**

L'arricchimento degli eventi in palinsesto è stato possibile anche grazie al sostegno del main sponsor: «Crediamo fortemente nell'iniziativa promossa da Assagenti – afferma Saverio Perissinotto, Direttore Generale di Intesa Sanpaolo Private Banking – la nostra società è la prima banca per la clientela private, così come per il mondo degli imprenditori, con cui sarà possibile rafforzare le relazioni esistenti e svilupparne di nuove, attraverso incontri favorevoli all'instaurazione di rapporti personali e professionali. Partecipare e sostenere un evento che parla della città, delle attività legate alla cantieristica e alla navigazione, ci permetterà di rinsaldare ancora di più il legame con un ambiente ricco di storie di successo, di capacità imprenditoriali e di grande determinazione: tutti valori nei quali ci riconosciamo pienamente».

La Genoa Shipping Week è una manifestazione biennale, gemellata con l'evento Naples Shipping Week, nata nel 2013 dalla collaborazione tra Assagenti e ClickUtility Team; oggi è gestita dall'Associazione agenti e mediatori marittimi di Genova. Durante l'ultima edizione nel 2017, gli ospiti accolti in città per partecipare agli oltre 20 eventi in palinsesto sono stati più di 5 mila, provenienti da 52 nazioni differenti, in rappresentanza di più di 1600 aziende del settore. La settimana rientra negli appuntamenti in agenda 2019 del Genoa Blue Forum, promossi dal Comune di Genova, Assessorato allo Sviluppo Economico, ed è patrocinata da Regione Liguria, Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, Capitaneria di Porto di Genova e Camera di Commercio di Genova.

**NEWSLETTER SEZIONE TRASPORTI E  
LOGISTICA**

**Dal 12 novembre al 19 novembre 2018**



**Ferpress.it è una agenzia di informazioni specializzata sui temi dei trasporti, della logistica e del trasporto pubblico locale. Leggete le nostre notizie ogni settimana grazie al notiziario di Unindustria.**

**Ma Ferpress Srl è anche una agenzia di comunicazione che, con il suo staff di account e consulenti, cura l'ideazione e la realizzazione di progetti di comunicazione e relazioni pubbliche per associazioni, aziende, enti privati e pubblici, società scientifiche.**

**Ferpress Srl, assieme alla Itinera Srl, fornisce servizi di ufficio stampa, contenuti per siti internet, la loro implementazione e la gestione dei canali social (Facebook, Twitter, Youtube).**

**Ferpress Srl è in grado di offrire agli aderenti a Unindustria tutto il supporto informativo di cui necessitano a costi concorrenziali.**

**Contattateci e, se lo vorrete, verremo a trovarvi.**

**Tel: 06-4815303 Mail:**