



Forum di

PIETRARSA ³

ha Genova nel cuore



RASSEGNA STAMPA

Logistica

Forum di Pietrarsa: 3 non sempre è il numero perfetto se il binario per l'Europa resta unico

Sull'inedito palco genovese, quasi un tiro al bersaglio la feroce contrapposizione dialettica tra le consuete teorizzazioni sull'Analisi Costi-Benefici dell'eccentrico Prof. Ponti e la platea attonita. Il 'messo' del Governo in ambito infrastrutturale non recede dalla sua ferrea posizione 'No treno', 'resto del mondo' istituzionale e imprenditoriale tutto schierato a favore dei 'Sì' alle Grandi Opere



Genova – Ad un certo punto si è trasformato quasi in pantomima, sull'inedito (per questo evento, inventato nel 2016 da Confetra col supporto di Assoferr e Confindustria) palcoscenico del Palazzo Ducale genovese, l'atteso Forum di Pietrarsa 3.

Ormai giunto alla terza edizione, il summit annuale dei trasporti ferroviari (e non solo) tricolori recava un titolo e un sottotitolo quasi 'strappalacrime', ma certamente inevitabili di questi tempi dopo il crollo del Ponte Morandi, viste le tematiche in gioco: Pietrarsa 'ha Genova nel cuore' e 'da Genova un binario per l'Europa'. La scelta di svolgere l'atteso

evento nella città ferita profondamente due volte in due mesi – dal crollo del Ponte Morandi a Ferragosto alla furiosa mareggiata di fine ottobre – è stato da un lato un segnale di forte solidarietà con il territorio, ancora dolorante ma certamente indomito, e dall'altro la testimonianza della volontà di non far trascorrere l'emergenza contingente senza continuare ad alimentare la necessità di ripartire al più presto con lo sviluppo delle iniziative formalizzate dagli stakeholders di tutta Italia, Nord in primis.

Un momento di riflessione per orientare l'azione delle confederazioni verso i decisori a sostegno del trasporto delle merci via ferrovia perché c'è bisogno di capire se le attività manifatturiere e logistiche di questa parte così importante del Paese ed il Porto di Genova avranno un futuro di sviluppo. E se le due prime Pietrarsa si erano svolte in un clima uniformemente favorevole ad apprezzare una 'cura del ferro' come metafora del superamento della filosofia del 'tuttostrada' che per decenni, grazie al peso di importanti lobby, aveva condizionato la struttura economica del Paese con la sostanziale rinuncia al cargo ferroviario, l'edizione del 2018, per scelta precisa degli organizzatori, prestava il fianco a situazioni di divergenze conflittuali ineluttabili.

Quel che resta dell'accesa – per usare un eufemismo riduttivo – tavola rotonda, nella quale il moderatore Matteo Cantile ha faticato a tenere a bada quelli che più che panelist apparivano come contendenti di una tribuna politica della TV in bianco e nero, sono gazzarre dialettiche al limite della rissa verbale, brusii di sottofondo improntati ad un serpeggiante mugugno e l'aperto dissenso della vasta platea su un certo orientamento filogovernativo che appare frutto di pregiudizio concettuale.

E, in conclusione, la sensazione che siamo di fronte ad una contrapposizione ideologica quasi di principio che ben difficilmente potrà trovare una costruttiva posizione di compromesso; la soluzione più probabile per risolvere un dissidio tra due fazioni ben ferme sui rispettivi Aventini, e la cui distanza sembra abissale, pare essere solo una (a questo punto, considerati gli altri temi scottanti della politica attuale, neanche tanto improbabile) crisi di governo che spazzi via tutte le chiacchiere e polemiche che si susseguono senza apparente soluzione di continuità nel filone 'infrastrutture e trasporti' (e ovviamente non solo in questo; ma gli altri ambiti, agli interessi dei Lettori di S2S importano relativamente meno, rispetto alle proprie professionalità e ai rispettivi interessi strategici quotidiani).

L'uomo solo (certamente non 'al comando' nell'aforisma di Coppiana memoria) sul palco, vittima consapevole - e quasi deliziata di essere messa ad una gogna sostanzialmente plebiscitaria – non ci vuole molto a scoprirlo, è stato l'esimio ex docente universitario Marco Ponti – “sono solo uno squallido economista, né architetto né tantomeno ingegnere, ma chiamatemi Professore, per cortesia” – ha puntualizzato, un po' stizzito, al padrone di casa della giornata, Nereo Marcucci.

Il presidente di Confetra si è trovato nell'ingrato ruolo di tirare conclusioni pregnanti su quanto illustrato in precedenza da vari relatori, facendo le veci di Edoardo Rixi, costui partecipante solo in remoto con un messaggio videoregistrato sul Terzo Valico che forse non ha entusiasmato il pubblico, accorso in gran numero.

Una scelta forse non del tutto opportuna, quella del Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti, visto che lasciare il compito di rappresentare le discutibili scelte governative del filone 'grandi opere' ad un pensatore 'talebano' quale si conferma ogni volta Ponti è sembrato un po' come lasciare una porta di calcio sguarnita mentre l'attaccante avversario sta per tirare un calcio di rigore.

Lo studioso milanese, come noto, è stato ingaggiato dall'inesperto ministro dei trasporti Danilo Toninelli precipuamente per compiere quella ricognizione economica che la parte gialla di questo incerto esecutivo reputa la 'prova del 9' per definire la necessità (o meno) di fare le grandi opere.

Il 'messo' del Governo in sede infrastrutturale ha cercato di corroborare le sue ardite e immutevoli teorie sulla supremazia della gomma rispetto al ferro occhieggiando in prima fila il fido Francesco Ramella, collega docente universitario e sorta di luogotenente presso la STM MIT (Struttura Tecnica di Missione del Ministero dei Trasporti), oltre che principale collaboratore nell'associazione professionale Bridges Research a redigere le tabelle prese alla base delle proprie temerarie teorie.

E mentre Ponti dissertava una lezione che sostanzialmente è sempre la medesima da tempo, nel Maggior Consiglio al Palazzo Ducale - il cui riempimento totale dimostrava quanto a cuore stiano certe questioni non solo ai genovesi ma anche ad operatori di settore giunti da ogni parte d'Italia e anche dall'estero - saliva un rumoroso dissenso.

Addirittura, rimbombavano dalla grande sala alcune estemporanee e indisciplinate uscite 'gridate' di chi non era stato invitato a fare da relatore (come l'ex sottosegretario ai trasporti Mino Giachino, pronto a mordere i garretti di Ponti, e di un davvero inviperito Eugenio Muzio, pioniere del trasporto combinato tricolore), mentre altri bofonchiavano, smoccolavano, rimuginavano o semplicemente, i più pacati, scuotevano amaramente il capo.

Tra una stoccata maliziosa – "il beneamato ministro Delrio su 132 miliardi di euro di opere non ha mai deciso di applicare l'Analisi Costi-Benefici (ABC)" – e una ipotesi balzana quale quella invocata di destinare a finanziare sanità, istruzione, pensioni il saldo positivo di 25 miliardi di euro tra entrate e uscite dello Stato alle voci Ferrovia, Trasporto Pubblico Locale e Strada, il 77 anni economista lombardo cercava il faticoso consenso empatico del Sindaco di Genova Marco Bucci, il quale in realtà non sembrava esattamente benedire il 'sorteggio' che gli aveva messo a fianco nel panel un vicino così scomodo e ben poco ortodosso...

Solo alle reiterate richieste di alzare il velo sulle attuali risultanze dell'ABC quantomeno in termini di tempistica, Ponti lasciava trapelare che quella sul Terzo Valico dovrebbe concludersi entro Natale, prima di passare il boccino alla classe governante per tutte le valutazioni politiche del caso, ad allungare ancora le tempistiche.

Per suffragare la sua arcinota idiosincrasia alla rotaia, lo studioso snocciolava dati approcciati in maniera originale e tira in ballo spiegazioni particolari, quali quella che non si tiene conto dell'effetto del peso dei treni sui binari dell'alta velocità, che fa impennare i costi di manutenzione, per 'demolire' l'appetibilità del trasporto ferroviario, fino al paradosso della difesa del traffico gommato come modalità più virtuosa.

A supporto di analisi spesso accusate di essere a priori a favore del trasporto stradale, venivano mostrate le cifre di uno studio di Francesco Ramella che mettono a confronto le spese per investimenti in ferrovie e trasporto pubblico, il cui saldo è negativo rispettivamente di 8,6 e 6,2 miliardi, mentre il trasporto stradale ha un saldo positivo di oltre 39,4 miliardi.

Ponti abbozzava che le ABC sono fatte su standard europei tenendo conto di tanti fattori, seppure nessuno perfetto, e ricorda che esse sono fondamentali nelle democrazie moderne per determinare la più opportuna allocazione delle risorse (in genere scarse) tra spese per investimenti e welfare.

Affermazioni che suonano quasi a beffa se collocate nel contesto di un convegno che prende il nome dalla località in cui si è tenuto nei primi due anni, nella delegazione napoletana dove nel 1840, sotto l'illuminato dominio dei Borbone del Regno di Napoli, furono fondate le Officine che avrebbero costruito il materiale rotabile per la nuova strada ferrata Napoli-Capua, ed oggi sede del Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa.

A tali incaute dichiarazioni di Ponti, che lasciavano intuire una risposta già data in termini aprioristici al quesito posto dalla tavola rotonda: "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", apriti cielo!

Eppure, noncurante del fatto di essere in una posizione non migliore di quella del Generale Custer circondato dagli indiani stretti in cerchi concentrici sempre più vicini, il battagliero professore meneghino si prende persino la briga di controbattere polemicamente le osservazioni eccepite alla sua ardita teoria da tutti gli altri panelists, i quali pur

partendo da visuali diverse, tutti convergono sulla necessità globale di andare avanti (almeno) con le infrastrutture già programmate, finanziate e iniziate in Italia.

Sempre molto pragmatico, il sindaco di Genova Marco Bucci rispondeva per le rime: “Innanzitutto, perché non sono considerate le autostrade del mare, in cui siamo leader in Europa?”

E poi il porto di Genova ha questo vantaggio decisivo dei 5-6 giorni di navigazione su Rotterdam & C. che il rilancio del Canale di Suez, raddoppiato, ci mette a disposizione come atout vincente. Non possiamo essere così infantili da non approfittarne” affermava il primo cittadino genovese, prima di passare al contrattacco stuzzicando lo studioso: “Se comunque è vera la tabella di Ponti, abbiamo a saldo 25 miliardi di euro da spendere in infrastrutture! Cosa aspettiamo a farlo? In 4-5 anni possiamo mettere a posto l’Italia intera” punzecchiava Bucci, riscuotendo consensi ai massimi decibel, secondo l’applausometro ufficiale.

Il futuro della città richiede 14 miliardi di euro di investimenti in infrastrutture, mettendo insieme Terzo Valico, Gronda, Diga ed altre opere di collegamenti veloce per la mobilità urbana tra porto, aeroporto e stazioni ferroviari. “Abbiamo vantaggi enormi grazie alla nostra localizzazione ideale, non possiamo perderli per una mancanza di visione strategica” ha concluso il sindaco.

Appena defenestrato in malo modo – “sostanzialmente sono stato congedato dal nuovo Governo con un semplice tweet” asseriva - non si dava tuttavia per domo Paolo Foietta, Commissario Straordinario del Governo per l’asse ferroviario Torino-Lione, che più pacatamente invocava per la TAV la ‘vision’ di Cavour: “Perché tutti (meno forse uno) i cosiddetti ‘saggi’ che devono decidere il nostro futuro sulla mobilità in base a queste benedette ABC appartengono alla stessa corrente di pensiero? Ci risulta che 5 dei 6 componenti della commissione abbiano posizioni teoriche notoriamente contrarie all’opera. E poi sappiamo bene che tali analisi si possono manipolare ad arte, i dati sono interpretabili da diversi punti per convenienza politica.

Se si esamina i grandi progetti che avvolgono in vecchio continente da est ad ovest, ci si accorge che siamo l’anello debole del sistema, quello il cui mancato completamento potrebbe far saltare il banco della BRI Belt Road Initiative che sta facendo muovere l’economia di mezzo mondo. Dunque fare la TAV serve anche a non perdere l’ennesimo treno che passa per il nostro Paese.

Peraltro la Torino-Lione non è una questione Italia-Francia ma un fatto globale; senza di essa il 35% dell’interscambio mondiale è a rischio.

E poi Ponti la smetta di tirare in ballo paragoni di facile presa ma assai opinabili del tipo: è stato semplicemente chiesto all’oste se il vino è buono...a cui replico: guai all’oste che giudica il vino altrui! Pare di capire che rimettere in discussione l’opera serve per prendere tempo e forse per traghettare la scadenza alle elezioni europee. La sensazione netta è che siamo di fronte ad un ‘traccheggio’ ad arte, atteggiamento ipocrita, che non porta alcun vantaggio per il Paese”.

Il commissario di governo torinese ha ricordato i numeri in ballo sul versante delle attività e passività dell’opera. “Dal 2019, in caso di ritardi, la perdita sarà di 75 milioni al mese. I conti per un’eventuale rinuncia all’opera sono presto fatti: bisogna restituire 750 milioni di euro all’Unione Europea, 325 milioni alla Francia, rinunciare a 1,5 miliardi di euro già spesi e prepararsi ad un esborso di 2 miliardi, senza omettere il problema di riempire i 30 chilometri di gallerie già pronte e che dovranno essere mantenute, certo non abbandonate”.

Secondo Iolanda Romano, unico commissario (del Terzo Valico) dimissionario prima della scadenza naturale del mandato a fine anno - ma che, non per questo, ha voluto non partecipare al dibattito pubblico – “l’analisi va fatta a porte aperte: i tecnici devono confrontarsi tra loro, spetterà poi alla politica fare le scelte definitive, ma ad ognuno il proprio mestiere. Peraltro non mi riconosco in questo tipo di analisi puntata solo ai numeri, che possono essere utilizzabili a suffragio di una o dell’altra teoria. Il governo precedente aveva fatto una scelta: la strategia della cura del ferro, rafforzare le linee ferroviarie per un sistema integrato dei trasporti più lineare e scorrevole”.

Per Giovanni Mondini, Presidente Confindustria Genova, “la tragedia del Ponte Morandi non ha cambiato di molto lo scenario, perché il deficit infrastrutturale era già vistoso. Il disegno di una nuova città vale 14 miliardi di euro; grazie ad una congiunzione astrale positiva - chiamatela pure coincidenza, se preferite - iniziata con l’amministrazione Bucci, si vedono già i risultati in questa città, rimasta al palo da decenni.

Circa l’ABC, onestamente non la ritengo proprio necessaria, avendo questi progetti già subito tutte le valutazioni procedurali possibili e immaginabili, mi chiedo dove stia la necessità di rimettere tutto in discussione? Ci vorrebbe una legge che stabilisse che nessuno possa intervenire su opzioni strategiche per il Paese, a prescindere da chi c’è al governo. Ma perché la dietrologia politica vede, dietro ogni grande opera, necessariamente muoversi mafia e corruzione?

Il presidente di Assoferr, Guido Gazzola, paventa che “la catching area della Germania, grazie ai nuovi trafori del centro Europa, scenderà sempre più pericolosamente verso l’Italia. Sono anni che aspettiamo il completamento di certe grandi opere, ed adesso sul più bello qualcuno ci viene a dire che occorre un altro grado di giudizio”.

Il contesto di mercato in cui si inserisce il dibattito sul trasporto ferroviario merci vede, nel primo semestre 2018, un leggero arretramento: “ma molto più gravi sarebbero le conseguenze se la politica degli investimenti, invece di accelerare, subissero un ulteriore rallentamento. Gli investimenti sul nodo ferroviario di Genova sono finalizzati a sviluppare i collegamenti con la Francia (Torino-Lione) e Svizzera e Germania (Terzo Valico). Gli investimenti di RFI sul nodo di Genova sono tralasciati al 2021 (ma vanno confermati negli stanziamenti previsti dal Contratto di programma) e consentiranno di effettuare treni di standard europeo (750 m), mentre i veri benefici del Terzo Valico o della Torino-Lione arriveranno a partire dal 2025, ma solo se saranno confermati e non interverranno ulteriori intoppi” ha spiegato Gazzola.

“A noi operatori vengono i capelli dritti al pensiero che non si investa per sviluppare i traffici di esportazione verso Francia e Germania, che sono i primi due paesi cui si rivolgono i flussi maggiori di merci di esportazione e il valore assoluto più elevato in termini economici”.

“Se questi numeri della tabella di Ponti fossero la stella polare che guida il governo, sembra di farsi un autogol” osserva maliziosamente Nereo Marcucci, presidente Confetra, prima di porre perentorie richieste. “L’ABC deve essere fatta a porte aperte, deve essere trasparente e condotta da esperti di tutte le sponde politiche, non di una sola, quella ‘gialla’; ma possibile che non si sappia nulla dopo 7 mesi? Tra poco si raggiungono i 9 mesi, è il momento di partorire la creatura. Oggi abbiamo i valichi impegnati in modo ossessivo, rappresentano ragioni di costo per lo Stato, mentre Austria, Svizzera e Francia creano turbolenze per le nostre infrastrutture e ai nostri trasportatori, imponendo politiche di restrizione alla circolazione dei mezzi pesanti sul loro territorio, sia attraverso contingentamenti, sia con l’aumento del costo del pedaggio; sicchè trasportare il nostro export verso l’Europa risulta sempre più complicato e costoso” osserva il leader (uscente) di Confetra.

“Il punto debole dell’ABC per un’opera già finanziata con partner europei è che gli aspetti finanziari – tra cui l’ipotetico rimborso alla Francia per la TAV – non sono presi in considerazione. Lo stesso problema che ha Torino con il No Tav si avrà, in ambito shipping, a Venezia dove si invoca No Crociere. Mi sembra di assistere alla contrapposizione fra una visione casereccia di un’economia chiusa che produce e consuma tutto in loco entro i propri confini, versus una visione più ampia che ci proietta sullo scenario globale.

Sono legittime visioni diverse del futuro del Paese e del ruolo della logistica come funzione necessaria al mondo della manifattura e dei consumi finali, ma in tal caso debbono essere dichiarate apertamente dai nostri governanti: se l’intenzione è quella di strutturare una vision domestica priva dell’ambizione di ridurre le esternalità negativa dell’aumento dei traffici e inoltre di voler far giocare all’Italia un ruolo manifatturiero e logistico, se non si vogliono creare collegamenti ferroviari verso l’est europeo e verso la rinnovata Via della Seta, probabile spina dorsale della futura economia globale, lo si dica chiaramente”.

Marcucci è un fervido assertore della ‘ferro-terapia’. “Diciamo Sì al Terzo Valico senza ‘se’ e senza ‘ma’, Sì al rinnovo degli incentivi necessari finché la qualità delle infrastrutture non consenta ‘fair & free competition’ con gli altri Paesi europei, Sì al rinnovo dello sconto pedaggio, Sì al rinnovo del ferrobonus, Sì alla prosecuzione del progetto RFI”.

L’esperto manager di pedigree sia pubblico che privato nel settore dei trasporti ha messo a punto anche una la proposta finale sulla prospettiva di hub and spoke ferroviario, maturata conversando con Daniele Ciulli, già collega in Contship Italia ed ora direttore dell’Interporto di Prato. “La diaspora delle aziende manifatturiere e la loro collocazione non più per distretti omogenei ha significativamente ridotto la funzione della rete di interporti, che erano stati pensati a servizio dei distretti produttivi; nella maggioranza dei casi manca la massa critica che ne giustifica la funzione di raccordo tra la pluralità dei produttori, e così centinaia di milioni di euro pubblici per una ventina di interporti risultano scarsamente redditivi.

Potrebbe invece esserci, nell’ABC in corso e che auspico si concluda al più presto, uno spazio per considerare l’evoluzione ed il completamento realistico del ‘Connettere l’Italia’, nostro dogma recente, trasponendo il concetto del transshipment, già largamente utilizzato nel trasporto aereo e marittimo (lato container) al trasporto merci su rotaia; compagnie private stanno già sperimentando tale modello partendo dai porti verso i propri inland, quando non riescono a fare treni blocco per una unica destinazione. Si potrebbe così alleggerire la congestione di strade ed autostrade riutilizzando gli interporti periferici, ove raccogliere una parte significativa del traffico generato nel territorio con destinazioni minori da cui raggiungere via ferrovia centri hub dove la riaggregazione di merci di diversa provenienza offrirebbe la massa critica per convogli diretti a carico completo verso le principali destinazioni in Europa; e viceversa”.

Angelo Scorza

IL CONVEGNO A GENOVA

«Il ferrobonus rischia di essere cancellato»

L'allarme di Gazzola (Assoferr): l'incertezza sulla politica dei trasporti del governo ha già fatto calare i traffici dello 0,8%

GENOVA

«Il ferrobonus non è presente nelle bozze della manovra. Siamo molto preoccupati, speriamo che non salti»: a lanciare l'allarme è Guido Gazzola, presidente di Assoferr, associazione delle imprese proprietarie di carri ferroviari. L'occasione è il forum di Pietrarsa organizzato da Assoferr e Confetra, che riunisce gli stati generali del settore ferroviario e che quest'anno si è svolto a Genova, città colpita dalla tragedia di ponte Morandi. Durante il forum è emersa l'inquietudine degli operatori dei trasporti e della logistica per le incertezze del governo in tema di infrastrut-

ture. Ma è tutta la «cura del ferro» a essere in discussione e anche sul fronte degli incentivi l'industria ferroviaria si sente penalizzata dal braccio di ferro che sta avvenendo all'interno della maggioranza. «Vogliamo spingere - afferma Gazzola - perché il governo consideri il ferrobonus come uno strumento essenziale per lo sviluppo dell'economia. Sappiamo che una parte della maggioranza è d'accordo. Le imprese del settore non possono permettersi che questa misura salti». Il presidente di Confetra, Nereo Marucci, ricorda che «in audizione in Parlamento ci è stato assicurato che questi incentivi sarebbero stati introdotti», ma per il

momento dalla bozza su cui si discute sono assenti.

«Sono anni - afferma ancora il presidente di Assoferr - che spingiamo perché venga riconosciuta l'importanza del trasporto ferroviario e delle sue infrastrutture. Adesso che abbiamo i finanziamenti, qualcuno al governo ci dice che bisogna aspettare le analisi di costi e benefici delle opere. A noi operatori questa decisione ha fatto venire i capelli dritti». A preoccupare sono gli effetti che cominciano già a farsi sentire sulla lenta, ma progressiva ripresa del traffico ferroviario di merci che si era innescata negli ultimi quattro anni, fra il 2014 e il 2017, e che nel primo seme-

stre del 2018 ha subito una battuta d'arresto. «Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola - dopo anni di crescita "importante" (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto, ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino a oggi. Così dopo la crescita arriva il "down": -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno, legato anche a cause contingenti come l'incidente di Pioltello (il deragliamentamento che lo scorso 25 gennaio provocò tre morti, ndr) o gli scioperi in Francia». —

A. GH.

© BY NERO MARUCCI/CONFETRA



Il vicesindaco Stefano Balleari (a sinistra) e Mino Giachino

GENTILE

È uno dei ritardi sulle opere ferroviarie emersi a margine del forum genovese di Pietrarsa

Vte, il raddoppio del binario slitta dal 2019 al 2020

IL RETROSCENA

Alberto Ghiara / GENOVA

Le infrastrutture ferroviarie italiane sono obsolete, è stato ribadito al forum di Pietrarsa, riunito al palazzo Ducale di Genova. Nel mirino c'è lo stato dei valichi alpini e appenninici, come il Frejus o le due linee esistenti fra porto di Genova e pianura Padana. Ma a margine dell'incontro girava anche la notizia di un'altra tegola che sta per abbattersi sullo scalo genovese. A causa di una gara indetta da Rfi e andata deserta slitterà di un anno, dal 2019 al 2020, il raddoppio dei binari che collegano il parco ferroviario del terminal Vte alla rete nazionale. Si tratta di una piccola opera, ma di grande importanza per lo slancio che può dare all'utilizzo del treno in quello che è il principale terminal container dello scalo genovese. Grazie al secondo tratto di binari, infatti, i convogli non dovranno più alternarsi per entrare nel terminal e lo scorrimento diventerà più fluido, con un aumento della capacità del parco ferroviario. E' quindi un'opera che l'amministratore delegato di Vte, Gilberto Danesi, attende da anni. Il manager non ha però voluto commentare l'indiscrezione, che ha suscitato preoccupazione sulle banche del ponente, dove sono già stati fatti i programmi per l'anno prossimo dando per completato il raddoppio.

Il rafforzamento dell'infrastruttura ferroviaria al Vte è importante soprattutto nella



Marco Ponti ieri a Genova

prospettiva della realizzazione del Terzo valico appenninico. Il governo ha congelato l'opera in attesa che venga compiuta un'analisi dei costi e dei benefici, come sta avvenendo anche per altre infrastrutture strategiche quale la Tav Torino-Lione. In collegamento telefonico col forum, ieri il viceministro delle Infrastrutture, Edoardo Rixi, ha ribadito che l'analisi del Terzo valico è positiva e che nelle prossime settimane verrà annunciato il via libera all'opera. Ieri a palazzo Ducale era presente Marco Ponti, il tecnico scelto dal ministero per effettuare l'analisi. Ponti non ha voluto rilasciare dichiarazioni sull'annuncio del viceministro («non posso parlare di opere singole»), ma, pur confermando la sua contrarietà all'alta velocità, ha riconosciuto la specificità del Terzo valico («è un progetto diverso, pensato apposta per le merci»). Il presidente di Confetra, Nereo Marucci, ha criticato le procedure del governo: «Le indagini devono essere a porte aperte. Non è possibile essere ancora in attesa dei risultati dopo 7 mesi». —

© BY NERO MARUCCI/CONFETRA

«Ferro e grandi opere: è tempo di investire»

Gli imprenditori si appellano al governo: senza infrastrutture il Paese non cresce

«**S**iete voi (italiani, ndr) che dovete decidere cosa fare. Impegnatevi in quello che avete già firmato». Un invito, un monito. Lo si legga come si vuole ma le parole di Pawel Woyciechowski, coordinatore del Corridoio Ten-T Reno-alpi, sono pesanti. Le dice alla platea del Forum di Pietrarsa (l'appuntamento del settore che prende il nome dalla località campana dove ha sede il più grande museo ferroviario italiano, ndr), svoltosi ieri a Genova, e incentrato sul tema "Da Genova un binario per l'Europa". Un confronto che ha messo al centro Terzo valico e Tav, Torino-Lione. Il vice ministro alle Infrastrutture, Edoardo Rixi, impegnato nella fiducia nei pa-

lazzi romani, intervenendo telefonicamente, ha usato parole che, forse, possono rasserenare un po' una platea di addetti ai lavori sempre più preoccupata: «Troppe poche merci dei porti italiani viaggiano su ferro e c'è ancora poca intermodalità. Vogliamo potenziare i collegamenti verso l'Europa». E allora Terzo valico e Tav? «Sul Terzo valico abbiamo terminato l'analisi costi benefici e vedremo i ri-

sultati entro tre settimane». Ma, aggiunge, «è chiaro che si deve realizzare l'opera, ma è importante anche trovare i soldi per quadruplicare la tratta Tortona-Milano. Le infrastrutture – conclude – sono un obiettivo del Governo ma vanno sempre valutate con l'analisi costi benefi-

ci. E vanno pure messe a sistema, per l'immediato, le opere esistenti». Forse perché, come ricorda il vice presidente di Confindustria Stefano Pan, «il ruolo delle infrastrutture è cruciale in un Paese che cresce. Ma non si cresce senza infrastrutture».

I numeri sono chiari: il traffico merci alpino è cresciuto del 22%, il 72% viaggi su ferro attraverso la Svizzera, il 30% attraverso l'Austria e solo l'8% da

Ventimiglia. «Non mettiamo in dubbio le grandi opere Torino-Lione, Terzo valico e Brennero – è l'appello di Pan –. I fondi (118 miliardi disponibili) ci sono». Sarebbe una bella notizia non fosse per il momento di incertezze politiche. È evidente, abbiamo infrastrutture ferroviarie vecchie e inadeguate e la Cura del ferro è stata bloccata. «Il settore del trasporto ferroviario – spiega Guido Gazzola, presi-

dente di Assofer –, dopo anni di crescita (+8% nel 2017, ndr) soffre già del rallentamento economico e delle scelte politiche indirizzate quasi in senso opposto a quanto fatto sinora». Infatti nei primi sei mesi 2018 si registra un calo dello 0,8%. Influiscono anche fattori esterni, ma Gazzola è portavoce della preoccupazione di Assofer: «Speriamo che l'incentivo sia riattivato, altrimenti registreranno un grave danno per il settore». Situazione complessa per il nostro Paese che è una sorta di piattaforma nel Mediterraneo rilanciata dal nuovo Canale di Suez con le merci asiatiche che preferiscono arrivare qua. Lo ricorda Paolo Fioletta, commissario straordinario del go-

verno per l'asse ferroviario Torino-Lione: «La Belt and road initiative punta anche a questo»: i cinesi non arrivano, insomma, solo con i treni della Via della Seta ma pure via mare, non per nulla dopo il Pireo si sono com- prati la nuova piattaforma di Savona-Vado. Si deve però «ragionare», come sollecita Iolanda Romano: il dimissionario commissario per il Terzo valico invita a «guardare ad altezza d'uo-

mo parlando a tutte le persone». Per il presidente di Confetra Nereo Marcucci: «Dobbiamo sapere se dobbiamo vivere, sopravvivere o crepare. Perché il governo del cambiamento non dà risposte?».

Paolo Pittaluga

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Al Forum del esttore che si è svolto a Genova c'è stato un confronto che ha messo al centro soprattutto Terzo valico e Tav di fronte a una platea di addetti ai lavori preoccupata

ha comunque puntato su quello che la Lega ritiene il messaggio più confortante che la bicefalia dell'esecutivo le consente in questa fase di mandare al proprio elettorato: il Terzo Valico si farà ("chiusa l'analisi costi benefici, nelle prossime settimane annunceremo esiti") e non sarà un intervento isolato, ma di corridoio, per il resto vedremo.

Un messaggio sicuramente significativo (e non a caso diventato da qualche settimana un [mantra](#) per Rixi e il suo entourage), sia perché due mesi fa la consapevolezza dell'imbutto a nord di Tortona [non era così chiara](#), tanto che il Governo [non è intervenuto](#) nel contratto MIT-RFI (in cui il quadruplicamento non è finanziato), sia perché la situazione a valle è sempre più preoccupante via via che la crisi dell'appaltatore, Astaldi, va peggiorando, tanto da portare il presidente della Regione Giovanni Toti a chiedere un intervento governativo emergenziale per far riprendere i lavori nuovamente bloccati ed evitare un lungo stop.

Lo scetticismo dell'uditorio nei confronti del superiore di Rixi, il ministro Danilo Toninelli, e dell'approccio infrastrutturale dell'altra 'testa' del Governo, non è tuttavia sembrato venir meno. Tanto che l'intera tavola rotonda si è avvitata, complici le intemperanze di parte della platea, sulla contrapposizione fra Marco Ponti e gli altri relatori, in termini più propagandistici che dibattimentali, malgrado a fare il controcanto del professore chiamato dal governo a guidare la Struttura Tecnica di Missione incaricata dell'analisi costi-benefici delle grandi opere ci fossero, oltre ai rappresentanti degli organizzatori (i presidenti di Assoferr e Confindustria Genova Guido Gazzola e Giovanni Mondini) ovviamente portatori di interessi pro infrastrutture, due 'tecnici' quali i commissari governativi per TAV (Paolo Fioletta) e Terzo Valico (Iolanda Romano, dimissionaria).

Legittima ma ennesima riproposizione, quindi, di tesi già ben note (sia in un senso che nell'altro), il forum è pertanto stato animato, dicevamo, soprattutto dalle stilette a Ponti (che appunto non s'è peritato di rintuzzarle una ad una) e poco ha scaldato la platea il messaggio rixiano se a concludere la giornata è arrivato l'appello al Governo di un preoccupato Nereo Marcucci, presidente uscente di Confetra, ideatrice di Pietrarsa e da sempre sostenitrice della 'cura del ferro' proposta dal precedente esecutivo: "Al di là della discutibile bontà di tale scelta, sarebbe ora che fossero chiariti i presupposti su cui è stata impostata e condotta l'analisi costi-benefici, anzi sarebbe l'ora che si concludesse e risolvesse l'incertezza sul futuro delle grandi opere italiane. Il paese, le sue aziende, hanno bisogno di sapere se la visione del Governo è quella di un'economia italiana circoscritta al territorio compreso fra Brennero e Sicilia o quella di un paese integrato, in rapporti, e quindi anche infrastrutturalmente collegato, con l'Europa e le sue politiche trasportistiche".

Andrea Moizo

«Il ferrobonus rischia di essere cancellato»

Genova - L'allarme di Gazzola (Assoferr): l'incertezza sulla politica dei trasporti del governo ha già fatto calare i traffici dello 0,8%.

Alberto Ghiara - novembre 27, 2018



Genova - Il ferrobonus non è presente nelle bozza della manovra. Siamo molto preoccupati, speriamo che non salti»: a lanciare l'allarme è Guido Gazzola, presidente di Assoferr, associazione delle imprese proprietarie di carri ferroviari. L'occasione è il forum di Pietrarsa organizzato da **Assoferr e Confetra**, che riunisce gli stati generali del settore ferroviario e che quest'anno si è svolto a Genova, città colpita dalla tragedia di ponte Morandi. Durante il forum è emersa

l'inquietudine degli operatori dei trasporti e della logistica per le incertezze del governo in tema di infrastrutture. Ma è tutta la "cura del ferro" a essere in discussione e anche sul fronte degli incentivi l'industria ferroviaria si sente penalizzata dal braccio di ferro che sta avvenendo all'interno della maggioranza. «Vogliamo spingere - afferma Gazzola - perché il governo consideri il ferrobonus come uno strumento essenziale per lo sviluppo dell'economia. Sappiamo che una parte della maggioranza è d'accordo. Le imprese del settore non possono permettersi che questa misura salti». **Il presidente di Confetra, Nereo Marcucci**, ricorda che «in audizione in Parlamento ci è stato assicurato che questi incentivi sarebbero stati introdotti», ma per il momento dalla bozza su cui si discute sono assenti.

«Sono anni - afferma ancora il presidente di Assoferr - che spingiamo perché venga riconosciuta l'importanza del trasporto ferroviario e delle sue infrastrutture. Adesso che abbiamo i finanziamenti, qualcuno al governo ci dice che bisogna aspettare le analisi di costi e benefici delle opere. A noi operatori questa decisione ha fatto venire i capelli dritti». A preoccupare sono gli effetti che cominciano già a farsi sentire sulla lenta, ma progressiva ripresa del traffico ferroviario di merci che si era innescata negli ultimi quattro anni, fra il 2014 e il 2017, e che nel primo semestre del 2018 ha subito una battuta d'arresto. «Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola - dopo anni di crescita "importante" (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto, ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino a oggi. **Così dopo la crescita arriva il "down": -0,8%** il risultato dei primi 6 mesi dell'anno, legato anche a cause contingenti come l'incidente di Pioltello (il deragliamento che lo scorso 25 gennaio provocò tre morti, ndr) o gli scioperi in Francia

Assofer, Trasporto su ferro, dopo anni di crescita importante, nel 2018 il down / Pietrarsa a Genova

27 Nov, 2018

Genova, - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (la Tav) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.

*“Il settore del trasporto su ferro - spiega **Guido Gazzola, presidente Assoferr** - dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)”. Inoltre – precisa - speriamo che l'incentivo **Ferrobonus**, che sembra **non essere stato incluso per il prossimo anno**, sia invece riattivato, se no grave danno per gli imprenditori del settore”.*

Di questo si è parlato oggi durante il Forum di Pietrarsa che si è spostato quest'anno nella 'città' ferita: Genova. Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte **polemica sulla Tav**: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario **Torino Lione Paolo Foietta**, ha definito infatti **"ipocrita" il "traccheggio" del Governo** e avvertito che **dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese**. E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il **Corridoio Mediterraneo**, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande bisogno di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata. Ma anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E anche in questo caso un'incertezza (letale per gli operatori economici) tutte le opere legate al porto finiranno o no nel 2021?

*“Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte – commenta **Nereo Marcucci, presidente di Confetra** - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo”. Conclude “credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso”*

Forum Pietrarsa, Fedespedi: “Infrastrutture principale asset di sviluppo”

Alberti: “Non domandarsi se vadano o meno fatte, servono per la crescita”

27 novembre 2018

Da [Giulia Sarti](#)



GENOVA – Al Forum di Pietrarsa di ieri a Genova hanno preso parte anche i rappresentanti di Fedespedi (Federazione nazionale delle imprese di spedizioni internazionali, aderente a Confetra).

Al termine, il presidente Roberto Alberti, ha commentato la mattinata di confronto con queste parole: “Dagli interventi e dal confronto di

oggi mi pare che sia emersa ancora una volta l'importanza del porto di Genova nel quadro di un programma di sviluppo della logistica e dell'industria italiana. Il deficit infrastrutturale che sta soffocando il porto più importante d'Italia è un danno per il sistema Paese (logistica, trasporti, manifattura) e per tutta la parte di Europa per la quale Genova rappresenta un importante sbocco sul Mediterraneo. Per questo oggi non possiamo più permetterci di chiederci se le infrastrutture vadano o meno fatte. Le infrastrutture sono riconosciute a livello globale come principale asset di sviluppo di un Paese (il resto d'Europa, la Cina, gli Stati Uniti ci danno lezioni su questo) e il nostro Paese ne ha un disperato bisogno per crescere.

Questo è un fatto, non un'opinione. Questo vale tanto più per il ferro, una tipologia di infrastruttura la cui utilità, non solo in termini di miglioramento della mobilità di un Paese, ma anche a livello di sostenibilità ambientale, di sicurezza e di ricadute sulla qualità della vita dei cittadini, nel 2018 non può davvero più essere messa in discussione.

Chiudo con una riflessione: ci lamentiamo da anni in Italia sul fatto che l'Europa sia gestita da burocrati chiusi nella loro torre d'avorio, senza alcun contatto con l'economia reale e la vita quotidiana dei cittadini europei. Ebbene: è possibile che sul tema delle infrastrutture proprio in Italia si decida di affidarsi a una (ad oggi poco trasparente) analisi costi-benefici, invece di ascoltare gli operatori economici che le infrastrutture le usano tutti i giorni per lavorare e che unanimemente chiedono al Governo che si torni ad investire su questo asset strategico e che si completino le opere già programmate? ”

Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

(Teleborsa) - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in "Manovra" degli incentivi legati alla "Cura del Ferro" e un ritardo complessivo delle opere già "in cantiere" (la TAV) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr, che con Confetra e Confindustria ha "promosso" il Forum - dopo anni di crescita importante (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il down: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)".

"Inoltre - precisa il Presidente - speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, altrimenti danno per gli imprenditori del settore".

Di questo si è parlato lunedì 26 novembre al Palazzo Ducale di Genova durante il "Forum di Pietrarsa 3", che si è spostato quest'anno appunto nella "città ferita". Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.

E proprio nel corso del Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo, il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande necessità di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.

Anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E pure in questo caso regna un'incertezza (letale per gli operatori economici): tutte le opere legate al porto termineranno o no nel 2021?

"Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si facciano a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".

ECONOMIA

LA STAMPA

Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

"Forum Pietrarsa 3" a Genova: "Infrastrutture obsolete e mancati bonus". Foletta, Commissario Governo per Torino-Lione: "Su TAV ipocriti"
Pubblicato il 26/11/2018



Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), **il mancato rinnovo in "Manovra" degli incentivi legati alla "Cura del Ferro" e un ritardo complessivo delle opere già "in cantiere" (la TAV) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.**

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr, che con Confetra e Confindustrio ha "promosso" il Forum - dopo anni di crescita **importante** (+8% nel 2017) **inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato finì ad oggi.** Così dopo la crescita arriva il **down**: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)".

"Inoltre – precisa il Presidente - **speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, altrimenti danno per gli imprenditori del settore**".

Di questo si è parlato lunedì 26 novembre al Palazzo Ducale di Genova durante il "Forum di Pietrarsa 3", che si è spostato quest'anno appunto nella "città ferita". **Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto.** Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, **la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.**

E proprio nel corso del Forum è stato ricordato, **per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia.** Ma nonostante

questo, il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande necessità di adeguamenti, **esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.**

Anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E pure in questo caso regna un'incertezza (letale per gli operatori economici): tutte le opere legate al porto termineranno o no nel 2021?

"Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si facciano a porte aperte – commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".



INTERNET - Teleborsa | Primo Piano - Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

SPIDER00019 3 PRP TLBRS IT WPT Teleborsa | Primo Piano - Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire" (Teleborsa) - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in "Manovra" degli incentivi legati alla "Cura del Ferro" e un ritardo complessivo delle opere già "in cantiere" (la TAV) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr, che con Confetra e Confindustrio ha "promosso" il Forum - dopo anni di crescita importante (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il down: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)".

"Inoltre - precisa il Presidente - speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, altrimenti danno per gli imprenditori del settore".

Di questo si è parlato lunedì 26 novembre al Palazzo Ducale di Genova durante il "Forum di Pietrarsa 3", che si è spostato quest'anno appunto nella "città ferita". Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.

E proprio nel corso del Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo, il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande necessità di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.

Anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E pure in questo caso regna un'incertezza (letale per gli operatori economici): tutte le opere legate al porto termineranno o no nel 2021?

"Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si facciano a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".

The ANSA logo consists of the word "ANSA" in white, bold, uppercase letters, centered within a solid green rectangular background.

Trasporti:imprenditori 'ferro' a Governo,e' ora di investire

(ANSA) - ROMA, 26 NOV

Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (la Tav) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici. Di questo si è parlato oggi durante il forum di **Pietrarsa** - spiega una nota - che si è spostato quest'anno nella 'città' ferita: Genova. Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto. "Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr - dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così' dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia). Inoltre - sottolinea - speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no sarà un grave danno per gli imprenditori del settore". Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.(ANSA). CN-COM 26-NOV-18 15:50 NNNN

Trasporti:imprenditori 'ferro' a Governo,e' ora di investire (2)

(ANSA) - ROMA, 26 NOV

E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande bisogno di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata. Ma anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E anche in questo caso un'incertezza (letale per gli operatori economici) tutte le opere legate al porto finiranno o no nel 2021? "Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo". Conclude "credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".(ANSA). CN-COM/CN 26-NOV-18 15:50 NNNN



Logistica, Assoferr: Governo investa su trasporto ferroviario

Settore inizia a soffrire rallentamento economico Roma,

26 nov. (askanews) - Investire sul trasporto ferroviario delle merci. Questa la richiesta di Assoferr al Governo emersa dal Forum di **Pietrarsa** che quest'anno si è spostato a Genova, in sostegno alla città dopo il crollo del ponte Morandi. "Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, presidente Assoferr - dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia). Speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no grave danno per gli imprenditori del settore". Sen 20181126T160457Z



TRASPORTI: IMPRENDITORI 'FERRO' A GOVERNO, SERVONO INVESTIMENTI =

Roma, 26 nov. (AdnKronos) - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare, come il tunnel del Frejus, il mancato rinnovo in manovra degli incentivi legati alla 'cura del ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere': al forum 'Pietrarsa 3' tenuto quest'anno a Genova gli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario fanno il punto sulle criticità del settore e chiedono al governo più investimenti. "Il settore del trasporto su ferro dopo anni di crescita 'importante', +8% nel 2017, inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato finì ad oggi", sottolinea in una nota Guido Gazzola, Presidente Assoferr, chiedendo che l'incentivo Ferrobonus, "che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no grave danno per gli imprenditori del settore". Tra i temi al centro del Forum anche la Tav, che dal 2019 in caso di ritardi comporterà perdite pari a 75 milioni al mese; la necessità di adeguamenti del Frejus o per il Corridoio Reno-Alpi. (Cim/AdnKronos) ISSN 2465 - 1222 26-NOV-18 16:16 NNNN

Manovra: Pan (Confindustria), Governo deve giocare bene partita =

Manovra: Pan (Confindustria), Governo deve giocare bene partita = (AGI) - Genova, 26 nov. - "Ho appena partecipato alla conferenza di tutti i presidenti delle Confindustria in Europa e il messaggio e' chiaro: l'Italia ha un ruolo fondamentale in Europa e l'Europa senza Italia non va da nessuna parte. La fiducia per l'Italia c'e' tutta, sta a noi giocare bene la partita". Lo ha detto Stefan Pan, vicepresidente Confindustria, a margine del Forum **Pietrarsa**, in corso a Palazzo Ducale di Genova, commentando le prime aperture del governo all'Ue sulla manovra, recentemente bocciata. Secondo il vicepresidente di Confindustria, e' fondamentale "mettere al centro" della manovra "la crescita. Un Paese che non cresce non ha la capacita' di ridurre i divari. Gli elementi per la crescita mancano e questa e' la priorita' da affrontare" ha detto Pan. Cruciali anche le infrastrutture, perche' "l'impresa senza infrastrutture non va da nessuna parte: una impresa che crea posti di lavoro, se non puo' toccare il mondo si blocca e si blocca il sogno di un futuro per il Paese" ha concluso il numero due di Confindustria. (AGI) Ge4/Gla 261054 NOV 18 NNNN

= Tav: Foietta, analisi costi/benefici solo per prendere tempo =

= Tav: Foietta, analisi costi/benefici solo per prendere tempo = (AGI) - Genova, 26 nov. - "C'e' una tendenza con questo percorso dell'analisi costi/benefici, piu' che a rimettere in discussione l'opera, a prendere tempo. Le notizie che arrivano - non ho rapporti col ministro Toninelli o col premier Conte, anche se li ho richiesti - sono quelle di un'opzione di traccheggio che riesca a traghettare la scadenza delle elezioni europee. Questo, a mio avviso, e' un atteggiamento ipocrita, soprattutto un atteggiamento che non porta a nessun vantaggio per il Paese". Lo ha detto Paolo Foietta, commissario straordinario del Governo, per l'asse ferroviario della Torino-Lione, a margine del Forum **Pietrarsa** in corso a Palazzo Ducale a Genova. "C'e' un cronoprogramma scritto con l'Ue che riguarda 813 milioni di euro di finanziamenti; questo contratto e' stato firmato alla fine del 2015 e richiede di avviare e consolidare dei lavori della Tav Torino-Lione entro il 2019 - ricorda Foietta - e' chiaro che tutto il tempo possibile, compresi quelli che erano i margini di sicurezza, ormai e' esaurito" ha sottolineato il commissario facendo riferimento al mese di dicembre, quale scadenza limite oltre la quale il ritardo sull'opera non e' piu' recuperabile. "La stessa societa' Telt, quindi il soggetto promotore pubblico, ha dichiarato che a partire da dicembre ci sara' una perdita da 75 milioni di euro al mese rispetto al finanziamento europeo. Questo vuol dire che l'Ue ci da' 813 mln, ovvero poco piu' del 40%: se io ne faccio la meta', ricevero' la meta' del finanziamento europeo. Tutte queste sono risorse perse e che ai francesi non sta bene perdere". (AGI) Ge4/Gla 261134 NOV 18 NNNN

Tav: Foietta, passo indietro? Continuo fino a scadenza mandato =

Tav: Foietta, passo indietro? Continuo fino a scadenza mandato = (AGI) - Genova, 26 nov. - "Io continuerò comunque fino all'ultimo giorno a fare il mio lavoro, ovvero a fornire al governo analisi, dati, informazioni ed elaborazioni affinché anche il governo possa - serenamente - prendere la scelta migliore nell'interesse dell'Italia". Lo ha detto Paolo Foietta, commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario della Torino-Lione, a margine del Forum **Pietrarsa** in corso a Palazzo Ducale a Genova. Foietta ha risposto ai giornalisti che gli chiedevano se, alla luce di quanto accaduto per il Terzo Valico, con le dimissioni pochi giorni fa del commissario Iolanda Romano e la revoca dell'incarico all'amministratore straordinario del consorzio Cociv Marco Rettighieri, anche lui pensasse a un passo indietro. "Il mio passo indietro sarà il 31 dicembre con la scadenza del mio mandato - sottolinea Foietta - Avrei anche fatto un passo indietro, nel momento in cui qualcuno si fosse sentito in dovere di ascoltarmi e di chiedermelo. Mi sembra un po' assurdo pensare di fare un passo indietro, rinunciando a trasferire, cosa che ritengo un dovere, il lavoro che è stato fatto al nuovo governo. La mia disponibilità, nel momento in cui il nuovo governo me l'avesse chiesta, ma mi avesse anche ascoltato, c'era - ribadisce Foietta - adesso mi pare che, a 30 giorni dalla data della mia scadenza, le questioni - come ha scritto il ministro Toninelli nel suo famoso post 'Foietta stia sereno' - siano già venute meno". (AGI) Ge4/Gla 261159 NOV 18 NNNN

The ANSA logo consists of the word "ANSA" in white, bold, uppercase letters, centered within a solid green rectangular background.

++ Tav: commissario Foietta, traccheggio ipocrita ++

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - Il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, definisce "ipocrita" il "traccheggio" del Governo sulla tav e avverte che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sara' di "75 mln al mese". "C'e' una tendenza con questo percorso dell' analisi costi-benefici, piu' che a rimettere in discussione l'opera a prendere tempo. Le notizie che arrivano", "sono quelle di una azione di traccheggio che riesca a traghettare la scadenza delle elezioni europee. Questo a mio avviso e' un atteggiamento ipocrita, che non porta alcun vantaggio per il Paese". RS 26-NOV-18 12:28 NNNN

Tav: commissario Foietta, traccheggio ipocrita (2)

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - "C'e' un cronoprogramma sottoscritto con la Ue che richiede di avviare e consolidare i lavori della tav Torino Lione entro il 2019 - spiega poi Foietta, a margine del Forum di **Pietrarsa** a Genova. interpellato sul possibile ritardo della Torino-Lione -. Tutto il tempo possibile, compresi quelli che erano i margini di sicurezza ormai esauriti, la stessa societa' Telt, il soggetto promotore pubblico, ha dichiarato che a partire da dicembre ci sara' una perdita di 75 milioni al mese rispetto al finanziamento europeo. Questo vuol dire che l'Europa ci da' 813 milioni ovvero poco piu' del 40%. Se ne faccio la meta' ricevero' la meta' e tutte queste sono risorse che ai francesi non sta bene di perdere".(ANSA). RS 26-NOV-18 12:30 NNNN



Ponte Genova: Bucci, apriremo lotto 10 tra una settimana

Commissario conferma crono programma

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - "Tra una settimana apriremo il lotto 10", cioè il collegamento diretto a Genova tra via Guido Rossa e il casello autostradale Genova Aeroporto. Lo ha detto il sindaco di Genova Marco Bucci, intervenendo al Forum di **Pietrarsa** a proposito delle nuove infrastrutture della città confermando il crono programma. (ANSA). RS 26-NOV-18 12:40 NNNN



Ponte Genova: Bucci, penso già oggi apertura buste

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - Partirà già oggi l'esame delle proposte per il nuovo ponte di Genova, pervenute come atteso entro la scadenza delle ore 12 di oggi. A dirlo il sindaco di Genova commissario per la ricostruzione Marco Bucci. Aprirete le buste già oggi pomeriggio? gli è stato chiesto a margine del Forum di **Pietrarsa**. "Dovrete chiederlo al collegio ma penso proprio di sì", ha risposto. "Il collegio si metterà attorno a un tavolo - ha spiegato più in generale Bucci sulla tempistica attesa dopo la scadenza odierna - e darà una valutazione tecnica dei progetti. Dopo di che decideremo per poter, mi auguro la settimana prossima, essere nella condizione di negoziare". (ANSA). RS 26-NOV-18 13:46 NNNN



Infrastrutture: Bucci, 14 mld investimenti per futuro Genova

Valutazione costi-benefici consideri anche visione

(ANSA) - GENOVA, 26 NOV - Il sindaco di Genova Marco Bucci stima che il futuro della città richieda 14 miliardi di investimenti in infrastrutture. "Ci sono 14 miliardi di investimenti che sono sulla carta oggi, alcuni li abbiamo già spesi, e sono il futuro della nostra città", ha detto intervenendo al Forum di **Pietrarsa**. "Io ho fatto questo conto - ha spiegato -: mettiamo insieme Terzo valico, Gronda, piano urbano di mobilità sostenibile, la grande diga, mettiamo anche assieme lo sviluppo del collegamento veloce tra l'aeroporto la Stazione Erzelli e la collina degli Erzelli, e anche la cabinovia che vogliamo fare tra la Stazione Marittima e il forte Begato". "Abbiamo dei vantaggi enormi qui a Genova, non possiamo perderli per mancanza di visione strategica", ha detto in seguito tornando sul tema delle infrastrutture. "Il discorso non è solo per la nostra città, è per tutto il Nord Italia, per la Svizzera, per l'Europa, per far sì che l'Europa diventi più competitiva". Nel corso del dibattito è emerso a più riprese il tema della valutazione costi-benefici delle grandi opere. Secondo Bucci "bisogna inserire anche la visione di quello che sarà il nostro futuro, che alla fine pesa di più della valutazione costi-benefici stessa". "La valutazione costi benefici è una cosa importante che si fa sempre prima di prendere qualunque decisione, però bisogna farla bene. Una visione costi benefici di un'opera pubblica presuppone una visione di 30-40 anni, non si può fare nei prossimi 3 o 4 altrimenti non si hanno risultati. È una cosa intelligente ma va fatta in maniera appropriata". (ANSA). RS 26-NOV-18 14:32 NNNN

ANSA-FOCUS/ Tav: Foietta, costi-benefici? Traccheggio ipocrita

Con ritardi perderemo 75 mln al mese. Studenti, noi siamo contro

(ANSA) - TORINO, 26 NOV - Sulla Tav c'è un "traccheggio ipocrita da parte del Governo che non porta alcun vantaggio al Paese. Anzi: con i ritardi, dal 2019 l'Italia perderà 75 milioni al mese". Paolo Foietta, commissario straordinario per l'asse ferroviario Torino-Lione, inasprisce la sua critica al ministro delle Infrastrutture Danilo Toninelli e all'esecutivo. E la ministra francese Elisabeth Borne ammonisce: "L'Italia decida rapidamente, entro inizio 2019, o i lavori si dovranno fermare". Con gli appalti 'congelati', infatti, non si potrà dare inizio ai lavori dell'opera vera e propria previsti per inizio 2019. "Con questo percorso dell'analisi costi/benefici - e' l'accusa di Foietta - si rivela una tendenza più a prendere tempo che a rimettere in discussione l'opera. C'è un'azione di traccheggio per riuscire a traghettare la scadenza delle elezioni europee". Il nuovo j'accuse di Foietta è risuonato a margine del Forum di **Pietrarsa**, quest'anno a Genova, dove gli imprenditori ferroviari hanno lamentato la presenza di infrastrutture obsolete e ritardi nelle opere già in cantiere. Nelle stesse ore a Torino, all'inaugurazione dell'anno accademico, davanti al presidente della Repubblica Sergio Mattarella, la presidente del consiglio degli studenti della Università ha spiegato la scelta di campo contro la nuova Torino-Lione. "Noi - ha detto Teresa Bongiovanni - stiamo con il movimento No Tav in Val di Susa, che ha una frontiera chiusa e invalicabile per chi migra, ma aperta a una grande opera inutile e dannosa come la Tav". L'intervento della rappresentante degli studenti è stato accolto con un brusio di disapprovazione dalla platea, nella quale c'erano molti esponenti del mondo economico e politico e della città schierati a favore della nuova ferrovia Torino-Lione. Fuori dal Teatro Carignano, sede della cerimonia, c'erano le 7 imprenditrici del comitato 'Sì, Torino avanti' che dopo la manifestazione del 10 novembre in piazza avevano chiesto di incontrare Mattarella. A loro il Capo dello Stato aveva risposto di non poterle ricevere spiegando che le decisioni sulla Tav spettano a Governo e Parlamento. Nell'università torinese c'è polemica anche per le bandiere No Tav esposte al Campus Einaudi, nella hall del polo universitario e sulle alberate attorno. Due consiglieri regionali del Pd, Nadia Conticelli, presidente della commissione Trasporti, e Luca Cassiani, vicepresidente della commissione Cultura, hanno scritto al rettore per chiederne la "rimozione dagli spazi comuni. In un'istituzione formativa pubblica deve essere garantita la libera circolazione di idee e opinioni". Intanto, mentre sulla piattaforma web Change.org è partita anche la raccolta di firme di chi è contrario alla Tav, il comitato 'Sì, Torino va avanti' ha annunciato di avere accantonato l'idea di contromanifestazioni o comunque iniziative l'8 dicembre, quando si terrà il corteo promosso dal movimento No Tav. "La risposta migliore potrebbe essere l'indifferenza", ha detto la manager Giovanna Giordano. (ANSA). BOT 26-NOV-18 21:55 NNNN

ha comunque puntato su quello che la Lega ritiene il messaggio più confortante che la bicefalia dell'esecutivo le consente in questa fase di mandare al proprio elettorato: il Terzo Valico si farà ("chiusa l'analisi costi benefici, nelle prossime settimane annunceremo esiti") e non sarà un intervento isolato, ma di corridoio, per il resto vedremo.

Un messaggio sicuramente significativo (e non a caso diventato da qualche settimana un [mantra](#) per Rixi e il suo entourage), sia perché due mesi fa la consapevolezza dell'imbuto a nord di Tortona [non era così chiara](#), tanto che il Governo [non è intervenuto](#) nel contratto MIT-RFI (in cui il quadruplicamento non è finanziato), sia perché la situazione a valle è sempre più preoccupante via via che la crisi dell'appaltatore, Astaldi, va peggiorando, tanto da portare il presidente della Regione Giovanni Toti a chiedere un intervento governativo emergenziale per far riprendere i lavori nuovamente bloccati ed evitare un lungo stop.

Lo scetticismo dell'uditorio nei confronti del superiore di Rixi, il ministro Danilo Toninelli, e dell'approccio infrastrutturale dell'altra 'testa' del Governo, non è tuttavia sembrato venir meno. Tanto che l'intera tavola rotonda si è avvitata, complici le intemperanze di parte della platea, sulla contrapposizione fra Marco Ponti e gli altri relatori, in termini più propagandistici che dibattimentali, malgrado a fare il controcanto del professore chiamato dal governo a guidare la Struttura Tecnica di Missione incaricata dell'analisi costi-benefici delle grandi opere ci fossero, oltre ai rappresentanti degli organizzatori (i presidenti di Assoferr e Confindustria Genova Guido Gazzola e Giovanni Mondini) ovviamente portatori di interessi pro infrastrutture, due 'tecnici' quali i commissari governativi per TAV (Paolo Foiatta) e Terzo Valico (Iolanda Romano, dimissionaria).

Legittima ma ennesima riproposizione, quindi, di tesi già ben note (sia in un senso che nell'altro), il forum è pertanto stato animato, dicevamo, soprattutto dalle stilette a Ponti (che appunto non s'è peritato di rintuzzarle una ad una) e poco ha scaldato la platea il messaggio rixiano se a concludere la giornata è arrivato l'appello al Governo di un preoccupato Nereo Marcucci, presidente uscente di Confetra, ideatrice di Pietrarsa e da sempre sostenitrice della 'cura del ferro' proposta dal precedente esecutivo: "Al di là della discutibile bontà di tale scelta, sarebbe ora che fossero chiariti i presupposti su cui è stata impostata e condotta l'analisi costi-benefici, anzi sarebbe l'ora che si concludesse e risolvesse l'incertezza sul futuro delle grandi opere italiane. Il paese, le sue aziende, hanno bisogno di sapere se la visione del Governo è quella di un'economia italiana circoscritta al territorio compreso fra Brennero e Sicilia o quella di un paese integrato, in rapporti, e quindi anche infrastrutturalmente collegato, con l'Europa e le sue politiche trasportistiche".

Andrea Moizo

Forum Pietrarsa, lo speciale di 'Transport'

Da Genova un binario verso l'Europa



Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (la Tav) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici. Di questo si è parlato oggi durante il forum di Pietrarsa che si è spostato quest'anno nella 'città' ferita: Genova.

Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto. "Il settore del trasporto su ferro – spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr – dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia). Inoltre – sottolinea – speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no sarà un grave danno per gli imprenditori del settore". Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Fioletta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.

<https://telenord.it/forum-pietrarsa-lo-speciale-di-transport/>



COMUNE DI GENOVA

Al Ducale il Forum di Pietrarsa “Da Genova un binario per l’Europa”

A Genova uno dei più importanti eventi in tema di trasporto ferroviario delle merci, in segno di vicinanza alla città ferita dal crollo di Ponte Morandi. Bucci: infrastrutture sono base della nostra civiltà. Ci sono 14 miliardi di investimenti che sono il futuro della nostra città



Lunedì 26 novembre il sindaco di Genova e Commissario straordinario alla ricostruzione del Ponte Morandi Marco Bucci ha partecipato alla tavola rotonda *“Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?”* che si è tenuta nel salone del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale, nell’ambito del **Forum di Pietrarsa**. Il forum, alla sua terza edizione, è organizzato da Assofer, in collaborazione con Confetra e Confindustria, per **promuovere il trasporto ferroviario delle merci**, e le realtà connesse ai sistemi della logistica, dell’intermodalità, della portualità e dell’interportualità.

Il forum si tiene da due anni al *Museo nazionale Ferroviario di Pietrarsa*, ma quest’anno gli organizzatori hanno **scelto Genova** come segno di vicinanza dopo il crollo di Ponte Morandi e hanno intitolato la manifestazione “Forum di Pietrarsa **ha Genova nel cuore**, da Genova un binario per l’Europa”.

Pietrarsa è la località del napoletano dove nel 1840 furono fondate le Officine che, per volere di Ferdinando II di Borbone, avrebbero costruito locomotive e accessori per la nuova strada ferrata Napoli-Capua. Con l’unità d’Italia **Pietrarsa e Sampierdarena** furono i due più importanti stabilimenti di produzione di locomotive. Oggi, l’ex fabbrica è sede del Museo nazionale ferroviario di Pietrarsa.

«Siamo orgogliosi che questo convegno sia fatto qui a Genova – ha detto il sindaco **Marco Bucci** intervenendo al Forum – la città ha un grande bisogno di infrastrutture e **dobbiamo fare grandi investimenti**. Ci sono 14 miliardi di investimenti che sono sulla carta oggi, alcuni li abbiamo già spesi, e sono il futuro della nostra città. Io ho fatto questo conto – ha spiegato – mettiamo insieme **Terzo Valico, Gronda, Piano urbano di Mobilità sostenibile, la grande diga, lo sviluppo del collegamento veloce tra l’aeroporto, stazione Erzelli e collina degli Erzelli, la**

cabinovia che vogliamo fare tra la Stazione Marittima e il forte Begato ed ecco che ci sono 14 miliardi di investimento sul futuro della nostra città».

Nel corso della tavola rotonda si è parlato in particolare del Terzo Valico, «**Genova non è solo l'ingresso del corridoio Reno-Alpi – ha affermato Bucci – ma anche il porto principale del Nord-Italia.** Genova fa parte del corridoio e non possiamo rinunciare a questa opportunità che è un'**opportunità non solo per Genova, ma per l'intera Europa**».

Alla tavola rotonda del Forum, aperto dal **vice sindaco e assessore alla mobilità Stefano Balleari**, hanno partecipato, oltre al sindaco Marco Bucci, il presidente di Assofer **Guido Gazzola**, il presidente di Confindustria Genova **Giovanni Mondini**, il commissario straordinario del Governo per l'asse ferroviario della Torino-Lione **Paolo Foietta**, il commissario del Governo per il terzo valico **Iolanda Romano** e **Marco Ponti** della Struttura tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture.

Nel corso del dibattito è stato toccato più volte **il tema dell'analisi costi-benefici delle grandi opere.** «La valutazione costi benefici è una cosa importante che si fa sempre prima di prendere qualunque decisione, però bisogna farla bene – ha commentato il sindaco – **Una visione costi benefici di un'opera pubblica presuppone una visione di 30-40 anni**, non si può fare nei prossimi 3 o 4 altrimenti non si hanno risultati. E' è una cosa intelligente ma va fatta in maniera appropriata”

26 novembre 2018

Forum Pietrarsa a Genova, imprenditori del 'ferro' al governo: "E' ora di investire"

Infrastrutture obsolete e mancati bonus, la fotografie della logistica italiana l'invito a non perdere il treno dello sviluppo. Foietta accusa il governo di "traccheggiare" sulla Tav: "Ipocriti"



Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (come la Tav) mentre il governo realizza l'analisi costi benefici: questa la fotografia della logistica italiana a tinte forti emersa nel corso del Forum Pietrarsa, quest'anno trasferito nella Genova "ferita" dal crollo del Morandi.

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr - dopo anni di crescita 'importante' (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il 'down': -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)". Inoltre - precisa - speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no grave danno per gli imprenditori del settore".

Nel corso del forum sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del governo, e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese. E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande bisogno di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata. Ma anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E anche in questo caso un'incertezza (letale per gli operatori economici) tutte le opere legate al porto finiranno o no nel 2021?

“Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall’avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo”. Conclude “credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso”.

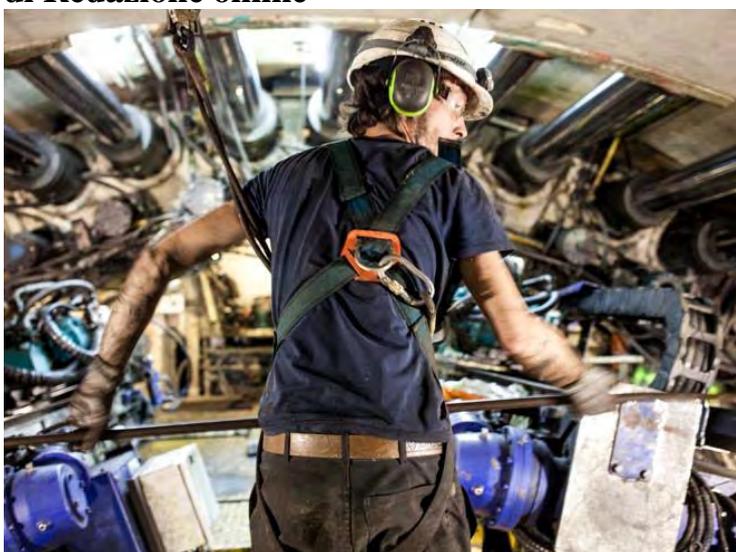
alta velocità

26 novembre 2018 - 21:44

Tav, la ministra francese ai trasporti: «L'Italia decida o fermiamo i lavori»

Elisabeth Borne chiede al governo italiano di decidere «entro inizio 2019». E Paolo Foietta: «Sulla Tav c'è un traccheggio ipocrita che non porta alcun vantaggio al Paese»

di Redazione online



La ministra francese dei Trasporti, Elisabeth Borne, chiede al governo italiano di decidere «rapidamente», «entro inizio 2019», se proseguire o meno i lavori della linea ad alta velocità Torino-Lione, altrimenti i lavori «saranno fermati». Solo qualche settimana fa, [l'incontro tra il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli e la Borne a Bruxelles](#). «Lasciamo che l'Italia conduca le sue valutazioni - aveva detto la ministra in quell'occasione - tenendo ben presente la necessità di non perdere i finanziamenti europei».

Foietta: «Sulla Tav traccheggio ipocrita»

Proprio oggi, Paolo Foietta, commissario straordinario per l'asse ferroviario Torino-Lione, ha duramente attaccato il ministro Toninelli e l'esecutivo sul tema, a margine del Forum di Pietrarsa, quest'anno a Genova, dove gli imprenditori ferroviari hanno lamentato la presenza di infrastrutture obsolete e ritardi nelle opere già in cantiere. Sulla Tav c'è un «traccheggio ipocrita da parte del Governo che non porta alcun vantaggio al Paese - ha detto Foietta - Anzi: con i ritardi, dal 2019 l'Italia perderà 75 milioni al mese».

Trasporti, imprenditori "cargo ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

Economia > News
Lunedì 26 Novembre 2018



(Teleborsa) - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in "Manovra" degli incentivi legati alla "Cura del Ferro" e un ritardo complessivo delle opere già "in cantiere" (la TAV) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr, che con Confetra e Confindustria ha "promosso" il Forum - dopo anni di crescita importante (+8% nel 2017) inizia a

soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il down: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)".

"Inoltre - precisa il Presidente - speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, altrimenti danno per gli imprenditori del settore".

Di questo si è parlato lunedì 26 novembre al Palazzo Ducale di Genova durante il "Forum di Pietrarsa 3", che si è spostato quest'anno appunto nella "città ferita". Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.

E proprio nel corso del Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo, il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande necessità di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.

Anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E pure in questo caso regna un'incertezza (letale per gli operatori economici): tutte le opere legate al porto termineranno o no nel 2021?

"Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si facciano a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".

Forum di Pietrarsa: a Genova la terza edizione

La mattinata dedicata al confronto sul futuro (e il presente) del trasporto su ferro

26 novembre 2018

Da [Giulia Sarti](#)



GENOVA – Terzo appuntamento con il Forum di Pietrarsa organizzato da Assoferr, Confetra e Confindustria e ospitato quest'anno al Palazzo Ducale di Genova. In una sala gremita di partecipanti hanno preso la parola i vari relatori che hanno approfondito il tema di questa edizione: “Da Genova un binario per

l'Europa”; la scelta di Genova in questo momento dà un segnale di speranza per rappresentare gli stati generali del trasporto merci su ferro.

Ad introdurre la mattinata Luigi Cantamessa direttore della fondazione Fs che ha evidenziato come in passato le tragedie legate ai trasporti e alle ferrovie, siano servite come opportunità per accrescere la competenza tecnica, avere miglioramenti di quelle stesse infrastrutture e far progredire la tecnologia ad esse legata.

“Come accadde dopo il disastro della galleria dei Givi, con un incidente che causò diversi morti, e che portò alla sua completa elettrificazione, mi auguro che il ponte di Genova possa rinascere più bello e sicuro” ha detto.

“Genova -ha proseguito prendendo la parola il vicesindaco Stefano Balleari- è il gate d'entrata per l'Europa, mancano però i collegamenti che ci permetterebbero una crescita sostenibile”.

Proprio ai collegamenti si è riagganciato il vice presidente Confindustria Stefan Pan che ha aperto il suo intervento sottolineando come non basti saper produrre: “Le infrastrutture sono la preconditione per la crescita e mi piacerebbe un Paese dove su di esse non ci sono morti”.

“L'Europa ci cerca e per esserne collegati servono le infrastrutture”. Le incertezze, ha

continuato, penalizzano e mettere in forse le grandi opere è pericoloso. Dobbiamo dialogare con chi governa, con un confronto critico che sia costruttivo e non in contrasto”.

Perchè le imprese possano distribuire la ricchezza che producono, servono i collegamenti, in modo da ridurre il divario sociale e ridare fiducia al Paese perchè si sblocchi. “Allora dobbiamo dare una mano al pubblico e al privato perchè si diano forza l’un l’altro e rifare dell’Italia la colonna portante d’Europa”.

Al suo intervento è seguito quello telefonico del viceministro ai Trasporti e alle Infrastrutture Edoardo Rixi, impegnato a Roma, che ha ribadito la massima attenzione del Governo per le infrastrutture e l’aspetto fondamentale del trasporto merci su ferro. “Poche merci viaggiano ancora su ferro e dobbiamo sviluppare il sistema intermodale”. “Il Governo -ha proseguito Rixi- sta lavorando per migliorare le linee e sui futuri investimenti per la crescita e il rilancio portuale. Sul Terzo valico ribadisco che vada realizzato ma che sia necessario anticipare gli investimenti della Tortona-Milano per evitare strozzature sul versante padano”.

Prima della conclusione affidata al presidente di Confetra Nereo Marcucci, la tavola rotonda ha visto la partecipazione di Marco Ponti Stm Mit, Paolo Foietta commissario straordinario del Governo per l’asse ferroviario Torino-Lione, Iolanda Romano ex commissario del Governo del Terzo valico dei Giovi (Tbc), Giovanni Mondini presidente Confindustria Genova e Guido Gazzola presidente Assoferr e di Marco Bucci, sindaco di Genova e commissario per la ricostruzione del ponte Morandi.

Al centro del confronto l’analisi costi-benefici delle grandi opere, l’importanza di Genova per la crescita del Paese.

“L’analisi -ha detto Foietta- non deve sostituire la politica, perchè strumento fallibile”, analisi che secondo la Romano deve guardare non solo ai numeri ma aprirsi al confronto e al dialogo con la persona.

Nereo Marcucci, presidente Confetra prima di chiudere questa terza edizione del forum si è voluto ancora soffermare sull’analisi costi-benefici: “A mio parere tale indagine deve essere fatta a porte aperte. Quando le variabili sono tante, tali da non poter essere tutte comprese, ma c’è da prendere una decisione, la politica deve prenderla scegliendo quella migliore dal punto di vista dell’efficacia, dell’efficienza o almeno delle possibilità in qualsiasi quadro si determini”.

Nell’incertezza degli andamenti mondiali, ha proseguito, “credo si debbano concludere analisi sul Terzo valico prendendo atto che quanto meno esso sia uno strumento che riduce le emissioni in atmosfera, che sono ragioni di costo per le nostre imprese e per lo Stato”.

“Dobbiamo chiederci se la ferrovia sia una scelta o una necessità, sia utile o indispensabile e in particolare su Genova, se dobbiamo dire no, perchè? Ho massimo rispetto per le decisioni di chi cerca di chiudere la forbice sociale, culturale ed economica, quindi non giudico le scelte del Governo per dare risposte, però chiedo, la dignità per il ceto medio imprenditoriale come viene tradotta nell’analisi costi-benefici?”.

“Mi chiedo -ha concluso Marcucci- se nei parametri presi in considerazione si pensi davvero a un’Italia player europeo nonostante le Alpi”.

Trasporto ferroviario merci: "Forum Pietrarsa 3" oggi a Genova - promosso da Assofer, Confetra e Confindustria

26 Nov, 2018

GENOVA- "Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa" in programma stamani nel capoluogo ligure - L'incontro è dedicato al **trasporto ferroviario merci**, promosso da **Assoferr e Confetra insieme a Confindustria**, mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia, è presente il vice ministro Infrastrutture e Trasporti **Edoardo Rixi**. La scelta di svolgere a Genova (presso il Palazzo Ducale) la terza edizione dell'evento, è un segnale di forte solidarietà con la città, colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma esprime anche la volontà di non far trascorrere l'emergenza senza continuare ad alimentare i messaggi di sofferenza non solo della città ma di tutto il Nord Italia.

L'incontro si apre con i saluti di **Luigi Cantamessa, direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (Napoli). A seguire gli interventi di **Nereo Marcucci, presidente Confetra, Stefan Pan, vice presidente Confindustria e Pawel Woyciechowski, TEN-T coordinatore per il corridoio alpino del Reno**. Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

Forum Pietrarsa, Genova ribadisce il suo “sì” al Terzo Valico

Il cluster ferroviario nazionale si è riunito a palazzo Ducale

Pietro Roth

2018-11-26T18:26:09+00:00



Il forum di Pietrarsa, uno dei più importanti eventi legati al mondo del trasporto ferroviario, quest'anno ha cambiato sede, svolgendo la sua sessione all'interno di palazzo Ducale a Genova, per sottolineare la vicinanza con una città ancora ferita dopo il crollo di ponte Morandi. Ed è stata anche l'occasione, da parte della società politica e civile della città, per ribadire l'importanza di andare avanti con

un'infrastruttura decisiva come il Terzo Valico, una linea alta velocità e alta capacità che connetterebbe il principale porto italiano con l'oltregiogo. Davanti a Marco Ponti, membro della struttura tecnica del Mit che sta ultimando l'analisi costi-benefici sulle grandi opere, tutti gli attori hanno ribadito la necessità di proseguire con i lavori, giunti ormai ad oltre il trenta per cento di avanzamento.

Dal sindaco Marco Bucci a Giovanni Mondini, presidente di Confindustria Genova, dal presidente di Assoferr Guido Gazzola al mondo del porto rappresentato dal direttore generale di Spediporto Giampaolo Botta e dal presidente di Federagenti Gian Enzo Duci, per arrivare a Nereo Marcucci, presidente di Confetra: tutti concordi nel sostenere l'opera, sulla quale Ponte non si è sbilanciato.

TAV Non si è parlato solo del Terzo Valico, chiaramente. Il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Fioletta, ha definito "ipocrita" il "traccheggio" del Governo sulla Tav e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di "75 mln al mese". "C'è una tendenza con questo percorso dell' analisi costi-benefici, più che a rimettere in discussione l'opera a prendere tempo. Le notizie che arrivano", "sono quelle di una azione di traccheggio che riesca a traghettare la scadenza delle elezioni europee. Questo a mio avviso è un atteggiamento ipocrita, che non porta alcun vantaggio per il Paese". "C'è un cronoprogramma sottoscritto con la Ue che richiede di avviare e consolidare i lavori della tav Torino Lione entro il 2019 – spiega poi Fioletta, a margine del Forum di Pietrarsa a Genova. interpellato sul possibile

ritardo della Torino-Lione -. Tutto il tempo possibile, compresi quelli che erano i margini di sicurezza ormai esauriti, la stessa società Telt, il soggetto promotore pubblico, ha dichiarato che a partire da dicembre ci sarà una perdita di 75 milioni al mese rispetto al finanziamento europeo. Questo vuol dire che l'Europa ci dà 813 milioni ovvero poco più del 40%. Se ne faccio la metà riceverò la metà e tutte queste sono risorse che ai francesi non sta bene di perdere”.

GENOVA Il sindaco di Genova Marco Bucci stima che il futuro della città richieda 14 miliardi di investimenti in infrastrutture. “Ci sono 14 miliardi di investimenti che sono sulla carta oggi, alcuni li abbiamo già spesi, e sono il futuro della nostra città”, ha detto intervenendo al Forum di Pietrarsa. “Io ho fatto questo conto – ha spiegato -: mettiamo insieme Terzo valico, Gronda, piano urbano di mobilità sostenibile, la grande diga, mettiamo anche assieme lo sviluppo del collegamento veloce tra l'aeroporto la Stazione Erzelli e la collina degli Erzelli, e anche la cabinovia che vogliamo fare tra la Stazione Marittima e il forte Begato”. “Abbiamo dei vantaggi enormi qui a Genova, non possiamo perderli per mancanza di visione strategica”, ha detto in seguito tornando sul tema delle infrastrutture. “Il discorso non è solo per la nostra città, è per tutto il Nord Italia, per la Svizzera, per l'Europa, per far sì che l'Europa diventi più competitiva”. Nel corso del dibattito è emerso a più riprese il tema della valutazione costi-benefici delle grandi opere. Secondo Bucci “bisogna inserire anche la visione di quello che sarà il nostro futuro, che alla fine pesa di più della valutazione costi-benefici stessa”. “La valutazione costi benefici è una cosa importante che si fa sempre prima di prendere qualunque decisione, però bisogna farla bene. Una visione costi benefici di un'opera pubblica presuppone una visione di 30-40 anni, non si può fare nei prossimi 3 o 4 altrimenti non si hanno risultati. E' è una cosa intelligente ma va fatta in maniera appropriata”

Analisi costi benefici grandi opere, Ponti (struttura Mit): «Finiremo entro Natale»

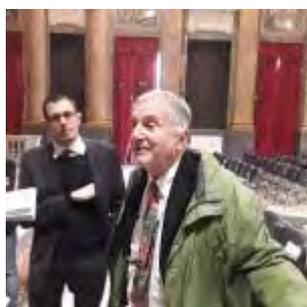
Il Forum di Pietrarsa “Da Genova un binario per l’Europa” si è tramutato in un uno contro tutti

Da Emanuela Mortari - 26 novembre 2018 17:02



L’analisi costi benefici su opere come il Terzo Valico dovrebbe concludersi entro Natale. Poi occorreranno tutte le valutazioni politiche del caso, quindi i tempi si allungheranno ulteriormente. Lo ha annunciato **Marco Ponti**, 77 anni, economista, chiamato dal ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l’ormai nota “analisi dei costi benefici” sulle grandi opere in

corso o in via di realizzazione, presente oggi a Genova al Forum di Pietrarsa “**Da Genova un binario per l’Europa**”, che si è tenuto questa mattina a Palazzo Ducale di Genova, città scelta proprio dopo il crollo del Ponte Morandi.



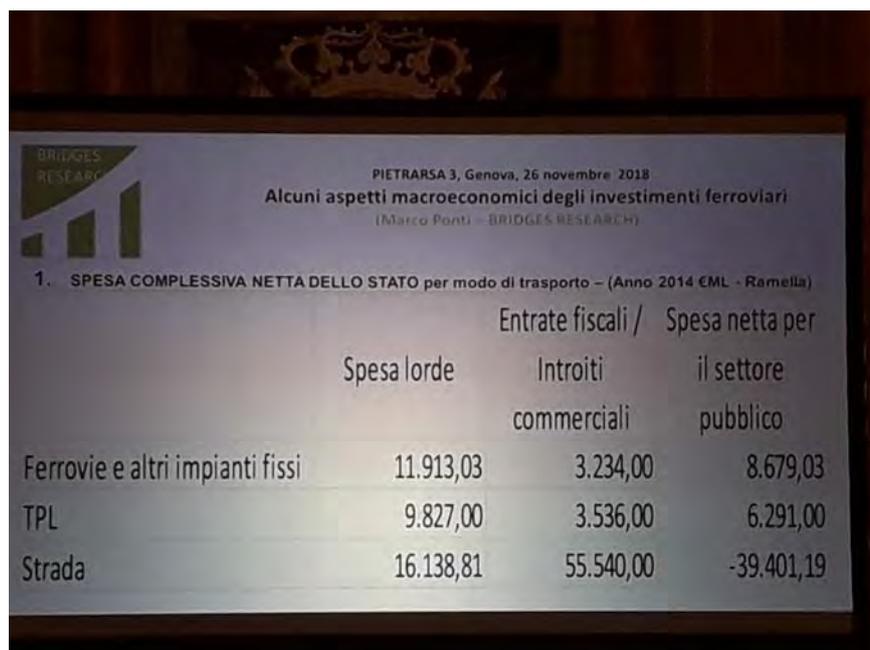
Marco Ponti

Per riassumere la giornata in poche parole: un confronto tra i relatori provenienti da diversi ambiti del mondo dell’industria, dei trasporti e della logistica (l’organizzazione è di Assoferr e Confetra, in rappresentanza del trasporto cargo su ferro) supportati dalla numerosa platea (tutti a favore delle

opere necessarie per lo sviluppo delle infrastrutture ferroviarie) e lo stesso Marco Ponti.

Guido Gazzola, presidente di Assoferr, spiega: «Genova aveva bisogno di un segnale forte che dicesse che le infrastrutture in questa città sono indispensabili. Non è mai inutile parlare ancora di “cura del ferro”. Siamo talmente indietro nel trasporto intermodale rispetto a quanto sarebbe necessario, che dovremmo parlarne fino al 2030 o al 2050».

Lui sciorina alcune cifre, per supportare la sua posizione, nota da anni, sul fatto che i soldi spesi per le grandi opere sono troppi rispetto alle entrate fiscali e agli introiti commerciali. Per esempio spiega che spesso non si tiene conto dell'effetto del peso dei treni sui binari dell'alta velocità, facendo impennare i costi di manutenzione.



BRIDGES RESEARCH
PIETRARSA 3, Genova, 26 novembre 2018
Alcuni aspetti macroeconomici degli investimenti ferroviari
(Marco Ponti - BRIDGES RESEARCH)

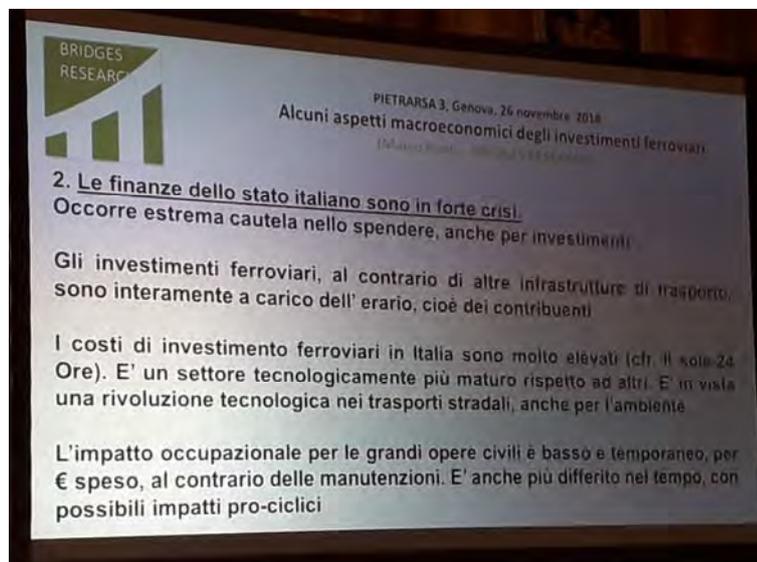
1. SPESA COMPLESSIVA NETTA DELLO STATO per modo di trasporto - (Anno 2014 EML - Ramella)

	Spesa lorda	Entrate fiscali / Introiti commerciali	Spesa netta per il settore pubblico
Ferrovie e altri impianti fissi	11.913,03	3.234,00	8.679,03
TPL	9.827,00	3.536,00	6.291,00
Strada	16.138,81	55.540,00	-39.401,19

Il sindaco di Genova **Marco Bucci** risponde per le rime, prendendosi applausi a scena aperta: «Perché per esempio non sono considerate le autostrade del mare? Oggi il porto di Genova ha un vantaggio enorme di 5-6 giorni in termini di tempi per chi arriva dall'Asia rispetto a Rotterdam, saremmo davvero infantili a perdere questo fattore di competitività. Mi farei però anche un paio di altre domande: i 25 miliardi da spendere, facendo la somma di tutte e tre le categorie chi se li prenderebbe in tasca? Guardando poi le cifre possiamo ben

capire come siamo indietro rispetto al resto d'Europa e quanto poco basterebbe per sistemare le cose».

Ponti sembra paradossalmente difendere i trasporti stradali.



Il commissario per la tratta ad alta velocità Torino-Lione **Paolo Foietta** replica: «Il tunnel del Frejus ha 150 anni e richiede investimenti di adeguamento molto rilevanti entro il 2021, attualmente esistono significative limitazioni per il trasporto di merci pericolose, inoltre la Francia è il secondo maggior partner commerciale dell'Italia con 47 miliardi di dollari di esportazioni, oltre il 10% delle esportazioni italiane. Oggi la rotta preferita dall'Asia per l'America è proprio il Mediterraneo, ma non basta arrivare ai porti per il commercio e le materie prime. Da qui nasce la Torino-Lione».

L'Italia è un paese povero di materie prime, che ha bisogno di importare e ricco di materiali trasformati da commerciare, le vie di comunicazione sono quindi necessarie.

Foietta ribadisce che l'analisi costi benefici non sostituisce la politica e cita l'esempio di un'opera in Spagna, in cui l'analisi costi-benefici si è mostrata negativa, mentre oggi l'infrastruttura è la più usata del paese: «Questo metodo è facilmente manipolabile, figlio del contesto che si vuole creare. Non avendo nessuna contezza su come verrà fatta l'analisi in Italia, è lecito avere dei

dubbi, visto che nella struttura praticamente tutti gli esperti sono noti per le loro posizioni anti Tav».

Foietta aggiunge: «Il governo continua a non volermi incontrare, io devo riferire al presidente del consiglio e al ministro delle Infrastrutture, fino all'ultimo giorno continuerò a fare il mio lavoro scrivendo invece che dicendo, ma posso dire che è assurdo abbandonare tutto: «Dal 2019, in caso di ritardi, la perdita sarà di 75 milioni al mese. Mi sembra di capire che, più che a rimettere in discussione l'opera, questo tipo di analisi serva per prendere tempo, magari per traghettare la scadenza alle elezioni europee».

Dal canto suo Ponti spiega che questo tipo di analisi sono fatte su standard europei e che terranno conto di tanti fattori, anche se confida che «nessuno è perfetto». Quali siano questi fattori non è dato saperlo, almeno secondo quanto sostengono diversi esponenti intervenuti oggi, a partire da **Nereo Marcucci** di Confetra: «Chiediamo trasparenza e porte aperte e soprattutto che tutto si concluda in tempi rapidi, per capire se vivere, sopravvivere o crepare. Penso che oggi neanche mago Merlino possa immaginare le conseguenze della **Belt and road**. Oggi abbiamo i valichi impegnati in modo ossessivo, rappresentano ragioni di costo per lo Stato, penso alle patologie derivanti dall'inquinamento per esempio. Inoltre Austria, Svizzera e Francia creano elementi di turbolenza per nostre infrastrutture, penso all'obbligo per i nostri autotrasportatori di fare parecchi km in più perché non possono passare da alcune strade. Oggi la ferrovia è una scelta o una necessità? È utile o indispensabile? Rispetto ogni decisione che cerchi di chiudere la forbice economica e culturale, ma chiediamo di riuscire a capire su cosa si sta lavorando, i parametri usati e se sono finalizzati all'obiettivo di mantenere l'Italia player europeo nonostante le Alpi».

Il **punto debole dell'analisi costi benefici** per un'opera già finanziata con partner europei per esempio, è che gli aspetti finanziari non sono presi in considerazione. Per esempio l'ipotetico rimborso del miliardo e mezzo speso dalla Francia nella Tav in caso non venisse realizzata la Torino Lione (non si parla di penali, solo di quanto è stato già speso).

Parole di mediazione da parte della dimissionaria **Jolanda Romano**, commissario del Terzo Valico: «Non mi riconosco in questo tipo di dibattito che

guarda solo ai numeri e non gli uomini. Il governo precedente aveva fatto una scelta: la strategia della cura del ferro, il rafforzare linee ferroviarie. Mi rendo conto che oggi i numeri sembra debbano obbedire alle strategie, possono essere utilizzabili a suffragio di una o dell'altra teoria. La domanda che faccio è, vogliamo strade intasate? Al di là dei tecnici comunque la scelta spetta alla politica».

Per **Giovanni Mondini**, presidente di Confindustria Genova, occorrerebbe che, una volta approvate, le grandi opere, dopo aver avuto l'ok della valutazione ambientale e del dibattito politico con la società civile, non possano essere più messe in dubbio «a prescindere da chi c'è al governo, altrimenti ogni volta subiranno ritardi e intoppi. Va ricordato, tra l'altro, che anche per le valutazioni si spendono un sacco di soldi e che su queste opere c'è chi pianifica investimenti. Questo è un malessere che riguarda tutto il Paese».

Sembra insomma ancora necessario dover parlare di binari per l'Europa. «Un porto con le ambizioni di Genova – specifica **Giampaolo Botta**, presidente di Spediporto – che sono ambizioni che legano la portualità ligure al NordOvest, necessita dello sviluppo di un'infrastruttura ferroviaria importante, perché i traffici crescono, le prospettive sono di uno sviluppo crescente nei prossimi 10 anni, quindi abbiamo bisogno di adeguare le nostre infrastrutture dal lato terrestre non soltanto pensando ai camion, ma anche e soprattutto alla ferrovia. Lì possiamo guadagnare una capacità competitiva superiore all'attuale riversando nel centro dell'Europa la capacità produttiva dei nostri porti».

Non fa sconti, come suo solito, **Gian Enzo Duci**, presidente di Federagenti: «Siamo di fronte a una situazione che non ci aspettavamo, cioè di dover ricominciare a discutere di concetti che ormai davamo per acquisiti. Ben venga un'occasione come questa. È importante che qui oggi si faccia chiarezza sul fatto che quello che è un collegamento che erroneamente chiamiamo Terzo Valico e che dovremmo invece chiamare primo collegamento tra Genova e la Pianura Padana e quindi poi l'Europa sia fondamentale. Credo che l'analisi costi benefici, se fatta in maniera corretta, non possa che dare un esito positivo, e quindi di conseguenza non abbiamo timori o dubbi sul fatto che l'opera possa essere in qualche modo bloccata. Quello che invece temiamo è che ci sia una sorta di ostruzionismo nella realizzazione a fini più tattici, cioè: ritardiamo di 3

mesi determinati lavori perché da un punto di vista elettorale può essere utile per qualcuno in un determinato micro territorio. Questo non lo possiamo accettare, e quindi dobbiamo tenere estremamente alta l'attenzione sulla messa a terra dell'opera. Sul fatto che l'opera debba essere fatta, dubbi non ce ne sono».

Notizie Teleborsa - Economia

Trasporti, imprenditori "carga ferroviario" a Governo: "E' ora di investire"

(Teleborsa) - Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), **il mancato rinnovo in "Manovra" degli incentivi legati alla "Cura del Ferro" e un ritardo complessivo delle opere già "in cantiere" (la TAV) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici.**

"Il settore del trasporto su ferro - spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr, che con Confetra e Confindustrio ha "promosso" il Forum - dopo anni di crescita **importante** (+8% nel 2017) **inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato finì ad oggi.** Così dopo la crescita arriva il **down**: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia)".

"Inoltre ? precisa il Presidente - **speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, altrimenti danno per gli imprenditori del settore".**

Di questo si è parlato lunedì 26 novembre al Palazzo Ducale di Genova durante il "Forum di Pietrarsa 3", che si è spostato quest'anno appunto nella "città ferita". **Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto.** Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e per il porto.

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, **la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.**

E proprio nel corso del Forum è stato ricordato, **per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia.** Ma nonostante questo, il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande necessità di adeguamenti, **esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.**

Anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E pure in questo caso regna un'incertezza (letale per gli operatori economici): **tutte le opere legate al porto termineranno o no nel 2021?**

"**Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si facciano a porte aperte ? commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso".**

(Teleborsa) 26-11-2018 04:13

GENOVA POST

Trasporto cargo ferroviario, gli imprenditori al Governo: «Bisogna investire»

Si è svolta al Ducale la terza edizione del Forum di Pietrarsa dal titolo "Da Genova un binario per l'Europa"

GRANDI OPERE

Genova - «Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla 'Cura del Ferro' e un ritardo complessivo delle opere già 'in cantiere' (la Tav) mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici»: di questo si è parlato oggi durante il forum di Pietrarsa, organizzato da Assofer, in collaborazione con Confetra e Confindustria. L'evento, che si svolge tradizionalmente al Museo Nazionale Ferroviario, quest'anno si è spostato a Genova, a Palazzo Ducale e ha proposto un dibattito dal titolo "Serve ancora al Paese la Cura del ferro?".

Infrastrutture - Al convegno era presente anche il sindaco di Genova e commissario per la ricostruzione Marco Bucci: «La città ha un grande bisogno di infrastrutture e dobbiamo fare grandi investimenti. Ci sono 14 miliardi di investimenti che sono sulla carta oggi, alcuni li abbiamo già spesi, e sono il futuro della nostra città. Io ho fatto questo conto – ha spiegato – mettiamo insieme Terzo Valico, Gronda, Piano urbano di Mobilità sostenibile, la grande diga, lo sviluppo del collegamento veloce tra l'aeroporto, la cabinovia che vogliamo fare tra la Stazione Marittima e il forte Begato ed ecco che ci sono 14 miliardi di investimento sul futuro della nostra città». Nel corso della tavola rotonda si è parlato in particolare del Terzo Valico, «Genova non è solo l'ingresso del corridoio Reno-Alpi – ha concluso Bucci – ma anche il porto principale del Nord-Italia. Genova fa parte del corridoio e non possiamo rinunciare a questa opportunità che è un'opportunità non solo per Genova, ma per l'intera Europa».

Viabilità - «Il settore del trasporto su ferro – ha aggiunto **Guido Gazzola**, Presidente Assoferr - dopo anni di crescita 'importante' ha iniziato a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Dopo la crescita un segno negativo, -0.8% nei primi sei mesi dell'anno. Speriamo – ha concluso Gazzola – che l'incentivo Ferrobonus che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no sarà un grave danno per gli imprenditori del settore".

Tav - Nella tavola rotonda la discussione si è fatta vivace quando è stato affrontato il tema della Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Foietta, «ha definito infatti "ipocrita" il "traccheggio" del Governo» e ha avvertito che «dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese». E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e ha bisogno di adeguamenti, mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata.

Analisi - In chiusura ha preso la parola **Nero Marcucci**, presidente di Confetra: «Le analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte - commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra - e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso».

Lunedì 26 novembre 2018 alle 18:15:43

Urgente intervento sul tunnel del Frejus

Industriali: occorre ammodernare strutture ferroviarie, ad esempio il Frejus

di [Paolo Padoin](#) - lunedì, 26 novembre 2018 16:11 -



ROMA – Infrastrutture ferroviarie obsolete da adeguare (ad esempio il tunnel del Frejus), il mancato rinnovo in Manovra degli incentivi legati alla Cura del Ferro un ritardo complessivo delle opere già in cantiere (la Tav), mentre il Governo realizza l'analisi costi benefici. Di questo si è parlato oggi durante il forum di Pietrarsa – spiega una nota – che si è spostato quest'anno nella città ferita: Genova. Anche se proprio oggi sono emerse novità sulla ricostruzione del ponte, con Fincantieri che insieme a Salini Impregilo ha presentato il suo progetto. Un'infrastruttura fondamentale anche per i trasporti da e

per il porto. «Il settore del trasporto su ferro – spiega Guido Gazzola, Presidente Assoferr – dopo anni di crescita importante (+8% nel 2017) inizia a soffrire del rallentamento economico in atto ma anche delle scelte di politica economica che sembrano andare in senso opposto a quanto realizzato fino ad oggi. Così dopo la crescita arriva il down: -0,8% il risultato dei primi 6 mesi dell'anno (legato anche a cause contingenti come Pioltello o gli scioperi in Francia). Inoltre – sottolinea – speriamo che l'incentivo Ferrobonus, che sembra non essere stato incluso per il prossimo anno, sia invece riattivato, se no sarà un grave danno per gli imprenditori del settore».

Ma anche altri argomenti hanno tenuto banco al Forum come, ad esempio, la forte polemica sulla Tav: il commissario straordinario del governo per l'asse ferroviario Torino Lione Paolo Fioletta, ha definito infatti ipocrita il traccheggio del Governo e avvertito che dal 2019 in caso di ritardi la perdita sarà di 75 milioni al mese.

E proprio durante il Forum è stato ricordato, per quanto riguarda il Corridoio Mediterraneo, come la Francia sia il secondo partner commerciale dell'Italia. Ma nonostante questo il tunnel del Frejus ha 150 anni e grande bisogno di adeguamenti, esistono non a caso forti limitazioni per il trasporto di merci pericolose mentre la linea Genova-Ventimiglia appare tecnologicamente e strutturalmente inadeguata. Ma anche verso la Germania le cose non vanno meglio: per il Corridoio Reno-Alpi, Terzo Valico si segnala infatti come, ad esempio, il completamento del tunnel di base del Ceneri, sia l'unico nodo penalizzato su tutto il percorso. E anche in questo caso un'incertezza (letale per gli operatori economici) tutte le opere legate al porto finiranno o no nel 2021?

«L'analisi sui costi benefici delle infrastrutture si faccia a porte aperte – commenta Nereo Marcucci, Presidente di Confetra – e, visto i 9 mesi trascorsi dall'avvio di tale analisi, auspichiamo che i risultati vengano alla luce con ragionamenti puntuali su ogni opera che stiamo chiedendo. Credo sia un dovere arrivati a questo punto, che il Governo ci spieghi se possiamo suggerire delle variabili oppure se è già stato tutto deciso».

Assoferr, Confetra e Confindustria per Genova: il "Forum Pietrarsa 3" nella "città ferita"



A Palazzo Ducale lunedì 26 novembre il punto degli imprenditori del cargo ferroviario su investimenti e incentivi del Governo

25 novembre 2018 - 17.52

(Teleborsa) - **Il punto degli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario** sugli investimenti e sugli incentivi del loro settore. In particolare sulla "Cura del Ferro" che negli ultimi anni diversi Governi hanno sempre messo al centro delle politiche pubbliche di incentivazione, con una novità: il bilancio quest'anno si fa a Genova, la "città ferita" proprio nella possibilità di muoversi. Il crollo del ponte Morandi infatti, oltre a spezzare Genova in due per i trasporti privati, ha creato e sta creando non pochi problemi per i trasporti commerciali da e verso il porto.

Tra i dati che più allarmano il settore c'è quello della **decrecita del trasporto cargo ferroviario** che dopo il boom dell'8% del 2017, nel primo semestre di quest'anno, registra una battuta d'arresto con un inequivocabile -0,8%. Di contro, relativamente al fatturato, solo l'autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico.

Complessivamente tutto il sistema dei trasporti risente di una crescita globale che sta rallentando. Ma è proprio il dato sul trasporto cargo ferroviario che sembra risentirne di più.

Assoferr, Confetra e Confindustria puntano quindi gli occhi sulle prossime mosse dell'attuale esecutivo e su cosa accadrà appunto per la ormai ampiamente sperimentata "Cura del Ferro" che in questi anni è riuscita a sottrarre importanti quote di traffico al trasporto su gomma. Con benefici evidenti sia dal punto di vista economico (in termini di minor onerosità per i trasporti delle imprese) **ma anche con effetti tangibili per l'ambiente in termini di minor emissioni di Co2.**

A trarre le conclusioni della giornata, **che si svolgerà domani lunedì 26 novembre a Palazzo Ducale, dalle 10.30 alle 13.30** il vice Ministro **Edoardo Rixi**, chiamato a illustrare la posizione del Governo.

Il Forum di Pietrarsa nella città ferita: ‘Da Genova un binario per l’Europa’

Gli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario fanno il punto sugli **investimenti e sugli incentivi del loro settore** e in particolare sulla ‘**cura del Ferro**’ che negli ultimi anni diversi esecutivi hanno messo al centro delle politiche pubbliche di incentivazione con una novità: il bilancio quest’anno si fa a **Genova**, la città ‘**ferita**’ proprio nella possibilità di muoversi.

Si tiene lunedì a palazzo Ducale il Forum di Pietrarsa intitolato ‘Da Genova un binario per l’Europa’. “Il crollo del ponte Morandi infatti – si legge nella nota -, oltre a spezzare Genova in due per i trasporti privati, ha creato e sta creando non pochi problemi per i trasporti commerciali da e verso il porto”. Tra i dati che “più allarmano il settore c’è quello della **decrescita del trasporto cargo ferroviario** che dopo il boom dell’8% del 2017, nel primo semestre di quest’anno, registra una battuta d’arresto con un inequivocabile -0,8%. Di contro, relativamente al fatturato, solo l’autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico. Complessivamente – prosegue la nota – **tutto il sistema dei trasporti risente di una crescita globale che sta rallentando.** Ma è proprio il dato sul trasporto cargo ferroviario che sembra risentirne di più”.

Assoferr, Confindustria e Confetra puntano quindi gli occhi sulle prossime mosse dell’attuale esecutivo e su cosa accadrà per la ‘Cura del Ferro’ che in questi anni ha sottratto quote di traffico al trasporto su gomma con benefici evidenti dal punto di vista economico e con effetti tangibili per l’ambiente in termini di minori emissioni di Co2. A tirare le conclusioni della giornata sarà il viceministro **Edoardo Rixi**.

ECONOMIA

LA STAMPA

Assoferr, Confetra e Confindustria per Genova: il "Forum Pietrarsa 3" nella "città ferita"

A Palazzo Ducale lunedì 26 novembre il punto degli imprenditori del cargo ferroviario su investimenti e incentivi del Governo
Pubblicato il 25/11/2018



Il punto degli imprenditori del settore del trasporto cargo ferroviario sugli investimenti e sugli incentivi del loro settore. In particolare sulla "Cura del Ferro" che negli ultimi anni diversi Governi hanno sempre messo al centro delle politiche pubbliche di incentivazione, con una novità: **il bilancio quest'anno si fa a Genova, la "città ferita" proprio nella possibilità di muoversi.** Il crollo del ponte Morandi infatti, oltre

a spezzare Genova in due per i trasporti privati, ha creato e sta creando non pochi problemi per i trasporti commerciali da e verso il porto.

Tra i dati che più allarmano il settore **c'è quello della decrescita del trasporto cargo ferroviario** che dopo il boom dell'8% del 2017, nel primo semestre di quest'anno, registra una battuta d'arresto con un inequivocabile -0,8%. Di contro, relativamente al fatturato, solo l'autotrasporto segna un recupero in linea con quello del traffico. **Complessivamente tutto il sistema dei trasporti risente di una crescita globale che sta rallentando. Ma è proprio il dato sul trasporto cargo ferroviario che sembra risentirne di più.**

Assoferr, Confetra e Confindustria puntano quindi gli occhi sulle prossime mosse dell'attuale esecutivo e su cosa accadrà appunto per la ormai ampiamente sperimentata "Cura del Ferro" che in questi anni è riuscita a sottrarre importanti quote di traffico al trasporto su gomma. Con benefici evidenti sia dal punto di vista economico (in termini di minor onerosità per i trasporti delle imprese) **ma anche con effetti tangibili per l'ambiente in termini di minor emissioni di Co2.**

A trarre le conclusioni della giornata, **che si svolgerà domani lunedì 26 novembre a Palazzo Ducale, dalle 10.30 alle 13.30** il vice Ministro **Edoardo Rixi**, chiamato a illustrare la posizione del Governo.

TRASPORTI: AL VIA LUNEDI' FORUM PIETRARSA, QUEST'ANNO OSPITA GENOVA
AGENZIA KRONOS
SEZIONE ECONOMIA
TRASPORTI: AL VIA LUNEDI' FORUM PIETRARSA, QUEST'ANNO OSPITA GENOVA =

Roma, 23 nov. (AdnKronos) - Si aprirà lunedì prossimo alle 10,30 il Forum di Pietrarsa, organizzato da **Confetra** che quest'anno si svolgerà a Genova nel Palazzo Ducale. Il Forum si aprirà con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore della Fondazione FS e di Stefano Balleari, Vice Sindaco di Genova .

Le relazioni di apertura saranno di Nereo Marcucci - Presidente **Confetra**, Stefan Pan - Vice Presidente Confindustria e Pawel Woyciechowski - TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno. Siederanno al tavolo dei lavori per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?" Marco Bucci, Sindaco di Genova e Commissario per la ricostruzione del ponte Morandi; Marco Ponti - STM MIT; Paolo Foietta - Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario della Torino - Lione; Iolanda Romano - Commissario del Governo del Terzo Valico; Giovanni Mondini - Presidente Confindustria Genova e Guido Gazzola - Presidente Assoferr. Le conclusioni saranno di Edoardo Rixi, Vice Ministro delle Infrastrutture e Trasporti .

(Set/AdnKronos)

ISSN 2465 - 1222
23-NOV-18 00:02

NNNN

Foietta: “Il TAV è economicamente imprescindibile”

Secondo il commissario governativo il tunnel di base del Moncenisio si giustifica senza se e senza ma, purché si confronti il valore dell’interscambio commerciale attraverso l’arco alpino occidentale con quello relativo all’arco settentrionale



Il Commissario Straordinario del Governo per la realizzazione dell’asse ferroviario Torino-Lione, Paolo Foietta, sarà protagonista lunedì 26 novembre al Forum Pietrarsa 3 organizzato da ASSOFERR e Confetra a Genova, di un tavolo di discussione con Marco Ponti, consulente della Struttura di Missione del MIT per la analisi Costi-Benefici di alcune opere strategiche già in corso di costruzione, e con Iolanda Romano, Commissario (dimissionario) del Governo per il Terzo Valico, sul tema della “cura del ferro” ma sostanzialmente, come si può prevedere, sul destino delle opere messe in stand-by dal ministro Toninelli.

Ship2Shore ha voluto sentire il Commissario Foietta in anteprima, per offrire ai lettori una chiave di lettura di quello che sarà il dibattito.

“Con il Quaderno 11 dell’Osservatorio, consegnato la scorsa settimana al Presidente del Consiglio e al Ministero Infrastrutture e Trasporti e pubblicato, è stata consolidata la mole di dati tecnici a sostegno della realizzazione del Tunnel di Base del Moncenisio, elaborata nei capitoli principali da esperti come Lanfranco Senn e Roberto Zucchetti, della Bocconi, e Andrea Boitani dell’Università Cattolica. In questi ultimi mesi però si è parlato molto del fatto che le opere in corso si devono finire perché ormai si è già speso molto e perché i costi legati all’interruzione sarebbero più alti di quelli necessari a ultimarle, ma io voglio invece spostare l’attenzione, a questo punto, sulla necessità oggettiva della Nuova Linea Torino Lione, anche se fosse ancora da iniziare, che discende da valutazioni economiche facilmente dimostrabili”

“Se si prende in considerazione l’arco alpino occidentale – prosegue Foietta – l’interscambio economico relativo al 2017 è pari a 205 miliardi di Euro, con un saldo attivo di 20 miliardi. Sull’arco alpino settentrionale, esteso agli assi dal Sempione al Tarvisio, e quindi con traffici che coprono dall’Olanda alla Scandinavia alla Polonia e Paesi dell’Est, l’interscambio arriva a 245 miliardi di Euro, con un saldo passivo di 20 miliardi (sostanzialmente legato alle merci con destinazione Italia che sbarcano a Rotterdam e porti del Northern Range)”.

Riguardo ai volumi di traffico, le proporzioni non cambiano: complessivamente oltre 50 milioni di tonnellate sul settore occidentale, e circa 60 milioni su quello nord. Riferendoci ai soli traffici terrestri, abbiamo 44,1 milioni di tonnellate attraverso l’arco alpino occidentale, e ad esempio 38,9 attraverso la Svizzera, che pure è percepita, erroneamente, come attrattrice di traffici assai più elevati che non la Francia, e che si è dotata, per libera scelta della popolazione, di due assi ferroviari con tunnel di base e totalmente riqualficati. In aggiunta, si devono considerare altre nove milioni di tonnellate di traffico di transito, relative a origini e destinazioni esterne all’Italia.

“Quindi – fa notare il Commissario - a fronte di un volume di beni trasportati maggiore di circa il 20%, il settore nord è servito da ben quattro direttrici ferroviarie (Sempione e Gottardo attraverso la Svizzera, Brennero e Tarvisio attraverso l’Austria) sulle quali sono stati realizzati o sono in costruzione sei tunnel di base (Loetschberg sull’asse Sempione, operativo dal 2007, Gottardo dal 2016, Ceneri, Brennero, Semmering, Koralm) oltre al tunnel del Terzo Valico che pure si inserisce in questa logica.

Tutto il traffico del settore ovest invece viaggia su tre autostrade, la ferrovia merci è trascurabile, il trasporto viaggiatori di lunga percorrenza praticamente inesistente. L’opzione autostradale qui è diventata quasi un luogo comune, un pregiudizio che non viene neppure messo in discussione.

Come si può sostenere che un tunnel inaugurato nel 1871 e a oltre 1.300 metri di altitudine è sufficiente per soddisfare le esigenze del trasporto ferroviario attuale? È evidente che la Nuova Linea Torino Lione è l’unica risposta che può essere data per riequilibrare l’asse est-ovest all’offerta presente sugli assi nord-sud, collegando la Pianura Padana con il bacino di Lione, centro dell’area economica dell’Est e Sud della Francia, e baricentrico per le prosecuzioni verso la Penisola Iberica a sud via Montpellier, e verso Parigi, Bruxelles e il Regno Unito a nord.”

In relazione poi all’ammontare dell’investimento per la nuova linea, che dopo la Project Review del 2016 della tratta di adduzione italiana, seguita nel 2018 da quella sul lato francese, ammonta a 8,6 miliardi di Euro per il Tunnel di Base (tratta transfrontaliera), 1,7 miliardi lato Italia e circa 4,5 miliardi lato Francia, per un totale di circa 14,8 miliardi coperti dalle quote Italiana, Francese e a carico dell’Unione, Foietta fa notare che “il totale degli investimenti fatti ed in corso da parte di Svizzera, Austria, Unione Europea, Italia, ed altri Paesi per il potenziamento dei quattro assi ferroviari del settore nord assomma a oltre 70 miliardi di Euro, per valori di traffico che come detto sono comparabili. Per la sola tratta di adduzione italiana al Tunnel di Base del Brennero è previsto un costo di 5,2 miliardi di Euro, superiore al totale della quota italiana della Nuova Linea Torino Lione che ricordiamo è di circa 4,7 miliardi”.

Il passaggio a Nord-Ovest deve rientrare nell’agenda delle priorità strategiche per l’economia nazionale.

Fulvio Quattrocchio

Grandi opere, la logistica chiede al governo di non fermarsi

Genova - La Sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale, a Genova, ospiterà lunedì 26 novembre dalle ore 10.30 l'appuntamento itinerante Forum di Pietrarsa, evento promosso da Assoferr, Confetra, Confindustria. Tema di questa edizione "Da Genova un binario per l'Europa"

novembre 22, 2018

Genova - La Sala del Maggior Consiglio di Palazzo Ducale, a Genova, ospiterà lunedì 26 novembre dalle ore 10.30, l'appuntamento itinerante Forum di Pietrarsa, evento promosso da Assoferr, Confetra, Confindustria. Tema di questa edizione "Da Genova un binario per l'Europa". Il programma prevede le conclusioni del vice ministro alle Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi.

Sarà l'occasione per fare il punto su alcuni temi strategici per i settori del sistema trasportistico nazionale, a cominciare da quale sistema infrastrutturale e logistico serva per sostenere l'industria manifatturiera italiana e la sua competitività internazionale. Per Guido Gazzola, presidente dell'Assoferr «la crisi infrastrutturale che stiamo vivendo è la nemesi di una politica che per decenni è stata incapace di progettare il futuro del Paese. Ora che i progetti ci sono e che si è iniziato a fare, c'è una parte del Paese che ancora non è convinta che tali interventi servano davvero al rilancio dell'economia reale, talvolta giungendo a ipotizzare di cassare opere strategiche per garantire il trasferimento di risorse in spesa corrente. Questo dibattito deve concludersi il più rapidamente possibile. Il Forum di Pietrarsa, giunto alla sua terza edizione, darà voce a questo confronto, perché è nella natura di una grande organizzazione democratica favorire sempre e comunque la discussione pubblica sui grandi temi. Ma senza ovviamente rinunciare a dire la nostra. Per noi il Paese ha bisogno di una svolta, e al netto di ogni fede politica, il ritorno in Italia delle industrie deve essere l'obiettivo principale di tutti gli schieramenti. Nell'immaginario collettivo, la Ferrovia connette tanti mondi. Noi siamo fermi al segnalamento, prima di uno scambio fondamentale per il nostro futuro. La consapevolezza attiva della società civile scesa in piazza a Torino è un importante segnale di partecipazione per tutti noi, esprime una tensione positiva che condividiamo, fermo restando che non si può prescindere da un confronto aperto e pubblico sulla qualità degli investimenti da effettuare. Essere a Genova con il Forum non è solo un segnale di forte solidarietà alla città dopo il crollo del Ponte Morandi, ma rappresenta la volontà di non far finire nel dimenticatoio l'emergenza senza continuare ad alimentare i messaggi di sofferenza che non sono solo di Genova ma di tutto il Nord Italia». Per Ivano Russo, direttore generale di Confetra «in un anno ricco di nuove attività e iniziative per Confetra, a partire da Agorà 2018, non avremmo potuto rinunciare alla nostra Pietrarsa. Recentemente Marco Ponti, della Struttura tecnica di missione del ministero dei Trasporti, in un lungo articolo ha posto, anche in parte provocatoriamente, la

questione “se all’Italia serva ancora un Cura del Ferro”. Cioè se per la crescita della nostra industria manifatturiera, la committenza, e delle imprese logistiche operanti in Italia, sia necessario davvero continuare a investire sulle infrastrutture ferroviarie. Noi crediamo che la risposta sia un chiaro e inequivocabile “sì”, pur consapevoli dei tanti limiti che in Italia hanno scontato - per decenni - tanto la progettazione quanto la concreta lenta realizzazione di questi interventi. Raccogliamo comunque la sfida intellettuale, e speriamo il 26 novembre di rappresentare al meglio le nostre ragioni».

Giovanni Mondini, presidente Confindustria Genova esprime il pensiero degli imprenditori genovesi che «sanno perfettamente da 150 anni che senza una ferrovia efficiente il porto e tutta l’economia cittadina non hanno ragion d’essere. Alla fine dell’Ottocento, con due linee di valico già funzionanti, per necessità si è cominciato a progettarne una nuova, più moderna, con minori pendenze, con minori costi gestionali. Oggi, dopo oltre un secolo, quella nuova linea è in avanzata fase di costruzione, tutti aspettiamo il giorno in cui entrerà in esercizio, si spera in concomitanza con la fine dei lavori sul nodo di Genova. Nel frattempo il mondo è certamente cambiato, ma nel senso di rendere ancora più indispensabile un sistema logistico competitivo, sicuro e ambientalmente sostenibile. Tutte cose che reclamano più ferrovia».

The ANSA logo consists of the word "ANSA" in white, bold, uppercase letters, centered within a solid green rectangular background.

Ansa - Trasporti: forum Pietrarsa a Genova, un binario per l'EuropaZCZC4459/SXA
XEF41966_SXA_QBXB R ECO S0A QBXB

Trasporti: forum Pietrarsa a Genova, un binario per l'Europa

(ANSA) - ROMA, 19 NOV - Assoferr e Confetra insieme a Confindustria, riconfermano per il terzo anno consecutivo l'evento legato al trasporto ferroviario merci "Forum Pietrarsa 3, da Genova un binario per l'Europa".

Al Forum - spiega una nota - partecipa il vice ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi, che chiuderà i lavori. L'appuntamento è fissato per lunedì 26 novembre ore 10.30. Ad ospitare l'evento, questo anno, sarà la città di Genova nel Palazzo Ducale.

"Il Forum di Pietrarsa - sottolineano i promotori dell'evento - 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".

Il Forum si aprirà con Luigi Cantamessa, Direttore della Fondazione FS. Le relazioni di apertura saranno di Nereo Marcucci - Presidente Confetra, Stefan Pan - Vice Presidente Confindustria e Pawel Woyciechowski - TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno. Siederanno al tavolo dei lavori per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?" Marco Ponti - STM MIT, Paolo Foietta - Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario della Torino - Lione, Iolanda Romano - Commissario del Governo del Terzo Valico, Giovanni Mondini - Presidente Confindustria Genova e Guido Gazzola - Presidente Assoferr. (ANSA).

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Economia >News



Lunedì 19 Novembre 2018
(Teleborsa) - **"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa, ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci** promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia.** La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Quest'anno nel capoluogo ligure il terzo incontro dedicato al trasporto ferroviario merci

19 novembre 2018 - 20.34



"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa", ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice mNistro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle**

ferrovie e delle infrastrutture in Italia. La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Quest'anno nel capoluogo ligure il terzo incontro dedicato al trasporto ferroviario merci

Publicato il 19/11/2018



"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa", ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia**. La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Fioletta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Quest'anno nel capoluogo ligure il terzo incontro dedicato al trasporto ferroviario merci

Pubblicato il 19/11/2018



"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa", ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia**. La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Quest'anno nel capoluogo ligure il terzo incontro dedicato al trasporto ferroviario merci

"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa", ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia.** La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il “Forum Pietrarsa” sul trasporto merci

19 novembre 2018 - (Teleborsa) – “Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l’Europa, ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell’incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia.** La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l’evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del “ponte Morandi”, ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai “lavori” che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema “Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?”, **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l’asse ferroviario Torino–Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).



Notizie Teleborsa - Economia

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

(Teleborsa) - **"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa, ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci** promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice mMinistro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia**. La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino?Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).

(Teleborsa) 19-11-2018 08:29

Assofer, Confetra e Confindustria: a Genova il 26 novembre il "Forum Pietrarsa" sul trasporto merci

Quest'anno nel capoluogo ligure il terzo incontro dedicato al trasporto ferroviario merci

Economia, Trasporti · 19 novembre 2018 - 20.29

(Teleborsa) - **"Forum Pietrarsa 3, a Genova un binario per l'Europa"**, ovvero lunedì 26 novembre nel capoluogo ligure la conferma per il terzo anno consecutivo dell'incontro dedicato al trasporto ferroviario merci promosso da Assoferr e Confetra insieme a Confindustria.

Il Forum di Pietrarsa, a cui parteciperà il Vice ministro Infrastrutture e Trasporti Edoardo Rixi, **ogni anno mette a fuoco lo stato delle ferrovie e delle infrastrutture in Italia**. La scelta di Genova, e del suo Palazzo Ducale dove si terrà l'evento, 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 della città** colpita il 14 agosto scorso dal drammatico crollo del "ponte Morandi", ma di tutto il Nord Italia.

Nutrita e qualificata la presenza ai "lavori" che **si apriranno con i saluti di Luigi Cantamessa, Direttore di Fondazione FS** nonché del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, vicino a Napoli. Previsti interventi di **Nereo Marcucci**, Presidente Confetra, **Stefan Pan**, Vice Presidente Confindustria e **Pawel Woyciechowski**, TEN-T Coordinatore per il corridoio alpino del Reno.

Al tavolo dei lavori, **Marco Ponti** (STM MIT) per il confronto sul tema "Serve ancora al Paese la Cura del Ferro?", **Paolo Foietta** (Commissario Straordinario del Governo per l'asse ferroviario Torino-Lione), **Giovanni Mondini** (Presidente Confindustria Genova) e **Guido Gazzola** (Presidente Assoferr).



Forum di

PIETRARSA ³

ha Genova nel cuore



INTERVISTE

Forum Pietrarsa 3: intervista a Delle Piane, carenza infrastrutture era già problema per Genova prima del crollo del ponte. Ora è emergenza



(FERPRESS) – Roma, 20 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.

L'ottava intervista è a Filippo Delle Piane (Costruzioni Genova).

FerPress: – Ing. Delle Piane, non è un bel momento per Genova: il crollo del ponte Morandi ha ferito la città, le sue industrie, i servizi, il porto, l'economia che faticosamente stava riprendendo dopo lunghi anni di crisi strutturale di una città che ha sempre meno industria pesante. E il porto, si trova di fronte al rischio di perdere un'opportunità (il Terzo Valico) cui si contava per la moltiplicazione degli sbocchi ferroviari verso i mercati del Nord Europa. Come si rapportano le imprese di costruzioni genovesi con il prossimo futuro e con l'incertezza legata alla ricostruzione di un collegamento autostradale che attraversi la città con la prossima demolizione definitiva del viadotto Morandi?

Delle Piane – “La tragedia del ponte Morandi ha semplicemente fotografato con brutale nitidezza una situazione emergenziale che vede la nostra città è tutta la regione ormai isolate dal resto del Paese.

La carenza infrastrutturale era già un problema prima del crollo per diventare una vera e propria emergenza dopo. A questo si aggiunga che la mancanza dei collegamenti non penalizza solo Genova ma, trattandosi del primo porto italiano, tutto il sistema economico nazionale in un momento in cui non ci possiamo certo permettere cali di produttività.

I genovesi sono abituati a rialzarsi dopo ogni disgrazia e a ripartire con ancora più vigore di prima. Dalla tragedia della val Polcevera dobbiamo trarre alcuni insegnamenti e ripartire evitando gli errori del passato.

Le grandi infrastrutture di collegamento sono la benzina indispensabile perché le cose ricomincino a funzionare e il sistema si rimetta in moto. Terzo valico ferroviario, gronda, raddoppio della linea Genova – Ventimiglia sono opere sulle quali non si deve lasciare più spazio alle discussioni ma solo all'operatività dei cantieri vigilando affinché le opere vengano realizzate nel rispetto dei tempi e dei costi.

Sotto questo aspetto è positivo il segnale del Governo che ha dato parere favorevole alla prosecuzione del terzo valico.

Il ponte Morandi ci lascia una seconda grande possibilità che abbiamo il dovere di sfruttare non fosse altro per il rispetto che si deve alle famiglie colpite dalla tragedia del crollo.

Siamo in presenza di un'area urbana dove le persone sono state costrette ad abbandonare le proprie abitazioni e dove gli edifici hanno problemi di agibilità. Per fortuna i risarcimenti saranno capienti e ci auguriamo che possano, seppur minimamente, contribuire a lenire il dolore di chi ha perso così tanto.

L'area sopra menzionata era stata realizzata in epoca di grande espansione demografica e abitativa con criteri volti più a coprire un fabbisogno di alloggi che a soddisfare la qualità dell'abitare. La realizzazione del ponte, successiva alle abitazioni, aveva aggravato ulteriormente la situazione. Quella è una zona che può diventare il teatro di un'operazione di rigenerazione urbana concreta e positiva anche spinta dal fatto di avere risolto, seppur a causa di un evento calamitoso, due delle problematiche tipiche dei processi di rigenerazione: la proprietà parcellizzata e la carenza di fondi. Le imprese del territorio genovese e ligure che, pragmaticamente, non si sono mai espresse sulla ricostruzione del ponte dichiarando che la cosa importante era farlo presto e bene vogliono e possono recitare invece un ruolo da protagoniste nel far diventare la val Polcevera il teatro di un nuovo processo di rigenerazione che possa diventare un esempio per il Paese.

Se riusciremo a realizzare quanto scritto dalla tragedia potrà nascere una Genova migliore per un'Italia migliore”.

Forum Pietrarsa 3: intervista a Maurizio Gentile. Trasporto merci su ferro per rafforzare competitività sistema mare



(FERPRESS) – Roma, 20 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 settima intervista è a Maurizio Gentile, Amministratore delegato di Rete Ferroviaria Italiana.

FerPress: – Ing. Gentile. Lei ha seguito sin dalla prima edizione l'iniziativa di fine anno che Confetra, Assoferr e Confindustria hanno voluto chiamare Forum Pietrarsa per dare un fortissimo richiamo alla storia del trasporto delle merci per ferrovia, andato riducendosi decennio dopo decennio con il trasferimento continuo di quote di mercato sul trasporto gommato. RFI è impegnata su più fronti per adeguare linee, scali e raccordi alle nuove esigenze di un trasporto merci che non può più essere la cenerentola sui binari. Può indicarci le principali realizzazioni degli ultimi dodici mesi e quanto è previsto per il 2019?

Gentile: – Rete Ferroviaria Italiana ha avviato numerosi interventi per lo sviluppo del trasporto merci e agevolare lo shift modale dalla gomma al ferro nel nostro Paese. L'obiettivo, perseguito attraverso un vasto programma di investimenti e progetti, è quello di adeguare la rete nazionale agli standard europei previsti sui Corridoi TEN-T: la lunghezza massima di 750 metri per i binari, che permetterà di far circolare treni più lunghi e quindi con maggiore merce trasportata; l'adeguamento della sagoma limite per il transito di carichi alti quattro metri allo spigolo, la cosiddetta "autostrada viaggiante" e i container High Cube; l'adeguamento dell'infrastruttura ferroviaria per consentire il transito di treni con peso assiale fino a 22,5 tonnellate per asse e, parallelamente, la definizione di un piano per superare l'attuale limite delle 1.600 tonnellate di peso per treno; la definizione e l'installazione di tecnologie di ultima generazione, come l'ERTMS (European Rail Traffic Management System), per incrementare la capacità di traffico, sia merci sia viaggiatori, delle linee ferroviarie e permettere l'interoperabilità delle linee transfrontaliere.

RFI lavora in sinergia con gli enti locali, le istituzioni e le associazioni di categoria per cogliere le sfide legate al futuro del trasporto merci. Saranno investiti infatti 4 miliardi per l'ammodernamento tecnologico e infrastrutturale delle linee ferroviarie e in linea con tali premesse, anche nel corso del 2018, sono stati stipulati molteplici accordi per favorire l'intermodalità ferro-mare.

Alcuni esempi: grazie al protocollo d'intesa, siglato a giugno, con l'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale, in accordo con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, è stato definito un programma per il potenziamento ferroviario del porto di Genova, nell'area di Sampierdarena, con opere di adeguamento prestazionale e tecnologico della rete per un valore di circa 35 milioni di euro. Sempre a Genova sono in corso i lavori per il raddoppio del binario di

accesso al Voltri Terminal Europa e anche a Genova Campasso, per la realizzazione di una nuova stazione con otto binari lunghi 750 metri.

È stata siglata anche un'intesa con l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Tirreno Centrale, per valutare la realizzazione di una nuova stazione e di un terminal ferroviario, con modulo di 750 metri, in prossimità dell'attuale impianto di Napoli San Giovanni Barra, mentre con il Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è stata avviata una collaborazione per l'upgrading infrastrutturale dei due scali marittimi di Venezia e Chioggia; inoltre siamo a lavoro anche nel Porto di Trieste. Interventi di miglioramento e adeguamento della rete sono in corso anche nel Sud del Paese, come ad esempio nel nodo intermodale di Brindisi, nello scalo merci di Bari Lamasitana e nel porto di Taranto.

Per connettere i poli logistici strategici del Paese con la rete ferroviaria nazionale, in linea con gli obiettivi inseriti nel Libro Bianco dei Trasporti dell'Unione Europea che prevedono di trasferire entro il 2030 il 30% del traffico merci su ferrovia e il 50% nel 2050, RFI ha promosso il progetto Penultimo e ultimo miglio, con il patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. Il progetto punta a sviluppare servizi intermodali funzionali e affidabili, che generino un beneficio strutturale per il sistema logistico nazionale. Il percorso intrapreso ha visto il coinvolgimento degli stakeholder istituzionali, del mercato del trasporto ferroviario e degli operatori del settore, per definire quali interventi prioritari realizzare a favore del traffico merci intermodale. RFI e il MIT hanno quindi messo a disposizione 48 milioni di euro e sono state vagliate alcune tra le proposte progettuali più interessanti a favore dell'intermodalità. Tra i progetti selezionati, ad esempio, quello per il potenziamento prestazionale e tecnologico della stazione di La Spezia Migliarina, che rientra nel sistema ferroviario del porto della Spezia e che ha visto l'assegnazione all'Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Orientale di 5,7 milioni di euro.

Per il 2019 RFI proseguirà il percorso intrapreso per promuovere il trasporto merci su ferro, in quanto leva fondamentale per rafforzare la competitività del sistema mare e il ruolo dell'It

Forum Pietrarsa 3: intervista a Daniele Testi. Necessario bilanciamento delle quote di merce trasportate via ferrovia



(FERPRESS) – Roma, 19 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 sesta intervista è a Daniele Testi, presidente di SOSLog.

FerPress: – Testi, sembra che il tema delle infrastrutture strategiche sia ormai sulla bocca di tutti e la decisione del Governo di far fare ad un gruppo molto ristretto di esperti un lavoro ciclopico di Analisi Costi Benefici ha per ora prodotto una serie di stop a infrastrutture che erano in cantiere da anni. Tra queste, sappiamo bene, due tunnel, un paio di opere stradali, la nuova stazione sotterranea di Firenze.

Nessuna contrapposizione tra ferrovia e strada, in questo senso, ma il peso specifico che rappresentano le infrastrutture ferroviarie è di gran lunga il più importante.

Voi avete costruito la vostra proposta associativa sul binario di una logistica sostenibile. Cje ruolo hanno le ferrovie in questo contesto?

Testi: – Il tema delle infrastrutture è assolutamente strategico e al centro dell’azione SOS LOG da molti anni. Lo abbiamo anche affrontato nell’ultimo Convegno Laboratorio tenutosi a Torino lo scorso 5 Novembre. In quella occasione, il prof. Lanfranco Senn, di cui ci onoriamo per gli stimoli in qualità di membro del consiglio scientifico della associazione, ha evidenziato i costi della “non” sostenibilità delle infrastrutture. Una serie di considerazioni che si possono sintetizzare con il fatto che esistano implicazioni di sostenibilità delle infrastrutture sia nella fase della loro progettazione (consenso) sia in quelle della loro costruzione e gestione. Sono opere con un lungo ciclo di vita temporale e quindi con una conseguente rilevanza quando non sono progettate in modo adeguato (costi di sovra o sottodimensionamento), quando generano elevati costi di manutenzione e costi di consumo e uso del suolo. Impattano per i costi dei ritardi decisionali e autorizzativi che si trasformano in un effetto di diversione dei traffici su corridoi a più scarsa resa ed efficienza. Non solo, il prof. Senn ha anche evidenziato l’effetto di rete ovvero per i costi generati dai mancati raccordi con altre infrastrutture che creano colli di bottiglia a monte e a valle soprattutto a causa della mancata integrazione modale.

SOS LOG, che da 13 anni è impegnata a disseminare il valore della logistica sostenibile, auspica che nell’analisi costi benefici, prima o poi venga considerato anche il fattore di sostenibilità. Gli operatori logistici stanno infatti investendo in nuove tecnologie per avere mezzi di trasporto sempre più efficienti e a basso impatto ambientale. Sono tecnologie che richiedono costi di acquisto più elevati. E’ evidente quindi che ogni sforzo di miglioramento di un processo di trasporto rischia

di avere un limite generato dal fattore infrastrutture. L'esempio più semplice che potrei fare è quello rappresentato da un operatore che abbia deciso di acquistare un mezzo ad LNG che nonostante gli incentivi ha oggi un costo superiore rispetto ad un Euro6 Diesel ma che permette l'abbattimento delle polveri sottili del 90%, del 70% di NOx e garantisce una qualità di guida agli autisti migliore a causa del rumore più contenuto (-3Db). Questi miglioramenti non sono ancora riconosciuti dal mercato con tariffe premianti e quindi gli operatori cercano di rientrare degli investimenti efficientando i cicli e cercando di avere una partnership di lungo periodo con la committenza. Rimanere in coda, o dover percorrere una strada non adatta ad un traffico pesante vuol dire perdere tale efficienza a causa di una infrastruttura che non riesce a smaltire il carico di traffico e quindi vanifica qualsiasi sforzo di miglioramento sull'ambiente e sulla qualità di vita di chi guida questi automezzi, tra l'altro merce sempre più rara in tutto il mondo.

A maggior ragione se pensiamo alle infrastrutture ferroviarie che sono necessarie per integrare l'offerta di trasporto via strada con il treno per ottenere una quota più bilanciata soprattutto sulle medie e lunghe distanze. L'Italia è chiaramente indietro con una quota ferrovia stimata al 6% e quindi insostenibile dal punto di vista ambientale, sociale ed economico perché espone gli operatori logistici e la committenza ad un rischio di aumento dei costi per carburante e per minore efficienza (tempi più lunghi) troppo alto. Nessuno immagina un sistema dei trasporti italiano totalmente a carico della ferrovia – l'orografia del ns paese non lo permetterebbe – ma qui si tratta di portare la modalità ferroviaria ed intermodale (perché ci sarà sempre bisogno di un primo ed ultimo miglio via gomma) almeno al 20/30% del totale nel giro di pochi anni. Un obiettivo raggiungibile e soprattutto necessario anche per il ruolo che i porti italiani potrebbero giocare verso quei paesi del centro Europa non dotati di uno sbocco a mare diretto. Porti che migliorerebbero anche l'impatto delle loro attività nei territori che li ospitano e che spesso sono città che circondano le banchine a pochi metri di distanza.

Immaginare quindi un carico da 20 tonnellate di passata di pomodoro BIO che parte dalla Calabria per arrivare a Monaco o a Basilea via camion percorrendo 1540 km significa immaginare oltre 2,2 tonnellate di CO2 equivalente immesse in atmosfera contro 0,44 tonnellate immesse se avessimo potuto utilizzare il treno. Ma per poter offrire un servizio flessibile come quello del camion è necessario avere le infrastrutture ferroviarie (treni lunghi almeno 750 m) ed i trafori sviluppati in modo da evitare le doppie trazioni e caricare lo stesso peso di merce di quando il treno viaggia in pianura (2000 tonnellate almeno).

Senza questi elementi nessun operatore potrà mai prendersi il rischio di offrire un servizio giornaliero che partirebbe con uno svantaggio di costo del 30/40% rispetto alla modalità stradale. Senza considerare poi gli aspetti di sistema che fanno sì che un camion possa circolare in tutte le strade d'Europa grazie ad una patente riconosciuta da tutti i paesi mentre una azienda ferroviaria è costretta ad avere una licenza di sicurezza specifica per singola tratta e singolo locomotore con tempi di risposta al mercato, in caso di richiesta di nuovo servizio, di molti mesi.

Insomma pensare ad una logistica più sostenibile ed efficiente senza investire e favorire un miglior bilanciamento delle quote di merce trasportate via ferrovia è impossibile.

Aggiungo di più, è semplicemente miope perché relega il sistema paese italiano ad una economia locale, ad una lotta esclusivamente concentrata sull'euro più ed euro meno per tonnellata trasportata. Lotta destinata a fare danni alla competitività anche dei prodotti made in Italy che partono con un aggravio di costi e di rischi di svariati punti percentuali. Prodotti che sempre di più competono in termini di supply chain e non semplicemente in termini di di marca e prezzo.

Non a caso, SOS LOG, nell'individuare le 21 sfide della logistica sostenibile che permettono l'utilizzo del marchio omonimo, ha inserito la sfida dell'intermodalità ovvero il bilanciamento "livello di servizio-costi-emissioni" per sviluppare soluzioni di trasporto intermodale richiedendo alle aziende di darsi obiettivi specifici, misurabili e monitorando i risultati ogni anno.



Infrastrutture: la situazione dei valichi alpini in una nota di Eugenio Muzio

(FERPRESS) – Segrate, 16 NOV – “Occorre innanzitutto evidenziare che l’economia italiana è basata in larghissima parte sull’ export considerate le indubbie valenze tecnologiche e qualitative del settore industriale e di eccellenza che caratterizza il settore alimentare apprezzato in tutto il mondo.

Questa realtà ci permette di mantenere una posizione leader in diversi campi e ben il 70% della nostra economia è interscambio con gli altri paesi europei. America del Nord, America del Sud, Cina e comunque Far East non hanno un ruolo comparabile a quello dell’ Europa”. Così l’ingegner Eugenio Muzio, Presidente della Commissione Intermodalità di Assologistica ed esperto di trasporto combinato strada-rotaia in una nota sulla situazione dei valichi alpini.

“L’interscambio con l’Europa – prosegue Muzio – forzatamente deve avvenire nella stragrande maggioranza con connessioni terrestri: quindi strada o ferrovia. Inoltre l’Italia, unico paese in Europa ha l’obbligo dall’ estremo Ovest a l’estremo Est di transitare attraverso l’arco alpino il quale ovviamente presenta problematiche uniche nel mercato.

Non è un caso che già 170 anni fa gli illuminati gestori della politica si impegnarono in opere allora ciclopiche prevalentemente ferroviarie come il Frejus, il Sempione, il Gottardo e, per matrice austriaca con i valichi del Brennero e di Tarvisio.

La fase successiva nel secondo dopoguerra, in conseguenza dell’esplosione del traffico tutto strada, furono attivate soluzioni indirizzate ad incrementare agevolmente il trasporto stradale. Nacquero così il traforo del Monte Bianco, quello del Frejus, in Svizzera quello del Gottardo e la conseguente autostrada Basilea – Chiasso, L’Autostrada Modena – Verona- Brennero e l’Autostrada Mestre – Udine – Tarvisio.

La rete, indubbiamente razionale, di Autostrade, trafori , ecc. ha contribuito sostanzialmente a posizionare adeguatamente l’Italia nel contesto europeo.

DA circa trent’anni però a livello europeo si è preso coscienza dei crescenti risvolti negativi dovuti alla dimensione del trasporto stradale e ne è scaturita una lodevole cognizione di dover sviluppare sempre più il trasporto ferroviario delle merci specie sulle lunghe distanze. Questo nuovo inquadramento ha portato l’UE a definire i corridoi prioritari di transito per razionalizzare gli interscambi nel futuro. Ovviamente questo disegno è basato in modo molto sostanzioso sul trasporto ferroviario. La configurazione finale è basata su 9 corridoi denominati TEN-T. Di questi ben 4 coinvolgono l’Italia e, ovviamente, tutti sono basati sul transito alpino.

La conseguenza è che il nostro paese se vuole mantenere un ruolo di grande interlocutore nel contesto europeo deve obbligatoriamente dotarsi di infrastrutture moderne, funzionali e di adeguata capienza per rispondere alle richieste dei mercati europei”.

“In conseguenza di queste considerazioni di premessa, di seguito – prosegue Muzio – si ritiene opportuno un esame delle varie direttrici di traffico connesse con il transito alpino.

Le interconnessioni con la Francia

Innanzitutto occorre evidenziare che la Francia è attualmente il secondo partner commerciale dell'Italia con un interscambio al 2016 di 464,2 milioni di tonnellate. La Francia inoltre è il territorio di transito per traffici con Spagna, Belgio, Gran Bretagna, ecc. Il traffico attualmente è svolto per oltre il 95% via strada il valico di Ventimiglia e i tunnel del Frejus e del Monte Bianco. Questo poiché la linea ferroviaria storica del Frejus presenta caratteristiche tecniche e funzionali non più rispondenti alle attuali esigenze e con costi di produzione fuori mercato.

La logica soluzione sarebbe, parafrasando quanto realizzato in Svizzera, la rapida ultimazione della costruzione del nuovo tunnel del Frejus, chiamato impropriamente TAV, che consentirebbe di spianare l'acclivio della montagna e di realizzare treni da 2.000 ton, 750 m di lunghezza e con sagoma P80/400 idonea al trasporto di semirimorchi con una riduzione dei costi di almeno il 30 %.

Lascia veramente esterefatti che l'attuale governo manifesti ampie titubanze sull'esecuzione dell'opera adducendo strani concetti di costi – benefici suffragati da consulenze estemporanee che ben poco hanno a che vedere con una logica di sviluppo nei prossimi decenni dei rapporti fra Francia e Italia (le previsioni meno ottimistiche prevedono un interscambio al 2030 di circa 60 milioni di ton).

Infatti se si dovesse abbandonare la prosecuzione del tunnel oltre a dover affrontare le enormi spese per la mancata realizzazione ci si troverebbe nell'assurdità di una totale saturazione dei tunnel stradali del Frejus e del Monte Bianco che porterebbe alle seguenti improponibili alternative:

- Rinunciare allo sviluppo dell'interscambio con la Francia ed ai traffici di transito con altri paesi
- Costruire una nuova canna del tunnel stradale del Frejus e dotare le Autostrade Torino-Bardonecchia e Modane-Chambery(con i francesi che ci considererebbero dei pazzi) della terza corsia. Il tutto alla faccia della salvaguardia dell'ambiente nelle due valli alpine

Mi permetto pertanto di evidenziare che l'unica soluzione razionale da tutti i punti di vista è perseverare rapidamente nella realizzazione del tunnel ferroviario. Preciso che il tunnel e relative linee, una volta ultimati i lavori, offrirebbero al mercato passeggeri e merci un potenziale di 170 treni al giorno. Soluzioni alternative sicuramente non ricadranno sulle spalle di chi si è permesso di contrastare queste opere probabilmente non pagandone le conseguenze, ma diventeranno un dramma per chi dovrà gestire il tema fra trent'anni.

Le interconnessioni con la Svizzera

Il rapporto con la realtà svizzera è solo parzialmente connesso con l'interscambio fra i due paesi. La parte preponderante del traffico è di transito con origine/destino la Germania, l'Olanda, la Scandinavia.

Gli Svizzeri dopo aver realizzato l'infrastruttura stradale hanno deciso che la vera soluzione sarebbe stata la ferrovia. Come conseguenza hanno realizzato il nuovo tunnel del Gottardo, stanno ultimando quello del Ceneri e l'ammmodernamento a standard europeo dell'intera linea Basilea-Chiasso oltre ad aver creato anche l'alternativa del Loetschberg. Inoltre a proprie spese realizzeranno le modifiche alla linea Bellinzona-Luino-Gallarate-Novara per portarla a standard europeo. Profondamente convinti che l'opzione ferroviaria sia la soluzione ai problemi del paese hanno impostato politiche che anno attualmente portato il traffico ferroviario al 71% del totale di transito.

L'esperienza svizzera deve essere presa a riferimento per la politica comunitaria e, in particolare, per il nostro paese che è e sarà obbligato ad interfacciarsi con queste realtà.

L'interconnessione con l'Austria

L'interconnessione con l'Austria coinvolge due realtà il Brennero e Tarvisio. Quest'ultimo vuoi per le dimensioni dei traffici, vuoi per le caratteristiche attuali della linea ferroviaria ha bisogno solamente di ridotti interventi infrastrutturali per rispondere completamente agli standard europei.

Diversa è la situazione del Brennero. Esso rappresenta il valico italiano caratterizzato nel complesso dai più importanti volumi di traffico. Nel 2016 sono transitate al valico 47 milioni di ton. La linea ferroviaria, seppur ammodernata negli scorsi decenni, ha ancora le caratteristiche dell'opera realizzata a suo tempo dagli austriaci e sale fino al valico a ben 1.300m. Attualmente via ferrovia transita il 30 % circa del traffico e, quindi, nettamente minore di quello via Svizzera. Inoltre l'enorme affluenza stradale in costante crescita sta saturando il potenziale dell'Autostrada A22 che, peraltro, non potrà mai essere dotata della terza corsia. Infine la politica austriaca è molto simile a quella svizzera e il Tirolo non perde occasione per cercare soluzioni che impediscano lo sviluppo del traffico stradale.

Stante questa realtà la soluzione ovvia è riprodurre al Brennero quanto fatto dagli svizzeri e, ci auspichiamo, sarà realizzato al Frejus.

Il progetto del Brenner Tunnel Basis (BTB) non è una teoria, è una realtà. Anche in questo caso assistiamo a strane titubanze suffragate da incomprensibili elucubrazioni di soggetti che antepongono inutili calcoli matematici a una visione di ampia strategia per consentire all'Italia di continuare ad essere protagonista in un contesto che gioco forza deve cambiare per soddisfare contemporaneamente legittime volontà di miglioramento dell'ambiente in cui le popolazioni vivono con l'imprescindibile necessità di incrementare gli interscambi in un contesto più confacente.

Conclusioni

Con la presente nota ho cercato di fotografare l'attuale situazione dei transiti alpini evidenziando i preoccupanti rallentamenti a cui il nostro paese potrebbe andare incontro e dall'altra parte quelle che a mio avviso dovrebbero essere le scelte strategiche da attuare per permettere all'Italia di continuare ad essere uno dei più importanti protagonisti nel contesto europeo".

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?

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 crescita 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.

Forum Pietrarsa 3: intervista a Betty Schiavoni. Italia deve assumere un ruolo guida nella politica delle Alpi



(FERPRESS) – Roma, 15 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 quarta intervista è a Betty Schiavoni, presidente di ALSEA

FerPress: – Recentemente lei ha ricordato che la Lombardia resta il principale polo della logistica italiana. In questa regione (la cui area d'influenza nella logistica si estende fino a Piacenza) risiede il 35% delle piattaforme logistiche in conto terzi italiane e occupa il 29% degli addetti del settore.

Ed ha sottolineato l'importanza degli attraversamenti alpini e dei porti per l'economia dell'intero Paese. Oggi il Governo deve decidere sui nuovi valichi. Che cosa chiederebbe oggi il mondo dei logistici e degli spedizionieri che lavorano in Lombardia al ministro dei Trasporti ed a quello dello Sviluppo Economico?

Schiavoni: – *Per la Lombardia e non solo, le priorità rispetto al tema sono:*

- *Maggiore disponibilità accesso via treno a prezzi più competitivi (attualmente costa troppo utilizzo treni rispetto alla sola trazione via camion) e più linee;*
- *Maggiore attenzione Austria che vuole contingentare passaggi;*
- *Accelerare costruzione Pedemontana x smorzare traffici attraversamento Milano e posizionamento a Malpensa;*
- *Svizzera, le multe sono all'ordine del giorno per qualsiasi motivo, dalla lampadina a tutto quello che possono multare;*
- *Francia sono molto attenti e abbiamo i blocchi del riposo delle 45 ore, blocco traffico ColLI Tenda e Maddalena;*
- *Parcheggi sicuri e parcheggi in generale, divieto riposo 45 ore in cabina, questo è un grandissimo problema, la commissione UE ci ha richiamato insieme ad altri 4 Paesi in quanto non diamo informazioni in merito.*

Queste merci viaggiano o su strada o su rotaia: ne consegue che i valichi alpini e le reti ferroviarie e stradali sono essenziali per la nostra economia. Questo aspetto deve essere sottolineato con forza perché i problemi di attraversamento di Austria, Francia e Svizzera non vengono sempre evidenziati e attenzionati come meritano. Oggi si parla molto della posizione italiana nei confronti della UE. Ebbene, ogni ragionamento dovrebbe mettere al primo posto questo tema. Non si dice che è principio insindacabile per la UE la libera circolazione di merci e persone? E allora se un Paese unilateralmente decide di contingentare gli ingressi non viola questo principio?

L'Italia deve assumere un ruolo guida nella politica delle Alpi in modo che non si verifichino più decisioni unilaterali di Stati volte a limitare il traffico di merci pesanti. Non possiamo accettare le decisioni assunte dal Tirolo, appoggiato dal Governo austriaco che limita il transito dei TIR unilateralmente lungo il Brennero; non possiamo accettare i controlli vessatori delle autorità svizzere e le ordinanze di singoli comuni francesi emesse per bloccare il traffico dei camion verso i Colli di Tenda e della Maddalena.

Forum Pietrarsa 3: intervista a Gian Enzo Duci. Partita che si gioca a Genova è decisiva per tutto il Paese

(FERPRESS) – Roma, 14 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 terza intervista è a Gian Enzo Duci, presidente di Federagenti.

FerPress: – La città ed il suo porto dopo la tragedia del Morandi sono ripartiti, ma non bisogna ancora rischiare di cedere quote di mercato. E Genova è comunque di fronte al suo gap infrastrutturale, emblematico dopo il crollo del ponte. Assagenti ha lavorato da subito per la ripartenza, ma nel medio/lungo periodo cosa serve?

Duci: – *Per far crescere Genova quale polo della logistica servono certezze su opere e tempi che non possono essere vaghi o incerti, ma dettagliati e affidabili.*

Solo con queste regole di ingaggio, Genova ha una chance di mantenere e quantomeno recuperare ciò che il crollo del Ponte Morandi, le sta facendo perdere in termini di traffici, clienti e specialmente affidabilità. Il mercato della logistica prima di optare per un dirottamento massiccio di merci e di traffici su un altro porto rifletterà con attenzione e con una valutazione attenta del rapporto costi-ricavi e anche dei rischi connessi a uno spostamento: ciò significa che il mercato e i grandi operatori potrebbero anche decidere di aspettare che Genova torni ad essere efficiente; ma a una condizione: avere una assoluta o, almeno, ragionevole certezza sui tempi di ricostruzione del ponte nonché di realizzazione delle opere indispensabili a garantire la piena efficienza del porto.

IL gap oltre che infrastrutturale è anche psicologico. Il dibattito sul decreto, i contrasti e il rinvio nella scelta del commissario finalmente ricaduta sul Sindaco Bucci, hanno decisamente inciso sulle aspettative. Per questi motivi Federagenti si è impegnata sulla linea del fronte e non ha mai mollato la presa. La partita che si gioca a Genova è di quelle decisive per il futuro del porto, della città, dell'occupazione, ma specialmente dell'intero sistema logistico italiano che ha nel porto di Genova il suo snodo più importante.

Forum Pietrarsa 3: intervista a Livio Ambrogio. Incertezze attuale Governo sono estremamente preoccupanti

(FERPRESS) – Roma, 13 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 seconda intervista è a Livio Ambrogio che, con la sua azienda, dal 1969 ha puntato sul sistema intermodale.

FerPress: – Lei è un po’ considerato il padre nobile dell’intermodalità e sa bene cosa vuol dire far viaggiare semirimorchi quando le infrastrutture sono inadeguate. Più volte lei ha lanciato un “grido di dolore” dicendo che se non vengono rapidamente messe in atto contromisure c’è il concreto rischio che il traffico merci su ferro verso la Francia rischia una vera e propria estinzione. Negli ultimi mesi vede qualche elemento positivo o permane un forte pessimismo?

Ambrogio: – *La politica adottata dall’ Unione Europea 50 anni fa di sviluppare il trasporto combinato nasceva dalla constatazione che la modalità stradale non poteva più in prospettiva far fronte da sola all’incremento demografico e degli scambi, senza pagare un caro prezzo in termini di inquinamento delle città, traffico sempre più caotico, danni permanenti all’ambiente e alla evoluzione del clima.*

Questa politica ha prodotto importanti accordi sulla difesa dell’ambiente (Convenzione delle Alpi), sulla rivalutazione della modalità ferroviaria (Corridoi TEN e politiche di armonizzazione), sul risparmio energetico e sullo sviluppo delle fonti rinnovabili.

*Tutti gli Stati membri hanno sottoscritto questa politica ed hanno implementato misure che si possono così riassumere: “**Abbiamo l’obiettivo di trasferire i traffici, nella maggior misura possibile, dalla strada verso la ferrovie e le vie d’acqua**”.*

L’applicazione di questa politica varia da Paese a Paese. La morfologia e la geografia determinano le possibilità e gli obiettivi ragionevoli. Paesi come Olanda e Germania, ricchi di vie navigabili, possono avvalersi anche di questa modalità. Un paese di transito come la Svizzera può ottimizzare la ferrovia, paesi montagnosi e periferici (Spagna, Italia, Grecia) devono conservare una parte più rilevante della modalità stradale. Rimane l’obiettivo della “maggior misura possibile”.

Le Alpi sono un caso particolare, ma il più importante per un paese come l’Italia che viene dalle Alpi separato dall’Europa, proprio quella che rappresenta la maggior parte dei nostri scambi internazionali. Il PIL e la ricchezza dell’Italia sono direttamente dipendenti dalla qualità logistica dei suoi scambi con il resto d’Europa. L’export è la linfa vitale dell’Italia.

Le gallerie ferroviarie di base sono senza dubbio le più importanti opere per il nostro paese, perché sostituiscono strutture di concezione ottocentesca, con gallerie realizzate fra il 1870 e il 1910 (Fréjus, Gottardo, Loetschberg, Sempione), con una infrastruttura moderna che ci accompagnerà per 120/150 anni, pronta ad accogliere notevoli sviluppi tecnologici in ambito ferroviario, che non possono essere applicate su un'infrastruttura obsoleta.

Questo grande progetto di rinnovamento è già in corso, le due gallerie svizzere completate già dimostrano efficienza e potenzialità.

Sul fronte occidentale la ferrovia soffre della sua obsolescenza, e la costruzione della galleria di base del Moncenisio è vittima da anni dell'ostilità ideologica di chi ne ha fatto una questione locale, e dice no a qualsiasi infrastruttura in valle, e di chi ne ha fatto un simbolo dell'antagonismo, portando le bandiere notav anche fra gli ulivi della Puglia...

La quota ferroviaria sul fronte Italia-Francia, ridotta oggi a un misero 7%, può ragionevolmente porsi un obiettivo del 20/30%, da raggiungere nei prossimi 30 anni

Le incertezze dell'attuale Governo sono estremamente preoccupanti. Se si rinnega il principio fondante (conversione modale) occorre spiegare ed accettare tutte le conseguenze di questa scelta. Il futuro della linea storica del Fréjus è segnata. Il traffico merci è destinato a scomparire (tranne i traffici pesantemente sovvenzionati da denaro pubblico), il Nord- Ovest subirà una (ulteriore) decadenza e verrà escluso dai collegamenti con gli altri corridoi. Il paese e i suoi porti verranno privati del "passaggio a Nord-Ovest", e dovrà contare per il prossimo secolo solo sulle altre due vie (Svizzera e Brennero).

La situazione logistica di Torino e dintorni è già preoccupante. La decrescita è evidente prima ancora che diventi un dogma.

Spero che la ragione prevalga sull'ideologia e che alla fine non sarà una minoranza sorda e faziosa a decidere per noi.

L'ottimismo, in una situazione economica negativa, si mantiene solo con la speranza che quest'opera venga portata a termine, si è già perso troppo tempo.

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 Ferrobonus, 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.