

**In questo numero:  
La Superlega nel calcio no. Ma nei trasporti?. Interviste a  
Sergio Veroli (Consumers' Forum) e Pietro Serbassi (Fast  
Confasal). Indagine ISPRA: dal 1990 aumento delle emissioni  
di gas serra del 3,9%. Smart workers o telelavoratori a  
domicilio. Quattro temi per il rilancio del Veneto Orientale.  
Ancora troppe vaghezze sul Recovery Plan ferroviario**



**IL FUTURO  
È LA NOSTRA DESTINAZIONE  
SOLO SE È UN VIAGGIO  
CHE FACCIAMO INSIEME.**



IL FUTURO VIAGGIA CON NOI.

**FS** **FERROVIE**  
DELLO STATO  
ITALIANE



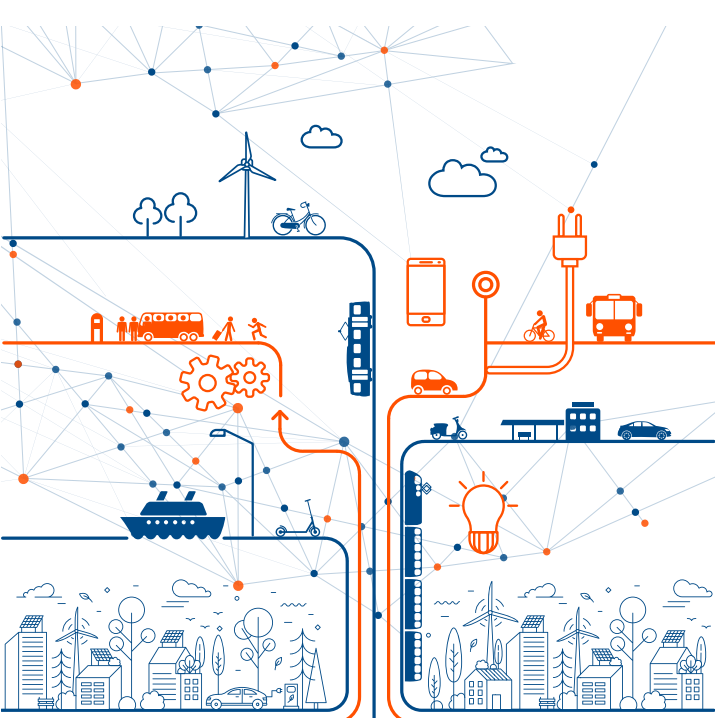


## Editoriale

### La Superlega nel calcio no. Ma nei trasporti?

Il progetto di una Superlega nel mondo del calcio è evaporato alla velocità della luce, ma nessuno ha certamente voglia di discutere nel merito di un'iniziativa, che è stata gestita in un modo pessimo. Il fatto, però, che non siano mancate le voci di chi ha indicato che la soluzione non era certamente quella, ma che i problemi cui quella soluzione voleva porre rimedio esistono, e non sono neanche di poco conto, riferiti ad un mondo che comunque cambia, e dove le vecchie categorie rischiano di avere poco senso, nel momento in cui intere nazioni o grandi città già oggi non hanno più posto nella ribalta del calcio, rendendo fin troppo eufemistico il concetto dell'“importante è partecipare” dell'ideale olimpico. In realtà, oggi la competizione a tutti i livelli è quanto di più lontana da un'ispirazione “egualitaria”, che pure rimane nell'illusione di molti. In un recente dibattito, peraltro molto interessante, organizzato dal sindacato Fast Confsal, Ivano Russo, direttore generale di Confetra, ha snocciolato una serie di cifre “terrorizzanti”, ma non per questo meno vere nella loro cruda realtà. Russo ha ricordato che le prime 5 big fair tech statunitensi (Apple, Amazon, Google, Facebook e Microsoft) hanno chiuso il 2019 con 5.200 miliardi di dollari di utili guadagnati in borsa; se fosse il PIL di uno Stato, sarebbe il terzo Stato al mondo dopo gli Stati Uniti e la Cina; secondo il Wall Street Journal, si tratta della più grande concentrazione di ricchezza privata nella storia dell'umanità. Guardando ancora questa “Superlega” economica, Russo ha ricordato che la Cina (“fabbrica del mondo”) oggi rappresenta il 60-61% della produzione fatturiera mondiale, in Cina si producono i componenti di migliaia di prodotti che poi consideriamo “europei”, il 92% di tutti gli apparecchi tecnologici, cellulari, devices, computer etc. si avvalgono

di prodotti e componenti cinesi, l'83% dei televisori si fanno in Cina, e via dicendo. Per Russo, i fenomeni di trasformazione in atto sono ancora più profondi: la gestione dei “big data” alimentano un flusso di dati propedeutici alle forme di vendita dei servizi commerciali, e la logistica dei flussi informativi (Russo sottolinea che la logistica è flusso merci, ma anche flusso dati, è infrastruttura e infostruttura) finisce per determinare la logistica dei flussi commerciali, realizzando di fatto una rivoluzione che capovolge gli antichi parametri. A sua volta, Salvatore Pellecchia, segretario del sindacato Fit Cisl, ha ricordato che – per la legge di Moore – la potenza raddoppia ogni 18 mesi, e questo significa che un chip attualmente è 70 miliardi di volte più potente di quello degli anni '70 e, anche se i limiti alla crescita esponenziale diventano ad un certo punto oggettivi, la tecnologia comunque non arresterà il suo sviluppo. In scenari così complessi, sono gli stessi Russo e Pellecchia a ricordare come la competizione non avvenga più su campi di gioco minimamente paragonabili al passato: nella logistica, i “campioni nazionali” rischiano di non combattere ad armi pari con “campioni internazionali” capaci di chiudere e dominare l'intero ciclo, senza avversari possibili. Ancora più fatica – osserva Pellecchia – mostrerebbe l'affermazione di un pur indispensabile processo di digitalizzazione e modernizzazione in un settore come il trasporto pubblico locale, che in Italia conta la presenza di circa mille imprese, tutte inevitabilmente destinate ad avere scarse capacità di innovazione, di crescita sistemica e via dicendo. Da una riflessione su tutti questi temi non c'è morale, se non una: che la discussione sulla Superlega del mondo del calcio è, in fondo, un divertissement. Forse altri problemi incombono all'orizzonte.



# Cittadini, Istituzioni e aziende insieme per una nuova mobilità

**Web event**  
**27 aprile 2021, h 10.30/12.30**

In questi tempi difficili dovuti alla pandemia da Covid-19 ci attendono sfide importanti su molti fronti. Sfide che coinvolgono e interessano tutti i cittadini, le istituzioni, le imprese. Sfide che dovranno coniugarsi strettamente con il tema dello sviluppo sostenibile del nostro Paese.

La gestione dei trasporti e della mobilità sono i punti nevralgici dell'agenda di governo, da cui dipendono una infinità di aspetti dirimenti dello sviluppo della nostra società: dalla scuola, allo sviluppo intelligente e sostenibile delle città, fino alla ripresa della vita economica e sociale del Paese.

Consumers' Forum, con i Soci Gruppo Ferrovie dello Stato e ASSTRA, ha costruito un appuntamento pubblico in cui Istituzioni, Authority, imprese, accademici e consumatori si confrontano sul futuro del settore trasporti e mobilità negli anni più difficili e più importanti che ci aspettano. Quelli che ci porteranno, nell'era Covid-19, a gestire i fondi del *recovery fund* al meglio per il raggiungimento dell'Agenda 2030, verso la quale tutti siamo chiamati ad agire.

## PROGRAMMA

Introduce

**Sergio Veroli** - Presidente Consumers' Forum

Modera

**Roberto Sommariva** - Giornalista

Interventi

**Enrico Giovannini** - Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili

**Nicola Zaccheo** - Presidente Autorità di regolazione dei trasporti

**Antonio Decaro** - Presidente Associazione nazionale dei comuni italiani

**Fulvio Bonavitacola** - Vice Presidente Regione Campania e Coordinatore Commissione Infrastrutture, Mobilità e Governo del Territorio Conferenza delle Regioni e delle Province autonome

**Sabrina De Filippis** - Direttrice Divisione Passeggeri Regionale Trenitalia

**Andrea Gibelli** - Presidente ASSTRA

**Fabio Bassan** - Professore Ordinario di Diritto dell'Unione Europea Università Roma Tre

**Felice Petillo** - Membro Organo paritetico di garanzia di Trenitalia in rappresentanza delle Associazioni dei consumatori

**PER ACCREDITI QUI**





## Intervista

### Veroli (Consumers' Forum): un nuova cultura delle regole con un dialogo tra cittadini, aziende e istituzioni.

Nella vostra nuova serie di iniziative che avete avviato per questa prima parte dell'anno il tema dei trasporti è uno dei principali, anche perché avete recentemente concluso accordi sul tema della conciliazione con FS. Le Regioni hanno costruito dei modelli per quando ci sono i momenti topici nel trasporto, soprattutto quello ferroviario, si va a degli accordi (abbonamenti, etc...). Questo quadro racconta che le associazioni dei consumatori cominciano ad avere un ruolo più pesante, soprattutto nel rapporto con le grandi aziende perché il problema è il grandissimo spezzettamento del settore del trasporto pubblico locale che è fatto non solo di 100 città capoluogo, ma di 250 città che hanno più di 30 40 mila abitanti dove c'è un sistema di trasporto sul quale i consumatori potrebbero aprire un canale... L'altro tema su cui ragionare è quello della digitalizzazione che è centrale rispetto agli impegni di "Recovery", ma su cui le aziende del TPL anche le più piccole, si sono impegnate....

E' indubbio che il ruolo del trasporto regionale è un problema centrale per ciò che riguarda soprattutto le ferrovie, anche perché oltre l'80% del trasporto delle ferrovie è regionale. E' evidente che mentre l'alta velocità, con tutto quello che è costata, è un'eccellenza il trasporto regionale può molto migliorare.

Chi ha la fortuna di viaggiare con l'AV viaggia bene, e questo riguarda una parte della popolazione: andare da Roma a Milano in 3 ore è un piacere.. fare il pendolare non sempre lo è. Il tema del pendolarismo è centrale anche ai fini della sostenibilità e del rilancio della mobilità e della vivibilità delle aree metropo-



litane. Anche perché sostenibilità vuol dire centralità del mezzo pubblico; attualmente il problema si sente di meno, forse è per questo che viene anche sottovalutato, con le zone arancioni e rosse la gente sta in casa, c'è lo smart working, le scuole hanno ricominciato da poco e il tema della mobilità oggi è un tema meno sentito. Quando riaprirà tutto, ci saranno gli antichi problemi che preesistevano, quelli relativi alle folle che prendevano i mezzi, al fatto che si concentra l'utilizzo dei bus in alcune ore (7-9; 17-19). Con la riapertura degli uffici, delle scuole e delle fabbriche è chiaro che il problema ci risarà e sarà aggravato. Si riproporranno problemi del distanziamento, del numero di persone che possono accedere ai mezzi pubblici. Come si risolvono queste cose? Un primo problema sarà quello della centralità del trasporto regionale, l'altro problema sarà quello dell'intermodalità tra i vari trasporti, e ancora ci sarà quello dell'integrazione tariffaria che facilita la possibilità di viaggio.

**E poi c'è sempre il problema dei tempi delle città...**



Altra questione quella degli orari, col prosieguo dell'utilizzo dello smart working per una parte dei lavoratori e con un'articolazione diversa degli orari per fare in modo che la gente non si ammassi nelle stesse ore a prendere gli stessi mezzi pubblici: un piano di acquisto, di rinnovo delle flotte può essere solo a lunga scadenza e non si risolve nei prossimi mesi. Oltretutto c'è il problema della digitalizzazione, della "smart city" di come il problema della sostenibilità energetica sia legato a doppio filo al problema della digitalizzazione, la possibilità di poter utilizzare una comunicazione veloce anche con lo sviluppo del 5G, che possa consentire sia alle aziende che ai cittadini di dialogare, di conoscere come stanno le cose, di scegliere tempi e modi per utilizzare i servizi e quindi di evitare sprechi di tempo e affollamenti all'interno dei bus. Perché ci sia questo secondo aspetto, è necessario che il diritto alla connessione diventi una sorta di "diritto costituzionale". I cittadini abbiano il diritto alla connessione e nello stesso tempo ci sia la possibilità per chi non è in grado di "smanettare", anche di un diritto alla formazione. Nel momento in cui la PA utilizza sempre di più il digitale c'è bisogno di persone che, a prescindere dalla loro età, siano in grado di utilizzare questi strumenti.

**Digitalizzazione, 5G, formazione. E' sempre un problema di risorse economiche. Bisogna fare di più per i trasporti?**

L'aspetto importante di questa fase storica è che per la prima volta c'è a disposizione un'ingente massa di capitali per rilanciare questo settore. Come verranno spesi questi soldi? Come dicono gli economisti, l'attuale situazione va vista quasi come una risorsa perché siamo costretti a cambiare il modo di vita, e quindi anche il modo con cui utilizzare i mezzi di trasporto; ci aspettiamo che con la prospettiva di mettere al centro sostenibilità e digitalizzazione, con il Covid che ancora genera

400 morti al giorno e ci costringe a una vita diversa, con risorse a disposizione, ci sia la voglia, la competenza, la capacità politica e la fantasia di cambiare il modo di vivere.

E questo non può che coinvolgere il Governo, le aziende che operano in questi settori, i comuni e le amministrazioni regionali che gestiscono insieme alle aziende il TPL con contratti di servizio, con concessioni. In che modo gli utenti possono partecipare a questo sforzo? Sia con dei comportamenti regolati nei quali occorre coinvolgerli, sia con un apporto di conoscenza da parte loro, con un dialogo che deve sempre più svilupparsi tra cittadini, aziende e istituzioni. Già la Legge prevede che ci siano Carte di servizio, che le associazioni dei consumatori concorrano a monitorare a valutare, ma anche a indicare standard di qualità. Ci si aspetta un profondo cambiamento al quale dovrebbero concorrere tutti quanti perché c'è bisogno di una nuova cultura delle regole, con obiettivi e comportamenti condivisi, sia da chi gestisce i servizi, sia da chi ne fruisce, sia da chi li governa sia da chi li controlla.

**Una strategia profondamente diversa dal clima di reazione "social diffuso"...un clima più di collaborazione che di scontro. Le aziende si sono sentite sul banco degli accusati, spesso anche il singolo lavoratore del settore che si sente spesso al centro di una reazione fortemente indotta dai leoni da tastiera che sembrano condizionare un po' tutto... Faccio un esempio: la notizia che è circolata giorni fa di 58 casi di autobus su sono state trovate tracce di Covid: i giornali non hanno detto che quelle tracce erano il 9% dei controlli effettuati, mentre nel 91% i Nas avevano trovato bus puliti. C'è poi la questione dei mezzi affollati: molte le aziende si stanno attrezzando e stanno mettendo a punto sistemi per monitorare il numero di persone nel bus. Questo porterà a dei risultati nel tempo... Anche il tema della collaborazione è essenziale su cui credo voi avete molto da**





## **dire perché non avete mai un atteggiamento "a prescindere"...**

Il tema della collaborazione comprende diverse fasi. Per collaborare una persona ha bisogno di essere informato, preso in considerazione e magari di poter dire anche la sua. Perché in questi tre modi si può assicurare una vera condivisione. Oggi per ciò che riguarda la mobilità vedo gli autobus più puliti, mezzi vuoti, e quindi non c'è problema, però non è così durante l'anno. C'è bisogno di un cambiamento di marcia e i cittadini hanno mille modi per collaborare, ci sono diversi momenti previsti istituzionali e procedurali perché partecipino sia a livello nazionale sia regionale sia anche comunale. Bisognerebbe trovare modalità migliori di collaborazione tra cittadini, aziende e istituzioni. Io non credo che soprattutto nei confronti delle aziende pubbliche il rapporto debba essere conflittuale che ritengo sbagliato. Il tema di fondo è: come faranno in questo settore così fondamentale all'economia a cambiare le cose? Alla base di tutto c'è un problema di collaborazione. Come il governo, le aziende, le istituzioni comunali potranno cambiare? Un tavolo di lavoro per una discussione seria sarebbe importante. Ultimamente il Governo, per parlare di PNRR ha chiamato

tutti, dalle imprese ai sindacati, ma non le associazioni dei consumatori. E questo è a mio avviso un errore, forse in parte dovuto anche al fatto che queste ultime sono molte e difficilmente riescono ad avere degli obiettivi e una strategia congiunta per far sentire la loro voce come settore unitario. Soprattutto c'è bisogno di una cultura che coinvolga di più i cittadini. Anche i sindacati, dovrebbero preoccuparsi di più del funzionamento delle istituzioni, dei comuni, dei servizi. Occorre una collaborazione che veda insieme queste forze.

## **Non di gestire la mensa dell'Atac...**

Un sindacato che opera in un servizio pubblico dove i lavoratori sono un po' più garantiti, dovrebbe adoperarsi perché funzionino meglio e di cercare la collaborazione con i cittadini. Perché se un servizio funziona meglio, il cittadino è disposto pure a pagarlo di più e su questo non ci sono dubbio di sorta. Tutto è legato a un discorso di qualità, efficienza e collaborazione. Anche quando un cittadino compra un prodotto, e sa che quel prodotto è stato fatto rispettando l'ambiente e rispettando chi lavora è disposto anche a pagarlo qualcosa in più. La mia preoccupazione è che ci sia sufficiente capacità di affrontare una situazione come quella che stiamo vivendo (straordinaria) e di saper utilizzare al meglio i fondi. Nelle mie esperienze passate so quanto l'Italia spesso non è stata in grado di utilizzare tutti i fondi che aveva a livello europeo e di gestirli bene, di utilizzarli per fare in modo che mettano in moto l'economia (quello che Draghi chiama debito buono – ndr). Il nostro incontro del 27 aprile dovrebbe aiutare a capire, il ministro Giovannini penso che l'abbia accettato anche per avere un dialogo con una platea di consumatori e di cittadini attenti.





FONDAZIONE



ITALIANE



SCOPRI I PRODOTTI SU

---

*[shop.fondazionefs.it](http://shop.fondazionefs.it)*



Fondazione FS Italiane





## Intervista

### Serbassi (Fast Confsal): sindacato deve anticipare i cambiamenti nel mondo del lavoro, forniremo il nostro contributo in questo periodo

Pietro Serbassi, segretario di Fast Confsal, una vita di trasporti, una vita di sindacato.

Questa settimana c'è stata una scadenza importante per la sua organizzazione che, assieme alla Federazione degli edili ha organizzato un webinar sul tema della digitalizzazione nel trasporti.

Platea ricca di partecipanti, un avvio di iniziative di un sindacato che, pur non avendo la rilevanza mediatica dei sindacati storici, raggruppa nel settore ampio dei trasporti e della logistica migliaia e migliaia di iscritti.



**Serbassi, uscite dal tradizionale alveo sindacale e vi mettete a discutere di innovazione, di digitalizzazione, di argomenti tradizionalmente appannaggio di imprese e università. Perché la decisione?**

Il position paper sulla digitalizzazione dei trasporti e il convegno che si terrà mercoledì 21 aprile non è la prima operazione di questo tipo che facciamo. Crediamo che il sindacato non debba limitarsi a fare battaglie ma abbia anche il dovere di conoscere le dinamiche del settore in cui opera e debba essere in grado di anticipare e accompagnare il cambiamento nel mondo del lavoro per tutelare al meglio i diritti di chi un impiego ce l'ha già e per favorire la creazione di nuova occupazione per chi lo ha perso o non l'ha un lavoro. Innovazione, digitalizzazione e realizzazioni di nuove infrastrutture sono temi che già interessano tutti i lavoratori. E noi, che i problemi li conosciamo da vicino, riteniamo di poter fornire il nostro contributo al dibattito per indirizzare i pro-

cessi ed individuare le migliori soluzioni per garantire al sistema Paese, in questo delicato periodo, prospettive di rilancio e di rinnovato sviluppo in questo settore fondamentale.

**L'iniziativa che avete messo in campo, e che affianca la diffusione di un Position Paper sull'argomento, coinvolge gli edili.**

**Ed è un momento particolarmente importante perché trasporti, mai come oggi, si legano al tema infrastrutturale, e nella costruzione delle infrastrutture la forza di lavoro non è l'ultimo anello della catena del valore, ma è ai primi posti...**

Trasporti e infrastrutture rappresentano l'architettura strategica del Paese e sono da sempre naturalmente legati. Basti pensare al gruppo FSI, che deve gran parte della sua fortuna proprio alla sinergia industriale tra i due comparti. Mai come in questa fase di grande cambiamento e rinnovamento, poi, il settore

delle costruzioni, anche attraverso la digitalizzazione per esempio delle strade evolute ed innovative cd. smart road o per monitorare infrastrutture come ponti e viadotti, sarà determinante per il rilancio della competitività dell'intero sistema dei trasporti, che ha bisogno, soprattutto al Sud, di, nuove ferrovie, nuovi ed innovati porti e retro porti, nuove strade e collegamenti del cd ultimo miglio.

Da tempo chiediamo, e lo abbiamo ribadito anche nel position paper, un grande piano di manutenzione delle infrastrutture e la costruzione di vie alternative sia stradali che ferroviarie al fine di evitare, con resilienza e prospettive di maggiore traffico, blocchi come è accaduto lo scorso anno in Liguria.

**In uno dei passaggi del documento che avete preparato, affrontate il problema della digitalizzazione nel TPL.**

**La mia impressione, mi scusi se mi sbaglio, è che ne deriva una visione un po' limitata. Sappiamo, dal nostro punto di osservazione che negli ultimi anni, e nell'ultimo ancora di più, le aziende (molte anche se non tutte) hanno saputo dare il meglio.**

**Ci sono sistemi per misurare i passeggeri a bordo (informando l'utenza), per il pagamento con le carte di credito, addirittura si sta pensando di poter utilizzare (a breve e non nel secolo prossimo) la carta di identità elettronica per pagare il bus.**

**C'è vitalità nelle aziende, e semmai il problema è che l'Italia è a macchia di leopardo....**

Le potenzialità delle nuove tecnologie sul trasporto pubblico locale sono praticamente illimitate. Quello che hanno finora fatto le aziende, e alcune hanno fatto molto, è solo una piccola parte dei molteplici risultati che si potrebbero ottenere in termini di qualità, puntualità e confort dei servizi per i clienti, maggiore sicurezza dei lavoratori e per gli utenti e innalzamento della competitività aziendale. Ma per raggiungere gli obiettivi non bastano le infrastrutture materiali, servono nuove competenze. E bisogna pensare per tempo alla formazione dei lavoratori. Inoltre v'è la necessità prioritaria di colmare il gap interno, nell'erogazione, quantitativa e qualitativa, dei servizi TPL nel Mezzogiorno che va colmato ad esempio dando concreta attuazione alle previsioni della Legge 42/2009 in particolare per i fondi perequativi sia infrastrutturali che sulle prestazioni da erogare rivedendo la spesa storica e attuando i fabbisogni standard.

Infine dobbiamo recuperare il gap, come sistema Paese verso l'Europa che merita altrettanta attenzione. Per entrambe le questioni, per averle segnalate insieme con altre, puntualmente lo scorso 17 marzo insieme alla Confasal, al ministro del MIMS Giovannini, molto ci aspettiamo di rilevare nei contenuti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.



**ABBONATI A FERPRESS  
L'AGENZIA QUOTIDIANA DEI TRASPORTI  
OGNI SERA NELLA CASELLA DI POSTA**





**Non crede, proprio per poter assicurare a tutti gli stessi livelli tecnologici (che hanno bisogno di investimenti, di assunzioni mirate ecc) che sarebbe utile poter contare, anche nel TPL, su aziende di maggiori dimensioni, abbandonando la logica delle aziende municipalizzate? Finora i tentativi di costruire sistemi unici nazionali non hanno dato buoni risultati e le aziende hanno sempre optato per App proprietarie. E questo è anche frutto della parcellizzazione. Tolte le grandissime: FS, ATM e Atac, Cotral, Tper, GTT, Tiemme, il resto è fatto di PMI.**

**Cosa ne pensa il sindacato? Meglio avere un azionista pubblico(FS, comune o Regione) o privato. Voi avete fatto entrambe le esperienze...**

Secondo me non è molto importante che l'azionista sia pubblico o privato. Quello che conta è che l'azienda segua le logiche del mercato e non quelle delle consorterie affaristiche o di una politica consociativa.

Per mandare avanti un'impresa servono manager preparati e piani industriali in grado di

produrre utili e far crescere il conto economico.

Chi sia il proprietario, per noi, è ininfluente. Viceversa, credo che l'intervento dello Stato sia opportuno quando si tratta di regolamentare e rendere omogenea la quantità e la qualità dei servizi erogati dall'azienda per l'utenza e evitare qualsiasi forma di dumping financo quello contrattuale.

Nel nostro studio sulla digitalizzazione dei trasporti abbiamo formulato alcune proposte per rendere più efficaci ed efficienti gli attuali sistemi di prenotazione, acquisto e gestione del viaggio per garantire, attraverso la creazione di un sistema composito, che possa portare a quel coordinamento e a quelle sinergie fra mezzi di trasporto diversi di cui il nostro Paese ha assoluto bisogno.

AR

**LA PRIMAVERA DI** MARZO - MAGGIO 2021

**FORFER**

**29 APRILE 2021 - ORE 16.30**

**IL SISTEMA FERROVIARIO:  
TECNICA, GESTIONE E SICUREZZA**

**WEBINAR GRATUITO**

SPONSOR ISTITUZIONALI

**PER ISCRIVERTI VAI SU [WWW.FORFER.IT](http://WWW.FORFER.IT)**  
Per maggiori informazioni visita la sezione dedicata ai corsi di aggiornamento del sito [www.forfer.it](http://www.forfer.it) o scrivici a [comunicazione@forfer.it](mailto:comunicazione@forfer.it)



## Ambiente

### Dal 1990 in aumento le emissioni di gas serra del 3,9% gasolio e benzina rappresentano l'88% del consumo totale su strada

Il trasporto su strada mostra un aumento delle emissioni di gas serra del 3,9% rispetto al 1990, arrivando a rappresentare nel 2019 circa il 92,6% delle emissioni del settore trasporti totali ed il 23,4% delle emissioni nazionali totali di CO<sub>2</sub> equivalente.

Questo è quanto è emerso nel Focus sui Trasporti su strada che ISPRA ha presentato oggi nel corso della presentazione del Rapporto sullo stato e gli scenari nazionali delle emissioni.

Nonostante negli anni più recenti ci sia stato un maggior ricorso alle alimentazioni alternative, queste non assumono ancora un peso rilevante sul totale. Nel 2019 il peso preponderante è ancora dei carburanti fossili: in particolare i consumi di gasolio e benzina rappresentano circa l'88% del consumo totale su strada.

Nel 2019 il trasporto su strada è la principale fonte di emissione di ossidi di azoto, con il 40,3 % del totale emesso a livello nazionale, nonostante dal 1990 registri una riduzione del 74,6%.

Le emissioni di particolato fine derivanti dal trasporto stradale dal 1990 al 2019 si riducono del 73,5%, rappresentando nel 2019 il 10,1% del totale emesso a livello nazionale.

Riguardo al monossido di carbonio, dal 1990 le emissioni si riducono del 92,1%, rappresentando nel 2019 il 18,7% del totale emesso a livello nazionale.

In termini di emissioni di CO<sub>2</sub>, le emissioni da trasporto su strada dal 2019 al 2030 diminuiscono del 39% passando da circa 97 a 59 mi-

lioni di tonnellate, con un ulteriore diminuzione al 2050, fino a raggiungere 22 milioni di tonnellate.

Analogamente alle emissioni, ci attendiamo anche per i consumi di carburante, dal 2019 al 2050, una diminuzione pari a circa il 60% con una forte contrazione del contributo del diesel che passa dal 2019 al 2050 da circa il 60% all'8% del totale, mentre emerge un ricorso crescente al metano ed ai combustibili alternativi.

**29 aprile 2021**  
dalle 17.00 alle 18.30

**DIRETTA STREAMING**  
 Facebook della  
Fondazione sviluppo sostenibile

**Presentazione del libro di Edo Ronchi**  
**"LE SFIDE DELLA  
TRANSIZIONE ECOLOGICA"**

«Il nostro modello economico lineare, estrattivo e ad alto consumo di risorse e di energia, non è più sostenibile. Va convertito in un modello circolare che punti a minimizzare il prelievo di risorse, a prodotti di lunga durata, riparabili, riutilizzabili, utilizzabili in maniera condivisa, riciclabili e realizzati con materiali riciclati. Senza trascurare né la qualità del benessere – che deve essere sobrio e non basato sul consumismo – né la necessità di una maggiore equità e inclusione sociale.»

Coordina il dibattito **Donatella Bianchi**, Giornalista RAI e Presidente WWF Italia

**Ne discutono con l'autore:**

- **Roberto Cingolani**, Ministro della Transizione ecologica
- **Beppe Sala**, Sindaco di Milano
- **Simona Bonafé**, Vicepresidente del Gruppo dell'Alleanza progressista di Socialisti e Democratici, Parlamento Europeo
- **Andrea Illy**, Presidente di Regenerative Society Foundation
- **Monica Frasson**, Presidente European Alliance to save energy, già copresidente dei Verdi Europei

Per ricevere gli aggiornamenti e i dettagli, puoi registrarti al seguente **LINK**

Il libro "Le sfide della transizione ecologica" - Ed. PIEMME, sarà nelle librerie dal 20 aprile.



# NG NEXT GENERATION MOBILITY

18-19-20 MAGGIO 2021



CON I CITTADINI  
AL CENTRO

[WWW.NGMOBILITY.IT](http://WWW.NGMOBILITY.IT)

Organizzato da





## News

### Smart workers o telelavoratori a domicilio

La fase di emergenza determinata dal Covid-19 ha prodotto una esplosione del lavoro a distanza svolto essenzialmente da casa, ritenuto nei vari DPCM e atti del Governo fin dall'inizio della pandemia "da favorire in quanto utile e modulabile strumento di prevenzione". Il 6 aprile 2021, nel Protocollo di aggiornamento al precedente Protocollo anti contagio del 24 aprile 2020, il concetto è stato ribadito. La tecnologia digitale delle comunicazioni, ormai disponibile in modo diffuso, fin dal primo lockdown ha prodotto, quindi, quello che alcuni definiscono "smart working emergenziale", aumentando esponenzialmente la quota ancora esigua delle aziende che, agli inizi del 2020, cominciavano a praticare forme di lavoro a distanza e coinvolgendo anche tutta la pubblica amministrazione, nella quale ancora oggi è ritenuta la "modalità ordinaria" di lavoro.

In tempi normali non avremmo avuto, così rapidamente, circa il 15% di persone che lavorano da remoto. Questa brusca accelerazione, dettata dall'urgenza di introdurre il distanziamento sociale, ha prodotto qualche confusione e, spesso, diverse contraddizioni.

#### **COS'È SMART WORKING E COSA NO**

L'anglicismo smart working, infatti, viene utilizzato frequentemente per definire qualunque tipo di prestazione di lavoro che non si svolga nella sede dell'azienda, e quindi a distanza, ma è un errore che va evitato. Provando a fare un po' di chiarezza, il concetto di lavoro a distanza (o da remoto) include:

- Il lavoro agile, regolato dalla legge 81/2017- al Capo II, dagli artt.18-24.
- Il telelavoro, che ha come riferimento l'accordo interconfederale del 9 giugno 2004, oltre che, per la salute e sicurezza sul lavoro,

dal comma 10 dell'art. 3 del D.lgs 81/2008;

- Il lavoro tramite piattaforme digitali, regolato dal D.lgs 81/2015 – come modificato dal D.L., 101/2019, convertito con modificazioni in Legge 128/2019 – che prevede norme specifiche a tutela del lavoro svolto mediante piattaforme digitali e, in particolare, dell'attività lavorativa dei ciclo fattorini (c.d. riders). Quindi il lavoro agile (smart working) è solo una delle modalità possibili del lavoro a distanza.

Tralasciando ai fini del nostro ragionamento il lavoro tramite piattaforme digitali, concentriamoci sul lavoro agile e sul telelavoro per provare a ricondurre le cose nel giusto alveo, perché quello che ha prodotto lo smart working "emergenziale" appare più come un telelavoro da casa che come il lavoro agile con le finalità del comma 1 dell'art.18 della legge 81/2017, ove si legge:

"Le disposizioni del presente capo, allo scopo di incrementare la competitività e agevolare la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro, promuovono il lavoro agile quale modalità di esecuzione del rapporto di lavoro subordinato stabilita mediante accordo tra le parti, anche con forme di organizzazione per fasi, cicli e obiettivi e senza precisi vincoli di orario o di luogo di lavoro, con il possibile utilizzo di strumenti tecnologici per lo svolgimento dell'attività lavorativa. La prestazione lavorativa viene eseguita, in parte all'interno di locali aziendali e in parte all'esterno senza una postazione fissa, entro i soli limiti di durata massima dell'orario di lavoro giornaliero e settimanale, derivanti dalla legge e dalla contrattazione collettiva."

Una finalità ben diversa, quindi, da quella dell'emergenza che impone il lavoro a distanza/da remoto come misura di distanziamento





sociale e che, per come si è sviluppato nella stragrande maggioranza dei casi, è una sorta di telelavoro a domicilio e non un lavoro agile.

## **TELELAVORO, LAVORO AGILE E PREVENZIONE PER LA S.S.L.**

Questa sorta di ibrido nei fatti si è dimostrato certamente utilissimo per abbattere il rischio assembramenti ma con ricadute tutte da verificare per la salute e sicurezza dei lavoratori. Soprattutto per la mancanza di postazioni a norma nelle abitazioni. Ciò comporta l'insorgere molto probabile di disturbi muscolo scheletrici e visivi, ma anche di rischi trasversali che vanno tenuti assolutamente in debito conto, come certamente lo stress da lavoro correlato, con difficoltà di concentrazione, nervosismo, senso di isolamento e/o di alienazione e tutto quanto possa essere collegato a questo prolungato sconvolgimento della vita sociale degli individui. Sono tutti rischi che vanno indagati e prevenuti, atteso che ormai è passato oltre un anno dall'inizio dell'emergenza e che questa modalità non sparirà completamente quando si tornerà a poter circolare liberamente. Il telelavoro è inteso come lavoro che si svolge in un luogo fisico diverso dalla sede dell'azienda, a questa collegato informaticamente, nel quale il lavoratore che effettua la prestazione sia presente e reperibile durante il suo orario di lavoro. Nella maggior parte dei casi si tratta del domicilio del lavoratore dove, a cura del datore di lavoro, si allestisce una vera e propria postazione lavorativa dotata di telefono, computer e connessione di rete (conforme alle norme sulla ergonomia e ai requisiti richiesti dalla normativa). Il datore di lavoro può eseguire ispezioni, che possono essere richieste anche dallo stesso lavoratore per assicurarsi della regolarità nello svolgimento del lavoro, delle condizioni di sicurezza per il dipendente (che sono preciso obbligo del datore di lavoro, n.d.r.) e per le apparecchiature tecnologiche

utilizzate, il tutto all'interno dell'orario di lavoro previsto. Nella realtà sembra essere, invece, in presenza di una diffusissima pratica di telelavoro definito lavoro agile che, ripetiamo, non può essere lavoro rigido (postazione e orario di lavoro imposti dal datore di lavoro) senza le tutele di prevenzione tipiche del telelavoro, ma con quelle ideate per un'altra tipologia diversa o, magari, senza neanche quelle previste dall'art. 22 della legge 81/2017:

“ Sicurezza sul lavoro

1. Il datore di lavoro garantisce la salute e la sicurezza del lavoratore che svolge la prestazione in modalità di lavoro agile e a tal fine consegna al lavoratore e al rappresentante dei lavoratori per la sicurezza, con cadenza almeno annuale, un'informativa scritta nella quale sono individuati i rischi generali e i rischi specifici connessi alla particolare modalità di esecuzione del rapporto di lavoro.
2. Il lavoratore è tenuto a cooperare all'attuazione delle misure di prevenzione predisposte dal datore di lavoro per fronteggiare i rischi connessi all'esecuzione della prestazione all'esterno dei locali aziendali.” L'Inail, in funzione dell'affermarsi della modalità del lavoro agile, aveva predisposto un fac-simile dell'informativa scritta di cui sopra al comma 1, che è reperibile e scaricabile nel link che segue ma che alleghiamo a questo articolo per maggiore comodità. (<https://www.inail.it/cs/internet/comunicazione/avvisi-e-scdenze/avviso-coronavirus-informativa.html>). Certamente l'articolo 22 appena commentato è basato su una ratio di fiducia e di condivisione di responsabilità e di impegni tra datore di lavoro e smart worker che, nella oggettiva difficoltà di controllo e verifica da parte del datore di lavoro, necessiterebbe certamente di un supplemento di formazione per diventare una sorta di “preposto di se stesso”. Forse la sola fornitura di un'informativa, seppur esaustiva, non è sufficiente.

A cura dell'Associazione moresafe.it

# LA PRIMAVERA DI

# FORFER

## CICLO DI WEBINAR GRATUITI DEDICATI ALL'AGGIORNAMENTO DEI PROFESSIONISTI NEL SETTORE FERROVIARIO

### MARZO - MAGGIO 2021

For.Fer, centro d'eccellenza per la formazione ferroviaria riconosciuto dall'ANSFISA per tutte le attività di sicurezza della circolazione ferroviaria, organizza 5 incontri on-line che hanno l'obiettivo di avvicinare i professionisti del settore ferroviario ad argomenti professionali importanti per la crescita personale e dell'azienda.

Dalla manutenzione predittiva agli aspetti fondamentali della professione del formatore, i temi saranno affrontati da esperti del settore che metteranno a disposizione del pubblico le loro competenze ed esperienze.

I contenuti degli eventi, totalmente gratuiti e della durata di un'ora e mezza circa, racchiudono gli spunti principali dei corsi che For.Fer ha pensato per le aziende per la primavera 2021.

## PROGRAMMA

**IL SETTORE FERROVIARIO:  
SCENARI E PROSPETTIVE**

**25/03/2021 - ORE 16.30**

**LA MANUTENZIONE PREDITTIVA**

**01/04/2021 - ORE 16.30**

**LA FORMAZIONE  
NEL SETTORE FERROVIARIO**

**15/04/2021 - ORE 16.30**

**IL SISTEMA FERROVIARIO:  
TECNICA, GESTIONE E SICUREZZA**

**29/04/2021 - ORE 16.30**

**IL FATTORE UMANO:  
LEADERSHIP, COMUNICARE E DELEGARE**

**13/05/2021 - ORE 16.30**

SPONSOR ISTITUZIONALI



SPONSOR TECNICI



IN COLLABORAZIONE CON



**PER ISCRIVERTI COMPILA IL MODULO  
DI ISCRIZIONE SU [WWW.FORFER.IT](http://WWW.FORFER.IT)**

Per maggiori informazioni visita la sezione dedicata  
ai corsi di aggiornamento del sito [www.forfer.it](http://www.forfer.it)  
o scrivici a [comunicazione@forfer.it](mailto:comunicazione@forfer.it)





## News

# Infrastrutture, turismo culturale, sburocratizzazione e fusione dei comuni: quattro temi per il rilancio del Veneto Orientale

La pandemia da covid-19 ha invertito molti trend di crescita ed anche il Veneto Orientale ne ha pagato le conseguenze.

Per avere una visione d'insieme della situazione di questo territorio, l'ultimo studio della Fondazione Think Tank Nord Est prende in esame non solo il 2020, ma i dati dell'ultimo decennio ed oltre. A livello demografico, dal 2010 al 2020 il Veneto Orientale è in flessione: il calo è determinato dal Portogruarese (-3%), che in dieci anni ha perso quasi tremila residenti, scendendo a poco più di 93 mila abitanti. Il Sandomatese è invece in crescita (+1,4%), con una popolazione di oltre 141 mila persone. Gli unici Comuni ad aumentare il numero dei residenti sono: Jesolo (+5,6%), San Donà di Piave (+3,3%), Noventa di Piave (+3,1%), Cavallino-Treporti (+1,8%) e Torre di Mosto (+1,5%). Mentre le performance peggiori si registrano a: Cinto Caomaggiore e Annone Veneto -4,8%; Eraclea -4,5%; Meolo -4,1%; Caorle -4%.

Anche a livello di imprese il Portogruarese mostra maggiori difficoltà, ma la flessione coinvolge praticamente tutto il territorio (con l'eccezione di Cavallino-Treporti e Noventa di Piave): il Veneto Orientale, tra 2010 e 2020, ha perso il 6% delle aziende. Oggi, quasi un'impresa su quattro è attiva nel commercio (23,6%), ma è importante anche il contributo dell'edilizia (16,8%) e dell'agricoltura (15,9%), anche se entrambi i settori sono in forte calo tra 2010 e 2020 (-19,8% e -21,9%).

Nell'ultimo decennio, i servizi alla persona mostrano il trend migliore (+23%), ma è cresciuto anche il ruolo dei servizi alle imprese (+17,7%), che hanno raggiunto l'agricoltura per numero di aziende. Si sono consolidati alloggio e ristorazione (+6,4%), mentre è in forte calo la manifattura (-14,6%). Per quanto riguarda il mercato del lavoro, nel 2019, in Veneto Orientale il tasso di disoccupazione si attestava al 9,2%, un dato nettamente superiore rispetto al dato veneto (7,6%) e veneziano (8,1%). Nel computo pesano soprattutto i lavoratori stagionali delle località turistiche. Anche in questo caso, la performance del Portogruarese è peggiore (9,7%) del Sandomatese (8,9%). A livello di infrastrutture, la A4 Venezia-Trieste è l'autostrada più pericolosa del Nordest, con un tasso di incidentalità pari a

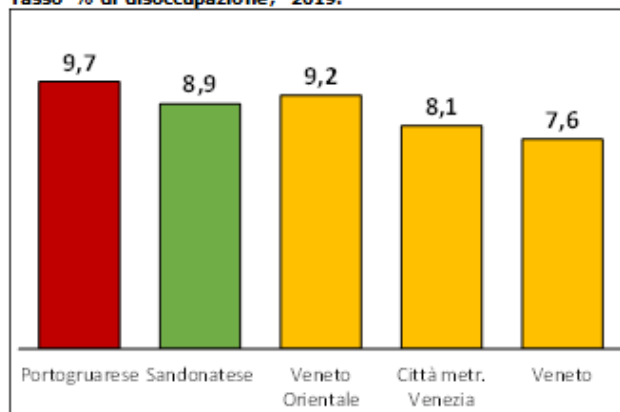
6,9 incidenti ogni 100 milioni di km percorsi (ultimi dati disponibili anno 2019).

Come noto, purtroppo, gli incidenti avvengono soprattutto nel tratto San Donà di Piave - Portogruaro, rimasto ancora a due corsie e interessato da consistenti flussi di trasporto

merci. Infatti, solo la pandemia nel 2020 ha arrestato la crescita del traffico pesante lungo la A4, che nel 2019 era tornato ai livelli pre-crisi del 2008, registrando un +16% di km percorsi dal 2013 al 2019.

Il movimento turistico ha mostrato una tendenziale crescita tra 2005 e 2019. In questo periodo, infatti, le presenze delle quattro località turistiche principali del Veneto Orientale

Tasso % di disoccupazione, 2019.



Fonte: elaborazioni Fondazione Think Tank Nord Est su dati Istat.

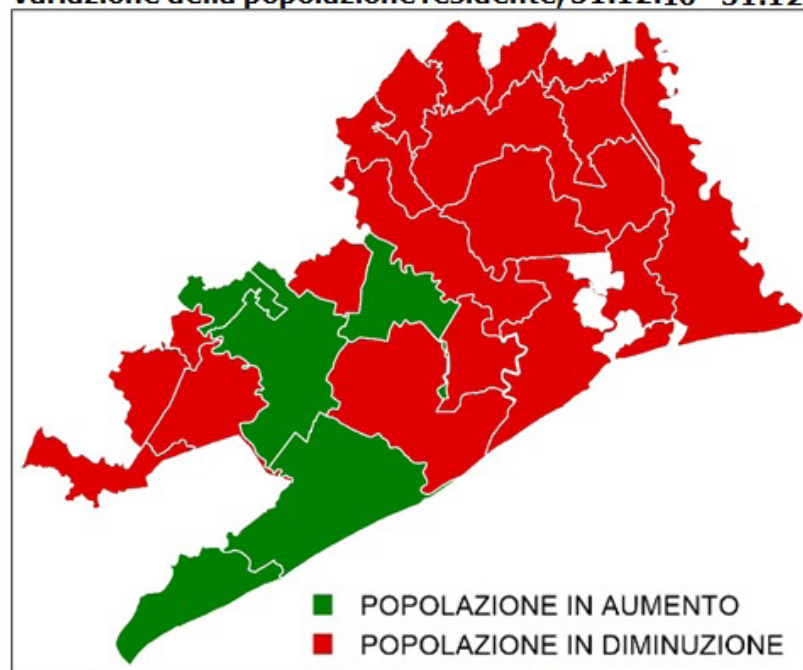
le sono aumentate: Cavallino è passata da 5,3 a 6,3 milioni di pernottamenti; Bibione da 5,3 a 5,9 milioni; Jesolo da 5 a 5,4; Caorle da 3,7 a 4,3. Il covid ha arrestato bruscamente il trend nel 2020, quando Cavallino (-49%) e Jesolo (-42%) hanno registrato 3,2 milioni di presenze, Bibione 2,9 (-50%) e Caorle 2,3 (-47%).

“Il Veneto Orientale deve risolvere alcune storiche criticità - spiega Antonio Ferrarelli, presidente della Fondazione Think Tank Nord Est e del Distretto Turistico Venezia Orientale - a partire da un’insufficiente dotazione infrastrutturale: il Masterplan della viabilità del Veneto Orientale dovrebbe promuovere il potenziamento degli accessi alle spiagge, Bibione in primis.

Il turismo estivo potrebbe poi collegarsi all’offerta dell’entroterra, valorizzando iniziative culturali, anche promosse dalle imprese attraverso il Distretto Turistico.

E’ poi necessario accelerare sul fronte della sburocratizzazione, adottando linee guida co-

## Variazione della popolazione residente, 31.12.10 - 31.12.20



Fonte: elaborazioni Fondazione Think Tank Nord Est su dati Istat.

muni tra tutti i Municipi per semplificare l’attività delle imprese.

Ed infine - conclude Ferrarelli - la fusione dei Comuni va considerata come un’opportunità di crescita, favorendo il confronto con i territori che l’hanno già realizzata.”

MOBILITY  
ACADEMY  
ConerobusService

In collaborazione con  
NEMO

Italia  
ContactLess Users Board

LUNEDI 26 APRILE 2021 - ORE 11:30  
WEBINAR DI PRESENTAZIONE DEL

**MASTER in  
BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA  
e SISTEMI DIGITALI INNOVATIVI  
per TPL e servizi integrativi di MOBILITA'**

media partner







## Riflessioni

### Ancora troppe vaghezze sul Recovery Plan ferroviario

Ecco dunque l'elenco delle opere previste dal Recovery Plan che il Governo Draghi si accinge a presentare alla Comunità Europea con tanto di commissari i quali, si spera, dovrebbero garantirne la realizzazione in tempi ragionevoli. Sempre che la macchina burocratica e le procedure assurde non finiscano ancora una volta per prevalere.

Limitiamoci alle opere di natura ferroviaria, giustamente privilegiate rispetto a quelle stradali (il "riequilibrio modale" finalmente viene preso sul serio).

Tra queste ci sono annose incompiute come la chiusura del raddoppio sull'Adriatica, ritardata colpevolmente dalla Regione Molise, il potenziamento della Orte – Falconara, il completamento del raddoppio (sciagurato, perché previsto troppo all'interno e lontano dai centri abitati, grazie alla miopia dei sindaci) sul Ponente Ligure, il raddoppio della Cremona – Mantova, finora invocato inutilmente dai pendolari lombardi.

Alcune opere procedono a singhiozzo da anni, senza che sia chiaro quale obiettivo si vuole raggiungere: la Pontremolese raddoppiata diverrà solo un corridoio merci verso il porto di La Spezia, oppure c'è la speranza che venga utilizzata anche per relazioni passeggeri decenti tra Milano, Bergamo, Brescia e la Versilia?

Ci sono anche interventi modesti, come il ripristino della Palermo – Trapani via Milo, interrotta otto anni fa da una frana che, in un paese normale, avrebbe potuto essere risolta in poche settimane con i fondi ordinari.

Ed altre opere, senz'altro meritevoli di attenzione, come la velocizzazione della Venezia – Trieste e della Palermo – Catania, che, però, restano nel vago: tracciato completamente nuovo o miglioria sostanziale dell'esistente? Ce ne sono alcune su cui sono maturate stra-

tegie abbastanza precise, come l'AV Milano – Venezia, tra Brescia e Padova (con stazione confermata nel centro di Vicenza), e il potenziamento della linea da Verona al traforo del Brennero in corso di realizzazione.

O la prosecuzione dell'AV tra Napoli e Bari, purtroppo senza prevedere un radicale by pass per evitare l'ansa di Foggia, risparmiando almeno venti minuti ai treni più veloci ma servendo anche Cerignola e Canosa.

E poi c'è il piatto forte della Salerno – Reggio Calabria, per la quale sono state presentate diverse varianti, alcune delle quali decisamente faraoniche, quali l'integrale quadruplicamento per far circolare le Frecce a 350 km orari in mezzo alle montagne della Calabria, in un susseguirsi ininterrotto di ponti e gallerie, lontano dai centri abitati e con impatto ambientale tutt'altro che trascurabile.

Ma ovviamente molto gradite a vasti settori dell'opinione pubblica meridionale, ansiosa di una clamorosa rivalsa sul Nord colonizzatore e di una formidabile occasione per far proliferare cantieri (si spera con appalti non truccati, ma è lecito dubitarne).

L'ipotesi ragionevole sembrerebbe essere quella di intervenire per velocizzare la linea esistente (raddoppiata negli anni Sessanta con rettifiche di tracciato e priva di passaggi a livello), senza escludere la possibilità di notevoli varianti laddove davvero necessarie.

Per esempio, tra Battipaglia e Sapri, passando in galleria sotto Vallo di Lucania o magari nel Vallo di Diano, senza però dismettere l'attuale tratta costiera un po' tortuosa e acclive, ma utile alla comunità cilentana.

Non dovrebbe essere impossibile ottenere un tracciato percorribile a 200 km/h, evitando inutili quadruplicamenti (non giustificati dai volumi di traffico presenti e futuri), riducendo però i tempi di percorrenza tra Roma e Reggio



E ancora, quelle terre sono ostaggio della mafia e della ndrangheta: e allora tanto vale abbandonarle al loro (triste) destino?

Per attraversare lo Stretto bastano i ferries: cioè quella modalità di trasporto che si sta estinguendo in tutto il Mondo

e che tra Villa San Giovanni e Messina impone ai treni una perdita di tempo stimabile in due ore, tale da dissuadere chi volesse ancora prendere in futuro il treno da Napoli a Catania o da Roma a Palermo?

Ma allora non si potrebbe ricercare una soluzione pragmatica, ovvero limitarsi agli interventi essenziali in Calabria, riducendo costi, sfregi al territorio ed evitando l'abbandono della costa, risparmiando così risorse da destinare successivamente ad un collegamento sostenibile attraverso lo Stretto, senza escludere a priori l'ipotesi del traforo sottomarino? Per carità, troppo semplice.

O magari investendo meglio sulla trasversale Battipaglia – Taranto e sul raccordo verso Matera (opere previste dal Recovery Plan), ma evitando sprechi come negli anni Ottanta, quando si chiuse la linea per anni onde realizzare l'elettificazione, senza poi conseguire apprezzabili riduzioni nei tempi di percorrenza, ma approfittandone per chiudere la diramazione verso Lagonegro.

E progettando la stazione di Matera in mezzo al nulla, senza prevederne l'interscambio con le Appulo Lucane, la cui stazione, ridisegnata recentemente da Stefano Boeri, sorge in pieno centro e risulta comoda per chi è diretto a Bari.

Questo per non parlare della nuova Roma

a quattro ore (tre ore da Napoli). Comunque un obiettivo di tutto rispetto, anche in prospettiva di un collegamento fisso attraverso lo Stretto di Messina.

Ma qui rischia di riproporsi una battaglia ideologica insensata, come sulla Tav Torino – Lione, non inclusa nel Recovery Plan, perché già finanziata da altri canali. Movimento 5 Stelle ed ambientalisti sono tendenzialmente favorevoli agli investimenti ferroviari nel Mezzogiorno perché la scelta appare “politicamente corretta”.

Continuano, invece, ad avversare ogni ipotesi di collegamento fisso sullo Stretto, senza rendersi conto che la velocizzazione della Salerno – Reggio, specie nella sue versioni più ambiziose, e gli interventi già in corso in Sicilia, tra Palermo, Messina e Catania si giustificano proprio in funzione del transito diretto tra l'isola e il continente.

Inutile aggiungere che gli argomenti opposti al collegamento fisso fanno acqua da tutte le parti. Tipo, mancano le infrastrutture moderne in Calabria e in Sicilia: già, ma adesso si stanno facendo.

C'è un altissimo rischio sismico: ma, a parte il fatto che in aree ancor più sismiche come il Giappone i rischi sono stati affrontati con successo, che differenza ci sarebbe se, in caso di violenti terremoti a crollare fossero ponti o gallerie sulla Sila o sotto i Peloritani.





– Pescara, di cui è noto solo il titolo, senza precisare se si intenda passare per Avezzano e Sulmona (come adesso), piuttosto che per Passo Corese, Rieti e L'Aquila o magari addirittura spingendosi fino a Teramo, come reclamano alcune organizzazioni sindacali abruzzesi. E anche lì senza quantificare i costi, che si intuiscono ingenti in presenza di flussi di traffico contenuti, pur scontando la necessità di un collegamento moderno tra la capitale e la costa adriatica, da decenni delegato esclusivamente alla strada.

Infine c'è il capitolo destinato alle infrastrutture ferroviarie urbane, quali il prolungamento della metro "C" a Roma e la chiusura dell'anello ferroviario attorno alla capitale, preconizzato ormai da decenni, ma sempre naufragato di fronte all'opposizione di alcuni sfasciacarrozze che occupano il tracciato (e soprattutto alla irresolutezza della classe politica capitolina).

Decisamente molto poco per alleviare la congestione delle nostre città a cominciare

dall'Urbe. Anche se è pur vero che molti progetti locali sono già previsti e finanziati sotto altri capitoli di spesa, pur in assenza di Commissari capaci di accelerarne i tempi, che in certi casi sono già diventati biblici.

"Tempi interessanti", avrebbe forse sentenziato lo storico Eric Hobsbawm, perché indubbiamente di carne al fuoco ce n'è parecchia. Ma è anche vero che "grande è la confusione sotto il cielo", giusto per citare Mao.

E non è detto che stavolta la situazione sia proprio eccellente.

Massimo Ferrari

Presidente Assoutenti/Utp



## Verso l'atlante della mobilità dolce in Italia

29 aprile / 15.30 - 17.30



Media partners



EVENTO ONLINE

Iscriviti



[www.mobilitadolce.net](http://www.mobilitadolce.net)

# **NUOVE OPPORTUNITA' LE NOSTRE NOTIZIE IN UNA RETE MONDIALE**

la trasmissione di



su



**DOW JONES  
FACTIVA**



Periodico di informazione sulla mobilità delle persone e delle cose nelle città e tra le città a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://www.ferpress.it)  
Ferpress e Mobilitypress e questo periodico sono trasmessi da Roma  
Ferpress.it è una testata registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 dell'8/12/2010  
Ferpress Srl, P.zza di Firenze 24 00186 Roma. Cap Soc € 10.327 IV Partita Iva e codice fiscale 12510731008  
Ferpress.it utilizza la piattaforma WordPress, Ferpress Dailyletter è trasmessa con il sistema Mailchimp. L'edizione sfogliabile è su piattaforma Mokazine

Direttore responsabile Gisella Pandolfo  
Direttore editoriale: Antonio Riva  
Responsabile di redazione e impaginazione: Valentina Onori  
Redazione: Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi  
Collaboratori: Massimo Ferrari ed Enrico Massidda  
Segreteria di redazione: Angela Torrisi  
Impianto grafico e gestione del sito a cura di Akama  
Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) 06-4815303 fax 0668806085. Per abbonamenti, pubblicità e informazioni: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)