

**Intervista a Giovanni Mottura,  
presidente del CDA di ATAC**

**Trenord: a Cadorna con i nuovi TAF**

**GTS-DIF: accordo per rafforzare catena del freddo**

**Brescia: dibattito sul biglietto dematerializzato**

**36° Borsino Immobiliare della Logistica**

**Roma: un tram chiamato desiderio**

**FIAB: Direttiva Città 30 inapplicabile**

**I trend 2023 delle flotte sharing**

**Marco Ponti: siamo per la "buona" concorrenza**





# C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA  
A CUORE  
LE GENERAZIONI  
FUTURE

Progettiamo e realizziamo infrastrutture  
per una mobilità sostenibile di persone e merci.  
Accorciamo le distanze per lo sviluppo  
e la crescita del nostro Paese.

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



**Gruppo FS**

The Mobility Leader



## Editoriale

### Chi frena sul TPL?

L'Italia è forse l'unico paese al mondo dove c'è un dibattito continuo e perenne su ogni singola opera. In altri paesi, forme di contestazione hanno riguardato anche singoli progetti (a volte a ragione), ma una volta superato il dibattito nelle sedi amministrative appropriate non si torna più indietro. Il paradosso è che il "dopo" è tutto un peana, e ci si dimentica della fatica che sono costate alcune realizzazioni, mentre dei contestatori che hanno animato pagine e pagine di giornali, battaglie parlamentari e di piazza non si riesce a trovare più traccia. Un caso tipico è l'alta velocità ferroviaria, oggi diventata l'opera infrastrutturale più importante degli ultimi venticinque anni, ma che all'epoca subì moltissime traversie, fino a supplementi di indagine parlamentare e via dicendo. Altra cosa singolarissima è che gli slogan con cui si mobilitavano i contestatori si sono rivelati il loro esatto opposto: l'AV "capriccio dei ricchi" si è rivelato il più imponente fenomeno degli ultimi tempi, l'esplosione di una domanda che prima non c'era, capace di erodere anche un trasporto comunque elitario come quello aereo.

Ora la "caccia" sembra essersi spostata sul TPL, in particolare su Roma. Dove c'è un'azienda dei trasporti giunta davanti al Tribunale fallimentare, un bilancio catastrofico di vent'anni di mancati investimenti su mezzi e manutenzione, e di circa quarant'anni di mancate progettazioni di opere infrastrutturali degne delle esigenze di una città capitale d'Italia come Roma.

Oggi Roma – certo grazie all'occasione dei fondi per il Giubileo e del PNRR – ha davanti a sé un imponente programma di trasformazione che il presidente di Atac Giovanni Mottura ha definito come "il piano Marshall dei Trasporti". Questa autentica ricostruzione del tessuto trasportistico cittadino prevede la realizzazione di alcune nuove linee tramviarie, e sono note le polemiche e le campagne di alcuni quotidiani o di alcune associazioni contro un progetto che dà fastidio solo alle macchine, nel senso che riduce loro – sacrosantamente – alcuni spazi di fruibilità, tra cui una "commoditie" del tutto illegale, come il parcheggio in doppia fila.

Non basta, perché le aziende del TPL stanno affrontando un percorso di rinnovo dei mezzi (con transizione

a modalità di fatto più costose, come l'elettrico o l'idrogeno) e delle strutture sfruttando coerentemente i fondi messi a disposizione dal PNRR, ma senza un adeguato supporto a tutte le scelte che la trasformazione comporta. Solo per fare un esempio, le aziende devono procedere a formare nuovo personale, adattare l'organizzazione interna e via dicendo, pur essendo ancora alle prese con la cura delle ferite lasciate dallo tsunami del Covid, riassumibile in poche cifre (- 20% della frequentazione dell'utenza, ricavi in aumento ma solo per effetto della lotta all'evasione, condizioni tariffarie bloccate ad un'epoca molto antecedente allo stesso Covid).

Infine, le ultime fascinazioni che riguardano il mai risolto rapporto pubblico-privato in Italia. La stanchezza dell'inefficienza del pubblico (difficilmente contestabile, ma figlia anche di una drammatica carenza di fondi necessari per assicurare il corretto funzionamento del settore) porta inevitabilmente alla reazione della fuga verso il privato, che – in realtà – è ormai dimostrato (vedi il caso ex-Ilva) non può fare miracoli senza che contemporaneamente mutino le famose "condizioni di contesto".

La verità è che il trasporto pubblico locale, dopo anni ed anni di sostanziale abbandono, si avvia – faticosissimamente – a diventare un settore industriale, in parte trainato dall'introduzione delle tecnologie capaci di trainare trasformazioni (come il MaaS, Mobility as a Service) di carattere davvero epocale. Industriale non vuol dire che il TPL debba abbandonare alcuni caratteri sociali: a Genova si è deciso singolarmente di affidare all'Università uno "studio" (sic!) per determinare i ristori che spettano alle aziende per una decisione – assolutamente legittima – del Comune di concedere la gratuità ad alcune fasce di popolazione sui mezzi cittadini.

Chi ha davvero interesse alla salute del settore, dovrebbe seguire l'antica massima attribuita a Deng Xiaoping ("Non importa se il gatto è bianco o nero, l'importante è che acchiappi i topi"), senza pregiudizi ideologici e guardando a quel che davvero realizzano le aziende.



# FORMAZIONE MANAGERIALE

## Master Class 2024

Attestato di  
Partecipazione



Settore **NORMATIVA**

### IL REGOLAMENTO 2013/402/UE:

ruoli, responsabilità e metodi

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

7 e 8 marzo dalle 9.00 alle 13.00



ing. Mauro FINOCCHI

 mauro-finocchi

### SICUREZZA DI ESERCIZIO

### INTEGRAZIONE DEI FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI (FU&O) NEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

#### MODULO 1 \ FU&O, PROGETTAZIONE E CARICO MENTALE <sup>(1)</sup>

23 maggio dalle 14.00 alle 18.00

24 maggio dalle 9.00 alle 13.00

#### MODULO 2 \ SICUREZZA E ASPETTI UMANI E SOCIALI <sup>(1) (2)</sup>

20 giugno dalle 14.00 alle 18.00

21 giugno dalle 9.00 alle 13.00

#### MODULO 3 \ LA VALUTAZIONE DEI RISCHI E I FU&O <sup>(1)</sup>

12 settembre dalle 14.00 alle 18.00

13 settembre dalle 9.00 alle 13.00; dalle 14.00 alle 16.00

#### MODULO 4 \ GESTIONE DEI RISCHI E FU&O <sup>(1) (2)</sup>

24 ottobre dalle 14.00 alle 18.00

25 ottobre dalle 9.00 alle 13.00

*I moduli sono fruibili anche singolarmente*



12 posti



<sup>(1)</sup> dott. Carlo BISIO

 carlo bisio



<sup>(2)</sup> dott.ssa Maria Paola GAZZETTI

 maria-paola-gazzetti



Settore **FORMAZIONE**

### FORMAZIONE FORMATORI

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA

1° EDIZIONE \ 14 e 15 maggio

2° EDIZIONE \ 19 e 20 novembre



8 posti



ing. Marco Fusco

 marco fusco



Settore **MECCANICA**

### MECCANICA DEL VEICOLO FERROVIARIO

CORSO IN PRESENZA PRESSO LA SEDE TRAINing DI VERONA

in collaborazione con **gleislauftechnikmüller**

11 MODULI \ dal 14 al 18 ottobre



ing. Roland MÜLLER

 Gleislauftechnik mueller

SCARICA IL  
PROGRAMMA COMPLETO DEI CORSI  
DAL SITO



[www.trainingsrl.it](http://www.trainingsrl.it)

TRAINing srl



Via Sommacampagna, 63H | 37137 VERONA

FORMAZIONE E CONSULENZA  
PER IL SETTORE FERROVIARIO

✉ [info@trainingsrl.it](mailto:info@trainingsrl.it) ☎ 045 511 82 78



## Intervista

### Intervista a Giovanni Mottura, presidente del Consiglio di Amministrazione di ATAC S.p.A



**Cominciamo con una domanda – per così dire – personale: professionista con un apprezzato curriculum ma in tutt’altro ambito, dal giugno 2020 è Amministratore unico e successivamente Presidente del CDA di Atac S.p.A, società che è in amministrazione controllata e sottoposta quindi ad un controllo stringente del Tribunale fallimentare. A prescindere dalla storia della società, da lì parte una carriera che lo vede affermarsi anche come manager dei trasporti, con un ruolo sempre più importante in un’associazione come Agens e – soprattutto – di protagonista del dibattito sul trasporto pubblico locale, in parte per la determinazione di essere stato confermato con pieni poteri alla guida della società più importante d’Italia di questo particolare settore, uscita finalmente dal percorso concordatario. Come a dire, ci ha provato gusto in questa esperienza professionale in parte nuova?**

Si effettivamente per me era decisamente una sfida. Anche se mi stavo occupando della Liquidazione, con fini di ristrutturazione, di Roma Metropolitane la mia esperienza manageriale si è sviluppata in settori diversi, con situazioni aziendali spesso molto critiche, ma non mi aspettavo davvero di dover gestire, all’interno di una procedura concordataria in continuità, la più grande azienda di trasporti in Italia, tra le più grandi d’Europa. Da far tremare i polsi. Devo dire però che avendo avuto modo di frequentare, diciamo così, il mondo dei tribunali durante la mia carriera, essendomi, in particolare, specializzato in amministrazioni giudiziarie di aziende in sequestro, in termini tecnici la sfida per me era “possibile”, poiché non così lontana dalle mie abitudini. Ciò che era nuovo per me, come dicevo, era gestire – come amministratore unico con deleghe piene – un’azienda di tali dimensioni e importanza in un momento così delicato.

Ricordo che quando sono arrivato a capo

# NME

NEXT  
MOBILITY  
EXHIBITION

## MEZZI, SOLUZIONI, POLITICHE E TECNOLOGIE PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE

8 - 10 MAGGIO 2024  
FIERAMILANO – RHO

NEXTMOBILITYEXHIBITION.COM

In contemporanea con

**TRANSPORTEC**  
**LOGISTEC**

SALONE DEI TRASPORTI  
E DELLA LOGISTICA

8 - 11 MAGGIO, 2024 | fieramilano

Con il patrocinio di



Commissione  
europea



Regione  
Lombardia



FIERA MILANO



dell'Azienda, ad ogni angolo della città quando incontravo un bus o prendevo la metro, pensavo "questa persona lavora per me". Quindi all'inizio devo dire che la fatica più grande è stata l'assunzione di responsabilità per oltre 10.000 dipendenti che ogni giorno svolgono il loro lavoro a servizio della città.

Dovevo quindi portare avanti e a buon fine, mentre l'azienda produceva i suoi chilometri per la città, una "seconda azienda" al servizio di una procedura di concordato unica nel suo genere. Penso di poter dire che Atac ha fatto scuola poiché ha aperto la strada ad altre aziende del settore o assimilabili. Oggi il concordato è concluso. Sono stati anni complessi e impegnativi in cui la cosa più difficile è stata far succedere le cose al momento giusto e mettere l'azienda in condizioni di farle succedere e spesso, questo, non dipendeva solo da Atac. Non nego momenti di ansia, ma anche di grande adrenalina, quando poi le cose andavano come dovevano andare.

I momenti più preziosi quelli di collaborazione con la squadra dirigenziale di Atac e con lo Staff di professionisti di supporto strategico da me creato ex novo, collaborazione che ci ha portato al successo grazie anche e soprattutto all'amalgama che si è creata tra i vari manager, compresi quelli che, via via, sono saliti a bordo in questi anni. Oggi posso dire quindi di essere molto soddisfatto di come è andata, senza mai dimenticare di ringraziare chi ha collaborato con me.

**Delle vicende di Atac segniamo solo una data, 1 dicembre 2023, con la certificazione da parte del Tribunale della fine del concordato e l'apertura di una nuova fase, del resto già avviata dopo che la società aveva chiuso con successo tutte le fasi della procedura concordataria. In questa nuova fase, si inserisce la recente decisione di Roma Capitale che dà il via libera all'affidamento in house dei servizi fino al 2027 e alla sottoscrizione del relativo Contratto di Servizio, nonché alla definizione del Piano Economico Finanziario Simulato (PEFs) e del Piano industriale. L'assessore alla Mobilità di Roma Capitale, Eugenio Patanè, ha in parte anticipato i contenuti del nuovo CdS, ma – insieme alle cifre - possiamo illustrare i criteri che saranno alla base dei piani della società e le prospettive di sviluppo, anche in relazione agli investimenti trainati dal PNRR, in particolare per quanto riguarda il parco mezzi?**

Come ha perfettamente colto, lo scenario delineato dal nuovo Contratto di Servizio consentirà di portare l'azienda ad una grande e importante evoluzione. Come dico spesso ci attende un vero e proprio Piano Marshall dei trasporti che rivoluzionerà la mobilità a Roma e, ne sono convinto, anche la percezione dell'azienda. In realtà il piano è già in atto. E' noto infatti che, dopo decenni di stallo, stiamo rinnovando mezzi e infrastrutture ma stiamo cambiando anche la mentalità. Nei nostri piani il cliente e la sua esperienza sono centrali. L'obiettivo è quel-



Settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 - tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo – Direttore editoriale Antonio Riva – Redattore esperto Antonio D'Angelo – Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva – Redazione social Silvia D'Andrea – Segretaria di Redazione Angela Torrisi – Desk redazione [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) -

Ferpress Srl – Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008

lo di migliorare sempre più l'offerta di prodotto, che è il trasporto pubblico e rendere l'esperienza sempre più "seamless", quindi maggiore accessibilità e comfort ma anche offrire strumenti di comunicazione immediati e non ultima la possibilità di non doversi preoccupare di come pagare il biglietto. Alcuni esempi sono le nuove pensiline smart, che offriranno maggiore connessione per i nostri clienti; il Tap&Go (con cui ormai è facilissimo pagare il biglietto in modalità contactless sull'intera rete di trasporto e che, insieme agli altri canali dematerializzati, ha consentito di ridurre sensibilmente il volume medio dei biglietti stampati ogni mese, oltre 3 milioni a fronte degli oltre 6 milioni venduti in totale - in pratica la metà

– garantendo contemporaneamente maggiori ricavi); il piano di recupero degli impianti di traslazione, scale mobili e ascensori, sui quali siamo passati dal 68% di funzionalità del 2018/2019 a quasi il 90% e su

cui si prevedono nuovi investimenti per il pieno recupero, e molto altro.

**Il sindaco di Roma, Roberto Gualtieri, nel presentare il Secondo Rapporto alla Città ha indicato i vari percorsi di trasformazione della Capitale (in particolare, riguardo ai traguardi del 2025 e del 2030), con particolare riferimento al settore della mobilità. Nel mese di ottobre, il sindaco contava ben 1.322 cantieri pubblici, oggi sicuramente aumentati e in gran parte riferiti a progetti di investimento infrastrutturale. A Piazza Venezia, le cronache hanno alimentato al-**

**cuni malumori momentanei ma la visione di un cantiere imponente è uno spettacolo che la Capitale non vedeva da decenni, e che conferma che si sta lavorando a quello che sarà uno dei progetti di una nuova stazione probabilmente senza paragoni a livello mondiale. Contemporaneamente, vanno avanti i piani per realizzare le nuove linee tram e i progetti di potenziamento del trasporto pubblico. Atac è consapevole di diventare uno dei principali protagonisti di questo percorso di trasformazione?**

Non solo ne siamo pienamente consapevoli ma le assicuro che stiamo lavorando "a testa bassa" su molti di questi progetti. Atac è infatti soggetto attuatore dell'opera di

riqualificazione del deposito di Porta Maggiore; di sviluppo del nuovo deposito di Via Severini; di elettrificazione di quattro importanti depositi della città, Portonaccio Trastevere Tor Sapienza Grottarossa, che ospiteranno

la nuova flotta elettrica; delle opere di rinnovo della tratta storica Ottaviano – Battistini della linea MA e sta gestendo l'acquisto di gran parte dei 1057 nuovi bus che arriveranno a Roma entro il 2026, tra cui i 411 nuovi bus elettrici di cui i primi già in arrivo da quest'anno e, non ultimi, dei meravigliosi nuovi tram per i quali, ricordo, è stata bandita e affidata la più grande gara degli ultimi anni in europa, per un valore di oltre 450 milioni di euro.

**Anche nell'audizione alla Commissione Trasporti della Camera, l'assessore Patanè ha**





**confermato lo squilibrio nella ripartizione delle risorse del Fondo Nazionale Trasporti: Roma riceve solo il 3,5% dei fondi pur rappresentando oltre il 7% dei chilometri totali. A questo si aggiungono una dimensione territoriale senza paragoni a livello nazionale (Atac gestisce i servizi su un territorio di circa 1.300 chilometri quadrati, Milano meno della metà e con 5 linee metropolitane), una popolazione che ogni giorno registra l'aggiunta di gran parte dei cittadini della provincia e della regione, e una serie di problematiche più volte sottolineate nei suoi interventi di dibattito pubblico. Quali soluzioni si possono intravedere per risolvere questi problemi?**

Mi faccia intanto ribadire il concetto che a Roma la complessità dell'offerta di trasporto è direttamente proporzionale alla vastità del territorio. Infatti Roma accoglie in sé, per estensione territoriale, i maggiori 8 capoluoghi italiani. Va da sé che le attuali risorse destinate per Roma non sono sufficienti. Il tema dei finanziamenti è chiaramente un tema politico e Roma Capitale sta chiedendo a gran voce un riequilibrio della ripartizione del fondo che, attenzione, non significa che altri debbano avere meno ma che Roma debba avere di più. Infatti è assolutamente corretta la quota che riceve Milano mentre occorre aumentare quella di Roma poiché la mobilità nella nostra città ritengo sia all'apice della piramide dei bisogni del cittadino. Noi come azienda di trasporto pubblico e Spa possiamo solo sperare che un'adeguamento avvenga al più presto e Roma possa contare su quanto gli è dovuto.

**Infine, il grande tema della sostenibilità. Dopo anni di sostanziale stasi o di autentico abbandono, Atac ha avviato una programmazione che consentirà finalmente al trasporto pubblico di essere competitivo per contribuire a migliorare i parametri di**

**sostenibilità ambientale. Oltre ai grandi investimenti sulla rete infrastrutturale, sui nuovi depositi e centri di manutenzione, l'investimento che balza subito agli occhi anche dei cittadini è il rinnovo del parco mezzi, con dimensioni con pochi paragoni in Italia. Dopo la gara-monstre che ha visto l'aggiudicazione della fornitura di 121 nuovi "jumbo-tram" (praticamente una sorta di nuovi treni metropolitani di superficie), l'ultima notizia riguarda l'arrivo dei nuovi bus elettrici, prodotti da Iveco Bus. Anche qui una gara-monstre, forse tra le più importanti in Europa, per 411 nuovi bus, di cui 110 arriveranno entro fine 2024, e nel frattempo è stata approvata anche la convenzione per trasformare i depositi. Dopo essere stata per anni anche oggetto di bersagli, la flotta di Atac alla fine sarà quasi completamente rinnovata ed avrà un'anzianità media di 5 anni, nettamente inferiore alla media europea e in standard con le migliori esperienze in campo continentale. Un bel progresso, no?**

Sì, un grande progresso e un grande orgoglio. Se pensiamo che fino al 2018 l'età media della flotta era di 12 anni, ne abbiamo fatta di strada, mi lasci dire. Oggi vediamo passare in ogni angolo della città questi nuovi bus rossi e sfavillanti, perché, se ha notato, ormai per le strade di Roma i nuovi bus rossi hanno quasi completamente sostituito i "vecchi grigi" che a breve spariranno definitivamente. Un cambio di passo anche simbolico, tra il passato e il futuro, tra la vecchia e la nuova Atac. Questo rosso pompeiano è il colore della grandezza di Roma, della toga degli antichi senatori, è l'orgoglio che noi romani dobbiamo ritrovare per la città e per l'Azienda, perché oggi abbiamo tutte le carte in regola per essere all'altezza delle grandi aziende di trasporto europee.

Antonio D'Angelo

## Focus

# Mottura: L'uscita dal concordato preventivo e la rinascita di Atac



*Sintesi della lectio di Giovanni Mottura, Presidente di Atac SpA all'Università La Sapienza di Roma, Facoltà di Economia Aziendale*

La crisi di Impresa e il Concordato preventivo: nel 2017, al deposito dell'istanza di Concordato Preventivo, lo stato passivo di ATAC era pari ad € 1.452.821.000; la produzione di vetture/km era in costante decrescita passando da 171,1 milioni del 2010 a 149,2 del 2016; l'età media del parco mezzi nel 2017 era pari a 12 anni; ex Depositi e altri immobili storici venivano messi in vendita.

La collaborazione tra Atac e Roma Capitale è stata proficua e dirimente per portare a buon fine la procedura, chiusa con successo nel dicembre 2023. Con l'uscita dal Concordato preventivo, Atac SpA riacquisisce capacità finanziaria e di investimento; può tornare sul mercato; sviluppare nuove linee di business (in particolare in ambito tecnologico in ottica MAAS); effettuare nuovi investimenti senza la necessità di accantonamenti. I pilastri che hanno portato all'uscita dal piano concordatario si possono riassumere in: 1) Incremento qualitativo offerta Km e ricavi da Contratto di Servizio; 2) Aumento qualità del servizio offerto; 3) Rapporto con l'utenza; 4) Sviluppo ricavi da mercato; 5) Incremento efficienza interna; 6) Politiche del personale.

1-2] L'incremento qualitativo e quantitativo dell'offerta è stato realizzato attraverso il rinnovo del parco bus (a fine 2021, abbattimento età media del parco autobus di circa 4 anni, da 12 anni nel 2017 a 8 anni. Successivamente l'obiettivo è diventato portare l'età media a 5 anni entro il 2024). Un contributo è venuto anche dalla ottimizzazione nella gestione del parco, grazie alle azioni combinate di rinnovo della flotta e di incremento della attività manutenzione.

3] La digitalizzazione e nuovi apparati e soluzioni sono risultati determinati per migliorare il Rapporto con l'utenza. I nuovi validatori Tap&Go, per il pagamento contactless del biglietto, sui tornelli metro-ferroviari e la successiva estensione su tutti i mezzi di superficie; le nuove biglietterie automatiche per la vendita e ricarica di titoli di viaggio, e i nuovi validatori Smart per i mezzi di superficie hanno consentito di dimezzare letteralmente l'utilizzo del biglietto cartaceo a favore delle nuove forme di pagamento e facilitato l'utilizzo dei mezzi da parte della clientela. Previste ulteriormente l'implementazione di nuove soluzioni di bigliettazione digitale e lo sviluppo del sistema di Bigliettazione elettronica in ottica MaaS.

4] Lo sviluppo dei ricavi da bigliettazione è



stato a sua volta determinato dalle azioni d'incremento quantitativo e qualitativo del servizio, la diversificazione dei canali di vendita e l'utilizzo degli strumenti tecnologici, nonché da un elemento decisivo costituito da un più deciso contrasto al fenomeno dell'evasione.

5-6] I pilastri dell'efficienza interna e le politiche del personale hanno previsto l'ottimizzazione della forza lavoro e un riassetto delle strutture organizzative per migliorare il rendimento produttivo del core business dell'azienda. Il percorso di realizzazione dei vari obiettivi ha visto il coinvolgimento ed è stato condiviso con le organizzazioni sindacali, attraverso la sottoscrizione di accordi aziendali finalizzati ai vari scopi. La ripartenza e l'inizio di una nuova era: L'uscita dal Concordato preventivo ha significato per Atac il raggiungimento di due traguardi importanti. Atac ha ricominciato a relazionarsi con il mondo finanziario e programmare quindi nuovi investimenti, grazie alla possibilità di accedere a mutui o prestiti; Atac è di nuovo un'impresa sul mercato e quindi libera di partecipare a gare, ad esempio o ancor più importante in ottica di sviluppo, ampliare il proprio core business. Nel 2023, si è dato avvio ad un piano di trasformazione che, grazie ad investimenti diretti di Atac e Roma Capitale ed ai finanziamenti provenienti da Fondi PNRR e Giubileo 2025, si può definire un vero e proprio "Piano Marshall dei Trasporti", e porterà – entro il 2026 – ad un rinnovamento e miglioramento globale dell'offerta di servizio, con interventi programmati che coinvolgono le infrastrutture e i mezzi di metropolitana e di superficie. Le prossime fermate del percorso di Atac nel 2023 – 2026 sono costituite dal nuovo Contratto di Servizio di durata quadriennale (2 + 2); una nuova flotta green e l'allineamento e recupero dei gap manutentivi e infrastrutturali; i grandi progetti finanziati dai Fondi Giubileo 2025 e PNRR.

Il piano BUS prevede la sostituzione progressiva del parco mezzi di superficie con una nuo-

va flotta ibrida ed elettrica (oltre 1.000 mezzi rinnovati entro il 2026, di cui oltre 400 full electric, i primi 110 entro il 2024. Completata anche la progettazione per l'elettificazione di 4 depositi (Portonaccio – Trastevere - Tor Sapienza – Grottarossa ) che saranno riconvertiti per ospitare la nuova flotta elettrica, a cui si aggiungerà quello di Tuscolana la cui riconversione è a cura di Roma Capitale.

Il piano METRO prevede l'intervento di rinnovo di 27 stazioni della linea A; l'intervento di rinnovo dell'armamento ferroviario della tratta Ottaviano – Battistini della linea A, a completamento dell'intervento sulla tratta Anagnina-Ottaviano; il potenziamento del servizio sulle linee metro A B B1 attraverso l'acquisto di nuovi treni, già deliberati con un Accordo Quadro. Il piano TRAM prevede il rifacimento della intera rete tramviaria storica e l'avvio della realizzazione delle nuove 7 tramvie previste, quest'ultime a cura di Roma Capitale; l'acquisto di 121 nuovi convogli da 33 metri, dei quali i primi 40 in arrivo a partire dalla primavera del 2025 ad un ritmo di 2/3 tram al mese; la riqualificazione dei depositi tramviari, si parte entro l'estate con quello di Porta Maggiore e la realizzazione di nuovi parchi di deposito, come quello di Via Severini che ospiterà 90 tram divenendo il principale polo tranviario.

Il piano SMART prevede che una fermata su otto a Roma sarà parlante; saranno realizzate 435 Pensiline smart con LCD e Touchscreen e 405 Paline elettroniche in più, con sviluppo delle potenzialità tecnologiche.

Il percorso di un'azienda giunta al capolinea del Tribunale fallimentare e oggi in grado di riprendere la sfida di un riposizionamento non solo economico e gestionale dell'azienda, ma di recupero del ruolo nel rapporto quotidiano con i cittadini costituisce un'interessante case history per lo studio delle Strategie e Governance delle aziende pubbliche, diventate perciò oggetto di questa lezione.

.

## News

# Presentato a Milano Cadorna il primo treno ad alta frequentazione rinnovato



Il rinnovo del materiale rotabile di Trenord non è solo la messa in servizio di nuovi treni, ma anche il revamping di parte dei treni già in servizio e che hanno davanti a sé altri anni di vita operativa. È il caso dei TAF (Treni ad Alta Frequentazione) costruiti tra il 1996 ed il 2002 da AnsaldoBreda e da Fimema Trasporti che stanno ricevendo un importante intervento di revamping che consentirà di mantenere in esercizio i treni per almeno altri 10 anni.

Il primo treno, il TAF 26, è stato presentato il 24 gennaio scorso a Milano Cadorna, alla presenza di Franco Lucente, Assessore ai Trasporti e Mobilità Sostenibile, Giantantonio Arnoldi, Vicepresidente di FNM ((Ferrovie Nord Milano) e Stefano Gervasini, Direttore Tecnico di Trenord.

FNM e Trenord hanno avviato il piano di revamping interno ed esterno di 34 TAF. Una prima fase dei lavori riguarderà i 25 treni di proprietà del gruppo FNM, nella se-

conda fase saranno lavorati i 9 convogli di proprietà Trenord. I lavori di ammodernamento, che si concluderanno entro il 2025, hanno richiesto un investimento complessivo di oltre 60 milioni di €.

Progettati alla fine degli anni 90, i Treni ad Alta Frequentazione entrarono in servizio tra il 1998 ed il 2004. 27 convogli entrarono nella flotta delle Ferrovie Nord Milano, mentre 99 furono acquistati da Trenitalia. 24 treni furono scelti dalle Ferrovie del Marocco (ONCF) per servizi veloci, ed entrarono in servizio dal 2007 in poi.

I convogli sono composti da quattro pezzi, per una lunghezza totale di circa 105 metri, e prevedono due motrici alle estremità e due rimorciate intermedie. Diverse erano le novità meccaniche ed elettriche presentate: tra le altre, una nuova soluzione era l'alloggiamento dei gruppi di trazione alle estremità del convoglio a vantaggio del



pianale ribassato e dello spazio disponibile per i viaggiatori. I treni sono infatti mossi da due gruppi ognuno composto da un carrello, due motori ed il relativo azionamento elettronico. Solo un carrello della motrice è motorizzato, il secondo è portante. Il rodiggio è infatti : Bo'2 +2' 2' +2' 2' +2' Bo.

Progettato tipicamente per i servizi regionali e suburbani, il treno ha una velocità massima di 140 km/h e può circolare in doppia composizione.

Gli ambienti viaggiatori sono quattro per carrozza, gli estremi a un piano e i due centrali sovrapposti, collegati da una scala curva. I posti a sedere sono circa 470. Le porte, decisamente ampie, differiscono come dimensioni tra le due casse estreme, che hanno le porte più strette delle casse intermedie. Le toilette sono a circuito chiuso ; è presente l'impianto di climatizzazione, oggi equipaggiamento fondamentale, fino all'inizio del nuovo secolo pressoché sconosciuto nel trasporto ferroviario regionale. Presso Ferrovie Nord i convogli sono classificati EB760/EA 761 per le motrici, EB 990 per le rimorciate, mentre Trenitalia ha previsto per le motrici la classificazione Ale426 ed Ale 506 ( varia il numero dei posti), e Le 736 per le rimorciate.

I treni di FNM hanno ricevuto la livrea bianco - verde, sostituita successivamente dalla livrea di LeNord , quindi le livree successive fino all'attuale. Alcuni convogli furono allestiti per i primi servizi " Malpensa Express" con livrea amaranto dedicata, per essere poi riconvertiti con l'allestimento dei treni regionali quando furono consegnati i convogli Coradia di Alstom. Trenitalia ha applicato la livrea XMPR allora in vigore, per poi passare a partire dal 2014 alla nuova livrea per treni regionali caratterizzata dai colori grigio e blu con fascia inferiore gialla e blu.

Di alcuni particolari differiscono i 24 convogli destinati al Marocco, dove sono classi-

ficati Z2M ed impiegati per servizi veloci di qualità in particolare tra Casablanca e Rabat. Diverso è l'allestimento, che prevede la prima e la seconda classe ed un bar caffetteria; i treni nella sgargiante livrea bianco – arancione. possono raggiungere i 160 km/h di velocità massima.

### **Il piano di rinnovo dei TAF**

Il piano di rinnovo di Trenord prevede più tecnologia a servizio dei passeggeri e del personale di bordo. Il TAF è ora un convoglio moderno, all'insegna della sostenibilità e del risparmio energetico.

Nuova è la livrea, caratterizzata dai nuovi colori di Trenord, già applicati ai treni della nuova flotta Trenord: Caravaggio, treni a due piani ad alta capacità , Donizetti, treni a media capacità, e Colleoni, treni diesel dotati di batterie. la nuova flotta di Trenord di cui oggi sono già in servizio 144 convogli sui 214 previsti.

Alla marcatura del treno ( TAF 0...) è stata aggiunta la lettera R ( RTAF 0...) che testimonia l'avvenuta revampizzazione.

Sono stati fatti importanti interventi per minimizzare gli eventuali fermi per guasto. Lato apparati, è stato installato un secondo convertitore in ogni motrice, e che subentrerà in caso di guasto del primo. Sono inoltre a disposizione quattro catene di trazione separate, che permetteranno di ridurre solo del 25 % la potenza in caso di guasto alla specifica catena di trazione. Il personale avrà inoltre a disposizione un avanzato sistema di diagnostica, per l'identificazione veloce di guasti.

A bordo trova spazio un sistema informativo al pubblico di ultima generazione, con monitor ed apparati audio digitali. Il sistema informativo è collegato a telecamere digitali ad alta risoluzione e svolge anche funzione di sorveglianza.

L'illuminazione interna sarà a LED, e' sti-



**DA E VERSO TUTTI I  
PORTI E AEROPORTI DEL MONDO**



mata una riduzione dei consumi energetici del 15 %; l'effettivo consumo di energia sarà misurato da Energy Meter installati su ognuna delle due motrici. Gli strumenti calcoleranno anche l'effettivo assorbimento e la restituzione di energia dalla rete.

I sedili saranno in ecopelle con rivestimenti antibatterici e sono del 20 % più leggeri dei sedili precedenti; Filati e fibre delle nuove imbottiture saranno ricavati dai sedili finora utilizzati sui TAF, e' previsto un recupero di almeno il 40 % dei materiali. Le vecchie strutture di alluminio saranno utilizzate per realizzare nuovi componenti per le sedute. Su una delle due motrici, inoltre, e' stata attrezzata un'area per il trasporto fino a tre biciclette.

Gianantonio Arnoldi, Vicepresidente di FNM, ha dichiarato: «L'ammodernamento dei TAF è un importante esempio di economia circolare e di concreta applicazione dei principi di sostenibilità. Gli interventi, che riguardano sia la parte tecnologica sia la qualità e il comfort del viaggio, sono stati effettuati recuperando materiali che sono stati trattati e riciclati. Oltre il 40% dei nuovi sedili, ad esempio, è stato realizza-

to riutilizzando i vecchi sedili che, essendo più leggeri del 20% rispetto ai precedenti, contribuiscono ulteriormente al risparmio energetico».

«Il revamping consente di reimmettere sulle linee mezzi confortevoli, tecnologicamente avanzati e sostenibili, con un sistema di videosorveglianza fondamentale per aumentare la sicurezza dei passeggeri e del personale viaggiante» ha commentato Franco Lucente, Assessore ai Trasporti e Mobilità sostenibile di Regione Lombardia. «Un impegno che si aggiunge all'ingente piano di rinnovo della flotta di treni messo in campo da Regione Lombardia. Ad oggi, sono 144 i nuovi convogli immessi: nel 2024 ne entreranno in servizio altri 45. Entro la fine del 2025 in Lombardia avremo una flotta completamente nuova, con 214 treni per un investimento economico regionale di 1,7 miliardi di euro. Uno sforzo che deve andare di pari passo con gli interventi di adeguamento delle infrastrutture e un servizio sempre più competitivo e all'avanguardia, con treni puntuali ed efficienti, su ogni tratta».

Stefano Alfano





# CONOSCIAMO LE RISPOSTE PERCHÉ I PRIMI A PORSI LE DOMANDE SIAMO NOI

GENNAIO 2024

Anticipiamo le sfide HR con Soluzioni Innovative. Esperti in Change Management e Digital Transformation, ci dedichiamo a guidare il cambiamento e a valorizzare ogni talento. La nostra promessa? Sviluppare approcci rivoluzionari e autentici per un mondo del lavoro in continua evoluzione

.genuina.eu | hello@genuina.eu  
Roma - Italy - World



## News

# Dal sud l'accordo tra Gts e Dif spinge filiera alimentare con 7 mila unità per rafforzare la catena del freddo

Sono due aziende del sud Italia, la Gts di Bari, operatore ferroviario e la Dif Network di Montoro (Av), di proprietà della Torello specializzata in trasporto su strada e logistica di magazzino, che andranno a rafforzare la filiera del freddo per i trasporti di alimenti, in Italia e all'estero. È questo l'effetto del nuovo accordo tra le due imprese meridionali che, di fatto, diventano le prime ad effettuare il trasporto dal primo all'ultimo miglio a temperature controllate.

Grazie anche a questa nuova alleanza, entro il primo semestre del 2024, la tratta Verona-Bari verrà incrementata passando da 3 a 6 circolazioni a settimana. La novità è che su tutta la linea adriatica, le merci che necessitano del

trasporto a temperature controllate, potranno viaggiare su un treno direttamente dal sud Italia al nord Europa e viceversa su un convoglio di 1900 km. DIF avrà il compito di raccogliere e distribuire la produzione alimentare in Italia, anche quella che proviene dall'estero tramite Gts. Il ruolo di Torello e Dif, infine, è quello di supporto per i trasporti internazionali a carico completo su ferro-gomma con le linee Gts e la logistica di magazzino.

Alessio Muciaccia, ceo di Gts dichiara: "In questo delicato momento, la modalità ferro-gomma è la strada per garantire tutto il processo di distribuzione, dal produttore al

consumatore. E farlo in maniera sostenibile e sicura è la chiave per guardare serenamente al lungo periodo. Grazie a Torello, noi oggi possiamo integrare il servizio del trasporto di alimenti a temperatura controllata e dare ai nostri clienti maggiore supporto.

Umberto Torello, direttore operativo dell'omonima azienda commenta: "quello della catena alimentare è un settore strategico per l'Italia, un fatturato annuo di circa 600

miliardi di euro, cioè il 31% del Pil nazionale. Questi sono numeri che ci invitano a fare sempre meglio. La nostra Dif Network è ormai da tempo un attore di spicco della filiera, non solo italiana ma anche internazionale. Perciò l'intesa con Gts è strategica,

l'integrazione con il ferro ci assicurerà un trasporto ancora più sostenibile, tracciabilità e corretta gestione delle temperature. L'accordo tra il gruppo Gts e il gruppo Torello mette in campo notevoli risorse, oltre 7mila le unità che andranno a rafforzare la catena del freddo: 38 locomotive, oltre 3 mila container, 650 carri ferroviari, più di 300mila mq per lo stoccaggio, di cui +15mila dedicati alla logistica del fresco serviti da una flotta stradale varia di oltre 3.900 unità e circa 30 sedi tra Italia, Francia, Slovacchia, Romania e Serbia.



RED

## News

# I ticketing nel TPL: verso il biglietto dematerializzato. A Brescia si sono confrontati istituzioni, soggetti pubblici e privati



Brescia ha ospitato “Il ticketing per il trasporto pubblico locale: dalla bigliettazione elettronica alla dematerializzazione”, convegno organizzato da ASSTRA Lombardia e ANAV Lombardia - in collaborazione con il Comune di Brescia, Brescia Mobilità, Conduent Business Solutions Italia e AEP Ticketing Solutions – per promuovere un momento di incontro ed approfondimento finalizzato a dare evidenza all’innovativo progetto di bigliettazione elettronica in corso in Lombardia, nonché a sviluppare un confronto tra soggetti di diversa natura sulle opportunità che la tecnologia e l’evoluzione del mercato bancario potranno offrire al settore del trasporto pubblico e della mobilità in generale.

Il progetto di unificare i sistemi di bigliettazione di tutte le aziende di trasporto pubblico lombarde con l’obiettivo di avere titoli di viaggio non solo interprovinciali ma anche intermodali trova origine nel 2011 con la

Deliberazione di Giunta Regionale n. 2672 che, trattando per la prima volta di sviluppo di sistemi di bigliettazione interoperabili e di possibili finanziamenti per questo obiettivo, ha reso Regione Lombardia pioniera in questo campo; mentre il via ufficiale è stato dato nel 2014 con la D.G.R. X/1934 che procedeva con l’assegnazione di contributi regionali per un totale di 30.000.000 Euro per il cofinanziamento di interventi di realizzazione di sistemi di bigliettazione elettronica “ ... al fine di garantire l’effettiva interoperabilità con il sistema ferroviario regionale e tra i diversi gestori del trasporto pubblico ...”.

Il contributo da parte di Regione Lombardia è risultato essere di fondamentale importanza in quanto ha permesso a tutte le aziende di TPL regionali, anche alle più piccole, di muoversi sulla strada della digitalizzazione, agendo coralmemente e compiendo un grande passo verso una maggiore acces-



sibilità al trasporto pubblico che diventa un incentivo all'utilizzo dei mezzi pubblici.

ASSTRA Lombardia – la rappresentanza a livello regionale dell'associazione nazionale delle aziende di trasporto pubblico che riunisce soggetti a capitale pubblico e privato operanti nel settore del trasporto urbano ed extraurbano con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, trasporti ferroviari e sistemi di navigazione lagunare e lacuale – e ANAV Lombardia – la rappresentanza regionale dell'associazione nazionale che rappresenta le imprese private che esercitano servizi di trasporto passeggeri con autobus nei settori del TPL, del trasporto scolastico dedicato, delle autolinee commerciali e del noleggio autobus con conducente – da subito attive nel supportare le aziende in questo percorso, hanno ritenuto importante, raggiunta la fase conclusiva, un momento di riflessione e confronto in merito a come è cambiato il tema del ticketing negli ultimi dieci anni e come sta ulteriormente evolvendo, con uno sguardo non ristretto al mondo del trasporto rivolto ai trend di mercato.

L'Arch. Silvia Volpato, Dirigente dell'U.O. Trasporto Pubblico di Regione Lombardia, ha aperto il convegno parlando della progettualità dell'Ente in tema di bigliettazione e digitalizzazione e dando il via alla presentazione delle best practice regionali in materia, spaziando dall'esperienza bresciana presentata dal Direttore dell'Agenzia del TPL di Brescia alle realtà di Arriva Italia, Autolinee Varesine, Navigazione Laghi e Navigazione Lago d'Iseo, fino ad ATM Milano, società pioniera nel campo dell'adozione dei

ticket elettronici e digitali, e ATB Bergamo.

La seconda parte del convegno è stata dedicata ai nuovi scenari che si stanno profilando e che evidenziano come Regione Lombardia sia riuscita ad anticipare i tempi di quella che è stata poi la naturale evoluzione del mercato, che sta sempre più andando – in ogni settore, non solo in quello della mobilità – nella direzione della digitalizzazione: gli interventi di Ivano Asaro dell'Osservatorio Innovative Payment del Politecnico di Milano e di Luca Corti, Vice Presidente Business Development di Mastercard Italia, hanno evidenziato il cambiamento del profilo dei consumatori e, pertanto, delle loro modalità di acquisto e Conduent Business Solutions e AEP Ticketing Solutions delineano le possibilità che l'evoluzione tecnologica offrirà nel breve e nel medio termine.

La conclusione del convegno è stata affidata a Franco Lucente, Assessore regionale ai Trasporti e alla Mobilità Sostenibile, per evidenziare lo stato dell'arte di un progetto che non ha coinvolto solo le aziende di TPL lombarde, ma anche soggetti pubblici e privati in un processo di importante cooperazione e per delineare i prossimi step per la Lombardia.

RED



**Tutte le nostre notizie  
sono anche su**



**ABBONATI E LE LEGGERAI INTEGRALMENTE**

# INNOVAZIONE DELLA MOBILITÀ A BARI

Intelligenza artificiale,  
bigliettazione elettronica,  
rinnovamento flotta.

**BARI**  
**7 e 8 Marzo**  
**2024**

**SAVE  
THE  
DATE**



## Logistica

### 36° edizione del Borsino Immobiliare della Logistica: oltre 1,6 miliardi di euro investiti nel 2023



In un contesto macroeconomico sempre condizionato da eventi straordinari – come, per esempio, il prolungarsi della crisi Ucraina e dei conflitti in Medio Oriente - il 2023 ha visto il comparto della Contract Logistics crescere ancora di oltre il 5% - 112 miliardi di euro\* - consolidandosi sempre più quale sistema strutturale indispensabile alla crescita del Paese.

In questo contesto, il settore dell'immobiliare logistico è stato il primo asset class d'investimento nel Commercial Real Estate. Nello specifico, nell'ultimo trimestre, sono stati transati 660 milioni di euro (26,4% del totale), che hanno portato a raccogliere 1,6 miliardi di euro dall'inizio dell'anno (27,18% del totale degli investimenti del 2023).

In soli 5 anni, a partire dal 2018, la Logistica è passata dall'ultima alla prima posizione tra gli asset-class. Un risultato ottenuto grazie alla corrispondente crescita del compar-

to della Contract Logistics che è aumentato del 25%.

Questi i principali insight emersi dalla trentaseiesima edizione del Borsino Immobiliare della Logistica – H2 2023, il report realizzato dal Dipartimento di Ricerca di WCG-World Capital Group, in collaborazione con Nomisma.

#### FOCUS SUL TAKE-UP E SENTIMENT DEGLI OPERATORI E SVILUPPATORI

Lo studio di WCG conferma una domanda di mercato in crescita, che si traduce in un take-up di circa 690.000 mq registrato nel Q4 2023 - sostanzialmente in linea con quello del trimestre precedente - attestandosi a oltre 1,3 milioni di mq il volume totale transato nel 2023.

Oggi la richiesta di spazi è orientata sempre più su asset efficienti e sostenibili che gli operatori immobiliari stanno cercando di soddisfare con progetti di sviluppo per oltre

6 milioni di mq.

“Anche per i prossimi mesi le previsioni sull’andamento del mercato immobiliare logistico sono in positive – commenta Marco Clerici, Head of Advisory & Research di WCG – Infatti, da una survey svolta su un significativo campione di operatori logistici e sviluppatori, è emerso che il 60% degli operatori logistici afferma che il trend sarà stabile e per il 30% in crescita, mentre per il 75% degli sviluppatori il mercato non subirà significative variazioni”.

### **PRIME RENT E PRIME NET YIELD IN GENERALE CRESCITA**

Dando uno sguardo ai prime rent, dal rapporto di WCG si evince un leggero aumento dei canoni di locazione nelle location prime, con valori annuali che portano Milano a 70 €/mq e Verona 60 €/mq, mentre Roma e Bologna rimangono invariate rispettivamente a 68 €/mq e 60 €/mq. La media nazionale annua si attesta a 54 €/mq, mentre Firenze si riconferma la location italiana più cara con un prime rent di 86 €/mq annui.

Spostandoci sui prime net yield, si registra un leggero rialzo a Milano (5,3%), Roma (5,2%) e Bologna (5,3%), mentre Verona rimane stabile al 5,5%.

### **TENDENZE DI MERCATO: DURATA TRATTATIVE, TAGLI E TASSO DI SCONTO**

Sempre dall’analisi si conferma per il secondo semestre 2023 lo stesso scenario rilevato già nei primi mesi dell’anno: la scarsità di prodotto continua a generare un naturale aumento nella durata delle trattative. Si passa così dal 68% al 40% delle trattative che si concludono entro gli 8 mesi, mentre nel 25% dei casi la durata si attesta tra gli 8 e i 12 mesi.

I tagli più richiesti si riconfermano le superfici comprese tra i 5.000 mq e i 15.000 mq, anche se è in aumento la percentuale di interesse per gli spazi superiori ai 15.000

mq.

Stabile anche la percentuale di sconto che si attesta intorno al 10% - 20%, esclusivamente per immobili usati, non in linea con i criteri di sostenibilità.

### **CONTINUA L’EVOLUZIONE GREEN NEI MAGAZZINI LOGISTICI**

Come già ribadito, nel panorama in continua evoluzione della logistica, l’attenzione verso il tema della sostenibilità ambientale diventa sempre più cruciale. Nella roadmap verso la sostenibilità, i magazzini, asset strategici per la gestione della domanda di beni, stanno assumendo un ruolo centrale. Per questo motivo, il focus del Borsino Immobiliare della Logistica H2 2023 è il green, tematica sviluppata grazie a importanti contributi da parte del Green Transition Hub della LIUC – Università Carlo Cattaneo, dall’Osservatorio Contract Logistics “Gino Marchet” del Politecnico di Milano, da FE-DESPEDI e da Assologistica.

“Continua l’evoluzione green nel comparto immobiliare logistico. Tra i diversi ambiti di analisi, il magazzino riconferma il suo ruolo chiave per aiutare la filiera logistica nella riduzione delle emissioni e dei consumi energetici – dichiara Marco Clerici, Head Of Advisory & Research di WCG - Per questo, abbiamo deciso di dedicare all’interno del Borsino un focus sulla sostenibilità. Grazie ai dati di mercato presenti nel Borsino e all’Atlante della Logistica, possiamo fornire un’informazione precisa e capillare della presenza e delle caratteristiche dei magazzini in Italia. Dati preziosi che rendono sempre più veloce, competente e trasparente il nostro servizio di consulenza immobiliare”.

### **SINTESI DEL SETTORE LOGISTICO NELLE PRIMARY E SECONDARY LOCATION**

Il Borsino include anche un’analisi condotta da Nomisma sulle imprese del settore logistico nelle Prime e nelle Secondary Lo-



cation. Dai dati UnionCamere, tra le Prime Location, sono Milano, Napoli e Roma le province con il più alto numero di unità locali operanti nel settore logistico (rispettivamente 11.310, 9.058 e 8.915 imprese).

Il “Trasporto di merci su strada” risulta il comparto del settore più impattante a livello numerico, andando ad incidere per quasi il 50% sul totale imprese. Tra le Secondary Location, sono Verona e Bologna le province con una logistica più strutturata, con rispettivamente 3.515 e 3.299 unità locali, spinta anche in questo caso dalle imprese del “Trasporto di merci su strada”, la cui quota si attesta sul 60% del totale logistica.

Le imprese del settore logistico sono tendenzialmente delle micro-imprese (meno di 9 addetti). Tutte le Prime e Secondary Location hanno una percentuale di micro-imprese sul totale logistico superiore all’80%, quota che raggiunge il 95% se consideriamo anche le piccole imprese (10-49 addetti). Tra le Location, emergono per la loro microimprenditorialità Lecce (Primary) e Reggio di Calabria (Secondary), con meno di un’impresa su 100 con più di 50 dipendenti nel settore logistico.

Tra le Secondary Location, sorprende una consistente fondazione di imprese nel recente periodo nelle province di Palermo e Prato, con rispettivamente il 60,8% e il 59,1% di imprese logistiche nate dopo il 2010. Caratterizzate invece da una maggior anzianità aziendale Genova tra le Prime Location (38,1% di aziende logistiche nate prima del 2000) e Perugia tra le Secondary Location (38,2%).

## UNA MISURA DELL’ATTRATTIVITÀ DEI TERRITORI

Come di consueto il Borsino della Logistica arricchisce le analisi attraverso una valutazione dell’attrattività delle Primary e Secondary Location. Nello specifico, lo score Italy2Invest di Nomisma consente di integra-

re le informazioni sugli immobili con quelle del contesto, permettendo di effettuare una valutazione organica di tutti gli aspetti direttamente o indirettamente collegati al mercato immobiliare di un dato territorio.

Nel dettaglio, per ogni provincia italiana vengono forniti otto score (0-100), uno per ogni dominio di analisi (Popolazione, Ambiente, Imprese e credito,...), più uno score finale sintetico.

Nel 2023 Milano si è confermata la prima tra le province Primary Location per attrattività del territorio (I2I Score 72,3/100), grazie soprattutto al contributo dei domini di analisi Mercato Immobiliare (84,8/100) e Imprese e credito (85,7/100).

Seguono a distanza Roma (69,1/100), Firenze (65,4/100) e Genova (64,8/100).

Tra le Secondary Location, Bologna, Prato e Venezia sono le 3 province con gli score di attrattività più alti (rispettivamente 66,5/100, 64,9/100, 64,5/100), con il territorio lagunare particolarmente spinto dal dominio Turismo (79,2/100, al primo posto tra le province italiane).

“Milano si conferma, con ampio margine, la Location con una maggiore attrattività nel contesto nazionale, come dimostra lo score Italy2Invest di Nomisma, nonché la più strutturata nel comparto della Logistica – dichiara Enrico Marinucci, Project Manager di Nomisma - Ma se escludiamo il territorio del capoluogo lombardo, è l’Italia centro-meridionale a mostrare una certa capillarità nel settore, con Napoli, Roma e Bari a guidare un ramo, come quello logistico, caratterizzato principalmente da imprese di piccole dimensioni e in forte rinnovamento”

RED



## Nulla si distrugge, tutto si trasforma.

Il tuo abbonamento come prima ma più unico di prima!

**Dal 1 gennaio 2024**, l'abbonamento mensile sarà disponibile solo su Smart Card, APP Unicocampania e App delle aziende consorziate.

Richiedi la tua Smart card sul **online.unicocampania.it** o scarica l'App dagli store.

Più sicuro,  
più ecosostenibile  
e **ancora più Unico.**





## Trasporti urbani

### Un tram chiamato desiderio



Nell'antica Roma la condanna a volte era accompagnata dall'aggravante della *"damnatio memoriae"*, del condannato non doveva più esistere nulla che lo ricordasse.

Oggi a Roma una condanna, ma anche solo una critica, per quelli che amministrano la cosa pubblica, non può che essere accompagnata da una *"renovatio memoriae"*, cioè dalla ricostruzione costante della storia delle scelte, dei provvedimenti, dei progetti. L'aggravante della *"renovatio memoriae"*.

Negli anni 60', quando viale dei Romanisti non incrociava ancora la Circonvallazione Subaugusta, a chi chiedeva perché ci fosse quello spazio tra le carreggiate e perché fosse così largo, veniva risposto: "lì ci passerà il tram".

Negli anni 70', quando viale dei Romanisti aveva incrociato la Subaugusta, che nel frattempo era diventata viale Palmiro Togliatti, arrivarono schiere di professori universitari e studenti di architettura a presentare ai re-

sidenti l'Asse Attrezzato, cioè la penetrazione della Napoli-Roma fino allo SDO, e spiegarono, con soddisfazione, che sullo square centrale della Palmiro Togliatti era prevista la realizzazione del tram.

Poi arrivò la seconda Giunta Veltroni con Calamante assessore alla mobilità e di tram sulla Palmiro Togliatti non si parlò più, anzi fu realizzata una corsia preferenziale (il cosiddetto "corridoio") con fermate per i bus in mezzo alle carreggiate e nello square centrale fu collocata una elegante e non frequentata pista ciclabile oltre a parcheggi per le auto. Quell'opera (il cosiddetto "corridoio" per i bus) fu realizzata contro il parere di tutti i residenti. Il 17 marzo del 2006 presso la scuola di via F. Santi 65, Calamante (Assessore), Vento (Presidente Atac) cercarono in tutti i modi di convincere i cittadini che quel progetto si doveva fare, non convinsero nessuno, contro il "corridoio" e a favore del tram nello square centrale ci

furono petizioni con migliaia di firme, ordini del giorno approvati all'unanimità nei vari Municipi, iniziative popolari e delle Associazioni, ma quell'Amministrazione non cambiò idea, con sicura autoreferenzialità non considerò quanto accadeva e dopo due anni, anche per questo, fu mandata a casa dagli elettori.

Ci fu una memorabile Commissione Mobilità e Lavori Pubblici convocata in via Petroselli, i componenti della Commissione e i Consiglieri comunali intervenuti rappresentarono la loro contrarietà, i tecnici sostennero che il tram era irrealizzabile per la presenza dei sottoservizi e delle cabine, sostennero che erano impossibili le svolte a destra, altri tecnici sostennero che il tram non era "prioritario", poi gli amministratori di Atac fecero ragionare sul fatto che erano già stati spesi milioni di € e il ragionamento aveva un pensiero rivolto alla Corte dei Conti.

Nessun ripensamento, contro tutti e tutto, gli amministratori dell'epoca, sostenuti e confortati da progettisti, ingegneri, architetti, costruttori, esperti di vivibilità plaudenti, corali e facilitatori andarono avanti. Il tram sulla Togliatti sparì da ogni pianificazione e programmazione.

La notizia di oggi è che si farà il tram nello square centrale della Palmiro Togliatti e quelli che erano contrari, scettici, indifferenti, oggi si presentano di tre quarti dietro gli amministratori e si proclamano da sempre convintissimi sostenitori del tram.

Si dirà che solo gli stupidi non cambiano mai idea ma la velocità e numerosità dei cambi di idea dimostra che ci si trova di fronte a furbissimi. In realtà, nel caso del tram ma anche della funivia o della chiusura dell'anello ferroviario, ci si trova di fronte alla plastica rappresentazione di uno dei problemi più seri che ha l'amministrazione di Roma.

C'è una camaleontesca gregarietà dei tecnici rispetto ai politici amministratori in cari-

ca.

Nel tempo la gregarietà diventa uno scioppo che induce assuefazione e riesce a condizionare i politici proponendo quello che gli amministratori vogliono sentirsi dire.

Se l'opera ha profili di assurdità (funivia) si martella la realtà per renderla verosimile, se c'è da scegliere tra soluzioni diverse (ad esempio tram o "corridoio") i tecnici proporranno la soluzione più semplice e il politico accetterà, contento, perché penserà (e spererà) di realizzarla entro il mandato.

Questi accordi al ribasso, senza visione, senza coraggio hanno contribuito a mortificare la reputazione della città e a sviarne e rallentarne la modernizzazione.

Questi accordi non hanno mai portato vantaggi ai politici che per suggestione li hanno coltivati, mentre non hanno mai scalfito i "tecnici" che al più hanno mutato l'assetto del posizionamento.

Se nel 2010, il tram sulla Togliatti è tornato di attualità lo si deve agli ingegneri che lavoravano nella Struttura Organizzativa "Sistema ferroviario e integrazione" di Roma Servizi per la Mobilità, la ricostruzione fatta con documenti, lettere e protocolli è chiarissima e cronologicamente precisa.

Tutto parti da una richiesta del Sindaco che voleva capire la storia del tram, fu redatta una ricostruzione cronologica dei fatti, ma la contrarietà al tram era presente e forte anche nella sua amministrazione con una rete argomentativa trasversale alle forze politiche e contro furono sollevate le stesse obiezioni di 5 anni prima con l'aggiunta di un solo nuovo argomento: "il tram costa troppo".

Dopo la prima relazione, con OdS n.33 del 21.9.11 di Roma servizi per la mobilità venne costituito dall'AD il "Gruppo di Progetto per la redazione del definitivo".

Il 29.9.2010 con prot. 0061088 era stato inviato all'Assessore alle Politiche della Mobilità il documento "Sistema tranviario inno-



vativo lungo il corridoio della mobilità Viale Palmiro Togliatti – Analisi di Prefattibilità-Settembre 2010”.

Il 6 maggio 2011 con prot. 0030078 fu trasmesso all'Assessore e al Dipartimento Mobilità il Piano Economico Finanziario Preliminare del sistema tranviario Togliatti.

Il giorno 8 settembre 2011 fu trasmesso con prot. 0054853 al Dipartimento il progetto preliminare e si iniziò a lavorare sul definitivo.

In quei mesi risultò chiaro che l'accordicchio per mantenere la “conventio ad excludendum” sul progetto del tram avrebbe resistito quanto la maggioranza politica del tempo o fino alla prescrizione delle fattispecie da Corte dei Conti, ma era altrettanto chiaro, e molto di più, che il lavoro svolto, gli studi, gli approfondimenti, la inarrestabile innovazione tecnologica dei mezzi, lo stato della progettazione del tram sulla Palmiro Togliatti, rendevano ineliminabile il progetto e lo definivano come vera priorità.

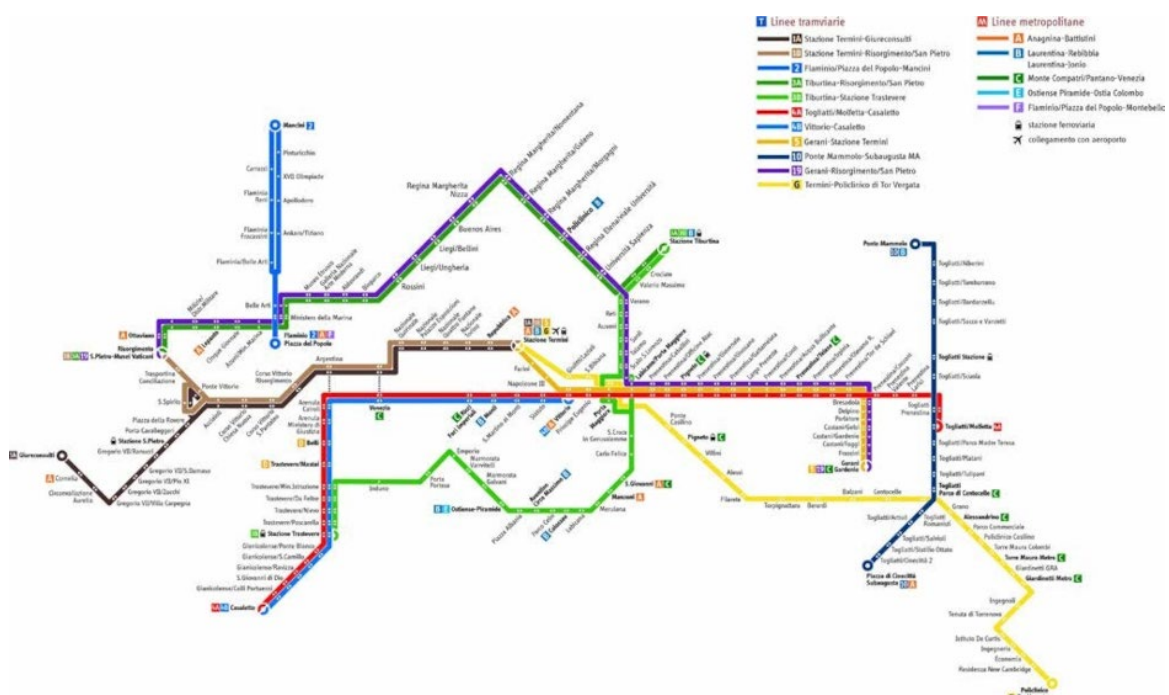
Infatti ci sarà il tram nello square centrale della Palmiro Togliatti, e questo è un bene per tutta la città, finalmente si è fatta una scelta che altre città europee hanno fatto da oltre 40 anni, rimane la tristezza per i

tempi, non dico di misurare il tempo dall'ideazione, ma anche misurando soltanto dalla “riattivazione” del progetto nel 2010 sono passati 5 sindaci e 14 anni! (e mancano ancora i tempi per la realizzazione)

Questa storia da “renovatio memoriae” dovrebbe consigliare due comportamenti, uno agli Amministratori e l'altro ai tecnici.

Gli Amministratori in carica dovrebbero esultare e comunicare con misura, pensando all'impegno per controllare i tempi di realizzazione, gli ex amministratori dovrebbero tacere o intervenire per chiedere scusa. I tecnici che direttamente e indirettamente idearono, progettano e lavorano al cosiddetto “corridoio” non dovrebbero cercare di scaricare le responsabilità sui politici e pronunciare quattro parole: “Abbiamo sbagliato tutto, scusate”. E questo sarebbe solo un buon inizio.

Enrico Sciarra



## News

# Direttiva Città 30: FIAB, proposta inapplicabile, in contrasto con il CdS e con le indicazioni dell'Unione Europea



FIAB, Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta, grazie al suo Centro Studi ha diffuso un'analisi approfondita dello schema di Direttiva presentato dal Mit con le limitazioni della Città 30. Secondo gli esperti, la proposta (non ancora entrata in vigore) ignora l'evoluzione della normativa in tema di sicurezza stradale, pecca di irragionevolezza e risulta in contrasto con il Codice della Strada, con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e con le stesse Direttive Comunitarie che ne costituiscono il fondamento. Tre sono gli elementi fondamentali che la rendono inapplicabile:

- 1- Il contrasto con le norme sovraordinate
- 2- La velocità, un fattore sottovalutato che non viene messo in relazione al tasso di mortalità
- 3- Una visione obsoleta del concetto di limite

Edoardo Galatola, Responsabile Sicurezza

FIAB, afferma: "L'introduzione della città 30 può comportare la perdita di un minuto in un tragitto urbano. Due, al più, tra andata e ritorno nell'arco di una giornata. Quanto tempo si dedica alla ricerca di un parcheggio? Un minuto del proprio tempo non vale un morto in meno? L'assunto del decreto è proprio questo: un minuto perso non vale un morto in meno. È come se si affermasse che la sicurezza del lavoro non è una priorità, perché non si deve inficiare la produttività. Nessun giudice assolverebbe chi applica una filosofia analoga. E i morti sul lavoro sono solo un terzo dei tremila morti annui sulla strada".

L'analisi di FIAB vuole quindi portare l'attenzione sul contenuto della Direttiva che risulta non solo irragionevole ma anche, probabilmente, perseguibile penalmente.

Queste le osservazioni in dettaglio:

Il 24 gennaio 2024 il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti ha reso pubblico



il testo della propria “Direttiva adottata ai sensi dell’articolo 142, comma 2, del codice della strada di cui al decreto legislativo n. 285 del 1992 sulla disciplina dei limiti di velocità nell’ambito urbano”. Si tratta di un testo non ancora in vigore, che sarà oggetto di un confronto fra il Ministro e l’Associazione Nazionale dei Comuni Italiani.

#### Inapplicabilità del Decreto

Va premesso che il decreto non trova applicazione alle città che hanno adottato la filosofia delle Città 30 come Bologna e le numerose altre che l’hanno preceduta e che seguiranno, dato che in nessuna di queste viene mai adottato il limite generalizzato a 30 km/h, ma sempre viene bilanciato tra strade alle quali si applica e strade il cui limite resta 50 km/h. Il Ministro non considera che dal 1995 vengono legittimamente realizzate in Italia le Zone 30, aree delle città a 30 km/h inserite in un reticolo di strade a 50 km/h.

#### Contrasto del Decreto con le norme sovraordinate

Ciò nonostante il decreto pecca di totale irragionevolezza e contrasta con il Codice della Strada, con il Piano Nazionale della Sicurezza Stradale e con le stesse Direttive Comunitarie che ne costituiscono il fondamento.

Il provvedimento, infatti, che mette sullo stesso piano la sicurezza delle persone e la velocità di spostamento contrasta con l’articolo 1 del Codice stesso che indica al comma 1 la sua finalità primaria: “Sicurezza, tutela della salute delle persone, tutela dell’ambiente nella circolazione stradale, rientrano tra le finalità primarie di ordine sociale ed economico perseguite dallo Stato”. Ciò è ribadito al comma 2: “Le norme e i provvedimenti attuativi si ispirano ai principi della sicurezza stradale e della mobilità sostenibile, perseguendo gli obiettivi: di ridurre i costi economici, sociali ed ambientali derivanti dal traffico veicolare; migliora-

re il livello di qualità della vita dei cittadini anche attraverso una razionale utilizzazione del territorio; migliorare la fluidità della circolazione; promuovere l’uso della bicicletta” che evidenzia le priorità che vanno perseguite. Anche la “fluidità della circolazione” non implica esista una velocità minima perché questa venga raggiunta. Infine al Comma 3 l’articolo 1 ricorda che: “Al fine di ridurre il numero e gli effetti degli incidenti stradali in relazione agli obiettivi ed agli indirizzi della Commissione Europea, il Ministro delle infrastrutture e dei trasporti definisce il Piano nazionale per la sicurezza stradale”.

Infatti il Piano Nazionale per la Sicurezza stradale 2030 vigente e approvato dal CIPESS (Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile) su proposta del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che, quindi non può essere sconfessato recita: “(...) si possono sintetizzare i seguenti principi cardine di questo approccio: dove ci possono essere impatti che coinvolgono veicoli e pedoni, la velocità dovrebbe essere limitata a 30 km/h” (pag. 22); “In ambito urbano, in particolare, si propone, a valle di una revisione della gerarchizzazione delle strade, una chiara individuazione della viabilità a 50 km/h e delle zone a 30 km/h” (pag. 79). D’altronde il PNSS si conforma alle risoluzioni comunitarie. Non per niente la “Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021 sul quadro strategico dell’UE per la sicurezza stradale 2021-2030 – Raccomandazioni sulle prossime tappe verso l’obiettivo “zero vittime” affronta il problema partendo dalle seguenti considerazioni che si riportano per completezza in quanto non sembra siano conosciute.

A. considerando che ogni anno circa 22 700 persone perdono ancora la vita sulle strade dell’UE e circa 120 000 rimangono gravemente ferite; che negli ultimi 10 anni oltre

11 800 bambini e ragazzi di età inferiore ai 17 anni sono stati uccisi in incidenti stradali nell'UE; che negli ultimi anni i progressi compiuti per ridurre il tasso di mortalità stradale si sono arrestati e, di conseguenza, l'obiettivo di dimezzare il numero delle vittime della strada tra il 2010 e il 2020 non è stato raggiunto; che le cifre di cui sopra rappresentano un prezzo umano e sociale inaccettabile per i cittadini dell'UE e che i costi esterni degli incidenti stradali nell'UE rappresentano circa il 2 % del suo PIL annuo;

B. considerando che l'UE si trova ad affrontare nuove tendenze e sfide nell'automazione che potrebbero avere un impatto enorme sulla sicurezza stradale; che è necessario far fronte al crescente fenomeno delle distrazioni dovute a dispositivi mobili; che, nel prossimo futuro, la presenza simultanea di veicoli con una vasta gamma di funzionalità automatizzate/connesse e di veicoli tradizionali in condizioni di traffico misto comporterà un nuovo rischio, soprattutto per gli utenti della strada vulnerabili come motociclisti, ciclisti e pedoni;

C. considerando che i progressi tecnologici, la connettività, l'automazione e l'economia collaborativa offrono nuove opportunità per la sicurezza stradale e per affrontare la congestione, in particolare nelle aree urbane; che lo sviluppo delle sinergie tra le misure di sicurezza e le misure per la sostenibilità e il proseguimento del trasferimento modale verso modalità di trasporto pubblico e la mobilità attiva potrebbero portare a una riduzione delle emissioni di CO<sub>2</sub>, migliorare la qualità dell'aria e contribuire a sviluppare stili di vita più attivi e sani;

D. considerando che i passeggeri di automobili che hanno ottenuto 5 stelle nel test Euro NCAP hanno un rischio inferiore del 68 % di subire lesioni mortali e un rischio inferiore del 23 % di subire lesioni gravi rispetto ai passeggeri di automobili a 2 stelle;

E. considerando che la percentuale di vitti-

me tra gli utenti vulnerabili della strada è in aumento, dal momento che gli automobilisti sono stati i principali beneficiari del miglioramento della sicurezza dei veicoli e di altre misure di sicurezza stradale; che il peso, la potenza e la velocità massima delle autovetture nuove vendute nell'UE stanno aumentando, il che comporta rischi maggiori per la sicurezza stradale; che la sicurezza dei motociclisti, dei ciclisti e dei pedoni deve essere affrontata con urgenza;

F. considerando che ai motoveicoli a due ruote è imputabile il 17 % del totale delle vittime della strada, pur rappresentando soltanto il 2 % del totale di chilometri percorsi; che esistono grandi disparità tra i paesi; che l'UE dovrebbe attribuire priorità a ulteriori azioni per rafforzare la sicurezza di tali veicoli nel prossimo decennio;

G. considerando che, secondo uno studio della Commissione, soltanto l'8 % dei decessi avviene sulle autostrade, il 37 % nelle zone urbane e il 54 % sulle strade extraurbane; che i nuovi investimenti e la corretta manutenzione delle infrastrutture esistenti per tutto il loro ciclo di vita sono fondamentali per la sicurezza stradale;

H. considerando che non tutte le vittime di incidenti sono denunciate, il che distorce le statistiche disponibili; che è necessario sviluppare metodi di prova efficaci per determinare il numero effettivo delle vittime di incidenti stradali;

I. considerando che garantire e far rispettare il comportamento sicuro degli utenti della strada, ad esempio viaggiare alla velocità giusta, utilizzare dispositivi di protezione come cinture di sicurezza e caschi, non guidare sotto l'effetto di alcol o sostanze stupefacenti e guidare, andare in moto o bicicletta e camminare senza distrazioni, è fondamentale per prevenire e ridurre gli incidenti stradali mortali;

J. considerando che nella mobilità e nella sicurezza stradale vi sono disparità di genere,



di età e di natura sociale;

K. considerando che il conseguimento dei nuovi obiettivi dell'UE in materia di sicurezza stradale richiede sforzi più intensi e cooperativi per elaborare forti politiche europee di sicurezza stradale con le parti interessate, sostegno alla ricerca e all'innovazione, al fine di predisporre soluzioni politiche basate su dati solidi e su analisi di impatto nonché su un maggior numero di misure esecutive più mirate a livello nazionale e una cooperazione efficace in materia di applicazione transfrontaliera delle sanzioni;

L. considerando che tra il 40 e il 60 % di tutti gli incidenti mortali legati al lavoro sono incidenti stradali che si verificano durante l'orario di lavoro o negli spostamenti casa-lavoro; che la stanchezza dei conducenti è un fenomeno comune sulle strade dell'UE;

M. considerando che l'attuazione dei piani nazionali per la sicurezza stradale e del nuovo quadro strategico dell'UE per la sicurezza stradale richiedono risorse finanziarie stabili e sufficienti sia da parte degli Stati membri che del bilancio dell'UE;

Tutto ciò considerato, relativamente alla velocità in ambito urbano delibera: 37. "l'eccesso di velocità è un fattore chiave in circa il 30 % degli incidenti stradali mortali e un fattore aggravante nella maggior parte degli incidenti; invita la Commissione a elaborare una raccomandazione per applicare limiti di velocità sicuri, in linea con l'approccio del "sistema sicuro" per tutti i tipi di strada, quali velocità massime di 30 km/ora, come regola generale, nelle zone residenziali e nelle zone con un numero elevato di ciclisti e di pedoni, con la possibilità di applicare limiti più elevati nelle principali arterie stradali con un'adeguata protezione degli utenti della strada vulnerabili; invita gli Stati membri a dare priorità agli investimenti nel controllo della velocità e in una comunicazione di qualità sulla centralità della velocità

e della sua gestione; invita gli Stati membri ad applicare sanzioni dissuasive della velocità, compresi sistemi di penalità a punti, e a valutare la possibilità di prevedere corsi di sensibilizzazione sulla velocità per riabilitare i recidivi".

Evidenza della necessità di evoluzione del concetto di limite

Nelle città si concentrano il 73% degli incidenti e il 44% delle vittime (contro il 32% in Europa). È quindi evidente, come sottolineato dalla Risoluzione del Parlamento europeo del 6 ottobre 2021, della peculiarità dell'ambito urbano. Il progresso tecnologico ha determinato un quadro profondamente diverso da quello conosciuto dal legislatore quando è stato scritto l'art. 142 comma 1. Infatti oggi in ambito urbano l'80% delle vittime è dato dall'utenza vulnerabile (pedoni, ciclisti e motociclisti). Per questi la mortalità in caso di incidente passa da oltre il 50% per un investimento a 50 km/h a meno del 10% a 30 km/h. A 70 km/h la morte dell'investito diventa una certezza. L'introduzione delle città 30 dimezza (Studio a Londra 1986-2006) il numero dei morti stradali. In Italia ciò equivale a risparmiare 5 miliardi di euro annui di danno sociale.

Ne consegue che sostenere che

"con la previsione del comma 1 dell'articolo 142 il legislatore ha già fatto una valutazione preventiva in ordine alla circolazione in sicurezza nell'ambito urbano, tenuto conto della vocazione costruttiva delle strade urbane e delle relative condizioni di circolazione, fissando, in via presuntiva, il limite di velocità a 50 km/h, con la precisazione che tale limite può essere aumentato fino a 70 Km/h;"

implica una inamovibilità del suddetto limite che cozza con l'evoluzione della distribuzione dell'incidentalità urbana e va contro la pressante richiesta comunitaria di dimezzare i morti traguardando "zero vittime".

Anche la disposizione di cui all'articolo 141,



# EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2024

18 - 20 SEPTEMBER 2024  
UNIVERSITY OF ANTWERP,  
BELGIUM

## Call for Papers

La 52esima edizione della European Transport Conference (ETC2024) si terrà dal 18 al 20 Settembre presso l'Università di Anversa (Belgio).

Il programma della Conferenza tratterà di questioni sovranazionali, politiche nazionali, nonché di pianificazione e attuazione di progetti in ambito locale. Quest'anno gli interessati sono invitati a presentare contributi sulle seguenti tematiche:

- **Human Wellbeing** – trasporti efficienti, sani, sicuri e inclusivi per le generazioni attuali e future
- **Sustainable Travel** – favorire il cambiamento comportamentale per far fronte al cambiamento climatico e alla transizione energetica
- **Mode-specific and inter-modal aspects** – mobilità attiva, micro-mobilità, trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, Mobility-as-a-Service, consegne di ultimo miglio, logistica integrata
- **Labour, resource and energy challenges** – vincoli nell'offerta di trasporto merci e passeggeri
- **Regulatory Issues** – impatti delle leggi e dei regolamenti internazionali, nazionali e locali sulle infrastrutture e sui servizi di trasporto
- **Funding and financial sustainability** – partenariato pubblico privato e finanza di progetto
- **Cities and Transport** – pianificazione integrata, città vivibili e mobilità attiva
- **Transport planning analysis and models** – metodi e strumenti all'avanguardia
- **Air travel and airports** – verso un futuro ambientalmente ed economicamente più sostenibile
- **Technology and Artificial Intelligence** – come l'innovazione cambierà il futuro dei trasporti?

Si accolgono con favore anche paper che rientrano nelle aree di interesse dei Comitati di Programma della Conferenza. Ulteriori informazioni sulla ETC2024 e maggiori dettagli su come sottoporre un paper sono disponibili all'indirizzo: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)

Oppure inviando un'email a: [dalia.zecchi@aetransport.org](mailto:dalia.zecchi@aetransport.org)  
[fulvio.silvestri@aetransport.org](mailto:fulvio.silvestri@aetransport.org)



[www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)



@EuTransportConf  
#etcAntwerp2024



AET European Transport  
Conference (ETC)

comma 6, che prevede che “Il conducente non deve circolare a velocità talmente ridotta da costituire intralcio o pericolo per il normale flusso della circolazione” sembra essere fuori luogo, perché seguendo tale principio, essendo la velocità media di percorrenza dei centri urbani ben al di sotto dei 30 km/h (variando dai 17 km/h di Milano ai 25 di Palermo), implicherebbe imporre a chi si sposta in auto il totale divieto di utilizzo del mezzo motorizzato privato, costituendo intralcio per la circolazione.

Dovrebbe essere noto a chi ritiene che “l'imposizione generalizzata di limiti di velocità eccessivamente ridotti potrebbe causare intralcio alla circolazione e, conseguentemente, risultare pregiudizievole sotto il profilo ambientale, nonché dell'ordinata regolazione del traffico, creando ingorghi e code stradali” come funzionano le safety car in autostrada: riducendo la velocità massima si ottiene una velocità media più alta a parità di flusso, perché l'effetto elastico è la maggiore causa di ingorghi.

Infine affermare che l'imposizione di limiti di velocità ridotti potrebbe causare intralcio alla circolazione cozza con le evidenze sperimentali riscontrate in tutte le città che hanno applicato un panel bilanciato di strade a 50 e 30 km/h come Bologna, ma anche Bruxelles, Parigi e Barcellona: su un tragitto di 5 km, si registrano incrementi di tempo di percorrenza tra i 10 secondi e i 2 minuti (differenza tra orario di punta e situazione di traffico scorrevole). L'introduzione della città 30 può comportare la perdita di un minuto in un tragitto urbano. Due al più tra andata e ritorno nell'arco di una giornata.

Quanto tempo si dedica alla ricerca di un parcheggio? Un minuto del proprio tempo non vale un ferito o un morto in meno? Senza considerare che il tempo necessario per la sicurezza sulle strade può e deve essere recuperato da altre attività quotidiane molto meno importanti.

L'assunto del decreto è proprio questo: un minuto perso non vale un morto in meno. È come se si affermasse che la sicurezza del lavoro non è una priorità, perché non si deve inficiare la produttività. Nessun giudice assolverebbe chi applica una filosofia analoga. E i morti sul lavoro sono solo un terzo dei tremila morti annui sulla strada. Il decreto non è solo irragionevole, probabilmente è anche penalmente perseguibile.

RED



**Tutte le nostre notizie  
sono anche su**

**DOW JONES  
FACTIVA**

**DOW JONES E' UN SERVIZIO PAY X VIEW**



## Trend

# Webfleet svela i 5 trend della gestione delle flotte per il 2024



La gestione della flotta sta facendo grandi passi avanti e il 2024 sarà un anno decisivo in due aree chiave: sicurezza e decarbonizzazione. Inoltre, tecnologie come l'intelligenza artificiale, applicate all'automotive, daranno vita a nuove sfide e opportunità nel settore.

Webfleet, la soluzione Bridgestone per la gestione del parco veicoli ha stilato una lista dei trend di quest'anno per la gestione delle flotte.

2. **IA nell'industria dell'automotive.** L'intelligenza artificiale sta rivoluzionando tutto, dalla programmazione alla gestione dei dati, fino alla sicurezza informatica e alla formazione. L'IA sta svolgendo un importante ruolo anche nel settore automobilistico, dove sta aiutando ad avanzare in ambiti come la guida autonoma, la sicurezza stradale e la user experience. Questo trend continuerà a svilupparsi nei prossimi mesi e l'intelligenza artificiale verrà utilizzata per

aumentare le capacità dei veicoli a guida autonoma, per migliorare i sistemi di frenata di emergenza, il rilevamento della stanchezza, la manutenzione predittiva dei veicoli e anche per l'ottimizzazione in tempo reale dei percorsi e il miglioramento della mobilità nelle città.

3. **Sostenibilità.** Ridurre l'impatto ambientale è diventato uno degli obiettivi più importanti per le aziende. Lo stesso vale per il raggiungimento di obiettivi sempre più stringenti per ciò che riguarda le emissioni. Molte città europee hanno già implementato le Zone a Emissioni Ridotte (LEZ) e nel 2030 verranno introdotte le Zone a Emissione Zero (ZEZ), nelle quali potranno circolare solo veicoli che non emettono CO<sub>2</sub>. Inoltre, le nuove normative come la Corporate Sustainable Reporting Directive (CSRD), entrata in vigore recentemente, rappresenteranno una sfida.

3. **Elettrificazione della flotta.** Il 2024 sarà il momento per la transizione delle flotte ai veicoli elettrici (EV). I rapidi progressi tecnologici, uniti a un impegno globale per la sostenibilità, creano un ambiente particolarmente favorevole per l'elettrificazione. Secondo uno studio Webfleet sul potenziale di elettrificazione delle flotte di veicoli, il 61% dei veicoli commerciali in Europa potrebbe essere sostituito da un'alternativa elettrica. Inoltre, le aziende che utilizzano veicoli elettrici risparmiano in media 5.665 litri di carburante per singolo mezzo all'anno, 3.599 euro di costi per ogni veicolo all'anno e 15 tonnellate di CO2, sempre per ciascun veicolo all'anno. Tuttavia, ci sono ancora difficoltà da superare, come quella della rete dei punti di ricarica, anche se l'UE prevede di collocare colonnine di ricarica per veicoli elettrici sulle principali reti stradali.

4. **Ricarica smart per veicoli elettrici.** In relazione al punto precedente, una delle sfide che devono affrontare le aziende dotate di veicoli elettrici è quella della ricarica. Perché non ha senso utilizzare veicoli elettrici se la ricarica avviene utilizzando energie non rinnovabili. Il mercato inizierà

a implementare sistemi che garantiscano l'utilizzo di energia pulita per la ricarica, che ottimizzino la ricarica per migliorare la salute della batteria e aumentare il valore residuo, o che semplifichino l'effettuazione della ricarica dei veicoli nei momenti della giornata in cui i gestori offrono prezzi più bassi, al fine di risparmiare sui costi energetici.

5. **Sicurezza della flotta.** Secondo l'Organizzazione Mondiale della Sanità (OMS), ogni anno gli incidenti stradali causano circa 1,3 milioni di morti e 50 milioni di feriti. Per questo motivo è stato elaborato un piano globale per ridurre i morti e gli infortuni sulla strada di almeno il 50% entro il 2030, includendo misure come l'imposizione di limiti di tempo di guida e di riposo e l'utilizzo della tecnologia di bordo dei veicoli per incoraggiare stili di guida sicuri. Gli sviluppi normativi daranno ancora più urgenza alla sicurezza durante questo anno, soprattutto per quanto riguarda la conformità del tachigrafo.

RED

**Chiedi la convenzione redazionale  
con i nostri giornali**

**Notizie in evidenza  
indirizzamento su DowJones  
Pubblicità e banner  
Newsletter dedicate**



[segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)





# PER COMUNICARE

**FERPRESS È UNA PIATTAFORMA DI COMUNICAZIONE CON AL CENTRO IL MONDO DELLA MOBILITÀ: CI OCCUPIAMO DI PASSEGGERI E DI MERCI, DI LOGISTICA E DI TRASPORTO PUBBLICO LOCALE, DI INDUSTRIA E DI SERVIZI.**

**LO FACCIAMO SUL WEB CON UN'AGENZIA DI INFORMAZIONI QUOTIDIANE, CON UN SETTIMANALE ON-LINE, CON I NOSTRI CANALI SOCIAL, CON SERVIZI DI INFORMAZIONE POLITICO-PARLAMENTARE. CI OCCUPIAMO DI COMUNICAZIONE E DI SERVIZI DI RELAZIONI PUBBLICHE NEL SETTORE DEI TRASPORTI DA PIÙ DI VENT'ANNI.**

**FERPRESS È IL PARTNER GIUSTO PER INFORMARE I VOSTRI INTERLOCUTORI DELLE INIZIATIVE CHE AVETE PROGRAMMATO.**

**Sottoscrivi una convenzione con Ferpress.**

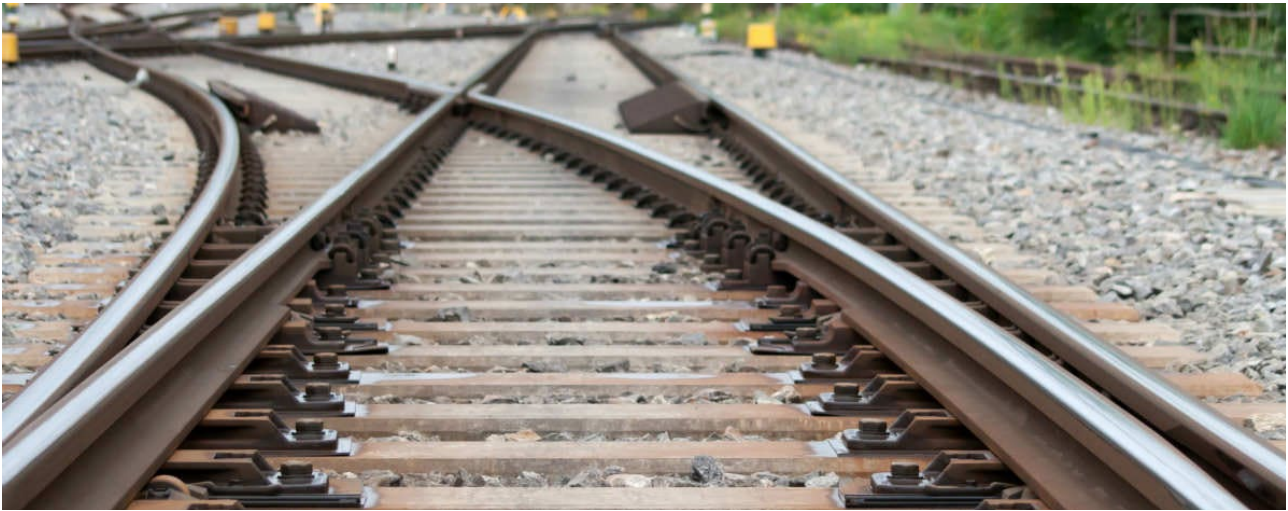
**Chiedi tutte le informazioni scrivendo a [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) o chiamando lo 064815303**

**Ferpress Srl  
Piazza Firenze 24  
Roma**



## BRT Onlus

# Liberalizzazione e privatizzazione: una replica a Massimo Ferrari



Massimo Ferrari ha perfettamente ragione nel dire che la privatizzazione non è affatto una panacea, e accanto a successi ha visto anche fallimenti.

Nei trasporti, sono clamorosi gli insuccessi della rete ferroviaria inglese e delle autostrade italiane.

Ha anche ragione nel dire che in alcuni servizi ferroviari non redditizi i privati non entrerebbero mai, e quindi devono essere sussidiati.

Ma tra servizi e infrastrutture c'è una enorme differenza: le infrastrutture non possono esser

messe in concorrenza, sono "monopoli naturali". E infatti i due fallimenti citati riguardano infrastrutture, e Ferrari ha ragione nel dire che su queste gli stati europei devono collaborare, non competere.

Ma i servizi ferroviari possono invece funzionare benissimo in concorrenza: lo dimostra l'Alta Velocità e i servizi merci, in tutta Europa.

Ma anche per i servizi che richiedono sussidi pubblici in Europa agisce la concorrenza (e l'Europa la incoraggia per il bene degli utenti e delle casse pubbliche). Si chiama affidamento con gare periodiche (nota an-

che come "concorrenza per il mercato").

Ha funzionato benissimo per i servizi ferroviari regionali in Germania, e ovunque per il TPL. Possiamo solo sperare che si metta in moto anche in Italia.

E questa non è affatto una privatizzazione "a priori": se i servizi esistenti sono efficienti, vincerà Trenitalia (l'incumbent). Oppure un concorrente straniero o italiano, pubblico o privato (il new entrant), se offrirà migliori servizi o chiederà meno sussidi.

La socialità dei servizi sarà garantita dai bandi di gara (tariffe, frequenze, tutela degli addetti ecc.).

Quindi perché avere paura delle gare? E perché non privatizzare invece i servizi dove si è già constatato che il mercato funziona (merci e AV), anche al di là delle aspettative degli economisti?

Invece il governo sembra che ragioni solo in termini di cessione di quote di imprese pubbliche, il che significa che non ci sarà nessuna pressione concorrenziale per i privati. I loro profitti dovranno essere poi garantiti dalle casse pubbliche, cioè dai contribuenti, altrimenti i privati non comprerebbero.

Marco Ponti



FONDAZIONE



2013 - 2023

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio  
senza tempo*

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

Foto di Francesco Colerio