

Intervista a Carlo Piacenza, AD Thales
Marciani (FLC): la logistica ed economia circolare
Logistica: Freight e Intesa a Innovation Center
PNRR e gare: svolta per il TPL di Roma?
Eugenio Patané e la scelta dell'in house
Liberalizzazione del TPL
Rigenerazione degli scali ferroviari
Napoli: un sistema complesso di trasporti
AI e trasporti: Club Italia a Bari
Amazon e Bocconi studiano i trasporti marittimi



IL FUTURO È UNA REALTÀ TANGIBILE



Il Gruppo FS è impegnato
nello sviluppo di una mobilità sempre
più integrata, sostenibile e digitale.

[fsitaliane.it](https://www.fsitaliane.it)



Editoriale

Osservatorio? Ora ti osservo io

L'assessore alla Mobilità di Roma Capitale Eugenio Patanè probabilmente deve non poterne più. Seduto sulla poltrona più "bollente" (insieme ai rifiuti) della giunta capitolina, si trova al centro di polemiche e di attacchi – diciamo così – sia quando le cose le fa che quando non le fa. Dopo quarant'anni Roma riprende i progetti di costruzione di una rete tramviaria? Eccoti il principale quotidiano della Capitale che si pone alla guida di una campagna che pretende di rappresentare gli interessi meno lungimiranti e in gran parte particolari dei contrari al convoglio su rotaia che rischiano di emarginare e complicare la vita alle amatissime automobili, proprio quelle per cui Roma ogni giorno viene paragonata al Cairo per i livelli di congestione, inquinamento, soffocamento da traffico persino in pieno centro cittadino. Roma ha il difetto (definirlo pregio è un po' rischioso...) di ospitare anche personaggi importanti e famosi: si aprono – dopo anni ed anni di ironie, di cantilene su promesse non mantenute e lavori che on si fanno mai, e via dicendo – i cantieri di un'opera monumentale come la nuova stazione della metropolitana di piazza Venezia, ed ecco scendere in piazza (ovviamente, quella virtuale dei social) l'attore famoso pronto ad inveire contro la "inciviltà" di una città che ha osato imporgli un temporaneo ingorgo di traffico sempre della sua amatissima automobile.

Esaurite in qualche maniera queste "tempeste" mediatiche, i trasporti di Roma tornano sugli altari per la proposta – la proposta, si badi bene – di sottoscrivere il nuovo Contratto di servizio con Atac per la gestione dei servizi tramite la procedura di affidamento "in house". Insorge l'AGCM, l'Autorità della Concorrenza e del Mercato, che in verità si limita a pubblicare la propria deliberazione in un bollettino insieme a molti altri provvedimenti, e che in parte altre volte proprio nel TPL ha scelto di voltarsi dall'altra parte facendo finta di non vedere. L'AGCM fa il suo mestiere, ma diverso è l'effetto che hanno i suoi pronunciamenti sull'opinione pubblica e soprattutto sui media e tra le cosiddette forze politiche: della questione delle gare nel trasporto pubblico locale si discute ininterrottamente da decenni, ma si discute egualmente dell'obbligo di gare per il commercio

ambulante, le concessioni balneari, le licenze dei taxi. Sul piano teorico non si discute, sono normative europee indice di civiltà e di progresso, ma ogni sacrosanto concetto di principio va calato nel contesto, è sempre importante ricordare l'aforisma di Hegel con "le vacche che di notte sono tutte nere".

E veniamo all'ultimo casus belli. L'Osservatorio dei Conti Pubblici italiani (una struttura che vede il determinante contributo di economisti come Carlo Cottarelli e Giampaolo Galli) ha redatto un documento molto analitico e corretto in cui ha ripreso la pronuncia dell'AGCM sull'affidamento in house ad Atac e varie argomentazioni sull'affidamento per "lotti" del servizio pubblico di trasporto a Roma, giudicato sempre più inefficiente. La risposta dell'assessore Patanè appare da un lato un fiume in piena, dall'altro fornisce una risposta punto per punto su queste come su altre polemiche sollevate soprattutto dai giornali ricordando l'importanza del contesto, e – soprattutto – la realtà incontestabile dei fatti valutati addirittura dalla competenza indipendente dei magistrati del Consiglio di Stato. La risposta di Patanè è una forte perorazione del pubblico, ma fornisce anche le indicazioni per evitare che tutte le vacche siano viste nere: le gare in Italia nel TPL sono state fatte in un solo caso in Italia (con risultati – diciamo così – discutibili, e in ogni caso non per lotti), ma sono diversissime e soprattutto non così numerose le esperienze fuori d'Italia. Ma soprattutto Patanè riporta alla realtà dei fatti: Atac è stata riportata in vita tirandola per i capelli da una procedura di concordato fallimentare; i piani di investimento sono forse persino più ambiziosi di quanto si potrebbe ottenere attraverso una procedura concorsuale ed alla fine è questo che interessa realmente ai cittadini; e – infine – per fare una gara internazionale servono 18 mesi di tempo, come affrontare una simile incertezza senza guardare alle scadenze come il Giubileo per la città di Roma? Alla fine, anche l'Osservatorio si ritrova osservato con solidi argomenti, ma forse neanche questo basterà.



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

Oppure inviando un'email a: dalia.zecchi@aetransport.org
fulvio.silvestri@aetransport.org

Intervista

Il tram sarà un elemento fondamentale del sistema di trasporto multimodale – Intervista a Carlo Piacenza, AD Thales – GTS Italia



“Il tram è un mezzo di trasporto fondamentale, competitivo economicamente e in termini di sostenibilità ambientale”. Carlo Piacenza, AD di Thales – Ground Transportation Systems Italia, definisce così il sistema di trasporto che è parte integrante della rivoluzione del trasporto pubblico che deve essere necessariamente integrato e multimodale.

“Tram, ferrovie, metro, così come i mezzi di trasporto su gomma di ultima generazione (bus elettrici, auto elettriche, auto a idrogeno, biciclette elettriche, monopattini elettrici ...), sono gli elementi fondanti di quello che sarà il trasporto nelle città in un’ottica sempre più tecnologicamente avanzata, interconnessa e sostenibile. Queste sono le modalità che interagendo tra loro garantiranno lo spostamento delle persone, nelle città e tra le città. Un sistema in cui l’uso dell’automobile tradizionale e privata sarà sempre meno necessario e più residuale”.

Per il trasporto su rotaia, perché il tram avrà un ruolo fondamentale?

Il sistema tram risulta essere il sistema vincente nelle città di medie dimensioni, dove non è giustificata la realizzazione di una metropolitana, che invece è fondamentale nelle città di grandi dimensioni o in aree di conurbazione. La lunghezza dei percorsi da ricoprire fa certamente la differenza. E in Italia c’è oggettivamente un gran numero di centri di media dimensione dove le tramvie sono la soluzione più indicata. Allo stesso tempo, il tram rappresenta un mezzo di trasporto pubblico, complementare alle reti metropolitane, come avviene nelle maggiori grandi città italiane, europee e mondiali.

E mi sembra che gli amministratori locali e le public utilities se ne stiano accorgendo...



CONVEGNO - VISITA TECNICA



SAVE the DATE
23 e 24 Maggio 2024
Urbino e Pesaro

In molte città si è deciso di puntare su questo mezzo di trasporto o come elemento all'interno di un sistema multimodale che comprende ferrovia e metropolitana, o come asse portante del trasporto pubblico. Parlo di Roma e Milano e parlo anche di Firenze, Palermo, Padova, Bergamo, Sassari, Cagliari...; luoghi, questi ultimi, in cui il tram è la linea fondamentale di trasporto. Ma che sia parte di un sistema multimodale o asse prioritario, è innegabile che oggi come mai in passato l'attenzione per le tramvie è cresciuta notevolmente.

Anche perché, mi consenta di dire, sono stati superati i pregiudizi estetici e culturali che c'erano in passato...

Assolutamente sì. Abbiamo avuto levate di scudi per il passaggio delle tramvie nei centri storici delle nostre città. Ma le soluzioni si sono trovate. Penso a piazza Argentina a Roma e penso alla tramvia di Firenze; forse sono state queste due linee, più di altre, a liberarci dai preconcetti negativi sull'impatto estetico del tram, che infatti necessita di infrastrutture leggere paragonabili a qualsiasi corsia preferenziale.

E poi c'è un grande vantaggio per la sostenibilità ambientale...

Sì, credo che le tramvie offrano moltissimi vantaggi in questo senso; oltre ai benefici per il passeggero che ama spostarsi con il tram perché trova nel tram un contesto piacevole con una corsia segregata e dunque con garanzia di scorrimento veloce.

Voi come centro di competenza con sede a Sesto Fiorentino cercate di dare risposte tecnologiche proprio sul sistema tram.

Parte di quello che facciamo nel nostro centro di competenza (punto di riferimento del gruppo a livello mondiale) a Sesto Fiorentino è dedicato proprio ai tram e alle tecnologie

che rendono il viaggio in tram sicuro, puntuale e confortevole per i passeggeri.

E poi c'è il vostro sistema per la gestione del Centro di controllo...

Sì, riusciamo a dare la possibilità di gestire il traffico da remoto con soluzioni che ottimizzano l'impegno degli operatori di settore...

E la vostra ricerca sull'autonomia.

È un tema, quello dell'autonomia che ci vede presenti da molto tempo. Abbiamo dato il nostro contributo a importanti progetti di ricerca europei, partendo proprio dalla tramvia della città di Firenze. Siamo convinti che l'autonomia a breve sarà cruciale nella mobilità sostenibile.

Il tutto in un quadro di sicurezza cyber.

La digitalizzazione che riguarda tutti i nostri prodotti, le nostre soluzioni e i nostri processi, ottimizza in senso sostenibile tutta la nostra produzione. Si tratta di uno strumento fondamentale che apre un nuovo e entusiasmante capitolo di innovazione tecnologica: trasporti sostenibili in tutto il mondo, soluzioni cyber sicure by design.

E mi sembra stiate raccogliendo frutti per il vostro impegno.

A livello internazionale, è stata da pochissimo inaugurato l'ultimo tratto della linea della tramvia di Kaohsiung, seconda città per importanza ed estensione, di Taiwan; la prima è Taipei, dove due linee tramviarie in esercizio sono equipaggiate sempre dai nostri sistemi. Quello di Kaohsiung è un progetto che ci ha visti impegnati dal 2017 come Solution Leader, con la collaborazione di Thales – Ground Transportation Systems Taiwan e Singapore. Così stiamo lavorando con Thales – Ground Transportation Systems Australia alla tramvia nel-

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](https://genuina.eu) | hello@genuina.eu

Roma - Italy - World

la città di Sydney e contiamo di vedere a breve l'inizio dell'esercizio al pubblico. Inoltre, sempre a livello internazionale stiamo lavorando alla preparazione di diverse gare di progetti tramviari, proprio perché anche all'estero, sia nelle aree densamente sviluppate che nei paesi emergenti, la tramvia è stata scelta come mezzo col miglior compromesso fra sostenibilità, costo e beneficio.

Anche a livello nazionale stiamo lavorando a diversi e importanti progetti tramviari in molte città. Una di queste, è Palermo, dove abbiamo cominciato nel 2007 e ora siamo presenti nel progetto per l'estensione, partito proprio poche settimane fa.

stemi tramviari del futuro, siano essi società di progettazione e consulenza o amministratori locali. Va considerato sempre il valore aggiunto dei progetti che partono dallo scenario operativo del un sistema tramviario, senza mutuare le tecnologie che provengono da contesti differenti come quelli delle ferrovie e delle metro.

Solo se si parte dalla tramvia, e dal suo scenario operativo in città, si ottiene il giusto compromesso di costo beneficio e sostenibilità garantendo al passeggero sicurezza, comfort e un'elevata qualità del servizio.

A.R.

Un'ultima nota da aggiungere?

Quello dei tram è un tema che ci sta molto a cuore e mi piace condividere le nostre idee e le nostre esperienze. Aggiungo solo una ultima considerazione riguardo a chi progetta si-



Intelligent Urban Transport Systems



Artificial Intelligence (AI)

Digital transformation

Payment & ticketing

Connectivity, 5G and telecommunications

Cybersecurity

Shared mobility & MaaS

Data standards and governance

Autonomous mobility

REGISTER ONLINE AT
WWW.IT-TRANS.ORG



Organisers



Partners



Patronage



Intervista

Marciani (FLC): la logistica aiuta l'economia circolare



Massimo Marciani è presidente del Freight Leaders Council dal 2018, avendo contribuito all'affermazione dell'associazione fin dalla nascita. E' anche presidente di FIT Consulting, società che ha creato nel 1997 per agire nei campi di Finanza, Innovazione, Trasporti, e oggi leader nella consulenza per progetti di innovazione e mobilità sostenibile.

Massimo Marciani è però uno dei maggiori esperti di trasporti e di logistica, con un'esperienza più che trentennale, un curriculum di incarichi anche a livello ministeriale, collaborazioni con le più importanti aziende, innumerevoli pubblicazioni scientifiche oltre all'impulso oggi alla pubblicazione dei Quaderni del Freight Leaders Council, arrivati al numero 31 e in attesa di pubblicare il numero 32, previsto per il prossimo ottobre.

Il Quaderno n. 30 (titolo. "Economia circolare e logistica collaborativa") anticipa in qualche modo la partnership instaurata nel 2023 con Innovation Center del gruppo Intesa San Paolo e i contenuti dell'incontro di networking organizzato a Torino, nella modernissima sede dell'istituto bancario, e dedicato appunto ai temi della Circular Economy e

ESG (Environmental, Social e Governance) e sulle loro implicazioni con la logistica.

La prima domanda è inevitabile, come nasce questo rapporto tra Freight Leaders Council ed una realtà così importante come Innovation Center del gruppo Intesa San Paolo?

Perché lavoriamo entrambi nel campo dell'innovazione.

Perché seguiamo come Freight i percorsi delle grandi aziende, alle prese ogni giorno con i grandi mutamenti del contesto competitivo, il convegno ha mostrato che nessuna delle grandi imprese del passato ha resistito ai primi dieci posti della classifica, e che il dominio oggi spetta a chi sfrutta le potenzialità dell'innovazione e le nuove frontiere del mondo digitale. Intesa San Paolo ha avuto l'intelligenza di comprendere che questo percorso di trasformazione verso una "altra" economia deve riconoscere come parte essenziale anche la logistica, e si è realizzato questo incontro, ovviamente di straordinaria positività confidiamo per entrambi.

Perché la logistica aiuta l'economia circolare e l'economia circolare aiuta la logistica, come sostenuto nel convegno?

Si potrebbe rispondere che è semplicemente il modo per non essere travolti dal futuro, ma la risposta merita un'analisi più complessa. L'incontro di networking ha mostrato come le grandi aziende multinazionali abbiano da tempo optato per la sostenibilità, e quindi orientato anche i prodotti verso la nuova sensibilità dei consumatori. Anche sugli scaffali del supermercato troviamo ormai tantissimi prodotti che insistono sull'attenzione alle tematiche ambientali, e in particolare del riciclo, sottolineano come un must del prodotto proprio essere il frutto di un processo di rigenerazione. A questo si aggiunge la digitalizzazione, la tecnologia

che ormai pervade ogni ambito e che soprattutto è diventata fattore essenziale di consumo, tutte le principali imprese a livello mondiale sono nate e si sono affermate utilizzando il web e una platea sconfinata di consumatori praticamente “catturati” quasi ogni ora del giorno dall’informazione. In questo sistema, anche l’economia acquista una dimensione valoriale, le aziende sanno o prima o poi impareranno che i consumatori premiano i comportamenti virtuosi non solo sul piano ambientale, ma proprio dell’ESG e dell’economia circolare, che è la soluzione che prova a conservare la casa di tutti e soprattutto pone rimedio all’ipotesi che una popolazione sempre più in aumento possa continuare a consumare in maniera illimitata le risorse sempre più scarse del nostro pianeta.

Non abbiamo approfondito, però, abbastanza i rapporti con la logistica.

In realtà la logistica è tutto, la pandemia ha mostrato per un breve periodo quale fosse l’importanza della logistica anche nella nostra vita quotidiana, ma poi si è tornati a sottovalutare la dimensione di questo fenomeno, che in realtà ha diretta attinenza con la catena della creazione del valore, e dunque influenza direttamente il processo economico. L’economia circolare “costringe” in qualche maniera le aziende a non fermarsi alla fase della semplice produzione per poi affidare la merce a chissà quale catena trasportistica (il cosiddetto trasporto “franco fabbrica”), li spinge ad informatizzare i processi, e ad innestare quindi un circolo virtuoso che a sua volta fa crescere la logistica, che può con altrettanta virtuosità modernizzarsi, razionalizzare le capacità di carico e di viaggio, diventare in una parola sola più efficienti dal punto di vista economico, non solo da un punto di vista ambientale o sociale. Tutto questo le grandi aziende lo hanno già capito, addirittura uno dei primati della “new economy” è detenuto da un colosso logistico, ma nel convegno è stato mostrato come una grandissima parte del commercio mondiale abbia ormai ripiegato sulle vendite immateriali eliminando i negozi fisici. Tutto questo tradotto per il

nostro settore significa che una “vecchia” logistica col trasportatore che aspetta la telefonata come un taxi al parcheggio sta morendo o è destinata a morire, e nasce invece una “nuova” logistica che non può prescindere dall’innovazione e dalla informatizzazione, ma che vede i suoi processi strettamente legati al destino produttivo dell’azienda.

Se il circolo è così virtuoso, si presume che alla fine prevarrà.

Noi abbiamo il dovere di diffondere le buone pratiche, uno dei nostri obiettivi sarà proprio esaminare quali sono le caratteristiche per arrivare ad una certificazione della qualità della logistica. Nessuno ignora le difficoltà di una transizione che può lasciare anche qualche preoccupazione per il futuro, ma la strada è in qualche maniera obbligata, nonostante dubbi e proteste che si vuole alimentare da parte di qualcuno, dobbiamo inevitabilmente fare i conti con le accelerazioni che provengono dall’Unione Europea sul terreno della sostenibilità, della transizione energetica, di un nuovo contesto ecologico. E, anche se questo non appare nel dibattito pubblico, la logistica è economia, l’economia è inevitabilmente influenzata dalle scelte politiche; dunque, discutiamo di logistica ma anche inevitabilmente di politica e di economia. Ripeto sempre che il mio sogno è di vedere esaurito il mio compito quando la prima pagina del DEF, il Documento di politica economica e finanziaria, si apre con il capitolo dedicato alla logistica, di quella che abbiamo definito “l’industria delle industrie”.

Antonio D’Angelo

Focus

Logistica e economia circolare: il Freight e Intesa Innovation Center



“Altro che Ambiente ed Energia, l’Economia circolare è innanzitutto Transizione economica”. Quando Massimiano Tellini, Head of Circular Economy di Intesa San Paolo Innovation Center, lancia la sua provocazione anche le pareti del modernissimo grattacielo torinese dell’istituto bancario – sede dell’innovativo Innovation Center, con una ripetizione voluta – hanno un piccolo sussulto, il manager conosce benissimo l’arte di sollecitare riflessioni andando al di là del convenzionale, e certo non sminuisce l’importanza della transizione ecologica ed energetica nel legame tra Economia Circolare e ESG (Environmental, Social e Governance), ma solo invitare ad andare al di là anche al di là di una certa retorica convenzionale, per affacciarsi invece sulla frontiera di una nuova prospettiva economica, indicandola per giunta come unica soluzione per un pianeta altrimenti destinato ad implodere. Del resto, l’incontro di networking promoss

so da Freight Leaders Club, associazione che rappresenta i principali gruppi logistici, e da Intesa San Paolo Innovation Center, uno dei principali partner della stessa associazione, ha proprio lo scopo di proporre e illustrare riflessioni fuori dagli schemi, ma contemporaneamente strettamente legate a quello che il presidente di FLC Massimo Marciani definisce essere la visione di “non un futuro più o meno prossimo, ma di un presente che è già realtà anche nel nostro Paese”.

Dal 202, Intesa Sanpaolo Innovation Center è partner del Freight Leader Council con l’obiettivo di lavorare insieme per la transizione circolare attraverso l’innovazione nei trasporti e nella logistica sostenibile. Il presupposto è che la logistica rappresenta un fattore chiave per definire una strategia di economia circolare efficace, l’obiettivo è che le supply chain si riorganizzino per recuperare prodotti in quantità sempre maggiore per la riparazione, il riutilizzo, il ricondi-

zionamento, la rigenerazione e il riciclaggio. La sintesi estrema è che l'economia circolare deve prendere il posto dell'economia lineare, quella in cui la produzione di beni non tiene conto del consumo di materie prime ed energia nei processi di trasformazione ma non tiene conto anche della sorte del prodotto finito, alimentando un ciclo di rifiuti diventato ormai non più sostenibile. Nel contesto dell'economia lineare, anche il processo logistico più avanzato, moderno e al limite internalizzato dalle aziende produttrici diventa altra cosa rispetto al processo della produzione, che si conclude comunque nella fase di reificazione del prodotto. Nell'economia circolare, questo processo risulta letteralmente capovolto, la logistica diventa fattore essenziale degli stessi meccanismi della produzione con l'esigenza di governare gli interi processi secondo i criteri della massima sostenibilità ambientale, sociale ed economica.

Davvero una "altra" economia, uno scenario nel quale la reverse logistics, dedicata alla gestione dei flussi di ritorno dei beni, gioca un ruolo fondamentale, e una rivoluzione quindi che non può definirsi in altra maniera che epocale. Processi di circular economy dove uno dei pilastri dei nuovi paradigmi è lo sharing, la condivisione delle risorse attraverso piattaforme fisiche e digitali.

Un altro degli assiomi che l'incontro di networking intendeva mettere in luce è che maggiori vantaggi derivanti da una logistica di condivisione e di collaborazione passano obbligatoriamente dallo sviluppo di nuove tecnologie informatiche, sfruttando quella rivoluzione digitale che – come è stato ampiamente dimostrato nel convegno – ha più che terremotato l'assetto economico mondiale, dando vita a processi che – oltretutto – sono forse solo all'inizio.

Il convegno è stato forse di più di un master universitario perché ha fatto parlare i protagonisti impegnati sulla frontiera dell'inno-

vazione, i ricercatori dell'Innovation Center e gli operatori del settore bancario di Intesa SanPaolo dedicato al sostegno di start up o allo sviluppo dell'economia circolare, nonché alcuni dei protagonisti delle esperienze innovative di aziende del settore logistico o altro.

L'incontro di networking ha seguito una sua logica interna, a suo modo anch'essa di natura "circolare". Daniela Corsini, Senior Economist CFA Rates FX & Commodities Research Intesa SanPaolo, ha seguito i percorsi di "Materie prime e fonti energetiche: cosa aspettarci dal 2024?", guardando alle prospettive di un'economia ancora lineare impegnata a consumare le risorse sempre più scarse del nostro pianeta. L'analisi è partita dagli scenari di crisi che – per vari fattori – si sono aperti sul fronte dell'economia mondiale, ma che mostrano anche come le stesse crisi siano un sintomo di un mondo in rapida (e costosa) trasformazione. Le ricette per affrontarle coinvolgono anche il mondo della logistica: la crisi della globalizzazione conduce a nuovi fenomeni di regionalizzazione, e quindi a modifiche nelle catene del valore e nella gestione delle scorte, superando la logica del just in time. Con una domanda di materie prime in costante espansione, diventa fondamentale il controllo delle filiere e una competizione diventata oggi tutta geopolitica, inevitabilmente travalicante i semplici confini nazionali. Le possibili risposte vengono ancora una volta da innovazione, digitalizzazione ed economia circolare, e soprattutto dal "Fare sistema", collaborare, scambiare informazioni, creare circoli virtuosi, nella logica del "nessuno si salva da solo" che sembra caratterizzare la nuova dimensione del mondo moderno.

Massimiano Tellini ha illustrato con fervore quasi religioso il tema de "Gli strumenti finanziari e le leve abilitanti la trasformazione circular". Il responsabile Circular Economy di Innovation Center ha spiegato che

NME

NEXT
MOBILITY
EXHIBITION

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

8 - 10 MAGGIO 2024
FIERAMILANO – RHO

ACQUISTA IL BIGLIETTO



In contemporanea con

TRANSPORTEC
SALONE DEI TRASPORTI
E DELLA LOGISTICA

8 - 11 MAGGIO, 2024 | fieramilano

Con il patrocinio di



Commissione
europea



Ministero delle
Infrastrutture e dei
Trasporti



Regione
Lombardia



Comune di
Milano



FIERA MILANO

cos'è l'economia circolare, i rapporti Intesa SanPaolo con l'economia circolare, l'offerta di Intesa SanPaolo per l'economia circolare. E proprio dalle cifre dell'impegno bancario a favore dell'innovazione economica che viene la conferma della rivoluzione teorica disegnata da Tellini: IntesaSanPaolo dà vita al progetto Innovation Center nel 2014, nel 2015-2016 esplora le opportunità e i rischi connessi alla CE (Circular Economy) e avvia su questi temi una collaborazione con la statunitense Fondazione Ellen MacArthur, nel 2017 pone le basi della strategia, sviluppo asset distintivi e formazione interna di quello che diventa una società interna al gruppo, ma che soprattutto determina che la CE venga inserita nel business plan del gruppo, veda destinato un plafond di risorse destinate al suo sviluppo, dia vita a CE Lab e partnership con Fondazione Craiplo e Università Bocconi. Un percorso che via via diventa sempre più centrale ed importante nella strategia dell'istituto bancario, tanto da diventare l'asse intorno a cui Intesa SanPaolo costruisce il Piano industriale 2022-2025 basato sulla New Economy e la banca che diventa protagonista della trasformazione dell'economia europea: un percorso scandito anche dalle cifre, con un aumento della linea di credito per supportare la transizione all'economia circolare (8 miliardi di euro), il rapido esaurimento delle domande di supporto all'innovazione da parte di start up e imprese, l'aumento esponenziale delle partnership, e infine l'apertura al mondo della logistica attraverso la collaborazione e la partnership con Freight Leaders Council, tra i primi a sottoporre l'attenzione sui temi dell'economia circolare in relazione al mondo della logistica.

L'incontro di networking è proseguito mostrando le modalità attraverso le quali avviene la "messa a terra" dell'obiettivo di Innovation Center e di Intesa San Paolo di supportare l'innovazione e contribuire

allo sviluppo di un'economia circolare, con istruttorie che obbediscono a criteri per valutare i progetti delle start up o delle imprese impegnate in processi di trasformazione, verifiche dei risultati e continuo monitoraggio e valutazione dei processi. Sono stati esaminati anche alcuni casi concreti, di start up che hanno moltiplicato per dieci o per mille i propri fatturati portando processi innovativi e soluzioni digitali nelle attività di imprese committenti, con esperienze legate in particolare proprio alla logistica, in genere l'attività più trascurata perché externalizzata senza attenzione alle fasi del processo, ma che comunque comporta per le aziende un lavoro complesso di emissione di bolle, di documenti, di archiviazione e via dicendo, spesso condotti con criteri completamente manuali o comunque senza attenzione alla possibilità di informatizzare i processi. Infine, lo sguardo alle partnership dove si ritrovano i migliori nomi protagonisti dell'economia nazionale e internazionale, con le grandi aziende ed istituti bancari che hanno creati centri o laboratori per esplorare le potenzialità dell'intelligenza artificiale o che hanno intrapreso rapporti di collaborazione con innovation Center di Intesa San Paolo.

A.D.

Osservatorio Conti Pubblici Italiani

Il trasporto pubblico di Roma vicino a una svolta. Ecco perché il Pnrr può fare la differenza



A Ottobre Roma Capitale ha rinnovato fino al 2027 l'affidamento in house all'Atac, ma l'Antitrust contesta l'affidamento. Punta il dito contro i risultati finora raggiunti, tali da generare penali per la mancata realizzazione degli obiettivi. Chiede che sia avviata una gara per lotti. Forse, per merito del Recovery, la messa a gara del trasporto pubblico di Roma non è più così lontana

Lo scorso ottobre Roma Capitale ha rinnovato fino al 2027 l'affidamento 'in house' ad Atac S.p.A. per la gestione del trasporto pubblico locale non periferico. A detta dell'ente, tale scelta porterà a dei risparmi di costo e a incrementi nella qualità del servizio offerto. L'Autorità garante della Concorrenza e il Mercato (AGCM) ha contestato l'affidamento, in quanto le motivazioni riportate per giustificare la proroga corrisponderebbero solo a una mera dichiarazione d'intenti anche – e soprattutto – alla luce dei risultati delle precedenti gestioni dell'Atac.

Precedenti gestioni che hanno portato a

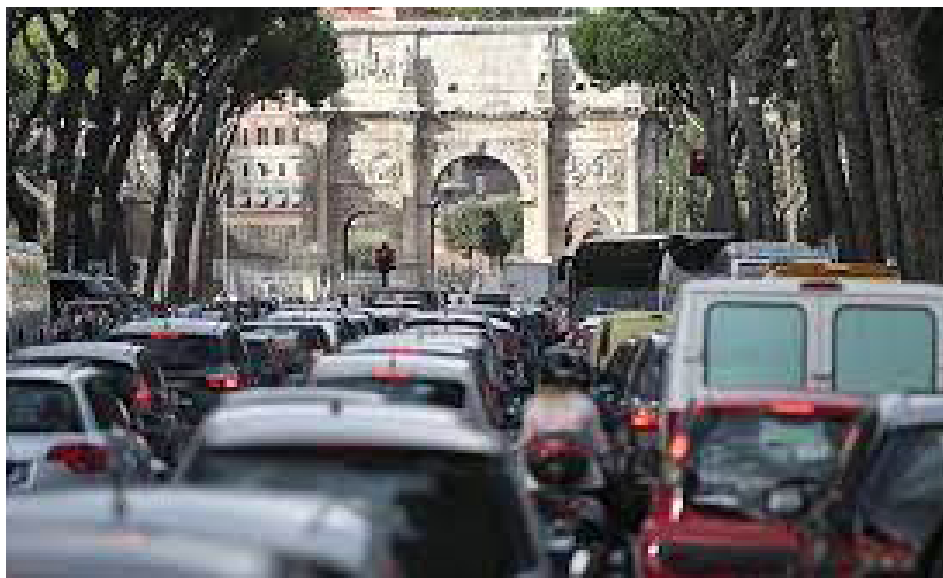
1. valutazioni sul servizio erogato sempre più negative e
2. penali che si aggirano sui 4 e i 6 milioni di euro per il mancato raggiungimento degli obblighi contrattuali previsti tra il 2016 e il 2019.

Alla luce di questi fatti, AGCM suggerisce un affidamento tramite gara del servizio suddiviso per 'lotti', come avviene già ora in altre capitali europee come Londra e Stoccolma, e che consentirebbe un notevole risparmio per i contribuenti. Considerato il decreto legislativo 201/2022, approvato in via preliminare dal governo Draghi in attuazione di una specifica clausola del PNRR e poi confermato dal governo Meloni, sembra difficile che l'affidamento in house possa trovare ancora il favore dei giudici amministrativi. Forse, per merito del PNRR, la messa a gara del trasporto pubblico di Roma non è più così lontana.

Nei giorni scorsi, due sentenze della Giustizia amministrativa hanno dato l'impressione che l'impegno dell'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato (AGCM) per la messa a gara del trasporto pubblico locale (TPL) di Roma sia destinato all'insuccesso. Probabilmente non è così, perché entrambe le sentenze hanno motivazioni particolari e il test vero sarà il ricorso dell'AGCM basato sul parere del novembre scorso relativo alla decisione di Roma Capitale di rinnovare l'affidamento in house fino al 2027.

Quanto alle recenti sentenze dei giudici amministrativi, il 16 febbraio scorso il Tar del Lazio ha rigettato il ricorso presentato dall'Antitrust relativo alla proroga dell'affidamento

per il periodo 1° aprile – 31 dicembre 2023. Il tribunale amministrativo ha infatti dichiarato il ricorso come "improcedibile" per "sopravve-



nuta carenza di interesse ad agire", in quanto la deliberazione impugnata aveva ormai esaurito i propri effetti, essendo trascorso il periodo di riferimento. Il commento che si può fare è che i tempi del Tar non sembrano compatibili con l'urgenza di agire che era implicita nel ricorso dell'AGCM e che in realtà vi era stata un'istanza cautelare contro la decisione della Giunta di prorogare per l'ennesima volta l'affidamento in house.

L'altra sentenza recente (7 febbraio scorso) è del Consiglio di Stato e si riferisce a un parere dell'AGCM risalente addirittura al febbraio del 2018; tale parere ricostruiva la

vicenda da quando nel 2012 l'ente capitolino aveva rinnovato l'affidamento diretto del servizio grazie a una delibera che ne aveva inizialmente fissato il termine previsto per il 3 dicembre 2019. Tre anni dopo, nel 2015, fu approvato lo schema del nuovo Contratto di Servizio (CdS), il cui programma prevedeva un progressivo incremento dei ricavi da traffico e la riduzione dei relativi costi. Da allora, diverse sono state le proroghe del contratto.

La sentenza del Consiglio di Stato non fa menzione dell'ultimo ricorso dell'AGCM relativo all'affidamento fino al 2027, ma si limita a valutare i fatti degli anni precedenti. L'argomento centrale è che in quegli anni

(fra il 2017 e il 2022) la situazione di Atac era sostanzialmente fallimentare ed era in atto un regime concordatario in cui il comune di Roma

si stava impegnando, anche con risorse finanziarie proprie, a risanare l'azienda. La messa a gara in queste condizioni, secondo il Consiglio di Stato, avrebbe potuto portare a conseguenze negative, non ultimo l'interruzione del servizio per gli utenti.

Ma adesso, con la conclusione del concordato preventivo avvenuta nel 2022, la situazione è diversa. Atac non è più una società a rischio fallimento e può tornare a investire risorse nel servizio. Non si può più riconoscere quindi quella peculiarità della situazione che ha contraddistinto tutte le motivazioni alla base delle proroghe avvenute fino

a pochi anni fa. L'affidamento deve avvenire nel rispetto del quadro normativo vigente, nazionale ed europeo. Quadro che, a detta di AGCM, non sarebbe però stato rispettato neanche dalla recente delibera che ha fissato il nuovo affidamento del servizio ad Atac fino al 2027, nonostante il concordato sia cessato formalmente già da un anno.

Cosa contesta AGCM?

Vari sono i punti su cui l'Antitrust esprime i suoi dubbi. Per supportare la scelta di affidamento 'in house', l'ente capitolino sostiene che tale modalità di gestione consente di instaurare "rapporti sinergici" con il socio (cioè Atac), così da poter "prevedere e pianificare i cambiamenti su scala locale" in modo da poter realizzare al meglio gli obiettivi strategici preposti. Per AGCM tali argomentazioni sono inadeguate, in quanto omettono di considerare che "l'invocata sinergia tra ente affidante e gestore del servizio rappresenta una conseguenza propria e tipica di ogni affidamento 'in house' e, se il parametro per valutarne la legittimità fosse questo, l'utilizzazione di tale forma di affidamento sarebbe la regola generale".

Roma Capitale fa inoltre riferimento ai supposti incrementi quantitativi e qualitativi attesi dall'offerta del servizio da parte di Atac grazie ai fondi provenienti dal PNRR e dal Giubileo 2025. Tali risorse dovrebbero essere impiegate nel rinnovamento della flotta al fine di migliorare la regolarità e l'affidabilità del servizio offerto. L'ente si aspetta che questi miglioramenti porteranno a un aumento dei ricavi – a parità di tariffe – pari al 12 per cento rispetto al 2019. Tuttavia, secondo l'AGCM, l'ente non ha fornito alcun dato dal quale desumere che il rinnovo del parco mezzi porterà a un tale miglioramento nella qualità del servizio. Anzi, i dati ricavabili dalle precedenti gestioni a guida Atac dimostrerebbero piuttosto l'incapacità del gestore di migliorare il servizio nei termini

prefissati.

Un'altra motivazione presentata da Roma Capitale riguarda i presunti risparmi di costi che deriverebbero dal Piano Economico e Finanziario (PEF) preposto tramite affidamento diretto. Secondo l'ente, "i costi che dovranno emergere dal PEF saranno inferiori a quelli standard per almeno il 15 per cento". Di conseguenza, "il risparmio annuo medio di Roma Capitale dovrà essere di almeno 150 milioni di euro" rispetto all'affidamento tramite gara pubblica. Per AGCM, i valori riportati dall'ente non sono altro che una mera dichiarazione d'intenti, considerando che Atac S.p.A. non risulta essere stata in grado, sinora, di generare vantaggi di efficienza nella gestione del servizio o risparmi per l'amministrazione.

In altre parole, AGCM ritiene che le valutazioni svolte da Roma Capitale in supporto della proroga del contratto non siano, allo stato attuale, "sufficienti né idonee" ad assolvere gli obblighi richiesti dal quadro normativo vigente.

La riforma dei servizi pubblici locali

Ma quali sono questi obblighi? Il riferimento è l'articolo 14 del d. lgs. 201 del 23 dicembre 2022, il cosiddetto "Testo unico sulla disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", che fu approvato in via preliminare il 16 settembre 2022 dal governo Draghi e confermato in via definitiva dal governo Meloni. La riforma è parte integrante del PNRR e ha contribuito all'erogazione della terza rata. Al punto 2.2.2.(b) del PNRR (nel capitolo: "Riforme abilitanti: semplificazione e concorrenza") è scritto:

"Si propone l'introduzione di una disciplina di maggiore competitività per l'affidamento dei servizi pubblici locali e la limitazione del ricorso all'affidamento a società in house e partecipate. Attualmente, l'affidamento in house di servizi disponibili sul mercato può aversi nel caso in cui le stazioni appaltan-

ti effettuino una valutazione preventiva di congruità economica dell'offerta dei soggetti in house, dando conto delle ragioni del mancato ricorso al mercato e dei benefici della forma del in house (art. 192, c. 2 codice dei contratti pubblici). Dalla prassi applicativa emerge la sostanziale autoreferenzialità della motivazione. Una riforma che anticipi la motivazione del provvedimento di affidamento del servizio potrebbe riportarla al suo obiettivo iniziale e consentire altresì a terzi interessati di contestarla”.

Nel successivo punto (c) è previsto che la norma si applichi anche al TPL, “che attualmente è? oggetto di una disciplina speciale”.

Coerentemente con questi principi, l'articolo 14 del d. lgs. 201/2022 definisce gli aspetti di cui l'ente affidatario deve tenere conto nella scelta della modalità di gestione del servizio pubblico locale.⁶ La scelta tra affidamento in house e ricorso al mercato deve avvenire sulla base:

- delle “caratteristiche tecniche ed economiche del servizio da prestare [...]”;
- della situazione delle finanze pubbliche;
- dei costi per l'ente locale e per gli utenti;
- dei risultati prevedibilmente attesi in relazione alle diverse alternative, anche con riferimento a esperienze paragonabili;
- nonché dei risultati della eventuale gestione precedente del medesimo servizio sotto il profilo degli effetti sulla finanza pubblica”.

Nella sua valutazione, inoltre, l'ente affidatario deve tener conto dei dati che emergono dalle verifiche periodiche effettuate sulla gestione dei servizi pubblici locali dei rispettivi territori.⁷ Queste ricognizioni devono rilevare “il concreto andamento dal punto di vista economico, della qualità del servizio e del rispetto degli obblighi indicati nel contratto di servizio”. Tutti aspetti che,

secondo AGCM, non sarebbero stati considerati a sufficienza dall'ente.

Qualità del servizio e penali

L'Autorità riporta infatti che dal 2016 al 2019 Atac S.p.A. ha pagato ogni anno penali per il mancato raggiungimento degli obiettivi contrattuali tra i 3,8 e i 6,1 milioni di euro all'anno.

Anche i finanziamenti progettati sia dall'affidatario che dal gestore sono diversi da quelli effettivamente realizzati. Per esempio, AGCM riporta che per il periodo 2018-2022 dai bilanci di Atac risultavano a consuntivo 28 milioni di euro di investimenti in nuovi autobus finanziati da Roma Capitale, a fronte di 7 milioni di euro in autofinanziamenti acquistati dal gestore. Tuttavia, i preventivi originali stabiliti nel Piano Concor datario erano ben diversi: 89 milioni di euro autofinanziati da Atac e 118 milioni di euro finanziati da Roma Capitale, per un totale di 207 milioni.

Oltre alle penali, il mancato raggiungimento degli obiettivi preposti ha avuto un effetto avverso anche sulla qualità del servizio percepita dagli utenti. Guardando il rapporto annuale dell'ACoS 2023, emergono infatti le debolezze del servizio di trasporti per la Capitale.

Nel settore della mobilità e del trasporto sono state rilevate valutazioni tendenzialmente negative e peggiorative rispetto al passato, che confermano anche il malcontento per la questione Atac. Il trasporto pubblico, soprattutto quello offerto da tram e autobus, riceve voti molto bassi (il servizio offerto da tram e autobus ha un punteggio di 5,6, la metropolitana di 5,9), riflettendo la crescente insoddisfazione degli utenti su questo fronte.

Tra i fattori che incidono sui voti negativi vi sono le attese, il numero inadeguato di mezzi in circolazione, l'incertezza sul regolare servizio e il sovraffollamento negli orari di

punta. Più ci si allontana dal centro storico, più la valutazione tende a scendere (salvo rare eccezioni). Per quanto riguarda la metro, dove il servizio è presente si evidenziano comunque criticità: strutture fatiscenti, non agevolmente accessibili (con alcuni ingressi bloccati), aree circostanti invase da rifiuti e in stato di abbandono. Per quanto riguarda i prezzi, invece, Roma si trova a metà nella classifica dei capoluoghi, insieme a città come Venezia, Genova e Firenze; Milano è la città il cui biglietto costa di più, seguita da Torino.

Proposte e confronti con l'estero

Alla luce di tutte queste contestazioni, AGCM auspica che Roma Capitale valuti la possibilità di una graduale apertura alla concorrenza del mercato del trasporto pubblico locale non periferico. La generalità degli studi empirici sembra infatti concorde nell'associare alle gare per l'affidamento dei servizi di TPL – sia su ferro che su gomma – una serie di effettivi positivi, primo fra tutti sul costo che grava sui conti pubblici.¹³ AGCM suggerisce così l'adozione di una divisione in lotti del servizio del TPL romano, portando a favore di questa proposta l'esempio della città di Londra.

Nella capitale inglese le 675 tratte di autobus vengono pianificate dal Transport for London (l'ente responsabile dell'organizzazione e il funzionamento del trasporto pubblico locale). Le tratte vengono poi messe a gara singolarmente, con una tempistica a scaglioni che consente di mantenere una pressione concorrenziale sui prezzi. La pubblicazione delle gare è infatti continua, per cui in media ogni anno viene messo a gara il 15-20 per cento dei servizi della rete londinese (circa 90-120 linee): in altre parole, si svolge in media una procedura di gara ogni 2-4 settimane. La durata di questi contratti è pari a 5 anni, estendibili al massimo per altri 2 anni. AGCM attribuisce a questa

modalità di affidamento una notevole riduzione dei sussidi pubblici (-93 per cento rispetto al periodo in esame), arrivando a una copertura dei costi con i ricavi da traffico prossima al 98 per cento (15 anni prima era pari al 60 per cento). Ciononostante, negli anni pre-Covid il tasso di soddisfazione degli utenti londinesi relativo al TPL locale è sempre stato alto (intorno al 90 per cento), ed è risultato in crescita.

AGCM confronta anche gli effetti derivanti dall'indizione delle gare pubbliche nella gestione del TPL in due paesi con sistemi organizzativi diversi, quali Francia e, appunto, Regno Unito. In Francia, anche quando l'affidamento avviene con gara pubblica c'è una fase di contrattazione privata, per cui spesso diverse condizioni contrattuali sono definite al di fuori della gara; nei fatti, i contratti più diffusi sono quelli che trasferiscono in tutto o in parte il rischio d'impresa all'autorità pubblica. AGCM riporta che, nei periodi in esame, i 15 gli effetti sui costi delle due modalità di indizione delle gare sono stati addirittura di segno opposto: a Londra i costi per veicolo-km sono scesi in modo significativo (circa il 30 per cento nei primi 10-15 anni, fino a un livello pari al 46 per cento), mentre in Francia i costi hanno continuato ad aumentare e per tutto il periodo considerato si sono mantenuti su livelli di gran lunga più elevati.

Quale riforma?

AGCM sottolinea come non basti indire una gara pubblica per garantire il buon funzionamento dei meccanismi concorrenziali: anzi, se non disegnata correttamente, la gara rischia di confermare le gestioni degli operatori cosiddetti "incumbent", generando così degli esiti che non si discostano dai risultati prodotti dalle altre modalità di affidamento. Secondo AGCM, in Italia, quando si fa uso della gara pubblica ricompaiono spesso certi aspetti, tra cui: il ricorso all'affidamento

di un unico lotto, anche esteso a tutto il bacino regionale; i conflitti di interesse, visto che in molti casi le aziende incumbent sono controllate dagli enti locali di riferimento (come Atac); le difficoltà di reperimento del materiale rotabile e su gomma; le difficoltà di accesso alle infrastrutture necessarie per lo svolgimento del servizio (come depositi e officine); le clausole di protezione sociali, spesso troppo ampie e restrittive; ecc. Tutte queste ricorrenze rappresentano, a detta dell'AGCM, un ostacolo per il raggiungimento della piena concorrenza sul mercato.

In conclusione, in Italia si osserva una persistente inclinazione nel mantenere lo status quo nella gestione del TPL: il 60 per cento circa delle gare bandite vengono infatti aggiudicate agli incumbent, e solo in un caso su cinque la gara promuove l'apertura al mercato di nuovi operatori in grado di operare autonomamente per garantire l'offerta del servizio. A molte di queste gare segue, inoltre, un importante contenzioso amministrativo che genera ulteriore incertezza, e che spesso incentiva gli enti locali alla proroga dei contratti per scongiurare l'interruzione del servizio.

Conclusioni

Le opinioni degli utenti confermano come lo stato del TPL romano sia certamente grave. Questo stato di cose è confermato dalle continue penali imposte ogni anno, che dimostrano come Atac S.p.A. non sia stata in grado di migliorare la situazione negli anni in cui ha avuto la gestione del servizio. Le continue proroghe del contratto da parte di Roma Capitale non sembrano quindi trovare alcuna giustificazione concreta, e AGCM sembra aver ragione quando ritiene che, alla luce delle passate gestioni, le motivazioni presentate dall'ente per giustificare l'estensione del termine appaiono più una dichiarazione d'intenti che altro.

Riassumendo, invece di prorogare il contrat-

to con Atac, Roma Capitale dovrebbe avviare una programmazione efficiente delle gare del trasporto pubblico locale, così da garantire un miglioramento nel servizio per tutti quei pendolari che ogni giorno pagano un biglietto. In effetti, alla luce del decreto legislativo 201/2022, approvato in via preliminare dal governo Draghi in attuazione di una specifica clausola del PNRR e poi confermato dal governo Meloni, sembra difficile che l'affidamento in house possa trovare ancora il favore dei giudici amministrativi. Forse, per merito del PNRR, la messa a gara del TPL di Roma non è più così lontana.

Come è ovvio, anche con la messa a gara del servizio non si avrà la certezza che (1) verrà garantita la piena trasparenza del bando e (2) la gestione del servizio non potrà tornare di nuovo in mano all'incumbent. Tuttavia, già il solo fatto di riuscire a mettere a gara l'affidamento dopo decenni di gestione di Atac è certamente un aspetto degno di nota. L'ente affidante dovrà perciò avere cura di disegnare la gara in modo da eliminare le barriere all'entrata che potrebbero avvantaggiare in maniera scorretta l'attuale gestore. Di fondamentale importanza sarà anche l'attività svolta da AGCM, che potrà perseguire – ed eventualmente prevenire – il verificarsi di inadempienze nella regolare procedura di gara. Proprio al fine di monitorare l'affidamento e la gestione dei servizi pubblici locali alla luce dell'entrata in vigore del d.lgs. n. 201/2022, nell'aprile 2023 è diventata operativa, in seno all'Autorità, una nuova direzione "Concessioni e Servizi Pubblici Locali".

Rossana Arcano
Alessio Capacci
Giampaolo Galli

Roma

L'in house tra scelta politica e condizione necessaria



L'assessore alla Mobilità di Roma Capitale, in risposta al lungo documento dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani pubblicato da La Repubblica ha inviato al suo direttore Maurizio Molinari, una lunga lettera, successivamente pubblicata sulla sua pagina Facebook, che riteniamo utile pubblicare integralmente.

Gentile direttore.

in merito all'articolo "Il trasporto pubblico di Roma vicino a una svolta. Ecco perché il Pnrr può fare la differenza" pubblicato sul sito de "la Repubblica" in data 9 marzo a cura dell'Osservatorio sui Conti Pubblici Italiani credo sia utile fornire alcune precisazioni.

Non siamo stupiti che ci siano forze che da tempo spingono affinché un'importante azienda pubblica come ATAC, patrimonio delle romane e dei romani dal 1909 che scelsero che fosse pubblica con un referendum e che gestisce oggi un numero di km/vetture che ha pochi paragoni in Italia con un patrimonio netto di circa mezzo miliar-

do, sia oggetto di appetiti privati che nel corso degli ultimi venti anni hanno avuto diverse forme e configurazioni. Abbiamo attraversato il periodo di chi voleva privatizzarla, il periodo della gara a doppio oggetto, quello del referendum stroncato dai romani con l'86% di astensionismo, oggi quello della presunta obbligatorietà delle gare. Sperabilmente -visto il giudizio negativo che i fautori del mercato danno sull'azienda- gare per far gestire il servizio a privati e per far scomparire ATAC. Sperabilmente gara su più lotti, perché sarebbe ben difficile competere contro ATAC su un lotto unico. Dunque, si scelga un altro metodo, quello su più lotti o qualsiasi altro sia più favorevole, non tanto ai cittadini, ma per i concorrenti contro l'azienda che è patrimonio di tutti.

Il refrain è chiaro, comprensibile e noto da anni. Lo abbiamo messo in conto. Quello che sorprende sempre di più, invece, è il racconto sempre più parziale dei fatti per avvalorare la tesi mercatista, sottacendo deliberatamente alcune informazioni fondamentali affinché tutti possano farsi un'i-

dea consapevole.

In premessa, vorrei dire che la nostra non è una presa di posizione ideologica ma innanzitutto pragmatica. Anche coloro che la pensano esattamente all'opposto di quello che pensiamo noi sull'in house e sull'azienda pubblica, dovrebbero essere d'accordo sul fatto che mandare oggi a gara il servizio a nove mesi dall'inizio del Giubileo e a un anno e mezzo dalla fine delle scadenze del PNRR sarebbe un suicidio visto che Atac è soggetto attuatore di moltissimi degli interventi infrastrutturali e di ammodernamento del tpl. La gara fermerebbe per circa 18 mesi tutti gli investimenti in corso costringendoci ad affrontare il Giubileo in proroga di contratto a pari condizioni rispetto al passato e senza le migliorie e le evoluzioni previste nel nuovo contratto di servizio. Ragion per cui anche chi è ideologicamente contro l'in house dovrebbe lavorare e sperare affinché vada in porto il nuovo Contratto di servizio con ATAC, se non vogliamo rischiare di scomodare diverse diplomazie internazionali dalla Santa Sede all'Unione Europea.

Roma, poi, ha messo a gara già da tanti anni, ed ha rinnovato la gara da pochi mesi, tutto il servizio periferico. Stiamo parlando di circa 30 milioni di km/vettura annui divisi su due lotti a destra e a sinistra del Tevere. A questo si aggiunga il lotto messo a gara per i servizi di trasporto scolastico, quello per il trasporto disabili, il lotto di 11 linee messe a gara da ATAC per circa 3 milioni di km/vettura anno e tra poco partirà il servizio a chiamata in alcuni quartieri periferici (Massimina sarà il primo). Allo stato attuale circa 35 milioni di km/vettura a Roma sono messi effettivamente a gara, gare vinte da privati e non dall'incumbent come nelle gare fatte finora in Italia. Abbiamo messo a gara vera e aperta e aggiudicato a privati una quantità di km/vettura pari alla città di Genova e ben superiore alla città di Firenze. Quindi Roma ha ad oggi un sistema di gestione del tpl

misto pubblico-privato. Ma evidentemente questo non basta, il piatto che interessa, quello ricco, sono i 143 milioni di km/vettura svolti da ATAC. Lì è il punto dove si vuole andare a parare anche con argomentazioni strumentali.

La prima è quella di raccontare che tutte le città europee hanno messo a gara i loro servizi, sempre citando Londra come esempio di una regola. È veramente così?

Ovviamente no. Le principali città tedesche quali Berlino, Monaco, Amburgo hanno optato per l'in house. A Madrid e Barcellona si è scelto l'in house. A Parigi, si va oltre l'in house perché c'è un affidamento diretto a RTP addirittura fino al 2039 per le metropolitane. Amsterdam, in house. Vienna in house. Al di là della modalità di affidamento, in quasi tutte le principali città europee, con l'eccezione di Londra, la scelta preferita è quella del perimetro unitario di servizio, senza frammentazioni in lotti. Questo perché non esiste un modello ottimale in assoluto. Ma esiste un modello ottimale in quel momento storico e per quello spazio fisico che si vuole servire. Sono le singole Amministrazioni che nella loro sacrosanta autonomia devono individuare la strada da intraprendere, nel rispetto delle regole, assumendosene ogni responsabilità.

Anche nelle altre grandi aree metropolitane italiane la musica non cambia: non si fanno gare da oltre 10 anni, a parte a Firenze e in Toscana dove è stato messo in competizione un unico macro lotto regionale (altro che più lotti in città) aggiudicato dopo oltre 6 anni alla RATP, come detto titolare di un affidamento diretto a casa sua (quindi, nessun obbligo di controllo analogo, nessun limite all'attività esterna). In Friuli, a suo tempo, il servizio venne affidato a Fvg-Tpl del gruppo Arriva (ferrovie tedesche) o l'ipotesi sfida a Trenitalia in Piemonte da parte di una azienda privata, in realtà le ferrovie spagnole. Gli altri grandi Comuni che anni e anni fa hanno

aggiudicato le gare alle loro società pubbliche (a Roma si direbbe “togliere la sete con il prosciutto”) stanno andando avanti per lo più con proroghe reiterate a favore delle stesse. Poche settimane fa Genova dopo una lunga battaglia legale ha vinto contro l’Antitrust proprio sul tema dell’in house.

La seconda è screditare l’azienda per indicare il “paese dei balocchi” della gestione privata. Si citano, pertanto, le penali di Atac come prova dell’inefficienza dell’azienda. Penali comminate proprio dall’Amministrazione nella sua intransigente funzione di controllo nel periodo in cui l’azienda era addirittura in concordato preventivo e che vanno da 3,8 a 6.1 milioni di euro con una media consolidata annua di circa 4,5 milioni di euro. Stiamo parlando, cioè, di una cifra pari allo 0,78% dell’affidamento complessivo che ammonta, al netto della bigliettazione, a 574 milioni di euro nel 2023. Dunque, una dimensione delle penali assolutamente fisiologica per un servizio di queste dimensioni. Tuttavia, si evita accuratamente di citare le penali che l’Amministrazione ha comminato ai privati regolari vincitori di gara che ammontano a circa 4,4 milioni nell’ultimo anno su un corrispettivo di 108 milioni cioè una percentuale superiore al 4%, un cifra sei volte superiore a quella di Atac. Dunque, secondo il ragionamento fallace il privato sarebbe più inefficiente dell’azienda pubblica? Oppure questo ragionamento parte da presupposti che non funzionano? Terza questione è che spesso si caricano su Atac problemi che sono strutturali e delle amministrazioni. Roma ha una quota di Fondo Nazionale trasporti inalterata da 15 anni. In 15 anni è cambiato il mondo ma noi sempre quella cifra riceviamo. Tutte le amministrazioni che a Roma si sono successe hanno dovuto tagliare i chilometri di servizio. Da 190 milioni di km/vettura siamo passati negli anni a 143 milioni di km/vettura perché all’aumentare dei costi non

corrispondeva un aumento del contributo pubblico adeguato. Addirittura il covid e la guerra hanno avuto l’effetto devastante di far diminuire i ricavi e contemporaneamente far aumentare i costi ancora di più. Faticosamente con le risorse comunali siamo riusciti a non tagliare i chilometri proprio perché l’azienda era pubblica.

Quando si scrive che la quantità del servizio non è all’altezza della Capitale si dice il vero ma non perché ATAC non è all’altezza ma perché mancano all’appello almeno 20 milioni di km/vettura per “sopravvivere” e almeno 40 milioni di km/vettura per “vivere” normalmente in questa città, cioè per dare ai cittadini una capillarità e una frequenza del trasporto che lo renda competitivo. Cioè una cifra che varia da 120 milioni di euro annui a 240 milioni di euro l’anno. Chiedo ai fautori del privatismo a tutti i costi se un’azienda privata sarebbe in grado di aumentare chilometri con sempre meno risorse.

Siccome il paragone che piace fare è quello con Londra che mette a gara le singole linee e dunque sarebbe simbolo di efficienza ricominciamo per favore a mettere i numeri in fila.

Atac ha un budget annuale di circa 574 milioni (esclusa iva) più i proventi della bigliettazione che nel 2023 sono ammontanti a circa 240 milioni dunque Atac ha un budget di circa 800 milioni più iva (quello precovid era 830 più iva).

Londra, modello dei mercatisti, e il GLA hanno messo a disposizione di Transport for London un budget annuo di circa 5,15 miliardi di sterline equivalenti oltre 6 miliardi di euro.

Transport for London, cioè, ha un budget annuo di circa 7,5 volte superiore a quello di ATAC.

Roma prende circa 87 euro a cittadino romano dal Fondo Nazionale trasporti: quindi ogni cittadino romano ha a disposizione 285 euro di budget Atac.

A Londra ogni cittadino londinese riceve dal GLA di risorse pubbliche circa 264 euro procapite (4 volte Roma), mentre il budget complessivo che ogni cittadino londinese ha per il trasporto è circa 800 euro procapite annui.

Queste evidenti differenti condizioni economiche di partenza si riverberano sulla quantità e qualità del trasporto pubblico. Londra, infatti, a parte le 12 linee di metropolitana che ha (a differenza delle nostre attuali 2 e mezza), produce un servizio di superficie con bus di 300milioni di km/vettura anno, cioè tre volte i km di superficie che fa Atac e i gestori privati del periferico a Roma. Dunque chiedo a chi fa i paragoni con Londra: esattamente di che parla?

Tutto questo enorme problema di fondi che è da sempre il problema di Roma, fa comodo a chi vuole dimostrare la tesi della necessità della gara confonderlo con l'efficienza del mercato e l'inefficienza di Atac.


Le evidenti difficoltà di gestione del modello di governance con gara, tuttavia, le vediamo invece quotidianamente. Come abbiamo detto, a Roma da poco abbiamo aggiudicato la nuova gara del periferico ma prima che riuscissimo a dare questa svolta il vecchio operatore aveva avuto 5 anni di proroghe annuali. Questo aveva comportato il completo disinteresse dell'operatore a investire su servizio di Roma non avendo certezza industriale: non aveva rinnovato la flotta, non aveva investito sui depositi, non aveva investito sulla formazione professionale. Aveva fermato la sua attività straordinaria alla cessazione del contratto di servizio con evidenti disagi per i cittadini delle parti più periferiche della città.

Nello stesso periodo, anche Atac è stata in proroga nell'attesa di trovare i fondi per il contratto di servizio sempre dal bilancio comunale. Atac, tuttavia, non solo non ha smesso di fare investimenti ad esempio nel rinnovo della flotta che sarà completamen-

te sostituita con mezzi sostenibili a cominciare dagli elettrici entro il 2026, passando da 12 anni di vita media dei bus a 5 anni, ma ha ricominciato da 2 anni e mezzo, pur in proroga, a fare investimenti sulle infrastrutture: a sostituire tutti gli asset del trasporto su ferro di tram e metropolitane (dall'armamento di tram e metro, alle revisioni del materiale rotabile, alle linee elettriche, all'acquisto dei nuovi convogli tram e dei nuovi treni della metropolitana, al segnalamento e i nuovi apparati tecnologici) che entro la metà del 2025 riconsegneranno a Roma la normalità del trasporto pubblico e porranno uno step importante verso l'efficienza e l'eccellenza.

Questo è stato possibile perché Atac è di proprietà pubblica: perché non ha tirato i remi in barca nonostante fosse in concordato e in proroga, perché il socio ha messo a disposizione i fondi per gli investimenti straordinari dell'azienda, perché Atac è soggetto attuatore di misure del Pnrr e del Giubileo, dei quali si assume la responsabilità nei confronti della città prima ancora che verso gli enti erogatori.

Tutto ciò è stato possibile con la gestione in house. Se avessimo avuto una gestione privata saremmo fermi a tre anni fa, esattamente com'è accaduto per i lotti periferici. Spesso viene citato lo stato delle metropolitane o dei tram come dimostrazione della inefficienza di Atac. Ebbene qui come altrove si fa il solito marchiano errore di confondere tre aspetti che non possono essere confusi: il socio (proprietario delle infrastrutture e dei beni primari), l'azienda e il servizio. Se Atac finora non è stata in grado di affrontare il rinnovo degli asset fondanti del trasporto su ferro, cioè dell'hardware, non è responsabilità dell'azienda ma del socio che non l'ha messa in condizioni di poterlo fare: anche se ci fosse stato un gestore privato la sostituzione ad esempio dell'armamento tranviario pari a 67 milioni di euro

non sarebbe stata affrontabile dall'esercente; oppure immaginiamo l'ammodernamento del solo segnalamento della B che costa 180 milioni, che migliorerebbe la frequenza della metro B fino a 2 minuti, non è un investimento affrontabile dal gestore del servizio ma solo dal proprietario delle infrastrutture. Questo è mancato dal 2008 in poi: il socio/proprietario che aiutasse Atac a sostituire e ad ammodernare le infrastrutture. Come il socio, stavolta nella sua funzione di pianificatore è mancato nella realizzazione delle nuove infrastrutture (l'ultima infrastruttura tranviaria a Roma è stata il tram  ed anche nella regolazione del traffico (dopo gli anni novanta dove l'introduzione delle ztl e della sosta tariffata avevano migliorato il trasporto) ci si è fermati, mentre le altre città andavano avanti. Questo comporta che l'eccessivo numero di auto in città, la doppia fila, la carenza di corsie riservate e di mezzi su corsia riservata facciano diminuire la velocità commerciale del mezzo e in alcuni casi comportino l'ostruzione della via. L'assenza di una politica seria di disincentivo al traffico privato fa sì che fa sì che l'autobus a prescindere che sia guidato da un operatore privato o da un operatore in house non possa far registrare significativi scostamenti di efficienza.

Finalmente Roma Capitale ed Atac da due anni e mezzo hanno ripreso a lavorare insieme sulle infrastrutture per il trasporto pubblico e sulla regolazione del traffico con tutti gli strumenti a disposizione.

Non oso immaginare il disastro in vista del Giubileo e degli obiettivi Pnrr se oggi fossimo costretti a interrompere questo percorso di efficientamento del trasporto e dell'azienda per qualche dogma ideologico.

Il trasporto di Roma sta uscendo dal baratro nel quale era e Atac, appena uscita dalla prima e più difficile fase del concordato preventivo con un progetto industriale importante, oggi sta compiendo uno sforzo

lucido e solido di strutturarsi di nuovo nei rami nevralgici dell'azienda e della città, e il contratto di servizio è fondamentale per riportare questo processo a compimento nei prossimi 4 anni e per uscire definitivamente dal disastro avvenuto a cavallo del 2010. Roma Capitale ha bisogno di questo tempo per consolidare le sue politiche.

Questa ripresa è stata, peraltro, possibile perché l'azienda pubblica non ha come obiettivo il profitto ma quello di investire tutto il proprio budget per la città senza risparmiarsi.

Si parla molto oggi di MaaS, Mobility as a right, e mi chiedo quanto sia compatibile garantire il diritto al trasporto pubblico in luoghi della città e in orari dove sale un solo passeggero, con le ragioni di un privato che deve rispondere ai propri azionisti in termini di profitto. Mi chiedo come avrebbero risposto i gestori privati alla proposta di realizzazione di tutti i progetti non remunerativi che insieme ad Atac stiamo portando avanti: penso tra i tanti, a OperaRoma con il quale portiamo gratuitamente all'Opera i cittadini dai 15 municipi muniti di biglietto e che per l'azienda non sono certo un guadagno. Penso al Piano di Natale con le navette gratuite per lo shopping. Oppure, come risponderebbe un privato di fronte all'obbligo del Prefetto di mettere a disposizione gratuitamente le navette per i tifosi ospiti quando ci sono i match internazionali (lo fa Atac a Roma, non lo fanno i privati).

Roma Capitale si è mossa finora nel rispetto delle norme stabilite dal D.Lgs. 201/2022 nel quale l'affidamento interno (o "in house") è consentito nei limiti e nel rispetto delle normative europee, come il Consiglio di Stato ha più volte spiegato, come "una modalità ordinaria di aggiudicazione" e non come "una forma derogatoria ed eccezionale rispetto all'affidamento con gara". Su questo si tende a voler sottolineare spesso la posizione dell'Antitrust contraria all'affi-

damento in house, anche qui ricostruendo solo parzialmente la vicenda. Si omette di dire ad esempio che l'Autorità di Regolazione dei Trasporti, invece, altra autorità indipendente dello Stato nonostante abbia ribadito un favore per la procedura competitiva, ha confortato il nostro percorso ribadendo non solo l'esistenza di tutti i presupposti richiesti dalle norme per scegliere l'in house come metodo di affidamento (dall'esistenza del "controllo analogo" al concetto di "dedizione prevalente", dalla dimostrazione che questo consentirà di migliorare la qualità del servizio e di aumentare la quantità dei km/vettura a costi inferiori a quelli standard, etc) ma che questa era per ora l'unica strada percorribile.

La narrazione degli ultimi mesi ha insinuato che Roma Capitale affidi i servizi eludendo o, ancora peggio in spregio delle norme. Bisogna definitivamente sgombrare il campo dai dubbi. Non è vero. Ci teniamo a ribadire, al contrario di quello che è stato scritto da qualche autore, che innanzitutto ancora non è stato affidato alcun servizio ma che è solamente stata approvata in Assemblea Capitolina la relazione ex art. 14 che sceglie l'in house come metodo di affidamento (nella quale Atac non è e non deve essere neanche nominata) e che a breve approvremo la conseguente relazione ex art.17, ossia l'atto di affidamento vero e proprio che conterrà in dettaglio le ragioni dell'affidamento in house, la solidità del Piano Economico-Finanziario che lo sostiene e il rigore della regolamentazione dei rapporti con l'Azienda contenuta nello schema di Contratto di Servizio. L'Antitrust ha impugnato le proroghe del contratto di servizio di Atac (mentre stranamente non lo fece con la proroga ai privati che ci ha comportato così tanti problemi) e i giudici amministrativi entrambe le volte hanno riconosciuto le ragioni di Roma Capitale, con spunti molto interessanti nella sentenza del Consiglio di

Stato, spendibili anche nella successiva contesa che riguarderà l'impugnazione di Antitrust della relazione ex art.14.

Abbiamo fatto tanto per tirare fuori Atac dalla procedura fallimentare. Oggi Atac è un'azienda che ha recuperato solvibilità nei confronti delle banche, credibilità nei confronti dei fornitori, ha recuperato capacità di investimento, può partecipare alle gare, ha ricominciato ad assumere autisti, l'anno prossimo svolgerà il servizio con treni metro nuovi, tram nuovi, bus elettrici e ibridi nuovi che si sta aprendo all'idrogeno, su infrastrutture come l'armamento di metro A nuovo e le vie tranviarie nuove.

Questi sono stati, sono e saranno un successo dei romani e delle romane, che vedranno il proprio patrimonio pubblico sia quello materiale che quello immateriale crescere grazie alla rinascita di un'azienda come Atac. Fare una gara adesso a 9 mesi dal Giubileo, a un anno e mezzo dalla scadenza del Pnrr con tutte le procedure aperte non è solo una follia perché ci esporrebbe ad una figuraccia internazionale ma un preciso meccanismo per mettere i sacrifici di tutti quanti noi romani e romane nelle mani di qualcun altro che beneficerà di questi investimenti.

Eugenio Patanè

Assessore alla Mobilità di Roma Capitale

Coordinato da



MINISTERO
DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI TRASPORTI

In collaborazione con
i partner istituzionali



21
marzo
2024

Giornata studio del Mobility Manager di AREA

Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti
Via Caracci, 36 - ROMA
Sala Emiciclo

Organizzato in qualità
di Provider da



partner

IVECO
BUS



PLUService.NET
Sistemi Informativi Integrati
per la Mobilità



sponsor



MOVESION
MOBILITY TOMORROW



media partner

AUTOBUS



mp
magazine

ONDAVERDE

TP

Trasporti-Italia

TPL

La scelta della liberalizzazione del trasporto pubblico locale



Succede a Roma. Su un muro della città umbertina (ironia della sorte a pochi metri da dove era la storica sede della direzione generale dell'ATAC), Netflix per la pubblicità di una sua iniziativa, ha affisso un manifesto pubblicitario gigantesco dove c'è scritto: "E' un treno che passa una volta sola. E non è il Roma-Lido", eccoci serviti.

Un disagio totale, la cronica mancanza di treni tra Roma e il lido di Ostia che altera tutti i giorni la vita di decine di migliaia di pendolari, che incide sulla loro esistenza fino alla somatizzazione, viene trasformato non in un pretesto ma in un veicolo di attecchimento della pubblicità, lo stesso criterio del "titilla la papilla o sfrizzola il velo pendulo" delle caramelle. Effetti della caramella ed effetti della caporetto di una linea ferroviaria.

In più c'è l'ironia capace di cogliere quando l'inefficienza diventa senso comune.

Molti anni fa, quando si cominciò a parla-

re di "apertura al mercato", l'Università Bicocca, in uno studio, valutò che l'introduzione della concorrenza nei servizi poteva produrre 13 miliardi di risparmi con effetti positivi sulla produttività e l'occupazione, la Bicocca concludeva che se si fosse aperto alle liberalizzazioni dei trasporti si potevano risparmiare oltre 2 miliardi nel trasporto pubblico locale.

La situazione dell'azienda Atac necessita di scelte innovative, di cambiamenti reali e profondi non più rinviabili, tutte le azioni di risanamento messe in atto negli ultimi 30 anni sono state stoppate dalla politica o soffocate dalle ragnatele sindacali.

Oggi pare che ci si trovi di fronte ad un tornante della storia della gestione del trasporto nella Capitale, il tornante è anticipato da fatti precisi.

Fatto 1. "Testo unico sulla disciplina dei servizi pubblici locali di rilevanza economica", con quanto è stabilito all'art.14 del D.lgs

201 del 23 dicembre 2022. La “riforma” (si può definire così) fu approvata dal Governo Draghi e confermata dal quello Meloni, la “riforma” è stata fondamentale per il PNRR e per questo la norma diventa non agirabile, come è stato fatto per le altre norme dal D. lgs 422 del '97 in poi. Vengono precisati e definiti i criteri per la scelta tra affidamento in house e liberalizzazione con gara, tra i criteri c'è la valutazione dei risultati delle gestioni precedenti e questo, come si comprende, spinge la liberalizzazione

Fatto 2. L'Autorità Garante della Concorrenza e del Mercato nel Bollettino settimanale anno XXXIV n.4 del 29 gennaio 2024 intervenendo su “Affidamento “in house” del servizio di trasporto pubblico locale non periferico per le annualità 2024-2027” (9 novembre 2023) tra le altre considerazioni si legge “Sulle ragioni economico finanziarie dell'affidamento “in house”, “A tal riguardo l'Autorità osserva che, fermo restando che il modello di gestione “net cost”, già adottato per l'ATAC S.p.A nell'attuale contratto di servizio, non risulta essere stato finora in grado di generare vantaggi di efficienza nella gestione del servizio o risparmi per l'amministrazione, l'ente (Atac) non ha fornito alcuna evidenza a supporto delle stime fornite, ma solo generici riferimenti al miglioramento della flotta e delle politiche di mobilità”

Cioè a dire che al piano di Atac mancano le fondamenta e che la giustificazione economica (per la scelta dell'in house) non regge, visto che da quando esiste il contratto di servizio di Atac questo è stato sempre “net cost” e non ha fornito efficienza e/o risanamento e se non regge l'in house rimane la scelta della liberalizzazione e gara con più lotti.

Infatti il problema è sostanzialmente industriale, di organizzazione del lavoro, di produttività e di assetto del sistema, visto che per molti anni, precedenti all'epidemia,

Atac non ha mai raggiunto l'obiettivo di produzione chilometrica previsto dal modello di esercizio e dal contratto di servizio.

Fatto 3. L'ART, l'Autorità di regolazione dei trasporti, ha svolto delle Osservazioni sulla Relazione di Affidamento del servizio di trasporto pubblico locale sul territorio di Roma Capitale per le annualità 2024-2027 ex delibera ART n.154/2019 che completano l'analisi dello scenario e del contesto e pongono, di nuovo, con molta precisione, i problemi di assetto e l'apertura al mercato con gara su più lotti

Fatto 4. La Regione Lazio per l'affidamento dei servizi di trasporto di superficie dei territori della Regione ha scelto di procedere con una gara a più lotti (11) individuati come Unità di Rete. La gara è stata organizzata a costo standard e secondo le deliberazioni di ART, si tratta di una innovazione importante che ha rotto un tabù e un pregiudizio, si attendono i risultati delle aggiudicazioni. Rimane il Cotral ma anche i servizi che gestisce dovranno andare a gara, perché né nella Regione Lazio, né a Roma la liberalizzazione dei trasporti può essere limitata alle linee periferiche.

Fatto 5. Dal profondo dell'Atac le inefficienze/emergenze, le crisi che ne segnano costantemente la vita quotidiana confermano che con l'attuale organizzazione aziendale e del lavoro e nell'attuale assetto di sistema, l'Azienda è irriformabile e in crisi permanente.

A Roma il collegamento tra politica locale e sindacati o sindacatini personali e di qualifica ha prodotto succhi gastrici capaci di digerire tutti i tentativi di ristrutturazione per il risanamento, lasciando inalterate le posizioni di potere e cogestione incistate nell'Azienda. L'Azienda Atac conta (e ha potuto contare nel passato) su una variegata lobby bipartisan a difesa dello status quo.

Una politica innovatrice e riformatrice avrebbe dovuto anticipare AGCOM e ART,

utilizzando in modo coerente e con la giusta radicalità le nuove norme scegliendo di stare dalla parte dei cittadini e non delle cordate, delle qualifiche e dei caucus elettorali de noiantri.

I servizi di trasporto che oggi esercisce Atac dovranno essere messi a gara in più lotti, costruiti tenendo conto della collocazione dei depositi, delle caratteristiche delle linee, delle condizioni reali dei settori/bacini della città e di quanto previsto dal Decreto Costi standard del 28/3/2018, per la massima partecipazione e la maggiore contendibilità..

Ci sono esperienze dove la molteplicità degli operatori ha migliorato la qualità del servizio e aumentato l'occupazione, i trasportati e la redditività. A Roma è indispensabile una sana e controllata doppia concorrenza/competizione, la prima competizione nella gara per l'affidamento (a costo standard e secondo le deliberazioni di ART) e la seconda nel servizio gestito con comparazione evidente delle performance dei diversi lotti e differenti operatori..

L'affidamento con più lotti rappresenterebbe l'occasione per uscire da una logica organizzativa del secolo scorso. Farebbe cessare quel senso e quella convinzione di inamovibilità degli addetti e insostituibilità dell'Azienda che riducono la produttività e alterano gravemente il rapporto tra l'Amministrazione/Azienda e gli Utenti/Città

Il passaggio alla liberalizzazione a più lotti, rappresenterebbe anche l'occasione per una svolta tecnologica innanzitutto sui mezzi puntando con convinzione e decisione sui mezzi elettrici e sullo sviluppo dell'idrogeno.

E poi ci si dovrebbe impegnare in una straordinaria innovazione tecnologica e organizzativa che permetta il controllo in tempo reale dal servizio svolto, la verifica in tempo reale della frequentazione su ogni singolo bus in linea, oltre che lo sviluppo di processi

di manutenzione predittiva.

Il futuro si può rappresentare così: il Sindaco, o suo delegato, una mattina, senza preavviso, andando nella sala operativa non vedrebbe solo i bus in orario e quelli in ritardo, ma interrogando il sistema avrebbe la possibilità di conoscere che sulla vettura 3750, impegnata in servizio sulla linea 64, ci sono 40 passeggeri e alla fermata Esposizioni ne sono scesi 9 e saliti 11 e questo per tutte le linee, tutti i bus, tutte le fermate e tutte le ore di servizio.

La città avrebbe uno straordinario strumento di pianificazione e programmazione dei trasporti, di conoscenza degli spostamenti e finirebbe il poco credibile mercato dei numeri, dei calcoli, delle matrici e delle "assegnazioni" con le quali si propongono o giustificano progetti e investimenti.

Le matrici origine/ destinazione si comporrebbero in automatico, giorno per giorno, veritiere e affidabili, tutti gli spostamenti sarebbero tracciabili e classificabili e sarebbero incrociabili con i dati della bigliettazione elettronica, della residenzialità e della demografia.

Roma merita una grande innovazione e la svolta dell'apertura al mercato, determinerebbe quella (importantissima) di dover attrezzare e strutturare l'Amministrazione capitolina per gestire un sistema a più operatori con la fine delle deleghe alle società controllate . La liberalizzazione necessita di un'Amministrazione Comunale molto forte, molto organizzata, molto qualificata e autorevole, un cambiamento radicale rispetto alla condizione presente. Non solo si deve internalizzare il cervello del sistema ma bisogna farlo funzionare al massimo.

Un vecchio proverbio popolare dice: "Il medico pietoso fa la piaga verminosa" in Atac i medici sono stati pietosissimi, adesso è il momento dei chirurghi, non servono manager in posa di tre quarti in cerca di consenso per essere, o almeno apparire, splendidi e si

8^a edizione



SHIPPING,
FORWARDING & LOGISTICS
meet INDUSTRY

MILANO 26-27 marzo 2024

I FUTURI POSSIBILI DELL'ITALIA PRODUTTIVA E LOGISTICA

Organizzato da



Promosso da



In collaborazione con



ASSOCIAZIONE LOMBARDA
SPEDIZIONIERI E AUTOTRASPORTATORI

www.shippingmeetsindustry.it

perderebbe tempo a cercare qualcuno con uno stile alla Churchill che fosse in grado di dire tutta la verità promettendo lacrime e sangue con il rischio di essere smentito dalla Proprietà.

L'Atac non è un'azienda normale, da decenni è sempre sul ciglio del fallimento, con ricapitalizzazioni frequenti e un concordato preventivo che è rimasto come un tentativo di futuro dietro le spalle, l'Azienda è in costante rincorsa per ogni tipo di emergenza, e rappresenta una idrovora succhia soldi per Roma Capitale. La stessa dimensione che ha raggiunto rende necessario un cambiamento: 3.636 km di linee, 7.037 fermate, 331 è il numero delle linee per una superficie di 1.287,4 kmq (più della somma delle superfici di Trieste+Torino+Milano+Firenze+Venezia+Genova+Napoli)

Serve una fase tutta nuova di apertura al mercato, con gare che allarghino la partecipazione e la platea dei soggetti operatori. Il controllo pubblico del trasporto collettivo con l'apertura al mercato e l'affidamento per più lotti non si perde, perché rimane pubblica la pianificazione, pubblico il coordinamento e il controllo, pubblico il piano simulato con la forza lavoro, pubblico il modello di esercizio, pubblica la definizione del sistema tariffario e delle tariffe.

Considerato che le linee metropolitane di Roma non sono una rete (non sono interoperabili in quanto linee separate con gestione separata dei materiali), in previsione della fine della coabitazione nell'Impianto

di Magliana Nuova della manutenzione dei treni della metro B e della Roma Lido, si può mettere a gara, separatamente, la gestione di ognuna delle tre linee metropolitane A – B e C con gli impianti di pertinenza.

Per il servizio tram, vista la situazione nella quale versa, solo una confraternita di uomini pii e penitenti risponderebbe ad una gara, ciononostante anche per i tram si deve procedere a costruire una gara per l'affidamento che inizialmente non potrà che essere di gestione dell'intero servizio.

La scelta di apertura al mercato, necessita di una profonda riscrittura del PUMS (Piano Urbano Mobilità Sostenibile) di Roma e dell'Area Metropolitana perché la pianificazione va aggiornata con le scelte innovative di gestione.

Tanti anni fa Carlo Verdone rinominò Atac come "Associazione Teologica Amici di Cristo", oggi le romane e i romani alla fermata dell'autobus, dopo 47 minuti di attesa, salirebbero lieti e con sollievo anche su un autobus delle Linee Belzebù con alla guida l'autista Caronte.

Enrico Sciarra



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 - 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

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

Ferrovie

La rigenerazione degli scali ferroviari merci nelle città



Lo scenario della logistica e la crisi di competitività del trasporto ferroviario delle merci

Il trasporto delle merci è in Italia figlio di un Dio minore. Se ne discute poco, non si elaborano politiche per indirizzare il settore verso una maggiore efficacia ed efficienza, non si considerano gli impatti pur rilevanti sulla competitività dell'economia e dell'industria nazionale, in un quadro che è inevitabilmente europeo e mondiale.

Questa assenza diventa vuoto pneumatico nelle aree metropolitane. Nel corso del tempo le ferrovie hanno subito un processo di radicale marginalizzazione nelle quote di mercato, sino a contare nel nostro Paese per circa l'8%, mentre il trasporto stradale ha progressivamente guadagnato un ruolo largamente dominante, superando i due terzi di quota di mercato complessiva nei trasporti terrestri.

Intanto è cambiata radicalmente l'industria del trasporto, per effetto della trasformazione nei modelli di produzione industriale, dei sistemi di organizzazione logistica, a

seguito delle innovazioni tecnologiche che sono intervenute. I paradigmi della struttura produttiva richiedono una organizzazione del trasporto e della logistica radicalmente differente.

La gran parte di queste attività di svolgono dentro o attorno alle grandi aree metropolitane, che spesso sono connesse anche a sistemi portuali che mettono in collegamento con i flussi internazionali di materiali prime e di prodotti finiti. Per questa ragione ripensare alla logistica delle merci significa riconcepire le città, entro la sfida della transizione ecologica e climatica.

Il riequilibrio modale nelle attività di trasporto costituisce una delle leve di cui disponiamo per modificare un assetto insostenibile se vogliamo davvero avere a cuore la sostenibilità che a parole proclamiamo come uno dei valori irrinunciabili del nostro tempo. La battaglia decisiva si gioca nei punti di agglomerazione della produzione e del consumo. Laddove esiste congestione vanno individuate quelle risposte che servono per la riorganizzazione della offerta.

Di conseguenza i nodi del sistema trasportistico per il traffico delle merci rappresentano l'elemento centrale che struttura i processi di cambiamento. In linea di massima si sono adeguati alle trasformazioni. Per le ferrovie questo processo è accaduto con riflessi lenti, e la struttura degli impianti è andata deperendo nel corso del tempo senza adeguarsi tempestivamente rispetto alle modificazioni della domanda. E' stato questo uno degli elementi che ha determinato lo spiazzamento competitivo che ha reso marginale questa modalità di trasporto rispetto alle altre.

In origine la larga prevalenza del traffico ferroviario merci avveniva con la tecnica del traffico diffuso, mediante l'inoltro di carri singoli o gruppi di carri, che venivano riordinati negli scali di smistamento per formare i convogli che poi raggiungevano le rispettive destinazioni finali.

A cavallo tra la fine del secolo passato e l'inizio di quello attuale gli scali di smistamento hanno perduto la loro originaria funzione industriale di riordino del traffico diffuso per il trasporto ferroviario delle merci. Questa tecnica risultava da un lato sempre più onerosa per i costi di produzione e dall'altro molto poco efficiente per i clienti finali, proprio mentre l'organizzazione del just in time rendeva necessaria l'affidabilità delle spedizioni.

Il passaggio verso la netta prevalenza dei treni completi nel modello di produzione delle ferrovie per le merci a composizione bloccata ha determinato uno svuotamento progressivo degli scali di smistamento dalla densità di operazioni industriali che ne caratterizzava il funzionamento.

Oggi si apre l'opportunità di ridisegnare gli enormi spazi che erano necessari al mantenimento di una architettura funzionale oggi non più capace di assicurare competitività all'esercizio del trasporto ferroviario delle merci. Nella gran parte dei casi, gli scali

di smistamento si collocano dentro la cinta delle principali aree metropolitane del Paese, determinando per questo valore posizionale la possibilità di ridisegnare e valorizzare spazi urbani preziosi, nella logica di evitare nuovo consumo di suolo.

Lo svuotamento degli scali di smistamento e gli scali merci in città

Ciascuna realtà territoriale corrisponde ad una logica funzionale differente, e va quindi studiata con specificità al fine di cogliere le opportunità complementari rispetto al disegno di sviluppo metropolitano. Contestualmente, l'occasione può essere colta per verificare anche se parte di questi spazi possono essere rifunzionalizzati anche per la logica dello sviluppo del trasporto ferroviario delle merci, sia nella logica di rete nazionale ed internazionale sia nel ridisegno del trasporto urbano delle merci.

Gli scali di smistamento che possono formare oggetto di analisi nell'ambito di questo progetto di fattibilità sono:

- Milano Smistamento
- Torino Orbassano
- Bologna San Donato
- Cervignano
- Roma Smistamento
- Marcianise

Oggi queste aree di grande dimensione sono desertificate, perché di traffico diffuso praticamente il sistema ferroviario non ne produce più. Se si esclude il parziale riutilizzo di Bologna San Donato come circuito di prova per i treni nuovi del trasporto regionale, nessun progetto ha riguardato la rifunzionalizzazione di queste aree, né sotto il profilo delle attività trasportistiche né per una eventuale diversa destinazione d'uso, magari sul piano della valorizzazione patrimoniale ed immobiliare.

Analogo destino di abbandono ha riguarda-

to gli scali ferroviari merci nelle città, funzionali per diversi decenni allo sviluppo del servizio di collettame che collegava con un treno completo le città principali del Paese, in un sistema a pendolo dal nord al sud del Paese, e viceversa.

Anche questa tecnica di trasporto, che era una sorta di servizio pubblico a tariffe molto contenute, è stato completamente superato dalle nuove formule organizzative dei corrieri, che garantivano un servizio molto più efficiente a prezzi competitivi. Ad inizio dell'attuale millennio anche questo servizio venne cancellato, e la gran parte degli scali che erano stati adibiti a questa funzione sono rimasti privi di una chiara funzione economica e di una identità produttiva.

Solo nel caso di Milano alcuni scali, come Porta Romana, sono stati oggetto di programmi di rivitalizzazione patrimoniale. A novembre 2020 il Gruppo FS Italiane ha portato a termine la procedura competitiva pubblica per la vendita dell'ex scalo ferroviario di Porta Romana a Milano. La gara è stata aggiudicata dal "Fondo Porta Romana", gestito da COIMA S.G.R. e partecipato da Covivio, Prada Holding e COIMA ESG City Impact Fund, con un'offerta di 180 milioni di euro.

Nell'arco di nove mesi la gara ha visto l'attiva partecipazione di circa 20 dei maggiori operatori italiani e internazionali del settore e la presentazione di sette offerte non vincolanti. L'area di Porta Romana, che occupa una superficie di circa 20 ettari, ospiterà il Villaggio Olimpico per i Giochi invernali di Milano-Cortina 2026 con gli alloggi per gli atleti olimpici e paralimpici. Al termine dei Giochi gli spazi verranno riconvertiti a social housing e student housing in chiave di sostenibilità ambientale a beneficio della collettività.

Il progetto si pone in sintonia con l'Accordo di programma firmato nel 2017 da Comune di Milano, Regione Lombardia e Gruppo FS

Italiane. Intesa nata con l'obiettivo di riqualificare i sette ex scali ferroviari del capoluogo lombardo (Farini, Porta Romana, Porta Genova, Greco-Breda, Lambrate, Rogoredo, San Cristoforo), in un'ottica di ricucitura urbana, con la contestuale creazione di spazi verdi di aggregazione per la cittadinanza per il 65% della superficie complessiva degli scali, il 50% dell'intera area di Porta Romana.

A dicembre 2020, in concomitanza con il perfezionamento del contratto preliminare di acquisto, è stato lanciato dal Fondo Porta Romana il concorso internazionale per il masterplan con l'obiettivo di offrire la visione di base alla pianificazione urbanistica attuativa dell'intero compendio.

Il 31 marzo 2021 è stato annunciato il vincitore del concorso internazionale: il progetto "Parco Romana" presentato dal team OUTCOMIST, Diller Scofidio + Renfro, PLP Architecture, Carlo Ratti Associati, con Gross. Max., Nigel Dunnett Studio, Arup, Portland Design, Systematica, Studio Zoppini, Aecom, Land, Artelia.

Nel frattempo, il Gruppo FS Italiane ha avviato le attività di rimozione dell'infrastruttura ferroviaria dismessa, di progettazione dello spostamento della linea ferroviaria in esercizio con il suo parziale semi interrimento e di realizzazione della nuova stazione ferroviaria di Porta Romana.

A ottobre 2022 sono stati avviati dal Fondo Porta Romana i lavori di scavo nell'area dedicata al Villaggio Olimpico 2026, nell'ottica di poter completare la realizzazione del progetto entro l'inizio dei Giochi. La riqualificazione dell'ex scalo di Porta Romana rientra nel progetto "Scali Milano", il più grande piano di rigenerazione urbana che riguarderà Milano nei prossimi 20 anni, uno dei più grandi progetti di ricucitura e valorizzazione territoriale in Italia e in Europa.



Dalla intermodalità alle piattaforme logistiche

Poi è cominciata, a partire dagli anni ottanta del secolo passato, la stagione della intermodalità ferroviaria, con la diffusione del trasporto dei container e delle casse mobili, funzionali allo scambio tra mare e terra. La globalizzazione dell'economia ha accelerato questo percorso di trasformazione.. Con ritardo rispetto alle necessità del mercato è stata costruita una rete di scali intermodali, assieme allo sviluppo degli interporti.

Questi due pilastri hanno sostenuto la crescita della logistica quale attività accessoria di carattere strategico che ha portato fuori dalla fabbrica alcune delle operazioni precedentemente dentro il perimetro della manifattura. Nella composizione del valore aggiunto la logistica ha acquisito maggiore rilevanza, ed in molti casi pesa maggiormente anche rispetto al costo del lavoro.

Durante questa stagione, la ferrovia non è riuscita ad evitare di perdere ulteriormente terreno soprattutto, perché non è stata costruita una rete di collegamenti intermodali. I singoli spedizionieri hanno articolato una propria strategia di rete che però corrispon-

deva all'interesse microeconomico di alcuni operatori del mercato. Incredibilmente non esiste nemmeno un treno merci che colleghi due interporti italiani.

Ora siamo entrati in una era completamente differente, guidata dalle piattaforme del commercio on line che sono diventate i principali attori della offerta logistica. Anche in questa fase di cambiamento ulteriore, le ferrovie non sono state tempestive nel cogliere il cambio di fase che stiamo attraversando.

Oggi è l'era delle piattaforme logistiche con magazzini automatizzati di grande dimensione (oltre i 100.000 mq), che operano sia quale anello terminale della catena produttiva manifatturiera sia come aggregatore della domanda di beni consumer. La ferrovia ha riguadagnato ruolo competitivo nel trasporto merci di lunghissima percorrenza, nelle relazioni transcontinentali che sono diventate strategico nel progetto cinese della Via della Seta.

La ferrovia continua ancora oggi a ragionare secondo i paradigmi della fase precedente, cercando ora di sviluppare una offerta intermodale che può essere sostanzialmente

solo un braccio operativo di una riorganizzazione logistica di dimensioni ben più rilevanti.

Scali merci e produzione ferroviaria

La reingegnerizzazione degli scali, certamente necessaria per connettere la struttura dell'offerta di trasporto ferroviario alle esigenze che emergono da parte del mercato, da sola non basta per restituire competitività adeguata ai servizi su ferro per il trasporto delle merci.

C'è un aspetto che riguarda innanzitutto la qualità della infrastruttura, che deve essere adeguata per ospitare treni merci che, per lunghezza e peso, siano capaci di giocare una partita concorrenziale rispetto al trasporto su gomma. Treni lunghi almeno 750 metri e con peso trasportato pari a 2.000 tonnellate sono la base di partenza per poter offrire al mercato un prezzo a tonnellata che sia in grado di riallinearsi con valori economici di sostenibilità rispetto alle aspettative della domanda di trasporto e rispetto a quanto offre il trasporto su gomma.

Oggi siamo molto distanti da questi standard, soprattutto nella rete centro meridionale del Paese. L'adeguamento della infrastruttura procede con lentezza e ritarda il percorso di un riequilibrio modale che viene proclamato retoricamente senza essere perseguito con la necessaria determinazione.

Moduli di stazione, sagome delle gallerie, riduzione delle operazioni di manovre mediante la costruzione di impianti con moduli coerenti allo standard necessario per la formazione di convogli che riducono i costi di movimentazione sono interventi coordinati che debbono essere effettuati lungo le principali direttrici di traffico.

In assenza di una pianificazione di investimenti infrastrutturali per lo sviluppo del trasporto delle merci, non è nemmeno pensabile di modificare in modo sostanziale le quote di mercato in direzione di un riequi-

librio modale. Poi servono anche modelli di organizzazione del lavoro che, utilizzando le tecnologie disponibili, siano in grado di ridurre i costi di esercizio.

Il percorso verso un recupero di competitività del trasporto ferroviario delle merci nel nostro Paese non è mai stato per davvero perseguito. Sono certamente robusti gli interessi che militano per il mantenimento dell'attuale assetto modale. Ora però forse siamo giunti ad un punto di svolta. Gli obiettivi della transizione ecologica ed i costi della congestione sono due pilastri della prospettiva futura. Ed in questo scenario la logistica non può fare a meno di un trasporto ferroviario delle merci competitivo e performante.

Quello che è accaduto con l'alta velocità ferroviaria per i passeggeri si può determinare anche per la rinascita della ferrovia nel settore delle trasporto commerciale. Serve ovviamente una programmazione di sistema che riguardi l'adeguatezza della infrastruttura, l'organizzazione degli scali, l'esercizio della gestione dei convogli.

Il punto di attacco che può sentire di accelerare la svolta riguarda proprio gli impianti ferroviari merci nelle grandi aree metropolitane, sia per configurare il nuovo modello di servizio necessario sia per liberare per altre destinazioni aree che oggi non corrispondono più alle caratteristiche per dare risposte competitive

Una proposta di metodo

Sarebbe necessario costruire un progetto di fattibilità che riguardi tutti gli asset, oggi poco o per nulla utilizzati, che derivano dalla sedimentazione della storia ferroviaria nel trasporto delle merci. Andrebbe innanzitutto sviluppata una ricognizione sul mutamento delle funzioni nella organizzazione del traffico ferroviario delle merci, per valutare le ipotesi di riorganizzazione degli spazi, identificando innanzitutto la possibilità

di disegnare piattaforme logistiche al servizio del trasporto ferroviario ed intermodale delle merci. Questa verifica dovrebbe essere condotta con interviste ad operatori qualificati nel settore del trasporto merci, della logistica e delle infrastrutture.

In seconda fase, rispetto alle aree che non risultano più funzionali alle attività ferroviarie, va effettuata una analisi di scenario sulle possibilità di rifunzionalizzazione e valorizzazione degli spazi. Questa parte può essere condotta non solo attraverso una analisi di mercato sulle opportunità di maggiore interesse, ma anche mediante una verifica, attraverso interviste con interlocutori qualificati, con gli stakeholders (soggetti istituzionali, forze economiche e sociali) sulle compatibilità tra riorganizzazione delle aree e disegno di sviluppo industriale del territorio.

Attraverso tale metodologia, lo studio di fattibilità può procedere ad identificare, per ogni singola realtà di scalo di smistamento, di scalo merci in città o di scalo intermodale:

- le opportunità di parziale riuso delle aree degli scali di smistamento per la competitività del trasporto ferroviario delle merci e per la logistica urbana

- le funzioni di riqualificazione maggiormente attraenti per le differenti realtà territoriali, non solo sotto il profilo del mercato ma anche sotto il profilo del dialogo sociale con i territori.

Il progetto di fattibilità potrà consentire di disporre di una mappa, per ciascuno scalo merci, sulle opportunità che potrebbero essere messe in campo per un progetto di riqualificazione nelle principali aree metropolitane del Paese mediante lo scongelamento di spazi ferroviari che intanto hanno perduto la funzione industriale che originariamente ne determinava la vitalità.

Al tempo stesso, mediante la verifica con gli operatori del trasporto merci e delle infrastrutture si può verificare se la riorganizzazione di parte di questi spazi secondo l'evoluzione logistica contemporanea può essere una delle strade percorribili. Non bisogna mai sottovalutare la possibilità di aggiornare le infrastrutture secondo i paradigmi della trasformazione industriale. Completato il progetto di fattibilità si potranno valutare con le aree di approfondimento che meritano di essere sondate per passare dalla fattibilità alla progettazione, e poi alla effettiva valorizzazione.

Pietro Spirito



Napoli

A Napoli un sistema complesso, metro e bus, tram, treni e funicolari. La città non solo quella delle più belle stazioni metro del mondo



E' iniziato all'insegna dei trasporti il 2024 di Napoli. Metropolitane e funicolari della rete comunale dell'Azienda Napoletana Mobilità (ANM) aperte fino a tarda notte a San Silvestro e il 1° gennaio, coadiuvate dalla Linea 2 di competenza Trenitalia. Una misura che idealmente segue ai prolungamenti d'esercizio nel weekend già attivi in città da settembre 2023, e che probabilmente verrà replicata nel periodo pasquale riparando così alle carenze degli anni passati che avevano sollevato polemiche per i tanti turisti lasciati a piedi.

Non è stato purtroppo lo stesso per le linee di competenza regionale dell'Ente Autonomo Volturno (EAV) come Cumana e Circumvesuviana, dalle quali dipende la mobilità di interi quartieri di Napoli nonché della provincia. Tuttavia, il positivo segnale di una maggiore attenzione al trasporto è arrivato alla cittadinanza e ai turisti, contribuendo non poco ad alleggerire il consueto quanto infernale traffico di Capodanno.

Un plauso dunque al Comune, che ha tante sfide per la mobilità nell'anno appena

iniziato. Entro giugno va aperta l'eterna incompiuta metropolitana Linea 6: otto stazioni lungo 5,5 km dal quartiere di Fuorigrotta fino al centro di Napoli (piazza Municipio dove avverrà lo scambio con la Linea 1). La frequenza delle corse risentirà dei pochi quanto piccoli treni, e ci vorrà tempo prima che la situazione cambi. Tuttavia, è fondamentale partire anche perché l'opera, sovvenzionata in parte da fondi europei, ne prevede la restituzione a Bruxelles se non venisse varata per tempo. In questi giorni, è stato annunciato un accordo con Hitachi, che fornirà per 200 milioni di Euro 22 nuovi treni da 39 metri per la Linea 6 uguali a quelli già in uso sulla metropolitana di Genova, considerata gemella di quella partenopea.

Secondo previsioni di Palazzo San Giacomo, seguirà poi nella seconda metà dell'anno l'inaugurazione delle stazioni Centro Direzionale e Tribunale della Linea 1, che cambieranno il volto di una parte di città molto vissuta durante il giorno da migliaia di lavoratori, ma pressoché deserta la sera. Il

servizio sarà effettuato dai nuovi treni del metrò che ormai i partenopei hanno imparato a conoscere, il cui numero aumenterà nell'arco dell'anno fino ad abbattere notevolmente i tempi di attesa. Qualcosa di impensabile fino a pochi mesi fa.

Allargando lo sguardo alle linee di competenza regionale, il 2024 vedrà con tutta probabilità l'apertura della stazione di Monte Sant'Angelo adiacente all'omonimo polo universitario, quella di Melito sulla metropolitana Piscinola-Aversa, e a fine anno la riattivazione della ferrovia per Benevento: tutte misure che dovrebbero alleggerire il flusso veicolare dalla provincia verso il capoluogo, che è la questione cruciale di tutti i trasporti in Campania. Caso a parte è il raddoppio della Circumvesuviana sulla linea Napoli-Sorrento nel tratto che da Pompei arriva a Castellammare: i primi chilometri dovrebbero aprire entro l'anno, ma resta il nodo della soppressione del passaggio a livello di via Cosenza. Il recente caso del rider investito da un treno Circum tra Boscoreale e Scafati ricorda tragicamente quanto sia urgente la soppressione di questi impianti, così come richiesto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSFISA). Serve dunque mettere da parte le polemiche, in uno sforzo di responsabilità di tutte le forze politiche per procedere coi lavori e separare i flussi stradali da quelli ferroviari con un sottopasso che garantirà sicurezza e vivibilità.

In centro città si attendono poi l'inizio dei lavori di rinnovo della Linea 2 di competenza FS, la fine dei lavori di ristrutturazione della Funicolare di Chiaia e l'attivazione dell'ascensore di Monte Echia, altra decennale incompiuta, nonché la gara per i monopattini in condivisione di cui Napoli è rimasta sprovvista poiché le aziende che vi operavano si sono ritirate dal mercato. Una modalità di spostamento che ancora deve prendere ben piede, ma dal potenziale inte-

ressante su un segmento (quello dello sharing) che va globalmente rafforzato.

Sul finire del 2023 vi è stato spazio anche per la mobilità elettrica, con l'assegnazione della gara per venti nuovi tram (vinta dalla turca Bozankaya) e per ripristinare la linea tramviaria fino a piazza Sannazaro. Si spera sia un antipasto per ampliare una rete che ha ampi margini di crescita a Napoli come in provincia così come certificato dal Piano Urbano della Mobilità (PUMS) approvato il 27 dicembre 2023 dalla Città Metropolitana, e che lascia aperta la possibilità di realizzare più tram che BRT (bus rapid transit), che mal si inserirebbero in un sistema cittadino già affollato di tante quanto difformi modalità di spostamento.

Si incastra invece perfettamente nel delicato contesto di San Martino la quarta fermata della funicolare di Montesanto, su cui il Comune sembra voler procedere con decisione. Un'opera dall'alta valenza sia trasportistica che artistica a supporto del nascente Polo dei Musei Nazionali del Vomero voluto dal Ministro della Cultura, Gennaro Sangiuliano. La stazione servirà anche viale Raffaello, popolarissima strada cieca del Vomero, garantendo a migliaia di cittadini l'interscambio a Montesanto con Cumana, Circumflegrea, Linea 2 del metrò. Una rivoluzione della mobilità per un costo irrisorio se parametrato ad altre opere. Destano quindi stupore le critiche di alcuni comitati di quartiere, e che paragonano l'opera al Ponte sullo Stretto additato anch'esso come potenziale spreco. Segno che c'è tanto da fare per recuperare la fiducia dei napoletani nel trasporto pubblico e per far comprendere l'importanza delle infrastrutture, strumenti essenziali di servizio alla collettività.

Roberto Calise

Seminario

Zona 30 nelle aree urbane: valutazioni e proposte tecnici, amministratori ed operatori a confronto

5 aprile 2024, ore 11:00-17:00

Aula Prodi

Piazza San Giovanni in Monte, 2 - Bologna

Il controllo e la riduzione della velocità dei veicoli nelle aree urbane è ormai una tendenza affermata e crescente nelle città non solo europee. In Italia, dove pure sono diffusi interventi di moderazione del traffico (Zone 30), il passaggio alla “città 30” è ancora all’inizio. L’introduzione di queste misure non è semplice, incontra notevoli e variegate resistenze, richiede capacità di analisi e di valutazione nonché coraggio nella innovazione e nel coinvolgimento dei cittadini e soprattutto una adeguata programmazione degli interventi e idonei tempi di realizzazione.

Con questo seminario si intende fare il punto sulla situazione esaminando il contesto europeo ed italiano, evidenziando le diverse strategie seguite posto il comune obiettivo di garantire alle nostre città sicurezza, vivibilità, sostenibilità sociale, ambientale ed economica.

PROGRAMMA

11,00 - Registrazione

11,30 - Apertura dei lavori

Simona Tondelli, Prorettrice vicaria Alma Mater Studiorum Università di Bologna

Mario Sebastiani, Presidente di SIPoTra

11,45 - Relazioni introduttive

Coordina: *Chiara de Luca*, Confetra e SIPoTra

Moderazione della velocità come misura di mobilità sostenibile

Patrizia Malgieri, TRT Trasporti e Territorio e SIPoTra

Zone 30 e urbanismo tattico in Italia e all'estero: diamo strada alle persone

Matteo Dondè, Architetto libero professionista

Analisi di fattibilità delle Zone 30

Alfredo Drufuca, Polinomia

Lo spazio pubblico al centro dei nuovi modelli di mobilità urbana: verso la “Città della prossimità”

Carlo Carminucci, ISFORT

Una proposta per la mobilità sostenibile e per i PUMS: dai Voonerf, alle Isole Ambientali, ai 30 Km/h

Enrico Pagliari, ACI e AIIT

Moderazione del traffico e sistema urbano dei trasporti

Maria Nadia Postorino, Università di Bologna

Agostino Nuzzolo, Università di Roma Tor Vergata e SIPoTra

Normativa attuale e proposte emendative

Stefano Zunarelli, Università di Bologna e SIPoTra

13,30 - Light lunch

14,00 – Tavola rotonda

Effetti sul sistema economico sociale e produttivo

Moderatore: *Massimo Marciani*, FLC e SIPoTra

Intervengono:

Alessandro Delpiano, Città Metropolitana di Bologna; *Andrea Franceschelli*, Due Torri S.p.a.;

Giuseppina Gualtieri, AD TPER e SIPoTra; *Giuseppe Mele*, Confetra e SIPoTra; *Marco Pasi*, Cluster Economia Urbana

Aspetti progettuali, attuativi e normativi

Moderatore: *Marco Spinedi*, Interporto di Bologna e SIPoTra

Intervengono:

Andrea Colombo, Fondazione Innovazione Urbana Rusconi Ghigi; *Anna Donati*, Roma servizi per la Mobilità e SIPoTra;

Veronica Nicotra, Anci; *Valentina Orioli*, Università di Bologna e Urban@it; *Valentino Sevino*, AMAT Milano;

Valentino Zanin, Comune di Genova

16,30 - Conclusioni

Mario Sebastiani, Presidente di SIPoTra

Si prega di confermare la partecipazione a info@sipotra.it

Innovazione e trasporti

Club Italia a Bari per parlare di Intelligenza Artificiale applicata alle tecnologie di trasporto

C'era una folla di ingegneri e dirigenti di aziende del trasporto pubblico a seguire le due giornate di lavoro convocate a Bari da Club Italia per la sua prima iniziativa del 2024 organizzata con la collaborazione di Amtab, l'azienda della mobilità del capoluogo pugliese.

Perché a Bari? dice il vice sindaco Di Sciascio: "Perché per noi la mobilità del futuro vuol dire il futuro della nostra città. E qui si riesce a coniugare l'obbligo di rispondere ai cittadini con l'applicazione delle nuove tecnologie che possono avere un impatto reale sui nostri cittadini. Ed anche nelle nostre aziende, ed al nostro Politecnico sono nate applicazioni che hanno ottenuto un grande successo tra gli abitanti ed i turisti".

Saranno poi Claudio Claroni e Piero Sassoli, direttore e presidente di Club Italia a condurre le relazioni e le discussioni che hanno affrontato, da diversi punti di vista l'utilizzo dell'Intelligenza Artificiale applicata ai sistemi di trasporto dove tecnologia e impiego in servizio si fondono nel rapporto tra produttori di sistemi ed imprese che gestiscono il trasporto pubblico locale. Arcangelo Scattaglia, responsabile tecnologico di Amtab introduce e racconta l'esperienza barese: "Venivamo da una situazione molto disordinata – dice – e in un contesto cittadino che l'amministrazione comunale ha deciso di aggredire con una serie di progetti per andare verso una digitalizzazione estesa della città e dei suoi servizi. All'interno di questo percorso noi abbiamo avviato, a partire del 2019 la bigliettazione elettronica. Ma non ci siamo fermati ed è nato MUVT, che qualcuno ha poi chiamato, non a caso, Mobilità urbana veloce tecnologica, ma che in fondo non è altro che l'espressione barese per dire "muoviti". MUVT ormai è adulto e non è solo l'app cittadina per pagare il bus, ma è usata per altri servizi di sosta, per l'accesso nelle ZTL e ZSR."

Tutto è cresciuto nell'ottica della dematerializzato. Persino il pagamento delle sanzioni è stato semplificato (prima bisognava pagarle alla Posta). "Le nostre

biglietterie – dice ancora Scattaglia – sono state utilizzate come back office, l'assistenza clienti è stata molto rafforzata, anche con l'utilizzo di chat boot".

Gli fa eco Claudio Claroni: "Durante il convegno ci sono stati molti interventi che riguardano l'Intelligenza artificiale. E quello di oggi è stato il primo convegno sull'IA non solo nei trasporti, ma quasi in generale, salvo qualche esperienza. A livello associativo è stata la prima esperienza che ha segnalato un grandissimo interesse testimoniato dalla carrellata sugli aspetti e gli elementi dell'intelligenza artificiale che hanno consentito a chi è venuto qui di imparare qualcosa in più e di approfondire alcuni aspetti".

"Siamo riusciti a far capire – dice ancora Claroni - anche ai non addetti ai lavori, cosa significhi applicare l'IA al settore dei trasporti collettivi, e cosa sicuramente potrà produrre, per le aziende e per i cittadini: un netto miglioramento delle condizioni del trasporto pubblico. C'era un certo terrore sulle conseguenze selvagge dell'utilizzo della IA; poi pian piano, approfondendone la conoscenza, stanno venendo fuori tutte le sue opportunità; e qui a Bari si è parlato praticamente solo delle sue opportunità ricordando, ad esempio, quel che hanno fatto le aziende che durante il Covid dovevano sapere il numero di persone presenti sui bus ed alle fermate. L'IA è proprio quella che utilizzando la conoscenza attraverso le telecamere che ormai tantissime aziende hanno sui loro mezzi, calcola continuamente in tempo reale la presenza a bordo. Questo è servito dopo il Covid per far capire che queste applicazioni sono utili sempre per il cittadino e anche per le aziende.

Mobility Magazine pubblicherà nelle prossime settimane un numero speciale dedicato a tutte le relazioni ed agli interventi del convegno Club Italia di Bari.

RED

Trend

Amazon e Università Bocconi: uno studio analizza il ruolo dei trasporti marittimi nell'economia italiana



Nel corso di LetExpo 2024, la fiera del trasporto e della logistica sostenibile promossa da ALIS (Associazione Logistica dell'Intermodalità Sostenibile) sono stati presentati i risultati di un nuovo studio condotto dal Centro GREEN - Università Bocconi impegnato da anni nel fornire una panoramica macro-economica del settore marittimo italiano all'interno del più ampio contesto europeo. Lo studio commissionato da Amazon su "L'intermodalità marittima: il ruolo del comparto per l'economia italiana e gli effetti socio-economici e ambientali per le imprese" si concentra sul ruolo e il valore dell'e-commerce per la crescita della "blue economy", definita dalla Commissione Europea come l'insieme delle attività economiche legate agli oceani, ai mari e alle coste.

I risultati dello studio condotto dal Centro GREEN - Università Bocconi

Lo studio, realizzato dal Centro GREEN - Università Bocconi, evidenzia la rilevanza socio-economica dello sviluppo dell'intermodalità

marittima, derivante dai benefici ambientali e dalla riduzione dei costi operativi. In Italia, l'intermodalità marittima costituisce un elemento distintivo del trasporto merci a media e lunga distanza, da e per le isole e i principali Paesi confinanti e verso destinazioni chiave per l'interscambio commerciale internazionale. Nei porti italiani vengono movimentate all'imbarco e allo sbarco con navi Ro/Ro1 e Ro/Pax2 circa 121 milioni di tonnellate di merci ogni anno, pari al 25% del totale delle merci. Secondo i dati della Banca d'Italia, nel 2022 è stato pari a 17,7 miliardi di euro il valore delle importazioni e 28,2 miliardi il valore delle esportazioni che ha utilizzato navi Ro/Ro, in forte crescita rispetto al 2013, con rispettivamente un +200% e un + 174%.

L'Italia è leader mondiale nel trasporto di flotte Ro-Ro, particolarmente funzionali ai traffici nazionali e mediterranei. Inoltre, alcune compagnie di navigazione italiane sono ai vertici delle classifiche europee nel settore. Questo segmento di mercato ha evidenziato vivaci

tassi di crescita tra il 2013 e il 2022, registrando un +38,5% in termini di sviluppo dei volumi, a fronte di un +7% negli altri comparti del settore marittimo portuale italiano. Nel periodo 2013-2022 il valore medio delle merci movimentate via Ro/Ro è più che raddoppiato (+104%).

Accanto a questa fotografia generale del settore, i ricercatori del Centro GREEN - Università Bocconi ha analizzato 24 rotte sia nazionali sia internazionali, dimostrando come la scelta dell'intermodalità marittima rispetto al tutto strada permetta una riduzione di costi operativi di circa €2,02 mld (-54,6%) e ipotizzando quindi come tale risparmio possa essere di fatto trasferito a vantaggio anche dei consumatori finali. Inoltre, ai vantaggi sui costi operativi, si affiancano i benefici ambientali esplicitati in una diminuzione del 56.7% di esternalità ambientali (emissioni di CO2 ed inquinanti locali, oltre a congestione ed incidentalità), tra cui, nello specifico, una riduzione di emissioni annuali di 0,7 milioni di tonnellate di CO2, l'equivalente di 375.000 auto in meno all'anno sulle strade italiane.

“E' di tutta evidenza l'interesse da parte di società leader a livello globale a veder sviluppare un sistema logistico e intermodale efficiente e moderno nel nostro Paese. La collaborazione tra Grimaldi e Amazon, in questo studio, ne è dimostrazione fisica lampante. I porti e il sistema di connettività italiano, soprattutto in questi ultimi anni, hanno iniziato a sviluppare significativi progetti per dare risposte in tal senso. Risposte che devono anche tenere conto, ed essere velocizzate nella esecuzione, del clima di grande incertezza geopolitica mondiale, e nell'area Mediterranea in particolare, dove certamente si presentano grandi rischi ma anche, con la giusta visione e capacità di azione, enormi opportunità”, commenta Pino Musolino, Presidente dell'Autorità di sistema portuale del Mar Tirreno Centro-Settentrionale (AdSP).

Oltre a soffermarsi sul contesto attuale, lo

studio ha anche fornito previsioni di scenari futuri individuando nell'eCommerce e nel potenziale di crescita di questo comparto in Italia3 un driver strategico di grande rilevanza per lo sviluppo dell'intermodalità marittima. In un approccio what-if, i ricercatori hanno stimato, sulle 24 rotte già prese in esame, i benefici socio-economici in un'ipotesi di scenario di efficientamento energetico grazie alla rapida introduzione di navi più efficienti (classe GG5G “zero emissioni in porto”) e di aumento dei coefficienti di riempimento di stiva delle navi (+10%) derivati dall'incremento dello shift modale, grazie al ruolo attivo dai grandi operatori dell'e-Commerce, caratterizzate da una visione dei mercati su scala internazionale e da una maggiore sensibilità ai temi della sostenibilità. Il risultato di questa simulazione permette di rimarcare come i benefici operativi derivanti dallo sviluppo dei traffici si quantificherebbero in una riduzione ulteriore dei costi operativi marittimi pari a €227,81 milioni all'anno, vantaggi economici che potrebbero essere trasferiti sul consumatore finale. Dal punto di vista ambientale, infine, si raggiungerebbe una riduzione di ulteriori 286 mila tonnellate di emissioni di CO2 per i traffici esistenti e 113 mila tonnellate di CO2 per i traffici derivati dallo shift modale aggiuntivo.

“La partnership commerciale e organizzativa per lo sviluppo dell'intermodalità marittima da e per i porti italiani, siglata a partire dal 2021 da Amazon e dal Gruppo Grimaldi, prima compagnia marittima nel mercato Ro/Ro e Ro/Pax in Europa, costituisce un elemento di evoluzione del settore ed è precursore delle strategie indicate nel Piano Strategico del Mare. Questo accordo, infatti, ha permesso non solo di aumentare i volumi a bordo delle stive delle navi, con la conseguente riduzione dei costi operativi a beneficio dell'intera filiera fino al consumatore finale e la creazione di benefici ambientali per la collettività, ma anche di ampliare il target, e in generale il mercato di



SIMULAPro

by TRAINing & DENOVA

L'INNOVATIVO SIMULATORE DI CONDOTTA DI ULTIMISSIMA GENERAZIONE

In un ambiente virtuale che riproduce fedelmente tratti di linea esistenti, **SIMULAPro** permette di effettuare esercitazioni relative a numerose e distinte procedure di degrado previste dalla normativa inerente alla circolazione dei treni.

È LA RISPOSTA IMMEDIATA ALLE
RACCOMANDAZIONI DELLA DIGIFEMA
DIRAMATE DA ANSFISA

DISPONE DI UNA LIBRERIA CON NUMEROSE
ESERCITAZIONI SPECIFICHE

È LO STRUMENTO DIDATTICO IDEALE PER OGNI
ISTRUTTORE

PERMETTE LA VERIFICA E L'IMMEDIATA
CERTIFICAZIONE DELLE COMPETENZE

È *LINKATO* AI MANUALI DI MESTIERE DEL
MACCHINISTA EU*nomos*

Il sw **SIMULAPro** è
installato in modalità
embedded su un
**tablet di ultima
generazione** di
grandi dimensioni.

“Non è il macchinista
ad andare dal simulatore,
ma è il simulatore
ad andare dal macchinista”

riferimento, dell'intermodalità marittima per tipologia di merci e aree geografiche" ha dichiarato Oliviero Baccelli del Centro GREEN - Università Bocconi.

La partnership tra Amazon Sea e Gruppo Grimaldi

Considerando il Piano Strategico per il Mare e la Strategia Europea per la Mobilità, l'impegno di Amazon a implementare sempre più il trasporto via mare attraverso Amazon Sea, modello peculiare che utilizza rotte marittime brevi per consentire consegne più rapide ed efficienti, si inserisce pienamente in una visione più ampia del Sistema Paese che guarda alla Blue Economy con rinnovata attenzione.

La peculiarità geografica dell'Europa ha permesso ad Amazon di sviluppare una rete intermodale con centinaia di rotte per trasportare migliaia di mezzi pesanti, rendendo così le nostre consegne più rapide e affidabili. Amazon Sea ha stabilito partnership a lungo termine con importanti operatori marittimi, come il Gruppo Grimaldi, e ha lanciato oltre 50 rotte che collegano l'Italia a Spagna, Regno Unito e Grecia operando da sette porti marittimi in Italia. Grazie alla collaborazione con Grimaldi, Amazon Sea ha esteso ulteriormente il suo portafoglio di partnership marittime collegando Italia e Spagna, lanciando il collegamento Italia-Malta e rafforzando le tratte per la Grecia.

"L'attenzione alla sostenibilità ambientale è tra i valori che ispirano la mission del Gruppo Grimaldi. Negli anni abbiamo dimostrato concretamente il nostro impegno per la riduzione dell'impatto ambientale legato al trasporto marittimo, grazie a continui investimenti in ricerca e sviluppo delle migliori tecnologie per l'ammodernamento in chiave green della nostra flotta. Ci siamo dotati di navi sempre più all'avanguardia con cui contribuiamo ad abbattere le emissioni di gas nocivi, procedendo spediti verso il grande obiettivo della decarbonizzazione. I dati ce lo confermano:

solo nel 2023, sulle nostre rotte di corto raggio, abbiamo registrato un abbattimento delle emissioni di CO2 pari a 2 milioni di tonnellate. Crediamo che la crescita economica possa andare di pari passo alla sostenibilità ambientale, ed è in questa direzione che vogliamo crescere insieme ai nostri clienti e partner. In particolare, grazie alle nostre autostrade del mare, rendiamo ogni giorno conveniente ed efficiente il trasporto marittimo nel Mediterraneo e nel Baltico. Siamo contenti, dunque, che un player di riferimento come Amazon abbia intrapreso la strada dell'intermodalità marittima e abbia scelto il nostro Gruppo per generare ancora più valore per i suoi clienti, in termini economici e di sostenibilità ambientale", spiega Guido Grimaldi, Presidente di ALIS e Corporate Short Sea Shipping Commercial Director Gruppo Grimaldi, "Amazon ha commissionato questo studio con l'obiettivo non solo di offrire una panoramica sul comparto nel nostro Paese, ma anche per analizzare come la scelta dell'intermodalità marittima rispetto al tutto strada possa rappresentare nuove opportunità in termini di benefici ambientali ed economici e quanto l'e-commerce possa diventare ulteriore volano per lo sviluppo dell'intermodalità marittima nel nostro Paese", ha sottolineato nel corso del suo intervento Lorenzo Barbo, Amministratore delegato di Amazon Logistica Italia. "Con il nostro consueto approccio all'innovazione, anche sul tema del trasporto intermodale, stiamo lavorando come azienda per esplorare nuove modalità di consegna più efficienti e quella marittima è tra queste. L'accordo siglato nel 2021 tra Amazon e il Gruppo Grimaldi è stato un primo e importante passo che ha contribuito a migliorare i tempi di consegna per i nostri clienti e diminuire le emissioni di CO2".

RED

FONDAZIONE



2011 - 2011

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio
senza tempo*

www.fondazionefs.it

Foto di Francesco Colerio