



mpo
mobility press | **magazine**

FederMobilità-Isfort: gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità

Roberto Porrà, nuovo Presidente di CTM di Cagliari. C'è aria di cambiamento ma noi non ci facciamo trovare impreparati

Rafforzare le competenze e riorganizzare le funzioni, queste le priorità per gli enti territoriali del TPL

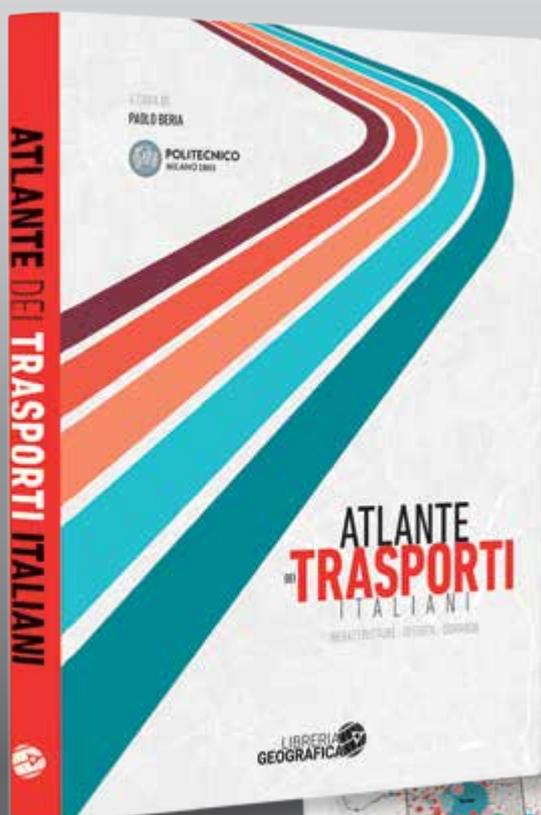
Report di McKinsey: Milano tra le prime 10 città al mondo in tema di mobilità e trasporti

Riflessioni sull'analisi socioeconomica del Terzo Valico

Numero 178 - 23 Gennaio 2019

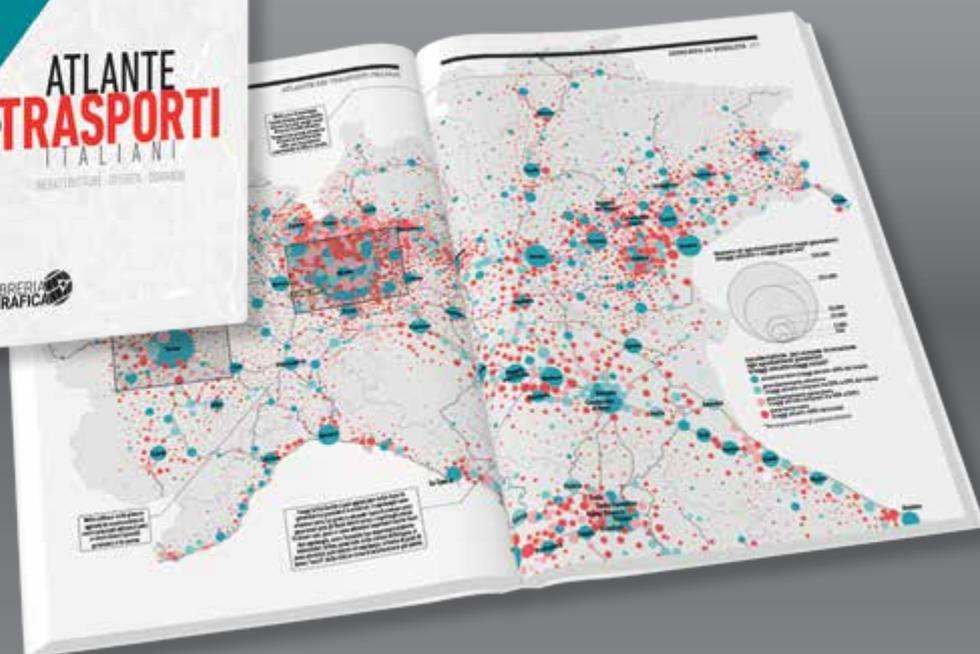
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



La più ricca base dati sui trasporti pubblici e privati mai pubblicata:

- oltre **400.000** corse codificate e standardizzate tra autobus di lunga percorrenza, servizi ferroviari, aerei e di navigazione;
- più di **500** aziende di trasporto o enti gestori presi in esame;
- più di **40** differenti banche dati interfacciate provenienti da fonti istituzionali e associazioni di categoria.



TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



POLITECNICO
MILANO 1863

disponibile su

www.libreriageografica.com



LIBRERIA
GEOGRAFICA



Editoriale

FederMobilità-Isfort: gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della mobilità

Chi governa il Trasporto pubblico locale, e – soprattutto – come lo si governa? La risposta non è semplice, né immediata: per molti anni, il settore è stato trascurato o ha subito una serie di interventi normativi, a volte anche disorganici.

Negli ultimi tempi, vi è stata una certa inversione di tendenza, e si sono succedute leggi, norme, direttive (in particolare dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti), che hanno tentato di disegnare un quadro coerente, e che hanno puntato a introdurre elementi di innovazione (finalizzati, soprattutto, a rompere il “cordone ombelicale”, che ha legato a lungo proprietà, funzione regolatoria e gestione dei servizi, tutte concentrate in un unico soggetto) negli assetti del settore. Sia pur con qualche ritardo e con ancora molti ostacoli, il meccanismo dell’affidamento dei servizi TPL attraverso gare competitive si sta facendo largo in diversi territori e numerose regioni (soprattutto del Centro Nord). A indicare che il percorso non è ancora del tutto lineare, c’è il rilevante fenomeno delle dimensioni del contenzioso, che ha accompagnato quasi tutte le esperienze finora messe in campo dalle varie stazioni appaltanti. La gestione dei processi relativi alle varie procedure per l’affidamento dei servizi e la successiva sottoscrizione dei Contratti di Servizio incontra non poche difficoltà, non solo per la complessità della materia in sé, ma per i ritardi, a volte anche organizzativi, delle amministrazioni pubbliche e per la mancanza di competenze adeguate alla dominazione delle varie fasi dei processi.

FederMobilità - che è l’associazione che riunisce le amministrazioni locali responsabili del governo della mobilità a livello regionale, provinciale e comunale - ha promosso, in collaborazione con Isfort, un’indagine sugli “assetti istituzionali e le competenze professionali degli enti titolari dei servizi del trasporto pubblico autofilotranviario”, ricerca che è stata presentata nel corso di un convegno, intitolato: “Gli Enti territoriali per il futuro del TPL e della

mobilità – Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni”.

Lo studio, commissionato da FederMobilità e realizzato da Isfort, rappresenta la prima indagine che esplora il sistema dei soggetti “organizzatori” del TPL, vale a dire le Agenzie o i soggetti delegati dalle amministrazioni pubbliche che gestiscono le attività di programmazione, le procedure di affidamento dei servizi e le varie attività di cui, volta per volta, sono incaricate. L’importanza dell’indagine è stata evidenziata, in particolare, dal presidente di FederMobilità, Giuseppe Ruzziconi: dall’efficientamento dei sistemi dei servizi del Trasporto pubblico locale (da realizzarsi, soprattutto, attraverso il rafforzamento dell’attribuzione dei servizi col sistema delle gare) possono derivare risparmi per una cifra di circa 600 milioni di euro l’anno. Risorse che certamente non vanno sottratte al settore, ma anzi utilizzate per incrementare gli investimenti finalizzati a migliorare la qualità dei servizi, incremento che – a sua volta – diventa capace di assicurare una crescita e uno sviluppo ulteriore dell’intero settore.

Secondo Ruzziconi, una quota di queste risorse (80 milioni di euro) dovrebbero essere poi specificamente destinate alla formazione e al rafforzamento delle competenze del personale operante nelle Agenzie della mobilità o degli Enti affidanti, per rispondere – in particolare – alle esigenze emerse nel convegno e sulla base della ricerca realizzata da Isfort. Sono stati questi i temi al centro dell’intensa giornata di dibattito - svoltasi nella sala della Protomoteca in Campidoglio - e introdotta da un indirizzo di salute dell’assessore alla Città in Movimento di Roma Capitale, Linda Meleo.

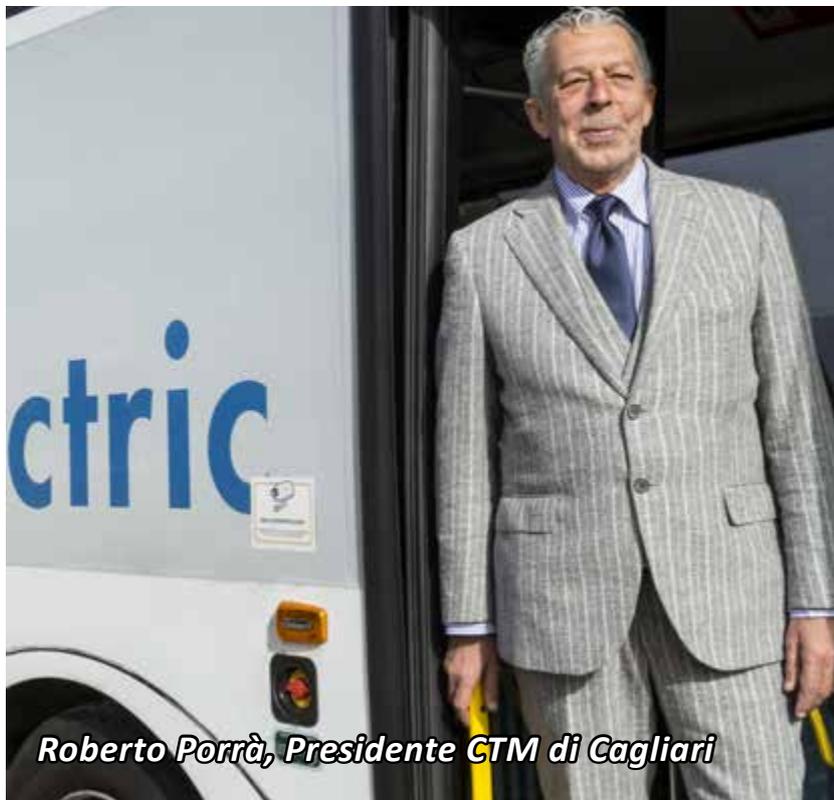
Il Focus nelle pagine seguenti focalizza alcuni dei temi principali emersi nel convegno e i contenuti dell’indagine condotta da ISFORT, che sono stati illustrati – con una articolata relazione – da Carlo Carminucci, direttore dell’istituto di ricerca.

AD

Intervista

Roberto Porrà, nuovo Presidente di CTM di Cagliari.

C'è aria di cambiamento ma noi non ci facciamo trovare impreparati



Roberto Porrà, Presidente CTM di Cagliari

Roberto Porrà, Avvocato civilista, cagliaritano doc, già Presidente del Bic Sardegna SpA, Consigliere del Comune di Cagliari e della SFIRS - Società Finanziaria della Regione Sardegna, è da sei mesi presidente di CTM, azienda che si occupa del trasporto pubblico a Cagliari.

Di sé stesso ci racconta che ama una vita semplice e sana, stare con i suoi tre figli possibilmente al mare di Carloforte e si tiene in forma andando in palestra e in bicicletta.

Lei è Presidente dell'azienda di trasporti dell'area metropolitana di Cagliari da sei mesi. Ci racconti il suo primo pensiero quando ha ottenuto l'incarico.

Pensavo di aver ottenuto finalmente un incarico tranquillo e sereno in quanto

CTM in Sardegna è considerata da anni un'eccellenza del trasporto pubblico locale ed ho pensato di essere stato fortunato. Lo sono sicuramente stato perché ho trovato un'Azienda ben gestita, guidata dal nostro attuale Direttore Generale l'Ing. Roberto Murru e da uno staff manageriale di livello, con i bilanci in utile e assolutamente all'avanguardia tecnologica. CTM è una holding che oltre al trasporto pubblico locale gestisce la sosta a pagamento a Cagliari con PARKAR, il Bike Sharing con CABUBI e ITS città metropolitana per la gestione delle tecnologie applicate alla mo-

bilità.

Ma, c'è per caso un ma?

Forse ho esagerato con l'ottimismo, che comunque mi rappresenta caratterialmente, visto che sono stati mesi di duro lavoro, collocati in una fase di grande incertezza per il trasporto pubblico locale in Sardegna, in particolare sotto il profilo normativo.

Non abbiamo, infatti, ancora un quadro preciso di quello che accadrà alla scadenza del 3 dicembre 2019, quando cesserà il regime transitorio del Reg. UE 1370/2007: è una spada di Damocle che pende sulla testa di tutte le aziende TPL della Sardegna, pubbliche private.

Ma la Sardegna è una Regione a Statu-



to Speciale e quindi norma in materia di Trasporti...

E' vero, ma sono passati più di tredici anni da quando, con la L.R. 7 dicembre 2005 n. 21, la Regione Sardegna ha allineato il proprio quadro normativo con l'intervento riformatore introdotto a livello nazionale dal D. Lgs. 422/97. E ancora manca una legge che, istituendo bacini di mobilità ed enti di governo, renda possibili nuovi affidamenti per il futuro.

A Dicembre 2018 la Giunta Regionale ha approvato il Disegno di Legge concernente "l'istituzione del bacino di mobilità per i servizi di trasporto pubblico locale non ferroviario e disciplina degli Enti di Governo", e ciò rappresenta un fatto nuovo, atteso da molti anni, e di grande rilevanza per il sistema del trasporto pubblico locale della nostra Regione.

E' importante per le nostre aziende, ma soprattutto per i cittadini della Sardegna: è ormai sempre più diffusa la consapevolezza che la qualità della vita delle persone e la crescita economica e sociale delle comunità dipendono anche dalla disponi-

bilità di servizi TPL moderni, accessibili e sostenibili quali quelli di tanti paesi europei.

Purtroppo il Consiglio Regionale non ha ancora trasformato in legge questa proposta e il prossimo 24 Febbraio ci saranno le Elezioni Regionali in Sardegna. In ogni caso rimango ottimista e penso che l'approvazione della riforma sia imminente: il trasporto pubblico regionale dovrà cambiare, se vuole sopravvivere.

Quali obiettivi quindi per il futuro del trasporto pubblico?

Credo che il futuro, come ho già avuto modo di dire al Vostro Magazine, ci vedrà orientati al cambiamento. Il cambiamento climatico, il cambiamento delle abitudini di spostamento, il cambiamento delle tecnologie e, soprattutto, del modo di lavorare. La sharing mobility, la tecnologia, la digitalizzazione, i media, tutto è destinato ad evolversi e cambiare velocemente e bisogna essere preparati, anzi all'avanguardia.

Vivere in un'isola in passato ci ha molto

penalizzato, ma in questa era tecnologica, dove tutto è condivisibile on line, considero un valore aggiunto vivere in un paradiso come la Sardegna L'orizzonte in cui tutto questo deve inquadrarsi sarà la sostenibilità.

Il futuro del pianeta si forma attraverso le scelte che facciamo nel presente, e arrivare rapidamente a sistemi di trasporti a zero emissioni è una delle chiavi per creare sviluppo sostenibile e maggiore qualità della vita delle persone.

Per garantire standard elevati di comfort dei passeggeri, riduzione dei consumi energetici e delle spese di manutenzione, nel piano strategico dell'azienda abbiamo previsto la sostituzione di 57 autobus con mezzi di ultima generazione, 15 dei quali ibridi o elettrici che verranno impiegati principalmente nel centro storico cittadino.

Acquisteremo 47 dei 57 autobus sia attraverso risorse pubbliche, provenienti in prevalenza dal Fondo di Sviluppo e Coesione 2014-2020, sia con risorse proprie e i restanti 10 mezzi verranno acquistati in totale autofinanziamento per un impegno di spesa previsto di quasi 3 milioni di euro.

Una volta terminate tutte le procedure di gara si prevede che i primi 12 autobus siano consegnati a Cagliari alla fine dell'estate 2019, mentre i restanti 45 arriveranno all'inizio del 2020.

Puntate quindi a rimanere un'eccellenza nel trasporto pubblico urbano?

Sicuramente. Anche quest'anno il rapporto di Ecosistema Urbano – pubblicato sul Sole 24 ore - ci ha premiato ed abbiamo ottenuto il primo posto tra le città medie italiane per l'offerta di trasporto pubblico, misurata nel valore della percorrenza annua per abitante. Abbiamo raggiunto anche il terzo posto per il rapporto tra numero di passeggeri e numero di abitanti. Poi a Rimini, a novembre scorso, durante Ecomondo, l'appuntamento di riferimento per la green e circular economy, CTM ha ricevuto il premio legato a Ecosistema Urbano e Legambiente per l'app Busfinder, l'applicazione che fornisce percorsi e orari in tempo reale, considerata una best practice in Italia per essere stata resa accessibile anche alle persone con disabilità, ciechi e ipovedenti.



Il Presidente Avv. Roberto Porrà e il Direttore Generale Ing. Roberto Murru di CTM Spa con il premio Ecosistema Urbano



Busfinder è l'app proprietaria di CTM, sviluppata per rendere più agevole e comodo l'utilizzo della rete di trasporto pubblico. Oltre a fornire informazioni su percorsi, orari in tempo reale, rivendite, e variazioni di percorso, permette anche di acquistare biglietti e abbonamenti. Abbiamo superato i 205.000 download, un traguardo che conferma il gradimento da parte della clientela: ben il 70% dei passeggeri intervistati nel corso delle rilevazioni di customer satisfaction effettuate a bordo dei mezzi ha dichiarato di utilizzare abitualmente l'app e di esserne soddisfatto. Abbiamo deciso di rilasciare una release appositamente progettata per le persone non vedenti. Per la prima volta in Italia, CTM ha introdotto le funzionalità dell'assistente di bordo virtuale e la prenotazione automatizzata della fermata da parte del non vedente. L'idea è nata in collaborazione con l'Unione Italiana Ciechi, che ha supportato l'azienda sia nell'individuare i bisogni di mobilità dei non vedenti che a testare le diverse soluzioni in fase di sperimentazione. L'app Busfinder è stata ottimizzata rendendola accessibile anche per gli ipovedenti.

La tecnologia quindi è al servizio della mobilità sostenibile?

Per CTM la mobilità sostenibile si realizza anche con la promozione dei diritti e delle pari opportunità per tutti, con un approccio inclusivo che garantisce l'accessibilità dei servizi alle persone con disabilità. Altre leve per l'accesso al servizio sono l'intermodalità e l'interconnessione con il resto della rete urbana, interurbana e ferroviaria, con i parcheggi di scambio, con le piste ciclabili e le stazioni di bike sharing. Siamo il socio pubblico di Cabubi, l'Azienda che gestisce il bike sharing a Cagliari, e siamo orientati a favorire la mobilità green, ecologica, che ha ricadute positive sia sulla salute dei cittadini che sull'ambiente.

Un altro asset dell'Azienda è rappresentato dalle nuove tecnologie e dall'infomobilità, aspetti fondamentali per facilitare l'utilizzo del trasporto pubblico e attrarre nuovi clienti tra le persone con disabilità. A loro offriamo mezzi nuovi, tecnologicamente avanzati, dotati di un sistema di abbassamento denominato Kneeling e di pedana manuale per l'accesso a bordo.



Su tutti i bus sono presenti i sistemi video per le informazioni e le indicazioni di prossima fermata con annuncio vocale.

Siamo all'inizio dell'anno. E' tempo di bilanci e di previsioni.

Abbiamo già avviato le attività programmate per il 2019, mentre per il 2018, oltre ai positivi risultati di bilancio, guardiamo con soddisfazione ai risultati delle indagini di customer satisfaction, che sono la cartina tornasole per ogni azienda di trasporto pubblico. La nostra azienda è molto attenta alla soddisfazione dei propri clienti e nel corso di tutto l'anno effettua molti sondaggi con diverse tecniche: un'indagine di customer satisfaction telefonica a cadenza annuale e due a bordo dei mezzi: una nel periodo invernale ed una nel periodo estivo. Inoltre, per verificare la qualità del servizio erogato, CTM si avvale della tecnica del Mystery Client: un rilevatore, in totale anonimato, viaggia sugli autobus CTM comportandosi alla stregua di un cliente vero, valutando una serie di parametri che definiscono la qualità dei servizi offerti.

I cittadini dell'area vasta metropolitana hanno promosso CTM a pieni voti: la soddisfazione dei clienti ed i risultati ottenuti sono molto buoni.

Quindi si dichiara soddisfatto dell'andamento aziendale?

In generale sì. Lo dicono i numeri. I numeri di previsione di bilancio, i numeri della soddisfazione dei clienti, i numeri delle nuove assunzioni che CTM sta effettuando, i numeri dei mezzi che ci apprestiamo a comprare.

Ma non ci culliamo sugli allori. Anche se la customer telefonica ha dato come risultato una percentuale di clienti soddisfatti

del 93,82% con un valore medio di qualità percepita pari a 7,66 su una base di 10. Anche a bordo dei mezzi i clienti CTM hanno dichiarato di essere ancora più soddisfatti: 97 clienti su cento hanno promosso il servizio, con un valore medio di qualità percepita di 7,78 su base 10.

Siamo già da anni certificati ISO 9001:2015 per i processi interni e possediamo la certificazione la UNI EN 13816:2002 per la certificazione del servizio di tutte le linee aziendali.

Puntiamo adesso ad ottenere nuove certificazioni di qualità, come quella ambientale UNI EN ISO 14001:2015 e poi quella sulla sicurezza del lavoro UNI ISO 45001:2018.

Quale sarà la prima attività Sua e del Consiglio di Amministrazione di CTM nel 2019?

L'Azienda sarà impegnata fin da subito nel progetto di riorganizzazione aziendale, che ha l'obiettivo di adeguare la struttura a moderni sistemi di organizzazione, anche in vista delle nuove sfide che attendono CTM nel prossimo futuro.

Inoltre, nella convinzione che il nostro patrimonio più prezioso è rappresentato dalle persone di CTM, continueremo ad investire sulle risorse umane, attraverso la formazione continua e lo sviluppo e accrescimento di competenze, continuando a perseguire i nostri obiettivi.

Non possiamo pretendere che le cose cambino se continuiamo a fare le stesse cose – lo diceva Einstein – e quindi credo che il cambiamento possa essere sfidante per CTM e sicuramente molto stimolante.

Antonio Riva

Presentazione del Rapporto 2018

Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità

La finalità del Rapporto è di mettere insieme, con riferimento ai trasporti, i tanti fronti oggetto di innovazioni tecnologiche, organizzative e negli stili di mobilità, le possibili ricadute di esse, il potenziale impatto sul benessere. Il volume si propone di andare oltre la pura, asettica, ricognizione dell'attuale stato dell'arte dell'innovazione tecnologica e dei cambiamenti della domanda di mobilità, tracciando linee di tendenza con più scenari possibili, analizzando possibili criticità, argomentando che i benefici che se ne possono ricavare dipendono non solo dal corso spontaneo dei mercati ma in gran parte dal governo pubblico, a tutti i livelli, del processo innovativo. Infine formulando proposte, sui numerosi versanti aperti dal cambiamento: istituzionali, programmatori, finanziari, regolatori e di concorrenza.

Mercoledì 30 gennaio 2019 ore 15.00
Palazzo Montecitorio, Sala della Lupa



Focus

Rafforzare le competenze e riorganizzare le funzioni, queste le priorità per gli enti territoriali del TPL

Il Trasporto pubblico locale è una delle principali “industrie”, oltre che motore, del Paese. La sua capillare, e conseguente dispersione, sul territorio nasconde e confonde le dimensioni, ma il settore ha numeri impressionanti: oltre 1.000 imprese, 12 miliardi di fatturato, 120.000 occupati, circa 50.000 i mezzi impiegati quotidianamente per assicurare la mobili-

tà delle persone. Chi governa questa “fabbrica”, che se fosse concentrata in un unico stabilimento rappresenterebbe il principale insediamento industriale del Paese? La realtà è che la diffusione dei servizi sul territorio ha alimentato (e alimenta tuttora) una dispersione dei centri decisionali e di governo, grazie anche ad una serie di provvedimenti legislativi che hanno trasferito tutte le competenze in materia alle istanze regionali, provinciali, comunali. Il legame con la realtà territoriale è – a detta di tutti gli operatori del settore – uno dei fattori fondanti e imprescindibili del TPL, anche se la parcellizzazione delle competenze ha portato a fenomeni di esasperato localismo.

Solo questi pochi accenni bastano ad indicare la complessità della risposta a chi guida e governa effettivamente questo settore: conoscere e indagare i meccanismi di funzionamento di questa “fabbrica” diffusa è, quindi, un’esigenza sempre più avvertita, soprattutto nel momento in cui – come sottolineato da Emanuele Proia, Direttore di AS-

STRA, l’associazione che riunisce le imprese di TPL in Italia – “le risorse che i bilanci degli

Stati trasferiscono al settore sono destinate inevitabilmente a diminuire, e aumentano quindi le necessità di investire sulle forme di razionalizzazione produttiva e anche di autofinanziamento”.

Federmobilità - che è l’associazione senza scopo di lucro

che riunisce le amministrazioni responsabili del governo della mobilità a livello regionale, provinciale e comunale – ha commissionato a Isfort (Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti) un’indagine sugli “Assetti istituzionali e le competenze professionali degli enti titolari dei servizi del trasporto pubblico locale”, studio che è stato presentato nel corso di un convegno organizzato ieri alla sala della Protomoteca in Campidoglio.

“Rafforzare le competenze, riorganizzare le funzioni” è stato lo slogan di ispirazione del convegno, le cui finalità sono state spiegate nella relazione introduttiva dal presidente di FederMobilità, Giuseppe Ruzziconi. La gestione del TPL diventa sempre più complessa, anche perché aumentano in maniera esponenziale – soprattutto nelle grandi città – le esigenze di assicurare il soddisfacimento della domanda di mobilità dei cittadini. Ma, per crescere, il settore ha bisogno di nuovi investimenti; i processi di efficientamento possono produrre risparmi fino a 600 milioni



Convegno Federmobilità



di euro, da investire in nuovi mezzi e servizi capaci di elevare la qualità dei servizi stessi, che – a sua volta – diventerà un fattore di ulteriore sviluppo. Una quota del surplus, quantificata in 80 milioni di euro, va però investita – ha insistito il Ruzziconi- nella formazione e per rafforzare le competenze del personale del settore, perché l'indagine di Isfort ha dimostrato - in prima istanza - la carenza di una cultura "industriale" nei processi gestionali del sistema. Ed è sulla base di quest'analisi che si è articolato un dibattito molto ampio, che ha messo di fronte amministratori, politici e esponenti del settore, oltre a registrare la voce dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, che – come ha anticipato il consigliere Mario Valducci – si prepara, entro la fine di aprile, ad emanare una delibera di regolazione delle procedure per l'affermazione dei processi di competitività del settore, cioè regole chiare e condivise (l'ART ha già avviato la fase di consultazione tra tutti i soggetti coinvolti, che – proprio per l'importanza della materia – sarà in questo caso più lunga del previsto) per lo svolgimento delle gare per l'affidamento dei servizi.

Due le tavole rotonde (coordinate, rispettivamente, da Alessandro Fuschiotto e Giulio Guerrini, di FederMobilità) e ampia partecipazione di esperti e tecnici del settore (Emanuele Proia, direttore di ASSTRA; Giuseppe Vinella, presidente ANAV; Giuseppe Catalano, Università La Sapienza; Roberto Cavallieri, Direttore Fonservizi; Domenico D'Ercole, sindacalista), e di rappresentanti istituzionali e politici (Angelo Mautone, direttore generale del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti; Raffaele Donini, in rappresentanza del presidente della Conferenza Stato-Regioni Stefano Bonaccini; Antonella Garaldi, in rappresentanza del vicepresidente ANCI Matteo Ricci; Luciano Cantone, deputato del Movimento 5 Stelle, componente della Commissione Trasporti; e Davide Gariglio, del

Partito Democratico, che ha fatto parte della stessa Commissione ed è stato anche assessore ai Trasporti nella Regione Piemonte.

Molti, moltissimi i temi del dibattito, con in cima – probabilmente – la consapevolezza che il settore è chiamato ad una prova decisiva di maturità. L'affidamento dei servizi attraverso le gare (o anche con l'affidamento diretto) richiedono oramai un livello di competenze e meccanismi gestionali sui quali molte amministrazioni pubbliche, come testimoniato proprio dall'indagine dell'Isfort. La formazione – come ha sottolineato Giuseppe Catalano, che all'Università La Sapienza sta per inaugurare il terzo Master specialistico sul TPL – ha oggi un ruolo fondamentale, soprattutto per consentire alle amministrazioni locali di correggere una delle distorsioni del sistema, cioè il fenomeno della "cattura" di funzioni da parte delle imprese, che finiscono per svolgere compiti che – invece – spetterebbero al soggetto pubblico, perché quest'ultimo non ne ha le competenze, non possiede la necessaria flessibilità, nella maggior parte dei casi non dispone materialmente dei fondi per potersi muovere in autonomia.

Altra esigenza emersa con forza nel convegno è la necessità che venga portato avanti un processo di aggregazione sia delle funzioni che delle imprese produttive del settore. Un processo di aggregazione che salvaguardi semmai – come ha sottolineato Raffaele Donini, riportando alcune delle positive esperienze su questo versante della Regione Emilia Romagna – le specificità territoriali e locali, ma consenta, nello stesso tempo, processi sinergici nella gestione di attività e procedure che diventano sempre più complesse e, in alcuni casi, del tutto proibitive. Diventa, perciò, necessario proseguire sulla strada dell'integrazione degli enti o degli organismi posti a presidio delle varie realtà locali, andando nella direzione della creazione di agenzie della mobilità che coordinino



perlomeno le attività di determinati bacini di traffico.

Il dibattito ha mostrato che il settore ha già maturato la spinta per una trasformazione, anche se con caratteristiche in parte molto differenziate sul territorio nazionale. L'esigenza principale -sottolineata da amministratori, politici, tecnici, esperti: in sostanza, tutti – è, però, che il comparto del Trasporto pubblico locale abbia la garanzia della certezza delle risorse destinate annualmente al settore, un risultato che sembrava in parte raggiunto (anche se tra luci e ombre) con l'Istituzione del Fondo nazionale per i trasporti, ma che oggi sembra rimesso in di-

scussione con l'inserimento – nella Legge di Bilancio – di una “clausola di salvaguardia”, che taglia lo stanziamento dei fondi al TPL per una cifra di 300 milioni di euro in caso di sfioramento dei complessivi parametri di bilancio della spesa pubblica. Una prospettiva che nessuno si augura, ma che diventa una “spada di Damocle” che grava sul settore e ne alimenta fortemente le preoccupazioni, perché – come sottolineato da tutti gli esponenti – “sarebbe un colpo che, probabilmente, il settore del trasporto pubblico – oggi come oggi - non è in grado di assorbire”.

Antonio D'Angelo

La ricerca di Isfort

Lo studio promosso da FederMobilità e realizzato da Isfort ha l'obiettivo di esplorare il sistema dei soggetti “organizzatori” del TPL (vale a dire, gli Enti affidanti o le Agenzie all'uopo delegate), per indagarne e costruire la mappa delle funzioni effettivamente esercitate, le modalità di esercizio e le competenze attivate. Una delle finalità dello studio è misurare lo scarto tra le funzioni di governo del settore (programmazione, gestione delle procedure di affidamento dei servizi, controllo, applicazione e aggiornamento di norme e regolamenti) e le funzioni e le competenze professionali effettivamente a disposizione degli organismi interessati.

L'indagine ha riguardato un campione quantitativo su, complessivamente, 92 Enti territoriali, suddivisi rispettivamente tra Regioni e Province Autonome, Città Metropolitane e Province, Comuni, Agenzie per la mobilità.

Lo studio è anche servito a indagare i diversi modelli regionali di “organizzazione” del TPL autofilotranviario, trovando un panorama molto differenziato, sintetizzabile in 6 modalità prevalenti rispettivamente, modello accentrato che fa perno su: 1) Regione; 2) Agenzia regionale mobilità; 3) Province o ATO; 4) Comuni; 5) Agenzie su base provinciale o di aggregazioni di province; 6) Organismi misti che coinvolgono, con diverse modalità, i vari Enti.

La maggior parte della ricerca è poi dedicata all'analisi dei risultati che riguardano le risorse professionali attivate (personale e consulenze esterne), l'ammontare del personale dedicato e i fabbisogni quantitativi e qualitativi reclamati – invece – dagli enti o organismi che gestiscono le varie attività. E' il risultato maggiormente critico: le risorse destinate a funzioni oggi ritenute essenziali come la programmazione e le altre attività sopra descritte, superano – complessivamente – di poco le 300 unità, chiamate ad operare in un settore che vede quasi 100mila addetti impegnati quotidianamente. Le esigenze di formazione, rafforzamento e acquisizione di competenze sono, nella maggioranza dei casi, altissime e superano la percentuale del 100 per cento, cioè ne indicano sostanzialmente la carenza nella condizione attuale.

Tutti elementi che, attentamente analizzati, segnalano la rilevanza dell'indagine promossa da FederMobilità e realizzata da Isfort.

telemaco

La piattaforma software per la prenotazione, vendita, validazione, controllo e rendicontazione dei titoli di viaggio più utilizzata in Italia

multiservizio

Non solo titoli di viaggio TPL, ma anche navigazione, linee con prenotazione, abbonamenti e permessi ZTL/ZSR, parcheggi, eventi, merchandising, e musei.

multiazienda

Gestisce la bigliettazione per più aziende con un'unica infrastruttura software, gestendo numerosi algoritmi di clearing per la corretta ripartizione contabile, consentendo il pieno controllo sui propri asset: utenti, smart card, rivendite e incassi.

multiplatforma

Una moltitudine di applicazioni specifiche per ogni canale e per ogni fase dei moderni processi di ticketing.

multicanale

Consente la vendita dei titoli di viaggio con una moltitudine di canali, da quelli tradizionali a quelli più innovativi come smartphone e piattaforme e-commerce

multimodale

Vendita di titoli metropolitana, gran turismo, lacuali/navigazione, ferroviari.



GESTIONE TARIFFE E TITOLI



MAGAZZINO E DISTRIBUZIONE TITOLI



GESTIONE FINANZIARIA DELLA RETE VENDITA



GESTIONE CONTABILE



RIPARTIZIONE E CLEARING



FIDELIZZAZIONE E CRM



EMISSIONE TESSERE



EMISSIONE A BORDO



E-COMMERCE



TICKET VENDING MACHINES



MOBILE TICKETING



EMISSIONE TITOLI CON TERMINALI CONCESSIONARI



INTERNET BOOKING



VALIDAZIONE A BORDO



GESTIONE APPARATI PERIFERICI



RENDICONTAZIONE E CONTROLLO



CONTROLLO TITOLI DI VIAGGIO ED EMISSIONE SANZIONI



STATISTICHE, BUSINESS INTELLIGENCE, GEOMARKETING

powered by
PLUSERVICE.NET

Sistemi Informativi Integrati per la Mobilità

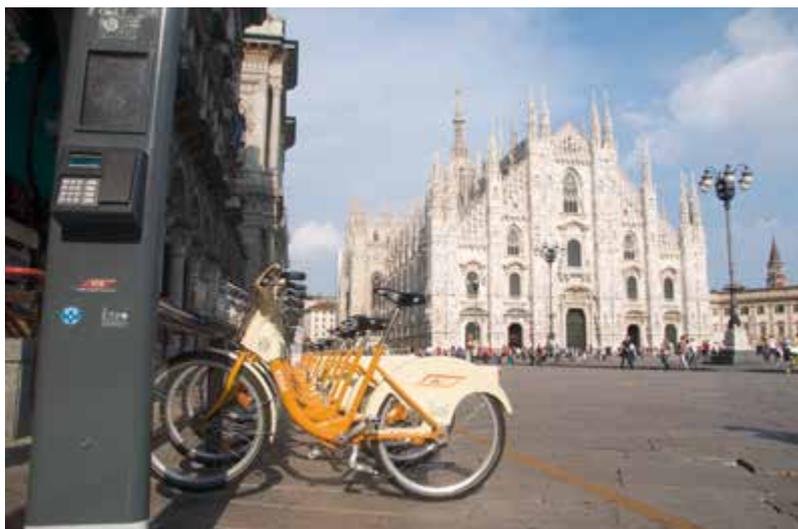
www.pluservice.net

Focus

Report di McKinsey: Milano tra le prime 10 città al mondo in tema di mobilità e trasporti

Milano nella top 10 delle migliori città a livello mondiale in tema di "mobilità e trasporti". A rivelarlo è uno studio condotto da McKinsey, società internazionale di consulenza manageriale.

Il capoluogo lombardo è risultato tra le migliori 10 città analizzate grazie a: servizi di mobilità condivisa (2° classificato), servizi per i pendolari (2° classificato), efficienza dei trasporti privati (4° clas-



sificato), efficienza del trasporto pubblico (6°classificato), convenienza economica dei trasporti pubblici (8°classificato), connessioni con l'esterno (9°classificato), comodità dei mezzi di trasporto (10°classificato). Nello specifico, secondo il report, nonostante l'elevato livello di motorizzazione, la città riesce a gestire in modo efficiente il trasporto privato.

Nel 2012, grazie all'introduzione dell'"Area C", Milano ha ridotto il traffico del 33%, ovvero circa 40.000 auto al giorno, nel primo mese. Anche l'effetto a lungo termine è stato significativo e ha portato ad abbassare il numero di auto di circa il 28%.

Una delle principali caratteristiche del sistema dei trasporti di Milano sono i servizi di mobilità condivisa, uno dei pilastri del piano di sostenibilità di Milano. Attualmente la città offre circa 3.000 auto con-

divise, di cui quasi il 30% elettriche, circa 4.650 biciclette condivise, di cui 1.000 elettriche, circa 12.000 biciclette condivise senza dock e circa 100 scooter elettrici. Il miglioramento del trasporto condiviso

ha già mostrato risultati: circa il 12% degli intervistati ha già deciso di rinunciare a un'auto privata e circa l'8% probabilmente lo farà in futuro.

I residenti di Milano apprezzano il servizio ferroviario, che

con la sua rete assicura la copertura del 75% dei posti di lavoro e del 54% della popolazione e comprende quattro linee metropolitane (più una in costruzione) e 12 linee ferroviarie suburbane, che insieme servono più di 1 milione di passeggeri al giorno.

Un altro aspetto percepito con favore dai residenti di Milano è la sostenibilità, che ha previsto l'attuazione di diversi cambiamenti recenti nell'ambito del Piano di mobilità sostenibile della città. I suoi capisaldi sono la diffusione del trasporto condiviso e il potenziamento delle infrastrutture pedonali e ciclabili: la città ha aggiunto oltre 70 chilometri di piste ciclabili dal 2011 e prevede di aggiungerne altri 250 entro il 2024.

Di seguito le infografiche sui risultati del report.

RED



Province of Milan

Analyzed area: 1,575 sq km

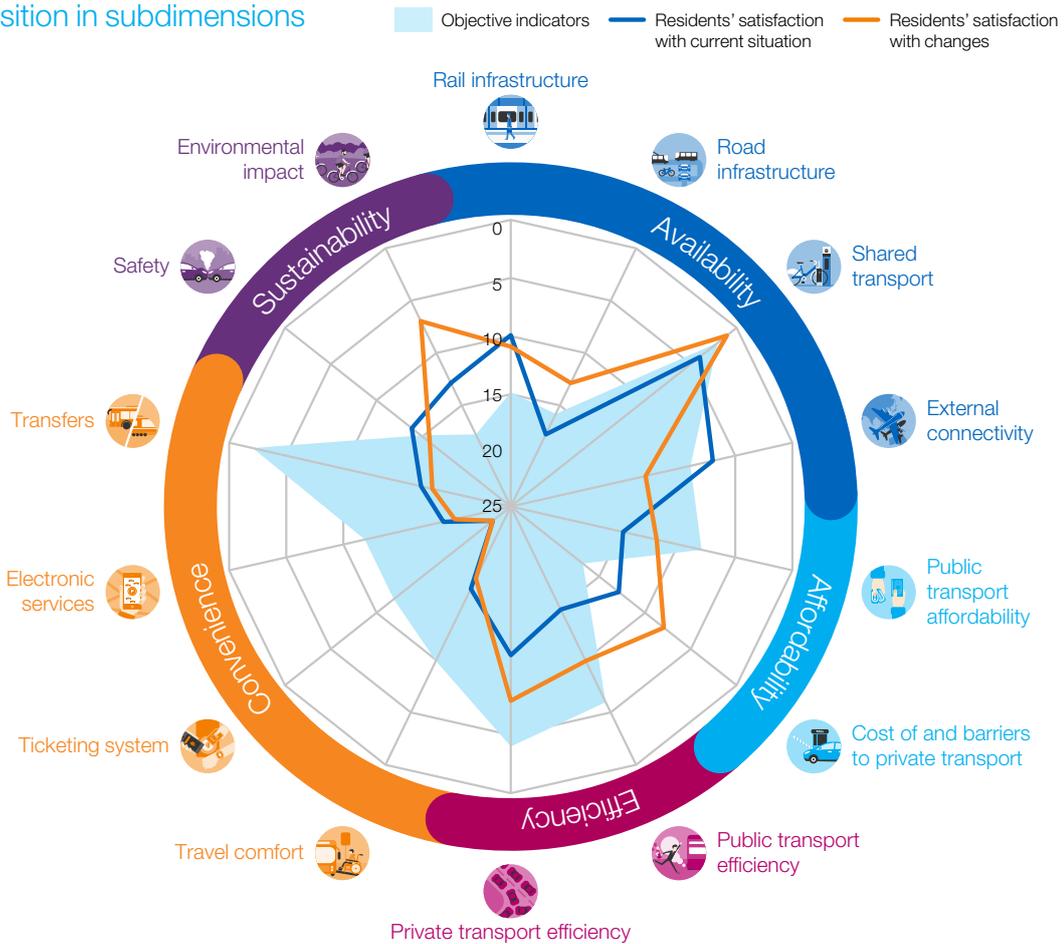


General information



Numbers have been rounded

Position in subdimensions



Elements of success: Urban transportation systems of 24 global cities

Methodology of benchmarking

Core findings and observations

Understanding the elements of urban mobility

Top ten city profiles

Province of Milan



Milan is currently among the most motorized European cities, welcoming around 850,000 commuters daily, which is a significant amount, considering the relatively small city population. These are great challenges for the transportation system. However, the city addressing the challenge, aiming to rebalance its transportation network toward more sustainable transport modes, and has already achieved significant progress there.

Objective achievements

Milan succeeds at coping with its relatively high motorization rate and ensures efficient private transport. Additionally, the city has best-in-class shared schemes and is highly convenient for transfers.

- Despite the high motorization level, the city manages to have efficient private transportation, however, at an expense of its affordability. In 2012 Milan introduced "Area C," a congestion charge applied in the city center. The scheme lowered traffic by 33 percent, which is approximately 40,000 cars daily, in the first month. The long-term effect was also significant, and led to lowering the number of cars by approximately 28 percent. The scheme also bans the entrance of vehicles that do not meet required emission standards.
- One of the greatest features of Milan's transport system is the shared transport—since shared mobility is one of the pillars of Milan's sustainability plan, it has developed significantly over recent years. The city currently offers approximately 3,000 shared cars, of which almost 30 percent are electric, about 4,650 dock-sharing bikes, of which 1,000 are electric, around 12,000 dockless shared bicycles, and even 100 fully electric scooters. Enhancement of shared transport has already shown results: about 12 percent of respondents have already decided to give up a private car and about 8 percent are likely to do so in the future.

Residents' perceptions

Residents are satisfied with both the current state and the changes in rail infrastructure, efficiency, shared transport, and environmental impact, while being more skeptical about other aspects.

- Milan residents appreciate the availability of rapid rail service. Its network ensures coverage of 75 percent of jobs and 54 percent of the population and includes four metro lines and 12 lines of suburban rail, which together serve more than 1 million passengers daily.
- Sustainability is also an aspect in which people favor the recent changes, implemented under the city's Plan of Sustainable Mobility. Its cornerstones are popularization of shared transport and enhancement of pedestrian and cycling infrastructure—the city has added more than 70 kilometers of cycling lanes since 2011 and plans to add 250 more by 2024.
- Residents' major concern both in terms of the current state and the changes is about convenience and especially ticketing, which is in fact comparatively well developed.

Aspects where Milan is in the top ten cities

<p>Shared transport</p>	<p>Transfers</p>
<p>Private transport efficiency</p>	<p>Public transport efficiency</p>
<p>Public transport affordability</p>	<p>External connectivity</p>
<p>Travel comfort</p>	



Milan is currently expanding its metro rail network with Line 4, which is planned to open in 2022. The line would be 15 kilometers long with 21 stations, and all the trains would be automatic. This would provide more frequent service and increase capacity up to 24,000 passengers per hour.

Methodology of benchmarking

Core findings and observations

Understanding the elements of urban mobility

Top ten city profiles



15^o Convegno Nazionale sul Trasporto Pubblico Locale

ROMA 13-14 FEBBRAIO 2019

SAVE THE DATE

Controcorrente

Riflessioni sull'analisi socioeconomica del Terzo Valico di Marco Ponti, Bridges Research

Il “terzo valico” ferroviario tra Milano e Genova si chiama così perché ne esistono già due, certamente non saturi, ma con tracciati tortuosi e pendenze rilevanti.

Si tratta di un tunnel principale di 37 Km a doppia canna, che consente velocità maggiori ai treni passeggeri e costi minori a quelli merci, perché potranno viaggiare con un locomotore solo invece di due (ai treni merci la velocità interessa poco). Costerà 6.5 miliardi (di preventivo), tutti a carico dello Stato, come sempre per le ferrovie. L'appalto è stato affidato senza gara negli anni '90 a un consorzio di imprese capeggiato dai fratelli Gavio. Oggi i lavori sono commissariati per alcune rilevanti vicende giudiziarie.

L'ing. Moretti, AD delle ferrovie dello Stato fino a 5 anni fa, ha dichiarato a suo tempo alla stampa l'opera “inutile” (si veda ad esempio *Il Secolo XIX*, 01/03/2014, “Moretti silura il Terzo Valico. Meglio i camion”).

È nota una sola analisi socioeconomica dell'opera, fatta fare della stessa società appaltatrice nel 2003, che mostrava risultati straordinariamente positivi. I valori di tale analisi sono stati confutati sulla Voce.info nel 2014 quando le cifre spese erano modestissime, senza tuttavia ottenere risposte di sorta.

L'allora ministro dei trasporti Passera tentò di verificare se l'opera avesse una minima possibilità di ritorni finanziari per lo Stato ma, visti i numeri, desistette.

Il ministro Derio ha deciso la prosecuzione dei lavori senza alcuna analisi nuova e, all'osservazione della abbondante capacità inutilizzata sulle linee esistenti affermò che il traffico “sarebbe arrivato in futuro”. Più recentemente la MAERKS, una delle

maggiori multinazionali di logistica che si è insediata a Savona a causa dei migliori fondali, sembra proporsi di creare un'area smistamento a Mondovì oltre l'appennino collegata da una ferrovia vecchia e tortuosa. Un top-manager del porto di Genova, interrogato dallo scrivente in proposito, ha affermato che, dopo la realizzazione del terzo valico, da Savona i treni raggiungeranno Genova, proseguiranno verso Milano, per poi ridiscendere verso il Piemonte. Ancora, i governatori di Lombardia e Piemonte hanno fatto studiare alle ferrovie la velocizzazione della linea attuale con l'impiego di treni diretti a cassa oscillante (“pendolino”). I tempi di percorrenza sono risultati di circa 15 minuti maggiori di quelli con il nuovo tunnel ma l'ipotesi è stata abbandonata, forse per non creare imbarazzo.

Veniamo a tempi recentissimi: il progetto è stato molto accelerato dal ministro Delrio, tanto da rendere più difficile l'analisi di alternative meno costose, ed al momento dell'analisi conclusasi alla fine del 2018, i lavori che si svolgono in parallelo su diversi cantieri, erano giunti circa al 30% del totale.

L'analisi costi-benefici sociali, oggi disponibile con tutti i calcoli “in chiaro” sul sito del Ministero dei Trasporti, ha misurato sia l'utilità sociale complessiva dell'opera rispetto ai costi, che la convenienza a spendere altri soldi pubblici per portarla a termine. Si ricorda che tale analisi tiene conto anche dei risparmi di tempo di merci e passeggeri e degli aspetti ambientali ed occupazionali, e lo fa seguendo la miglior prassi internazionale, e adottando i parametri forniti dalla Commissione Europea.



L'analisi è stata svolta in tempi ristretti e per questo senza la possibilità di costruire un modello di simulazione dei traffici, ma è stato certamente meglio fare questo che non fare alcuna analisi o adottare direttamente quella fatta dai costruttori.

I problemi maggiori incontrati e i principali risultati emersi possono essere qui riassunti solo in estrema sintesi:

- l'impossibilità di costruire un adeguato modello di simulazione del traffico per la stima della domanda presente e futura e dell'impatto sulle reti di trasporto;
- la necessità di mantenersi "on the safe side" cioè di tener atto che i costi sono certi e vicini nel tempo, i benefici incerti e lontani;
- la rilevanza emersa della perdita dei ricavi dalle accise sui carburanti per le casse dello Stato in seguito allo spostamento di traffico dalla strada alla ferrovia;
- la completa internalizzazione dei costi esterni ambientali del trasporto su gomma (a differenza di quelli delle navi che eviteranno da Suez di raggiungere i porti del Nord Europa, a cui corrisponde invece un consistente beneficio ambientale);
- la perdita di pedaggi del concessionario autostradale, che solo in minima parte rappresentano un costo marginale cessante, ma per il resto sono a copertura dell'investimento infrastrutturale oltre ad un ampio profitto (è ovvio che i danni di qualsiasi soggetto economico debbano essere conteggiati nell'analisi, qualsiasi sia il giudizio di valore che su quel soggetto si voglia dare).

Come considerazioni a latere, non si può non osservare che la spesa (pubblica) per la realizzazione di queste opere ha una ricaduta occupazionale modesta oltre che temporanea. In termini distributivi diretti poi, trattandosi di opere ad alta intensità di capitale, pagate da tutti i contribuenti italiani indipendentemente dal fatto se

ne useranno o no i servizi, e usate principalmente per il trasporto merci, i risultati non appaiono favorevoli, contrariamente a quanto avviene per altre infrastrutture di trasporto per le quali anche i costi di investimento sono pagati in gran parte dagli utenti.

Gli indicatori di fattibilità sono calcolati secondo tre scenari alternativi di previsioni di domanda: uno pessimistico, uno intermedio, e uno ottimistico. A causa della doverosa prudenza prima ricordata (costi certi e vicini, benefici incerti e lontani), appare in ogni caso obbligatorio non spingersi oltre il risultato intermedio.

Anche considerando i soli costi necessari a finire l'opera (i 2/3 circa del totale), si verifica una perdita netta di benessere per la collettività di circa 1,6 miliardi di €. Per l'intera opera, questa perdita sale a circa 2,7 miliardi. È costato caro ai contribuenti non fare serie analisi preliminari, e ancora costerà. Si ricorda che siamo in presenza di una grande scarsità di risorse pubbliche. Sappiamo che la decisione politica, del tutto legittima, è stata quella di completare comunque l'opera, anche se gli oneri di varia natura connessi all'eventuale interruzione sarebbero comunque stati ancora inferiori alla perdita di benessere che comporterà il terminarla, ma questo nulla toglie alla utilità di aver svolto tale lavoro.

Si ricorda infatti che l'analisi costi-benefici (notoriamente tutt'altro che infallibile), ha valenze di trasparenza democratica nell'uso delle risorse pubbliche che vanno ben oltre i suoi contenuti tecnici. Speriamo che la strada intrapresa con questo esercizio possa continuare e diffondersi anche fuori dal settore dei trasporti, anche per rendere più informato il dibattito pubblico sulle scelte.



Palermo: tram sotto attacco. In due giorni sfondati i vetri di tre carrozze



Reggio Calabria: mediazione della prefettura tra Atam, comune e sindacati



CTT Nord: a Carrara tre nuovi bus piccoli. Zavanella, rinnovamento flotta continua grazie al Contratto Ponte



Genova: verifica intensiva alla stazione metro di Brignole. Controllati oltre 2.340 passeggeri



Ex BredamenariniBus: da Tep Parma pagamenti per circa 1,4 milioni di euro



Brescia: il CIPE conferma gli 8 mln per il parcheggio scambiatore al Prealpino



Conferenza dei Sindaci della provincia di Ravenna sul TPL con l'avvio del servizio di MetroMare



Tornano gli abbonamenti settimanali per i servizi bus extraurbani e regionali di Tiemme



Nella stazione di Fomovo un nuovo comando Polizia Locale. La sede ospiterà anche la Protezione Civile



Ferrotramviaria: esteso il Certificato di Sicurezza, univo operatore insieme a FNM



REGIONE VENETO

Veneto: De Berti, dai lavori per la TAV un'opportunità per realizzare nuovo sistema di trasporto a Verona



Toscana: Ceccarelli, grave caduta della qualità del servizio su Pistoia-Lucca

Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di www.ferpress.it

Direttore responsabile Gisella Pandolfo
FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma

Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -

Cap. Soc. E 10.327 I.V.

Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine
Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas

Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.

Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@ferpress.it

Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085

Per abbonamenti, pubblicità e info generali segreteria@ferpress.it

LE NUOVE TECNOLOGIE DELLA BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA SONO DECOLLATE

Verranno presentate e discusse le nuove attivazioni avutesi negli ultimi mesi e altre in corso di implementazione, riguardanti sistemi con centrali regionali e multaziende, nuove implementazioni EMV, soluzioni Mobile (NFC, QR CODE, ecc.), strumenti inediti di lotta all'evasione tariffaria, integrazioni funzionali SBE/AVM, piattaforme digitali, block chain, ecc.



12 Febbraio 2019

**Centro Congressi Fontana di Trevi
Piazza della Pilotta, 4 - Roma**

Nella mattinata si terrà il SEMINARIO:

**“COSTI - BENEFICI” NEI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE
ELETTRONICA DELLE IMPRESE DI TRASPORTO: CRITERI DI
CONVENIENZA, VARIABILI E PARAMETRI**

al termine del quale si svolgerà una TAVOLA ROTONDA composta dalle associazioni di settore