



mobility press
magazine

N. 201 - 3 Luglio 2019

Anav a Maranello, mercato poco contendibile
Colaceci (Cotral): dinamismo e qualità pilastri dell'azienda
Cappanera (Green Vehicles): il futuro nei kit di ibridizzazione
Terza conferenza nazionale Ferrovie storiche e turistiche
ART: Relazione del Presidente Andrea Camanzi
Le Manovre e l'Ultimo miglio ferroviario: colloquio con Tieri
Terza conferenza nazionale sulla Sharing Mobility
AMoDo a Sardegna: treno maratona Cagliari-Alghero



Corso di alta formazione

Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

Roma, 13 settembre 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)



mmp
mobility press **magazine**

Colaceci (Cotral): dinamismo e qualità pilastri dell'azienda



Editoriale

Anav a Maranello, mercato ancora poco contendibile freno al settore

Non poteva mancare a Maranello il presidente di Confindustria Vincenzo Boccia per chiudere i lavori dell'assemblea annuale di ANAV, una delle storiche associazioni che aderiscono a confederazione, di fronte ad una platea di aderenti attenta ed accaldata.

“La richiesta di più liberalizzazione e più gare avanzata da Anav anche in questa assemblea – ha detto - è un appello che viene da lontano ed è frutto di un’idea di un Paese più competitivo”. E’ proprio lo slogan “Il Trasporto pubblico locale: presente e futuro” che campeggia sul grande schermo della vecchia sede dello stabilimento Ferrari di fronte ad una platea piena di imprenditori e con i rappresentanti delle altre associazioni – Asstra con la vice presidente Giuseppina Gualtieri ed Agens con il presidente Arrigo Giana che porteranno il loro saluto. Un clima di festa.

E non a caso questa assemblea, che celebra i 75 anni dell’associazione, arriva in una cittadina che da decine d’anni celebra i successi della Ferrari, un mito dell’industria e dello sport italiano, una presenza familiare in una terra dove ci sono anche la Maserati e la Lamborghini. In una terra dove in ogni famiglia c’è qualcuno che sta in Ferrari o nell’indotto.

E molti dei partecipanti sono titolari di imprese con lunga tradizione familiare. Nel trasporto a passeggeri a lunga percorrenza, che leggendo i giornali sembrerebbe ormai conquistato definitivamente dal gigante Flixbus, le aziende piccole e grandi che gestiscono flotte di autobus sono numerosissime. E sono la forza di Anav, dove convivono imprese che esercitano linee su concessione, servizi turistici e a domanda e in diversi casi anche servizi di

trasporto pubblico messi a gara. Le gare e l’apertura del mercato, tema di oggi e di domani. Diceva il presidente Vinella: “si deve portare avanti un processo credibile di sviluppo industriale del TPL in un mercato realmente aperto: un obiettivo da tutti condiviso ormai da molti anni senza che ne siano conseguite azioni concrete”. E per farlo ci vuole più mercato e migliore regolazione. Non si lascia certo sfuggire il presidente dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti Camanzi, che poco dopo, ricordando tutte le iniziative avviate dall’ART per in settore “rende omaggio” ai padroni di casa: “Siamo pienamente consapevoli del valore – individuale e d’insieme – che esprimono le imprese di questo segmento del settore dei trasporti, spesso frutto di esperienze che attraversano le generazioni e le trasformazioni della società.

Osserviamo che ci sono potenziali di crescita inespresa, che la tecnologia aiuta a misurare, e una forte attesa di servizi flessibili, di qualità e innovativi. Riteniamo di aver raccolto la sfida con le prime decisioni adottate in materia di ambiti di servizio pubblico, modalità di finanziamento, efficienza delle gestioni, gare, qualità, diritti dei passeggeri e anche accesso alle auto-stazioni.

Assemblea nient’affatto formale, asciutta nei contenuti e calda nella partecipazione con al centro una proposta metodologica sulle “linee guida per l’apertura al mercato dei servizi TPL” a cura di Carlo Caminucci di Isfort e Giuseppe Catalano, della Sapienza su cui il Governo e le autonomie locali saranno chiamate a pronunciarsi per garantire al mercato maggior spazio di contendibilità.

AR

ibe

INTERNATIONAL BUS EXPO

DRIVING EXPERIENCE

MISANO
WORLD
CIRCUIT
08-09
OTTOBRE
2019

Dopo l'Expo, arriva l'Experience

ibe
INTERNATIONAL BUS EXPO

WAITING FOR
IBE 2020
www.internationalbusexpo.it

ORGANIZZATO DA

ITALIAN
EXHIBITION
GROUP
Providing the future

Women in Mobility 13

Amalia Colaceci (Cotral): dinamismo e qualità del servizio, pilastri dell'azienda. Per le donne esiste ancora il soffitto di cristallo

A fine maggio il CdA ha approvato il bilancio che ha evidenziato dati molti positivi. Un risultato importante e un continuo miglioramento per i conti dell'azienda da quando Lei è in Cotral. Come siete arrivati a questi risultati?

Il 27 Giugno il nostro Socio approverà il bilancio 2018 che effettivamente ha chiuso con un utile straordinario. Siamo partiti a fine 2014 con un'azienda che stava decidendo di portare i libri in Tribunale per la difficile situazione in cui versava. Oggi è un'azienda dinamica che può pensare al futuro. Il segreto? Primo fra tutti la determinazione e la capacità del Socio Regione Lazio che ha avuto il coraggio di invertire la rotta rispetto al passato nel rapporto con la sua

più importante società partecipata.

Il Socio ha nominato un management autonomo e gli ha dato indirizzi chiari, rivolti unicamente al miglioramento della qualità del servizio. Ci ha accompagnato durante il percorso lasciandoci autonomia nelle scelte di gestione. E poi visione e metodo. Un'azienda si gestisce individuando le scelte sulla base di un Piano Industriale e con il coraggio di farle anche quando sono difficili.

Siete riusciti a mettere al sicuro i conti ma avete investito anche tante risorse per l'acquisto di nuovi autobus e avete assunto nuovo personale ...





Cotral è una società pubblica e questo significa per me che non deve smarrire la sua funzione sociale. Pertanto l'equilibrio dei conti è indispensabile e ineludibile ma deve essere perseguito nel rispetto del servizio che eroghiamo e dei lavoratori. Per questo la nostra cura è stata, al contempo, strategia di contenimento dei costi e investimenti su nuovi autobus, luoghi di lavoro e personale. Del resto se un'azienda di trasporto pubblico non investe sui mezzi con i quali svolge il servizio, cos'altro dovrebbe fare?

Lei è arrivata in Cotral dopo quattro anni come assessore provinciale ai Trasporti, sicuramente conosceva bene il settore ma è una delle poche donne che è arrivata a ruoli apicali nelle aziende di trasporto, la differenza di genere è ancora un ostacolo secondo lei?

Ho sempre svolto ruoli istituzionali con deleghe considerate tecniche e dunque sono arri-

vata in Cotral preparata anche ad affrontare un mondo prevalentemente maschile.

Personalmente ho avuto la fortuna di lavorare con uomini - a partire dal Presidente Zingaretti e dai suoi più stretti collaboratori e assessori - che considerano la differenza di genere un valore e non posso dire di avere avuto particolari difficoltà. Ma considerando il contesto generale, alla sua domanda debbo rispondere di sì. C'è ancora sulla testa delle donne quello che gli inglesi chiamano "glass ceiling" soffitto di vetro, cioè quella invisibile barriera che ci impedisce, sempre, di giocare alla pari con gli uomini. Ma le donne sono tenaci, abituate a sopportare. Lasciamo che ci dicano che abbiamo un pessimo carattere, perché sappiamo che questo vuol dire avere carattere, quello necessario ad emergere.

Giulia Ratini





MOBILITY
ACADEMY

TPL
Training
Network

MAME

Mobility Academy Master Executive

2019



Intervista

Enrico Cappanera (Green Vehicles): il futuro nei kit di ibridizzazione

Siamo andati a incontrare Enrico Cappanera. General manager della Green Vehicles di Jesi, piccolo (ma non troppo) e geniale costruttore di veicoli da trasporto elettrici di Jesi.

Forse siete già nel pieno della produzione dei vostri piccoli veicoli da trasporto. Per quanto se ne parla sui media, c'è la rincorsa ad accaparrarsi mezzi elettrici. E' vero?



In Italia il mercato è ancora agli inizi, ma nel mondo si corre più velocemente. Ad esempio in Norvegia dove ci sono ingenti incentivi, il primo trimestre 2019 ha visto Tesla vendere più auto di Alfa Romeo in tutto il mondo. Noi da parte nostra stiamo cercando di puntare molto sui piccoli veicoli Full Electric e sui kit di ibridizzazione.

Certo qualche auto si comincia a vedere in giro, ogni tanto si incontra qualche colonnina di ricarica, ma soprattutto nei centri urbani (pensiamo a Roma o Milano, o Napoli) il rischio di rimanere a piedi con la batteria scarica quando si è comperata una macchina da decine di migliaia di euro non è una buona prospettiva...

Ne siamo consapevoli ma le cose miglioreranno, siamo in piena evoluzione. Al momento l'ibrido è la realtà a cui tutti i costruttori si stanno rivolgendo in questo

periodo di transizione. Riceviamo gior-

nalmente richieste per i nostri kit di ibridizzazione sia da partner di respiro internazionale, sia da privati che necessitano un'elettificazione dei loro mezzi.

Questo dimostra, ovviamente, l'indubbio successo delle auto ibride....

L'ibrido da noi proposto è brevettato, semplice da installare come un kit Gpl o metano. Permette tramite un motore elettrico e di un pacco batterie al litio, di abbattere i consumi e le emissioni di un 15%. Noi non facciamo altro che applicare al di fuori della logica del termico, un kit che soprattutto in città a bassi regimi riesce ad dare maggior spinta in accelerazione all'autovettura, grazie all'intervento del motore elettrico e che permette l'abbassamento dell'inquinamento nel circuito cittadino di circa il 20%.

Il kit è formato da motore elettrico, inverter, batteria litio e centralina elettronica



uniti ad componentistica varia.

Ibrido, il nome magico appannaggio di giapponesi e coreani. Ma poi arrivate voi di Green Vehicles, che vi mettete a lavorare sulla trasformazione di un'auto a benzina in ibrida o elettrica ibrida. In una parola, l'istallazione di un "retrofit". Trasformazione definitiva o integrazione di un motore nell'altro. Ci spieghi meglio.

Esatto, la Green Veichles ha già brevettato e sta proponendo al mercato, una serie di kit per ibridizzazione adatti a qualsiasi tipologia di veicolo sul mercato sia nuovo che usato. I kit hanno permesso ai nostri

clienti di superare l'ostacolo delle zona a traffico limitato e abbassare i consumi e le emissioni inquinanti.

Ma allora il nuovo nome magico può diventare "retrofit". Vale la pena di ricordare che i vostri kit di elettrificazione totale (100% elettrico) o di elettrificazione parziale (ibridi) sarebbero la soluzione a portata di mano di chi, senza cambiare auto, vorrà continuare ad entrare nelle aree sottoposte a traffico limitato o, nel caso di residente, senza il costo dei permessi di accesso...

Sì, oggi è possibile non cambiare la propria auto e trasformarla in elettrica o ibrida. Il costo di una trasformazione elettrica è ancora impegnativo ma facilmente calcolabile su richiesta, altresì per un kit ibrido invece bastano poco più di 2.000 € e i tempi tecnici di installazione sono davvero brevi.

AR



2^a Edizione

ASSOCIAZIONE ITALIANA
per l'INGEGNERIA
del TRAFFICO
e dei TRASPORTI



Con la collaborazione di



**Organizza il: CORSO PER
ENERGY MANAGER
ED ESPERTO IN
GESTIONE ENERGIA**

ROMA - 2019
11, 12, 26, 27 giugno
10, 11 luglio

Sede: ASSTRA - Roma
Piazza Cola di Rienzo 80/a
[Metro A, fermata Lepanto]

Con il supporto di



ASSTRA Service srl

Terza conferenza nazionale Ferrovie storiche e turistiche

Gli interventi dei relatori

Di seguito presentiamo i contributi dei vari partecipanti alla Terza conferenza sulle Ferrovie Storiche organizzata da ASSTRA insieme con EAV (Ente Autonomo Volturno) che ha avuto luogo a Napoli il 27 e 28 Giugno scorso.

ASSTRA-EAV, Gibelli: “ferrovie turistiche e storiche patrimonio da sfruttare e un mercato da sviluppare”.

“Le ferrovie turistiche e storiche costituiscono un bacino di risorse ineguagliabile in un Paese come l’Italia, un grande patrimonio da valorizzare, ma anche un mercato da sviluppare con prezzi adeguati ai servizi forniti. Questa due giorni in Campania è

stata l’occasione per far conoscere ulteriormente alcuni dei patrimoni di bellezza unici che il nostro Paese può vantare: un luogo di fascino straordinario - non solo per il suo valore storico - come il Museo Ferroviario di Pietrarsa, che - con il prezioso contributo della Fondazione FS - hanno potuto apprezzare anche tanti operatori nazionali intervenuti a convegno; e servizi ineguagliabili di una ferrovia turistica ma anche storica come la Circumvesuviana. Che collega non solo zone tra le più densamente abitate d’Italia, ma anche luoghi turistici di bellezza incomparabile



come Sorrento e tutte le località dell’omonima costiera”, ha sottolineato ancora Gibelli. “Le ferrovie turistiche e storiche sono sicuramente un grande patrimonio da valorizzare; - ha proseguito - per quanto riguarda le ferrovie storiche, occorrono leggi adeguate, regole chiare, semplici e condivise, incentivi allo sviluppo delle attività delle associazioni amatoriali e l’applicazione della legge varata dal Parlamento. Per quanto riguarda le ferrovie turistiche, il presupposto è - come per le aziende di trasporto pubblico locale - che vengano forniti servizi adeguati e che ci sia anche attenzione al rapporto costi-ricavi, come avviene per l’87% delle aziende associa-

te ad ASSTRA; il turismo è oggi una delle principali leve dell’economia mondiale, l’Italia - come dimostrato anche in questi giorni - ha un enorme patrimonio di carte da giocare, è giusto che ai turisti venga fornito il migliore dei servizi possibili, ma è giusto anche che questi servizi vengano pagati in proporzione a quanto si dà, che - in questo caso - rappresenta qualcosa di unico, non esportabile e - soprattutto - non ritrovabile da nessuna altra parte. Occorre distinguere: da una parte ci sono i servizi e le protezioni sociali che è giusto attivare per le fasce più deboli, e dall’altra



servizi che si rivolgono al mercato e che devono essere svolti con logiche di mercato”, ha concluso il presidente di ASSTRA Andrea Gibelli.

Luca Cascone – Regione Campania: servono più risorse.

“Un grande patrimonio del Paese, ma il settore ha bisogno di una normativa di sostegno per riuscire a superare i problemi che rischiano di tarparne lo sviluppo e – in alcuni casi – metterne a rischio addirittura la sopravvivenza”. Luca Cascone, presidente della IV Commissione Trasporti della Regione Campania, ha ricordato il grande impegno finanziario dell’istituto regionale per assicurare quello che ha definito il “servizio sociale” ovvero il diritto alla mobilità sul territorio campano, contribuendo al risanamento della posizione debitoria di EAV e al rilancio delle attività dell’azienda, che oggi assicura una prospettiva di sviluppo ad una delle principali imprese per la mobilità collettiva in Campania ed iniziative concrete a favore delle fasce più deboli, come il trasporto gratuito per tutti gli studenti.

Per Cascone, comunque, occorrono più risorse per sviluppare servizi che possano avere anche un buon ritorno commerciale: la funivia di Monte Faito, che rientra nella gestione di EAV, oggi presenta un volto completamente rimodernato ed ha subito incontrato un forte successo di pubblico.

Enrico Maria Puija (MIT): invertire la tendenza alla diminuzione del personale.

Sul tema della necessità di impegnare le risorse in parte già stanziata, ma di procedere soprattutto ad un’attenta programmazione degli interventi è intervenuto anche Enrico Maria Puija, direttore generale per il Trasporto e le Infrastrutture fer-

roviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che ha ricordato come i fondi stanziati costituiscano già un’importante inversione di tendenza rispetto al passato, ma con esigenze che rimangono comunque inferiori rispetto ad una volta, anche per i ritardi accumulati e soprattutto per il depauperamento delle disponibilità di personale, un fenomeno destinato ad avere il suo peso in un settore dove i percorsi di formazione sono legati a gradualità processi di acquisizione delle competenze tecniche e professionali.

Massimo Nitti (presidente della Sezione Trasporto Ferroviario di ASSTRA).

Nitti, nel corso del dibattito, ha sottolineato come la data del 1 luglio prossimo (data in cui tutte le ferrovie “ex in concessione” dovrebbero passare sotto la giurisdizione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria) costituisce da un lato una sfida, ma può anche contribuire ad incrementare ulteriormente le criticità di un settore, che già conta circa 7.000 chilometri di linee ferroviarie dismesse o in via di dismissione. Secondo Nitti, occorrerebbe maggiore attenzione da parte dell’esecutivo nell’applicazione della legge che trasferisce le competenze in materia di sicurezza dell’ANSF, i cui principi sono giusti ma la cui applicazione deve trovare conciliazione col problema di reperire le necessarie risorse per gestire la fase di transizione. Per le ferrovie storiche, per evitare la dispersione di un patrimonio unico al mondo, è opportuno puntare anche al coinvolgimento di privati, perché il successo commerciale di alcune operazioni dimostra che gli spazi per operare positivamente in questo campo ci sono, soprattutto se viene adeguata la legislazione facendo riferimento alle specifiche necessità del settore.



De Gregorio (AD EAV): ripartiamo con primo treno revampizzato, treno storico e 350 assunzioni.

“EAV, l’Ente Autonomo Volturno, festeggia quest’anno i 130 anni della sua fondazione e questa data dimostra innanzitutto che centotrenta anni fa si investiva con grande lungimiranza sulle ferrovie a Napoli e in Campania. Uno sforzo che deve continuare e che noi di EAV vogliamo continuare, ora che l’azienda è uscita da una situazione difficile, ha recuperato l’equilibrio economico e punta ad investire, anche se con risorse ancora inferiori rispetto alle necessità”. E’ quanto ha sottolineato Umberto De Gregorio, presidente di EAV-Ente Autonomo Volturno, società di servizi di trasporti pubblici ferroviari ed automobilistici della Campania.

De Gregorio ha poi sottolineato l’entità dei programmi aziendali, con assunzioni programmate di 350 persone, soprattutto tecnici e ingegneri, le cui selezioni sono già partite; e gli investimenti nel rinnovo della flotta, indispensabili per garantire una elevata qualità dei servizi.

Da risolvere le problematiche relative al trasferimento – a partire dal 1° luglio prossimo – anche delle linee delle ferrovie EAV sotto la competenza dell’ANSF, Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria, con una serie di limitazioni che possono avere conseguenze sulla regolarità, ma soprattutto sulla capacità di sviluppo del servizio.

Fabio Croccolo (Digifema): rischio zero non esiste.

Sui temi della sicurezza, alla Terza Conferenza delle Ferrovie storiche e turistiche sono intervenuti l’ing. Fabio Croccolo, direttore della Digifema (Direzione generale per le investigazioni ferroviarie e maritti-

me) del MIT; e Marco D’Onofrio, direttore della Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria (ANSF). Croccolo ha sottolineato come l’esperienza investigativa sugli incidenti ferroviari, ma soprattutto la concreta esperienza di migliaia di veicoli circolanti ogni giorno sulla rete ferroviaria, dimostrano che il “rischio zero” per la possibilità che avvengano incidenti non esiste ed è piuttosto importante affrontare il problema della sicurezza da un altro versante, cioè dall’intensificazione degli strumenti per prevenirli (tra cui la possibilità di un diverso approccio alla denuncia degli inconvenienti di esercizio che non hanno avuto effetti incidentali) e da un ruolo maggiormente attivo del legislatore, per aggiornare una normativa che spesso non tiene conto degli enormi cambiamenti – anche tecnologici – intervenuti nel frattempo.

D’Onofrio (ANSF): cambiamento epocale per sicurezza.

Marco D’Onofrio ha sottolineato come il passaggio delle ferrovie “ex in concessione” sotto la giurisdizione dell’Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria rappresenti un “salto epocale” (a volte, una vera e propria rivoluzione copernicana) per imprese ferroviarie, che – in virtù del loro isolamento o mancato collegamento al resto della rete ferroviaria nazionale – hanno ritardato alcuni processi di ammodernamento e di adeguamento dei sistemi di sicurezza, che oggi sono stati imposti per legge. ANSF – ha proseguito D’Onofrio – applica le norme, ma non si limita a questo, anzi collabora con le ferrovie coinvolte per trovare le soluzioni più idonee per continuare a gestire l’esercizio ferroviario, pur con le necessarie limitazioni. Tutte le attività dell’ANSF sono finalizzate da un lato a rendere prioritaria la “cultura della



sicurezza” e, dall’altro, a non penalizzare tutte le attività legate alla rivitalizzazione delle ferrovie storiche e turistiche, ha concluso il direttore dell’Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Anna Donati (AMoDo): contratto di servizio per ferrovie ST.

“L’approvazione della legge 128 del 9 agosto 2017 sulle ferrovie turistiche rappresenta sicuramente un punto di svolta positivo per il settore, ma non bisogna distrarre l’attenzione da quella che si potrebbe definire una crisi di crescita del comparto, dove le potenzialità sono enormi, ma dove



non mancano i ritardi nell’adeguamento della legislazione e nelle iniziative dei vari soggetti interessati, soprattutto a livello istituzionale”. E’ un quadro fatto di luci ed ombre quello che Anna Donati, portavoce dell’Alleanza per la Mobilità Dolce, ha disegnato nel corso del suo intervento alla Terza Conferenza sulle ferrovie storiche e turistiche, che si è tenuta a Napoli. Per

la Donati, risulta ancora carente il ruolo delle Regioni che non consolidano l’offerta delle ferrovie storiche e turistiche e – soprattutto – non programmano lo sviluppo di un settore, che invece mostra una grande vivacità di iniziative e di proposte, che – in alcuni casi – non riescono a trovare sbocco, perché “finora abbiamo visto più complicazioni che un vero e proprio slancio”, ha sottolineato ancora la Donati. Per la portavoce dell’Alleanza per la Mobilità Dolce, “c’è la fila di operatori che vogliono utilizzare le ferrovie per sviluppare iniziative di sviluppo turistico e commerciale dei territori, senza contare il numero di iniziative didattiche che hanno già fatto avvicinare tante giovani generazioni al treno e che stanno riscuotendo un grande successo”. Dall’altro lato, ci sono “i ritardi di una legislazione che tarda ad emanare i rispettivi regolamenti attuativi e a stanziare concretamente i fondi già attribuiti per legge”, ha sottolineato ancora la Donati, che ha concluso il suo intervento chiedendo che – anche per il settore delle ferrovie storiche e turistiche – venga predisposto un apposito “contratto di servizio”, con una proposta che ha ottenuto unanime consenso.

Alberto Sgarbi (FIFTM): dare ali al settore.

La Conferenza si è conclusa con l’intervento di Alberto Sgarbi, presidente della Federazione Italiana delle Ferrovie Turistiche e Museali (FIFTM), attiva dal 1995 e che riunisce la miriade di associazioni e gruppi, che – sulla base di un impegno quasi esclusivamente volontario – si danno concretamente da fare per tenere in vita tutta una serie di attività accomunate dalla passione ferroviaria e dalla possibili-



tà di far rivivere linee e materiale storico. Sgarbi ha ricordato che la FIFTM aderisce a “Fedecrail”, la Federazione europea delle ferrovie turistiche, che rappresenta un fenomeno ampiamente radicato e diffuso in Europa, a sua volta attivo su scala continentale da 40 anni.

“Le cifre dicono che le ferrovie storiche e turistiche possono contare oggi in Italia su una platea di circa 150mila viaggiatori che partecipano alle varie iniziative; in Olanda, i viaggiatori dei treni storici e turistici sono 700mila, in Francia tre milioni e mezzo. Anche nel nostro Paese, gli spazi di crescita sono enormi: è importante che la legislazione venga in supporto di queste attività, perché – pur nel rispetto assoluto delle norme riguardanti la sicurezza – il contributo che può fornire il lavoro volontario (che, in ogni caso, verrebbe effettuato da personale già formato, perché impiegherebbe personale non più in attività di servizio, che però presterebbe volentieri la propria opera) potrebbe moltiplicare per mille la possibilità di far rivivere linee ferroviarie oggi dismesse, ma di particolare valore storico, turistico e paesaggistico, con un saldo positivo anche in termini economici”, ha concluso il presidente della FIFTM.

Calvelli (Fondazione FS): 200mila visitatori l’anno per Museo Pietrarsa, ferrovie storiche e turismo

“La Fondazione FS è una piccola, grande eccellenza del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. Possiamo vantare alcuni piccoli, grandi risultati: 10 linee ferroviarie strappate al completo abbandono e che oggi fanno parte del network delle ferrovie storiche; il restauro di treni, locomotive e la valorizzazione di alcuni gioielli del passato come i treni Arlecchino e Settebello; il record di duecentomila visitatori l’anno

per il Museo ferroviario di Pietrarsa; un movimento calcolato in circa centomila turisti ogni anno che partecipano ai viaggi o alle iniziative della Fondazione FS; la partecipazione a progetti di straordinario rilievo come il restauro e la ristrutturazione di un altro importantissimo museo ferroviario, Trieste Campo Marzio, che – per la prima volta – vedrà anche la nascita di un albergo destinato interamente ai visitatori del museo e ai turisti ferroviari”. E’ quanto ha sottolineato Claudio Calvelli, manager della Fondazione FS, intervenuto alla Terza Conferenza delle Ferrovie storiche e turistiche, che si è tenuta tra Napoli e Pietrarsa, con il contributo fondamentale della stessa Fondazione FS.

“Il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha appena costituito un ‘Polo del Turismo’, che vuole valorizzare anche il ruolo delle iniziative della Fondazione FS. Grazie all’opera del nostro direttore, Luigi Cantamesa Armati, sono stati risolti per adeguare vecchi convogli alle nuove normative di sicurezza e, in questo modo, riusciremo anche a lanciare l’offerta dei nuovi treni Arlecchino e Settebello, che effettueranno servizi per una clientela alta, appassionata di ripetere un’esperienza unica di viaggio.

Le iniziative della Fondazione FS costituiscono prima di tutto un successo commerciale, che sta suscitando l’interesse di sempre più Regioni e tour operators, e poi un sistema per valorizzare il grande patrimonio storico delle Ferrovie italiane”, ha sottolineato ancora il manager della Fondazione del Gruppo FS.

GREEN

2^ª EDIZIONE / 2ND EDITION

- | Maggiore proiezione internazionale
Greater international reach
- | Più spazi espositivi
Increase in exhibition spaces
- | Incontri ravvicinati con l'impresa
Close encounters with enterprise

LOGISTICS EXPO

SALONE INTERNAZIONALE DELLA LOGISTICA SOSTENIBILE
International sustainable logistics exhibition



Green Logistics Expo è un evento internazionale di **business, marketing, cultura, approfondimento, esposizione e confronto** sui temi più avanzati della **catena logistica** e sulle sue interazioni con la **sostenibilità ambientale, economica e sociale**.

Una **fiera B2B** con i leader dell'**intermodalità ferroviaria** e del **trasporto merci**, della **logistica per l'industria** e della **portualità**, dell'**e-commerce** e dei servizi per la **città del domani**.

Un **Salone** a supporto dell'**economia**, dello **sviluppo**, della **qualità della vita**.

Green Logistics Expo is an international event for **business, marketing, culture, study, exhibition and an exchange of views** on the most advanced themes concerning the **logistics chain** and its interactions with **environmental, economic and social sustainability**.

A **B2B fair** with the leaders in **intermodal rail and freight transport**, in **industrial and port logistics**, in **e-commerce** and services for the **city of tomorrow**.

A **Show** to support the **economy**, **development** and the **quality of life**.

FIERA DI PADOVA / PADUA EXPO CENTER
18-19-20
MARZO/MARCH 2020
WWW.GREENLOGISTICSEXPO.COM

DOVE SI INCONTRANO
EFFICIENZA E AMBIENTE
WHERE EFFICIENCY MEETS
THE ENVIRONMENT

Con il patrocinio di/Under the patronage of:



In collaborazione con/In collaboration with



Media partner



Relazione del Presidente Andrea Camanzi

Camera dei Deputati

25 giugno 2019

Autorità, Signore e Signori, anche a nome del Collegio, desidero innanzi tutto ringraziare, per l'attenzione con cui costantemente guarda alla nostra attività, il Presidente della Repubblica, che ci ha ricevuto ieri al Quirinale.

Ringrazio il Presidente della Camera per l'ospitalità, i rappresentanti del Parlamento e del Governo e quelli delle amministrazioni nazionali, centrali, territoriali e indipendenti, degli organi giudiziari e dell'Avvocatura dello Stato, dei corpi militari e tutti gli ospiti qui presenti.

Nel Rapporto che ho il piacere di introdurre, il sesto dalla sua costituzione, l'Autorità di regolazione dei trasporti espone le attività realizzate nel periodo compreso tra il mese di giugno 2018 e il mese di maggio 2019. Esso illustra come abbiamo esercitato le nostre competenze – il metodo di ART – ed evidenzia le principali dinamiche dei mercati del settore dei trasporti.

La presentazione del Rapporto, quest'oggi, mi offre l'opportunità di ringraziare calorosamente i Consiglieri Barbara Marinali e Mario Valducci, con i quali condivido questa esperienza unica e, insieme a loro, di ringraziare il Segretario generale, Guido Improta, e il personale tutto, sulle cui gambe procede il lavoro dell'Autorità. Operiamo in un contesto caratterizzato dal rallentamento dell'economia globale, da incertezze e dalla volatilità dei mercati finanziari. Questioni come il miglioramento dell'efficienza energetica dei veicoli, la riduzione del livello di inquinamento, la sostenibilità dei prezzi e la qualità delle



infrastrutture e dei servizi, nelle zone di campagna come nelle grandi aree urbane, sono al centro delle preoccupazioni quotidiane delle persone. I servizi di mobilità e logistica, terreno privilegiato di sperimentazione della tecnologia, sono essenziali per accrescere la competitività del sistema economico.

In questo contesto, auspichiamo che il nuovo Parlamento europeo e la nuova Commissione trovino la strada per rilanciare la crescita in Europa e nei paesi dell'Unione, tutelando al tempo stesso i diritti della persona e i valori costitutivi delle nostre società. Molte leve dello sviluppo sono, infatti, esogene e anche nel settore dei trasporti quello europeo rimane il primo mercato di riferimento per le imprese nazionali.

Non sono compiti facili, né ci sono scorciatoie di breve periodo.

Servono istituzioni forti e poteri bilanciati. In questo quadro, le Autorità indipendenti apportano alle decisioni pubbliche competenze specialistiche, stabilità per il mercato e terzietà rispetto agli interessi, a garanzia di tutti.

Siamo ad una giuntura critica, ossia in una situazione di svolta, in cui in un tempo



breve si concentrano modifiche rilevanti delle regole e delle procedure? Se lo fossimo – ci insegnano gli studiosi dell'istituzionalismo storico, a partire da Lipset e Rokkan – saremmo alle soglie di importanti evoluzioni.

Atteniamoci ai fatti per la parte che più direttamente ci occupa.

Nel periodo oggetto del Rapporto che presento quest'oggi, il legislatore ha conferito all'Autorità funzioni aggiuntive, ha disposto un assetto più organico dell'accesso alle risorse finanziarie ed ha ampliato il numero di quelle umane. Si tratta di modifiche lungamente auspicate per assicurare alla regolazione maggiore organicità e coerenza.

Mi riferisco

all'art. 10 della recentissima legge 3 maggio 2019, n. 37, la Legge Europea per il 2018, che ha esteso la nostra competenza in qualità di Autorità nazionale di vigilanza in materia di diritti aeroportuali, comprendendovi quelli determinati sulla base dei Contratti di programma cd in deroga.

Mi riferisco, altresì, all'art. 16 del decreto-legge 28 settembre 2018,

n. 109, convertito dalla legge 16 novembre 2018, n. 130, cd dl Genova, con il quale le competenze dell'Autorità in materia di accesso alle infrastrutture autostradali sono state estese alle concessioni in essere. Con lo stesso provvedimento

è stato precisato il quadro normativo dell'autofinanziamento ed è stata ampliata la pianta organica dell'Autorità.

Questi sono fatti importanti, ma ve ne sono altri.

Nel settore ferroviario, le imprese hanno espressamente riconosciuto che la regolazione ha azionato le leve della competitività degli operatori nazionali, che oggi

si propongono, con maggiori chances, di acquisire quote importanti del mercato europeo in corso di liberalizzazione. Esse hanno, altresì, riconosciuto l'impatto positivo degli interventi dell'Autorità sulle politiche dei prezzi e sul perseguimento di più elevati livelli di qualità dei servizi.

Riceviamo il segnale dell'aspettativa che analoghi effetti derivino dalla regolazione tariffaria nel settore autostradale: tale regolazione è rivolta a enti concedenti e imprese concessionarie, contempla l'efficientamento dei costi operativi e induce contenimenti delle tariffe a beneficio degli utenti finali, come abbiamo già dimostrato essere possibile nei casi che illustrerò a breve.

L'integrazione del quadro delle competenze e delle risorse dell'Autorità, la creazione di nuove opportunità per le imprese e l'attesa che la regolazione produca valore sociale riflettono una percezione diffusa



dei benefici della regolazione indipendente.

A quasi sei anni dall'avvio delle attività dell'Autorità, gli effetti della regolazione sono oggi più immediatamente percepibili anche da parte di soggetti che non ne sono gli immediati destinatari.

Per questo motivo il primo capitolo del Rapporto, che nelle precedenti due edizioni è stato dedicato, rispettivamente, al metodo di ART – l'applicazione della concorrenza per confronto – e alla multi-modalità nei trasporti, in quella che presentiamo oggi ha ad oggetto "l'Autorità, i cittadini e gli utenti".

Venendo ora ad illustrare le attività svolte nel periodo di riferimento, e quindi alle successive sezioni del Rapporto, mi soffermo partitamente su tre insiemi di materie. Il primo attiene alle condizioni di accesso alle infrastrutture e servizi connessi, cominciando da quelle autostradali. È certamente questo un ambito nel quale l'applicazione delle competenze tecniche dell'Autorità appare in tutta la sua rilevanza e attualità.

Avuto riguardo alle nuove concessioni, nel periodo di riferimento l'Autorità ha completato le attività di sua competenza relative all'affidamento della gestione delle tratte autostradali A22 del Brennero e A4 Trieste-Venezia ed altre. Con riferimento ad entrambe ha, dapprima, definito il sistema tariffario del pedaggio. Successivamente, trattandosi di gestioni in house oggetto di accordi interistituzionali tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti ed enti regionali e province autonome, ha adottato i pareri di cui all'art. 13bis del decreto-legge 16 ottobre 2017, n. 148, convertito con la legge 4 dicembre 2017, n. 172, pronunciandosi altresì sulla conformità dei piani economico-finanziari alle misure di regolazione già adottate. Entrambe le procedure richiedono l'ap-

provazione del CIPE che, nel caso dell'A22, è intervenuta il 15 maggio.

Nella definizione del sistema tariffario è stato applicato il metodo delle frontiere stocastiche di efficienza per la determinazione degli obiettivi di produttività del gestore dell'infrastruttura, definito interamente dall'Autorità. Consentitemi di rinviare alla presentazione dei precedenti Rapporti a proposito della elaborazione di tale metodo, a partire dallo sviluppo di un modello econometrico dedicato e basato, come previsto dalle norme istitutive, sulla concorrenza per confronto. Mi limito qui a evidenziare che il sistema tariffario prevede la separazione delle componenti dei costi di gestione del concessionario da quelle per gli investimenti inseriti nel piano economico-finanziario, con evidenti benefici in termini di trasparenza e controlli. Sempre in tema di nuove concessioni autostradali, all'Autorità è stato richiesto di elaborare i sistemi tariffari del pedaggio per alcune tratte autostradali toscane e liguri, attualmente gestite da più concessionari e in scadenza in tempi diversi. Al riguardo, l'Autorità ha rilevato l'opportunità di procedere ad un affidamento unitario che soddisfi i requisiti di estensione chilometrica contemplati nell'ambito di gestione ottimale individuato con la delibera n. 70/2016 del 23 giugno 2016.

Il rilievo è stato accolto dall'amministrazione concedente e il relativo procedimento è in corso. La fattispecie è analoga a quella esaminata lo scorso anno e relativa a talune tratte autostradali del Piemonte e Valle d'Aosta, per le quali è tuttora atteso l'avvio della procedura di gara.

Come accennato, il decreto-legge Genova, superando la distinzione tra concessioni nuove e vigenti, ha previsto che l'Autorità definisca per entrambe le tipologie i sistemi tariffari del pedaggio, basandoli



sul metodo del price cap, con determinazione dell'indicatore di produttività "x" a cadenza quinquennale.

Per dare esecuzione alle nuove disposizioni, con riferimento ai rapporti concessori in essere che richiedono un aggiornamento o una revisione del piano economico-finanziario, l'Autorità ha, in primo luogo, definito in via generale il sistema tariffario dei pedaggi valido per tutti i casi concreti rilevanti. Come di consueto, il provvedimento ha beneficiato delle osservazioni delle parti interessate intervenute nella procedura di consultazione; si avvia ora la fase dell'applicazione del sistema a ciascuno di tali casi, tenendo conto delle rispettive specificità.

L'attuazione della riforma consentirà di superare i sei diversi sistemi tariffari attualmente applicati, conferendo univocità e stabilità regolatoria agli assetti economici delle concessioni autostradali e superando il meccanismo degli aggiornamenti annuali delle tariffe.

Essa consentirà, inoltre, di far emergere la correlazione tra costi e pedaggi attraverso verifiche (queste, sì, annuali) dell'effettiva realizzazione degli investimenti e di ricondurre la redditività delle gestioni a livelli di mercato, senza compromettere la cd bancabilità dei piani di investimento. Concludendo su questo tema, mi preme sottolineare che le informazioni inerenti i rapporti concessori sono – finalmente – interamente pubbliche. L'Autorità, inoltre, dispone oggi di una migliore modalità di accesso ai dati dei concessionari rilevanti ai fini della regolazione economica.

Da quanto sin qui esposto emerge che non vi è incertezza regolatoria; non vi sono – né potrebbero esservi – modifiche unilaterali dei contratti. Vi è, invece, la necessità – e quindi, l'opportunità – di riequilibrare le posizioni di concedente

e concessionario a tutela dell'interesse pubblico e a beneficio di automobilisti e autotrasportatori, nel segno della trasparenza e dell'equità dei pedaggi: temi, questi, di grande attualità anche in altri Paesi europei.

Passando alle infrastrutture ferroviarie, tra i procedimenti più significativi avviati nel periodo di riferimento, vi è quello con il quale abbiamo inteso consolidare e sviluppare le misure di regolazione già adottate dall'Autorità in materia di accesso agli impianti di servizio – cd service facilities – e ai servizi resi presso tali impianti. Questi temi, oggetto di norme europee (la Direttiva cd Recast e i relativi regolamenti di esecuzione), sono oggi al centro dell'attenzione dei regolatori riuniti in seno all'IRG-Rail: il network che ho avuto l'onore di presiedere nel 2018 passando il testimone, quest'anno, al Presidente dell'organismo di regolazione portoghese (AMT), João Fernando do Amaral Carvalho, che è qui presente e saluto calorosamente.

A livello europeo, gli operatori sono, altresì, coinvolti in un importante esercizio di condivisione e pubblicità delle informazioni inerenti agli impianti realizzato attraverso un portale unico, al cui successo siamo particolarmente dedicati.

L'ambito di applicazione delle misure che l'Autorità si accinge ad adottare è assai ampio e riguarda sia il trasporto delle merci che la mobilità dei passeggeri: vi rientrano i servizi resi presso le stazioni ferroviarie, anche quelle di confine, quelli per la manovra dei treni, i raccordi ferroviari, gli impianti connessi ai corridoi ferroviari europei, i centri di manutenzione, i terminali merci e, non ultime, le reti e gli impianti ferroviari situati nei porti.

In altre parole, il procedimento nasce in ambito ferroviario, ma rileva per il trasporto combinato e per l'integrazione con altre infrastrutture, non solo quelle por-

tuali, ma anche quelle stradali e le auto-stazioni. Nel rivolgersi ad una platea di operatori – diversi ma collegati nel ciclo della logistica – le misure dell’Autorità mirano ad assicurare la certezza dei rapporti fra le parti e una trasparente e corretta ripartizione delle rispettive responsabilità, in particolare nel caso di disservizi: diremmo un performance regime multimodale del primo e ultimo miglio.

Dalla consultazione delle parti interessate, da poco conclusa, abbiamo tratto evidenza delle implicazioni di queste misure sulla competitività del sistema produttivo italiano, cui ho fatto cenno in apertura. Primo e ultimo miglio pesano più del cinquanta per cento sui costi totali della logistica che, a sua volta, alimenta tutti i processi dello sviluppo economico e della quale è, quindi, essenziale assicurare l’efficienza.

Sempre in ambito ferroviario, mi preme ricordare due casi riconducibili alle indicazioni e prescrizioni dell’Autorità sul Prospetto informativo della rete elaborato dal gestore delle infrastrutture.

Il primo riguarda l’allocazione e i livelli di utilizzo della capacità, la gestione della circolazione e la costruzione dell’orario di servizio. In proposito, l’Autorità ha adottato prescrizioni per evitare che, in condizioni di prossimità alla saturazione della rete a fronte di una domanda crescente, si determini un degrado della qualità e della puntualità dei servizi. L’obiettivo di queste misure è assicurare che la capacità della rete sia utilizzata nel rispetto della legittima attesa dei passeggeri a viaggiare in orario. I primi dati sulla puntualità successivi al nostro intervento sembrano incoraggianti; proseguiremo nel monitoraggio sull’esecuzione delle specifiche prescrizioni deliberate dall’Autorità.

Salutiamo anche l’intesa – raggiunta all’esito dell’avvio di un procedimento dell’Au-

torità – tra il gestore e le imprese ferroviarie operanti nel segmento dell’alta velocità riguardo ai nuovi accordi-quadro per l’utilizzo della capacità di rete. Anche su questo aspetto proseguiranno le attività di monitoraggio.

L’esercizio delle funzioni di garanzia produce, dunque, i suoi effetti consentendo di attivare i poteri sanzionatori solo ove strettamente necessario.

L’Autorità vi ha fatto ricorso, ad esempio, irrogando al gestore una sanzione per avere a lungo consentito al solo operatore incumbent di testare la possibilità di utilizzare l’infrastruttura ferroviaria ad una velocità superiore a quella massima consentita, pari a 300 km/h. Non avendo assicurato la preventiva e simmetrica informazione del concorrente, il gestore ha quindi alterato le condizioni di accesso equo e non discriminatorio alle infrastrutture.

Un altro caso riguarda la sanzione irrogata per aver trattato richieste di utilizzo della rete da parte dell’impresa ferroviaria incumbent con modalità diverse da quelle prescritte nel Prospetto informativo della rete in via generale e per tutti gli operatori. Non ultimo, nel dare esecuzione alle sentenze del TAR Piemonte n. 1097 e n. 1098 del 2017, l’Autorità ha rivalutato la base dei costi utilizzati dal gestore per determinare i pedaggi. Una parte di essi è risultata non ammissibile ed è stata oggetto di prescrizioni di rettifica all’esito delle quali il valore medio unitario del pedaggio si riduce, per il tempo restante del corrente periodo regolatorio (2019-2021), di circa il quattro per cento annuo.

I tre casi da ultimo richiamati sollevano questioni sulle quali tornerò in prosieguo. Venendo all’ambito portuale, esso presenta un duplice profilo di interesse per l’Autorità: da un lato, quello descritto in precedenza e inerente all’utilizzo della



rete ferroviaria e dei relativi impianti che hanno sede nei porti; dall'altro, quello attinente specificamente all'accesso alle infrastrutture e ai servizi portuali.

I due insiemi di attività sono oggetto, rispettivamente, del IV pacchetto ferroviario e del Regolamento (UE) 2017/352, entrato in vigore il 24 marzo 2019. Riguardo a quest'ultimo, per le stesse finalità di coerenza e organicità richiamate in apertura, reiteriamo l'auspicio che l'Autorità sia individuata quale organismo di gestione dei reclami aventi ad oggetto le politiche di tariffazione nei porti.

La coerenza nell'applicazione dei due sistemi normativi, cui corrispondono specifici assetti della regolazione economica da parte dell'Autorità, è essenziale per assicurare il buon funzionamento delle attività portuali. Risponde a questa esigenza la possibile estensione ai porti delle competenze dei regolatori ferroviari, in discussione in diversi Paesi europei, quali la Spagna e la Francia, che si aggiungerebbero a quelli che, come l'Italia, il Portogallo e l'Olanda, già la prevedono.

In questo quadro seguiamo, altresì, con attenzione le iniziative che le Autorità portuali, in Europa e in Italia, hanno in corso per qualificarsi quali gestori delle infrastrutture ferroviarie situate nei porti. A circa un anno dall'adozione del primo provvedimento di regolazione dell'accesso alle infrastrutture portuali, adottato con l'obiettivo di favorire la trasparenza e l'accesso ai porti da parte di nuovi operatori efficienti, le segnalazioni degli operatori e i primi riscontri forniti da alcune Autorità di sistema portuale, confermano la necessità che le funzioni di garanzia dell'Autorità si dispieghino compiutamente anche in questo ambito. Occorre ora avere accesso ai dati necessari per elaborare i sistemi tariffari da mettere a disposizione delle Autorità di sistema portuale, con le qua-

li auspichiamo di sviluppare la più ampia collaborazione.

Con riferimento all'accesso alle infrastrutture aeroportuali, come previsto, l'Autorità sta per avviare la consultazione per la revisione dei Modelli di regolazione dei diritti aeroportuali adottati nel 2014.

Riteniamo che, avuto riguardo all'evoluzione delle condizioni di mercato e delle tecnologie, i diritti debbano continuare ad essere determinati sulla base di una regolazione proporzionata per tutti gli aeroporti, ancorché semplificata per quelli con transiti annuali inferiori al milione di passeggeri. L'Autorità mantiene questa posizione, che considera a garanzia di tutti – gestori, vettori e passeggeri – anche nelle sedi internazionali ed europee di confronto sul tema, quali in particolare il Foro di Salonico.

I temi principali della revisione dei Modelli sono l'allocazione e un miglior utilizzo della capacità aeroportuale esistente, le modalità di calcolo dell'efficienza delle gestioni in coerenza con le esperienze fatte in altri ambiti, l'elasticità dei costi e, non ultimi, i riflessi tariffari dell'incentivazione all'attività volativa. Specifica attenzione sarà dedicata al trattamento delle reti aeroportuali. In esecuzione della legge n. 37/2019 citata, stiamo inoltre definendo le modalità di applicazione dei nuovi modelli agli aeroporti con contratti di programma cd in deroga. Anche per quest'ultima finalità, stiamo sviluppando la collaborazione istituzionale con ENAC, che rimane investita delle funzioni attinenti alla regolazione tecnica, alla gestione del demanio aeroportuale e alla programmazione degli investimenti, con evidenti riflessi sulla regolazione economica.

Nel periodo al quale si riferisce il Rapporto, l'Autorità si è pronunciata sul secondo aggiornamento dei diritti aeroportuali proposto dal gestore dell'Aeroporto di



Pisa ed ha in corso l'esame della proposta dell'aeroporto di Firenze per il periodo 2019-2022. Ha, altresì, in esame la proposta di revisione dei diritti dell'aeroporto di Treviso ed ha in corso il monitoraggio sull'aggiornamento dei diritti negli aeroporti tenuti a provvedervi, avendo già adottato prescrizioni al riguardo in relazione a quello di Parma.

Vorrei concludere questo passaggio sottolineando che la procedura di consultazione ed il relativo esito costituiscono il fulcro del processo di determinazione dei diritti sulla base della Direttiva europea 2009/12/CE. Manteniamo conseguentemente il convincimento che i vettori-utenti, che con il proprio voto determinano l'esito positivo o negativo delle consultazioni e hanno la facoltà di adire l'Autorità in caso di conflitti, siano attori e destinatari della regolazione.

Vengo ora al secondo insieme di materie: quello dei mercati dei servizi di trasporto, e in particolare del trasporto pubblico locale e regionale, che tocca l'esperienza quotidiana dei pendolari.

In proposito, avuto riguardo al trasporto regionale di passeggeri via ferrovia, abbiamo definito gli obiettivi di efficienza delle gestioni ed i relativi indicatori di misurazione, in esecuzione del decreto-legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito nella legge 21 giugno 2017, n. 96. Nello stesso provvedimento, abbiamo introdotto obblighi di separazione contabile e di redazione della contabilità regolatoria volti a rendere trasparenti le attività esercite in regime di servizio pubblico rispetto a quelle svolte a condizioni di mercato, nonché quelle afferenti a diversi contratti di servizio. Con riferimento a questo procedimento, l'Autorità ha sin qui identificato i target e gli indicatori da inserire nei contratti di servizio per sette Regioni che hanno già dato avvio a nuovi affidamenti.

La possibilità di ricorrere a procedure di affidamento diretto e in house non fa venir meno l'obbligo di perseguire obiettivi di efficienza. Come annunciato, anche in questo ambito abbiamo applicato il metodo della concorrenza per confronto messo a punto per le gestioni autostradali e basato sulla stima delle frontiere di efficienza. A questo proposito, colgo l'occasione per rivolgere un saluto al Prof. Carlo Cambini e al Cons. Giulio Veltri, rispettivamente Chief economist e Consigliere giuridico dell'Autorità. Rivolgo, altresì, un saluto a tutti i componenti dell'Advisory Board, oggi rappresentati dai co-chairs, Chris Nash e Ginevra Bruzzone, che hanno arricchito le conoscenze dell'Autorità in materia di yardstick competition.

I criteri per la definizione, da parte degli enti regionali, dell'ambito del servizio pubblico e delle modalità del relativo finanziamento sono stati oggetto di un provvedimento di regolazione del 2017. In proposito, nel periodo di riferimento, l'Autorità ha esaminato la conformità delle prime proposte fatte pervenire da alcune Regioni ai principi e criteri da essa individuati.

L'Autorità ha anche in corso l'aggiornamento delle misure per la redazione dei bandi e delle convenzioni relativi alle gare per l'assegnazione in esclusiva dei servizi di TPL passeggeri svolti su strada e via ferrovia. Un analogo provvedimento è stato adottato in materia di trasporto marittimo (Delibera n. 22/19 del 13 marzo 2019). Con queste misure l'Autorità accompagna gli enti affidanti nell'esercizio di promuovere forme di concorrenza per il mercato, a partire dai segmenti più maturi, quali quello del trasporto su gomma. Evidentemente, lo svolgimento del compito assegnato all'Autorità trova un freno nelle disposizioni che differiscono fino al 2021 l'operatività di incentivi e disincentivi a



questo fine previsti.

È quanto avvenuto con le recenti modifiche all'art. 27 del decreto- legge 24 aprile 2017, n. 50 convertito dalla legge 21 giugno 2017, n. 96, apportate dall'art. 21bis, comma 1, del decreto-legge 23 ottobre 2018, n. 119 convertito con legge 17 dicembre 2018, n. 136.

In materia di regolazione del servizio di taxi, l'Autorità ha adottato numerosi pareri, anche negativi, in relazione alle modalità di rilascio delle licenze da parte di Comuni di diverse dimensioni. Si è concentrata, tra l'altro, sulla promozione di una maggiore libertà di organizzazione del servizio da parte dei titolari di licenza rispetto ad ogni forma di vincolo o obbligo di adesione e contribuzione a specifici servizi di chiamata a distanza.

Avuto riguardo ai progetti di riforma del settore, nell'atto di segnalazione del 2015, così come oggi, l'Autorità ha avuto modo di sottolineare l'esigenza che sia il trasporto non di linea di natura pubblica, riservato ai taxi, che quello di natura commerciale, debbano essere erogati a condizioni di efficienza economica. La legge 11 febbraio 2019, n. 12, di conversione del decreto-legge 14 dicembre 2018, n. 135, sposta in avanti le lancette, ma il tema resta.

Il terzo insieme di materie ha ad oggetto la qualità dei servizi di trasporto e la tutela dei diritti, che connotano l'esperienza di viaggio: ancora una volta, anche là dove gli interventi del regolatore sono rivolti agli operatori dei servizi, i loro effetti incidono sul benessere degli utenti finali. Non solo. Elevati standard di qualità dei servizi ed efficace tutela dei diritti divengono fattori di forza e competitività per le imprese che sappiano integrarli e valorizzarli nelle loro strategie, ed è importante misurarne le dinamiche: un esercizio che l'Autorità ha avviato da tempo.

In proposito, con riferimento alla qualità dei servizi, dopo averne determinato le condizioni minime nel trasporto ferroviario di passeggeri connotato da obblighi di servizio pubblico, l'Autorità ha adottato un analogo provvedimento per il trasporto via mare.

Tra le condizioni da inserire nei contratti di servizio rientrano regolarità e puntualità, le informazioni da rendere ai passeggeri, condizioni di accesso ai servizi adeguate a tutti i viaggiatori e obblighi di pubblicità dei dati. Il rispetto delle condizioni è oggetto di indicatori di misurazione e verifiche periodiche ed è assistito da un sistema di penali, che le misure prevedono. Le associazioni rappresentative dei passeggeri sono già attive nel segnalare all'Autorità disservizi e richieste di intervento.

Nel settore ferroviario, le quattro Regioni che hanno stipulato un nuovo contratto di servizio hanno dato applicazione alle condizioni minime di qualità e reso pubblici i contratti, favorendo una maggiore trasparenza e consapevolezza del pubblico sulla qualità dei servizi di trasporto. Un effetto analogo è atteso nel trasporto via mare, a partire dalla prossima conclusione del contratto di servizio nazionale.

Veniamo ora alle misure aventi ad oggetto il contenuto minimo dei diritti che gli utenti dei servizi di trasporto possono azionare nei confronti dei vettori. In proposito, l'Autorità ha adottato specifiche misure di regolazione attinenti al trasporto ferroviario di passeggeri, nei servizi gravati da obbligo di servizio pubblico, e alla presentazione dei reclami, in quelli di trasporto via mare. Anche in questo ambito, sono centrali i temi della puntualità e dei rimborsi in caso di ritardo, delle garanzie e tutele a favore delle persone disabili e a mobilità ridotta, dell'informazione da rendere a tutti i passeggeri, in particolare



con riferimento alle modalità di presentazione dei reclami, anche quelli cd di secondo livello, da indirizzare all'Autorità.

Queste iniziative di regolazione sono sviluppate in contiguità con le funzioni che l'Autorità svolge in quanto organismo nazionale incaricato di garantire l'applicazione dei Regolamenti europei aventi ad oggetto la tutela dei diritti dei passeggeri nel trasporto via ferrovia, autobus, mare e vie navigabili interne. L'esercizio di tali funzioni occupa l'Autorità con risultati ampiamente descritti nel Rapporto annuale, al quale rinvio. Da tali attività, l'Autorità ha tratto le evidenze poste a base dell'atto di segnalazione con il quale ha sollecitato interventi normativi per rafforzare l'effettività delle tutele rivedendo, in particolare, l'apparato delle sanzioni.

Su richiesta del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti, partecipiamo, altresì, ai lavori correnti in sede europea per l'aggiornamento del Regolamento sulla tutela di diritti nel trasporto via ferrovia.

All'insieme delle funzioni sopra descritte si aggiungerà l'esercizio di quelle da ultimo attribuite all'Autorità in materia di verifica della rispondenza dei requisiti dei sistemi ITS per la viabilità e le zone di parcheggio alle prescrizioni delle norme europee cui essi afferiscono (Direttiva 2010/40/UE del 7 luglio 2010, recepita in Italia con decreto-legge 18 ottobre 2012, n. 179 convertito con legge 17 dicembre 2012, n. 221 e relativi Regolamenti di esecuzione).

Venendo allo sviluppo organizzativo e alle risorse umane e strumentali dell'Autorità, come ricordato all'inizio, il dl Genova ne ha ampliato la pianta organica portandola, come per le altre autorità di regolazione dei servizi pubblici, a centoventi unità a tempo indeterminato, di cui stiamo completando il reclutamento. Ad esse si aggiungono, nel rispetto di quanto previ-

sto dalla legge, alcuni esperti e collaboratori a tempo determinato.

Per i profili funzionali, abbiamo sviluppato sistemi digitali di acquisizione e impiego dei dati delle imprese regolate nel rispetto dei protocolli vigenti di sicurezza e integrità, che alimenteranno la Banca dati dei trasporti in via di realizzazione.

Sul piano operativo, a partire dallo scorso anno, l'Autorità ha dato attuazione agli istituti cd di conciliazione vita-lavoro, che sono oggi correntemente applicati.

Sono, altresì, in corso le attività di esecuzione del Regolamento generale sulla protezione dei dati ed è stato approvato in via preliminare il Codice di disciplina.

Rivolgendomi agli organi di ausilio dell'Autorità, ringrazio, con l'occasione, i componenti del Collegio dei Revisori e del Nucleo di Valutazione e il Prof. Pippo Ranci, che ha accolto l'invito ad assumere l'incarico di Garante etico dell'Autorità. L'attività che ho descritto non sarebbe stata possibile senza il supporto del Politecnico di Torino e dell'Agenzia delle Dogane e dei Monopoli, che ci ospitano.

Mi avvio alla conclusione con alcune riflessioni di sintesi e sulle prospettive.

A sei anni dalla costituzione dell'Autorità, gli effetti della nostra attività sono visibili. Abbiamo agito sulla produttività, l'efficienza e i comportamenti delle imprese del settore. Riteniamo di aver anche contribuito ad accrescere il benessere dei cittadini-utenti. E ciò, non solo nell'esercizio delle funzioni di tutela dei diritti dei passeggeri, ma anche attraverso recuperi di efficienza che si trasferiscono su prezzi e tariffe a beneficio, appunto, dei cittadini e degli utenti.

Proprio questi ultimi, con i loro comportamenti, rilevabili attraverso sistemi digitali, esprimono preferenze utili per orientare politiche pubbliche più consapevoli dei



bisogni di mobilità. Le rilevazioni a loro volta, consentono di analizzare la domanda, anche potenziale, di servizi, progettare un'offerta adeguata, e sperimentare nuove modalità di erogazione e forme di integrazione tariffaria. La disponibilità di queste informazioni permette al decisore pubblico di esercitare una 'spinta gentile' – il nudging – verso comportamenti dei cittadini-utenti ritenuti virtuosi.

Sono queste le potenzialità dell'economia dei comportamenti.

Colgo questo spunto per ringraziare il mio Capo di Gabinetto, Luisa Perrotti, con la quale stiamo da qualche tempo lavorando anche su questo tema nelle sedi ove esso è trattato; tra queste, in particolare, il Network dei regolatori economici dell'OCSE. Da parte nostra, abbiamo mosso i primi passi in questa direzione individuando indicatori di misurazione degli effetti della regolazione e dell'andamento del benessere, quali ad esempio quelli relativi all'efficienza e alla qualità dei servizi pubblici. L'Autorità ha, quindi, raccolto la sfida dell'applicazione dei behavioural insights; per tutte le amministrazioni interessate l'esercizio è in corso.

Venendo ora alla struttura dei mercati dei trasporti, le questioni che abbiamo trattato con riferimento all'accesso alle infrastrutture hanno fornito ampia evidenza che l'indipendenza del gestore è fondamentale per il loro buon funzionamento. L'osservazione si applica, in particolare, nel caso di infrastrutture essenziali, non economicamente replicabili o oggetto di concessione in esclusiva.

Mi riferisco, particolarmente, al gestore dell'infrastruttura ferroviaria e alle dinamiche del processo di liberalizzazione del settore. I casi che ho richiamato in precedenza illustrano che i gradi di separazione oggi esistenti tra il gestore e l'impresa ferroviaria incumbent, appartenenti allo

stesso gruppo, non hanno impedito comportamenti discriminatori. Ne consegue la necessità di ricercare i correttivi da apportare all'attuale assetto.

Non potrà, a questo fine, mancare un confronto con le esperienze maturate anche in altri ambiti delle utilities nei quali è stata applicata una gamma di strumenti: dall'equivalence of input e la creazione di un organismo di vigilanza sulla condotta del gestore, nel settore delle telecomunicazioni, alla separazione strutturale, in quello dell'energia. L'evoluzione dei mercati del settore richiama un'ultima riflessione. La diffusione delle tecnologie digitali, cui ho già fatto riferimento, non solo rafforza la domanda ma induce anche modificazioni dell'offerta dei servizi di trasporto, rende meno significative le segmentazioni dei mercati e trasforma i tradizionali modelli di concorrenza. Con la liberalizzazione, servizi pubblici di trasporto e servizi a mercato coesisteranno in misura crescente. Occorre assicurare che il mantenimento dell'equilibrio economico dei contratti di servizio pubblico non limiti la scelta finale degli utenti impedendo l'ingresso nel mercato di nuovi operatori più efficienti e in grado di garantire servizi sicuri e di qualità. Per queste finalità siamo al lavoro, insieme ai regolatori di altri Paesi dell'Unione, per elaborare metodologie da applicare ai test di equilibrio economico che siano valide e coerenti con il buon funzionamento del mercato interno.

Molti doveri attendono, quindi, il Collegio dell'Autorità prima che si completi il suo mandato. Parafrasando una nota canzone, quello che stiamo facendo è più forte delle parole – louder than words – che abbiamo usato per descriverlo.

MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei
convegni in 6
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

LA MOBILITA' IN VIAGGIO

ANCONA

10 maggio - 2019

Sede:
Università Politecnica
delle Marche
Piazza Roma, 22
60121 Ancona

GENOVA

31 maggio - 2019

Sede:
Comune di Genova
Via Garibaldi, 9
Palazzo Tursi
16124 Genova

MILANO

18 giugno - 2019

Sede:
Talent garden
Via Arcivescovo
Calabiana, 6
20139 Milano

CAGLIARI

18 settembre - 2019

Sede: da definire

BOLOGNA

data da definire

Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

Partner

**IVECO
BUS**


ALFABUS
EUROPA


SOLARIS
EUROPEAN COACH




VDL
BUS & COACH


SCANIA

sponsor

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico


GIFI Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani


UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner


Conerobus


ibe
INTERNATIONAL BUS
DRIVING
EXPERIENCE



A colloquio con Antonio Tieri di FerCargo Manovra

Le Manovre e l'Ultimo miglio ferroviario: problemi e possibili soluzioni

C'è un settore, in Italia, che avrebbe buone possibilità di sviluppo, ma dove manca un quadro di regolamentazione chiaro, una circostanza che scoraggia gli investitori e impedisce una programmazione degli interventi da parte delle imprese che già vi operano.

Un piccolo segno della situazione - in qualche maniera di abbandono - in cui per molti anni ha versato il settore, è dato dal fatto che - negli ultimi trent'anni - nessuno aveva omologato nel nostro Paese nuovi modelli di locomotive per le manovre ferroviarie. Nel 2019, questa situazione è cambiata, perché un accordo di collaborazione siglato a Innotrans 2018 tra il gruppo industriale Vossloh Locomotives GmbH e l'azienda IPE Locomotori 2000 ha portato all'omologazione di un nuovo locomotore di manovra (IPE G1001), che sarà presentato ufficialmente a Milano, durante la prossima Expo Ferroviaria 2019. Un segno di vitalità per un settore che, però, è atteso ad appuntamenti ben più importanti.

Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, si è insediato un Tavolo Tecnico, che - per la prima volta - vede riuniti intorno allo stesso tavolo i rappresentanti del MIT, il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (con il gestore dell'Infrastruttura RFI e la società merci di Trenitalia), FerCargo Manovra, l'ANSF (Agenzia nazionale della sicurezza ferroviaria) e l'ART (Autorità di Regolazione dei Trasporti).

Uno dei protagonisti che ha maggiormente operato perché si riunisse il tavolo tecnico è Antonio Tieri, il nuovo presidente di FerCargo Manovra, eletto lo scorso mese di giugno. In questa intervista, Tieri (che è anche un operatore sul campo, perché è direttore generale di ERF-Esercizio Raccordi Ferroviari di Porto Marghera, oltre che esperto del settore) prova a spiegare il senso di questa iniziativa in qualche maniera "rivoluzionaria" per la vita del settore e le principali problematiche che il lavoro del tavolo dovrebbe consentire di risolvere.



L'obiettivo che si è dato per il suo mandato è riscrivere le regole del settore manovra e dell'ultimo miglio ferroviario.

E' una necessità addirittura vitale per il settore. Per dirla in due parole, il problema nasce dal fatto che – tra la fine del 2013 e l'inizio del 2014 – l'ex operatore monopolista Ferrovie dello Stato ha deciso praticamente di ritirarsi dal settore delle manovre, lasciando un vuoto che si è tradotto soprattutto in un vuoto di regole. Anche la legislazione che è intervenuta a dettare le regole della circolazione dopo la liberalizzazione si è spesso fermata al limite più naturale, cioè i binari di stazione, "dimenticando" quei pochi chilometri che raggiungono il vicino raccordo industriale, il magazzino, le officine o i porti e gli interporti. Si potrebbe fare una piccola raccolta delle incongruenze riscontrabili nelle norme, alcune che risultano praticamente inapplicabili o che – addirittura – appaiono in netta contraddizione tra di loro.

Per farla breve, ancora una volta, le imprese ferroviarie – per garantire lo svolgimento delle attività necessarie – hanno spesso continuato ad operare in deroga, con la collaborazione di tutti gli attori coinvolti e con attenzione comunque massima alla sicurezza, ma rimanendo comunque nel limbo di regole non ben definite.

In realtà, ci sarebbe anche l'obbligo di adeguarsi alla legislazione europea, che prevede – ad esempio – la chiara individuazione dello "impianto di servizio" per il settore delle manovre nell'ultimo mi-



Antonio Tieri, Presidente di FerCargo Manovra

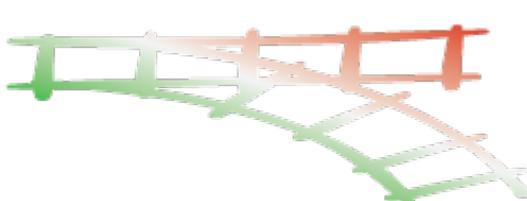
glio ferroviario.

E' uno dei primi problemi che contiamo di affrontare nel lavoro del Tavolo tecnico. Un altro fondamentale elemento riguarda la proposta di creare un vero e proprio "catasto" dei raccordi ferroviari, per conoscere quale è la realtà degli impianti raccordati esistenti sulla rete ferroviaria nazionale.

E' chiaro che questo è un elemento addirittura indispensabile per attrarre investimenti da parte di operatori che volessero sviluppare questo tipo di impianti, oppure per poter richiedere che vengano concessi degli incentivi o comunque programmare gli interventi che si rendono necessari. Va definita una classificazione degli impianti, una distinzione per tipologia, la definizione delle rispettive regole di funzionamento e via via dicendo. Per questo FerCargo Manovra ha avanzato la proposta di realizzare – in collaborazione con RFI, che è l'unico soggetto che detiene tutti i fascicoli di Raccordo Italia – un tale catasto, da sottoporre poi ai vari enti per le opportune



FER



CARGO

MANOVRA

valutazioni, eventuali accordi etc.

Sulla delicata materia, FerCargo Manovra ha promosso recentemente un seminario dove ha raccolto le principali proposte di razionalizzazione del settore. Il primo elemento è definire “quante Manovre ci sono”, data l’assenza nella normativa nazionale di una definizione univoca della manovra ferroviaria. Cruciale per la definizione di manovra appare l’ambito geografico/giuridico nel quale essa avviene: secondo FerCargo Manovra, dovrebbero individuarsi ambiti di “Manovra Primaria”; “Manovra Secondaria”; “Manovra Interna”; “Manovra Unica” e “Manovra Accessoria” (non destinata a terminalizzazione). Per ciascuno di questi ambiti, è importante definire gli ambiti operativi, i referenti giuridici, gli eventuali enti regolatori e controllanti.

Il secondo elemento importante è la definizione univoca dei requisiti che devono possedere le imprese che lavorano come operatori di manovra: per il riconoscimento del ruolo di Impresa di Manovra, è fondamentale definire un albo di società che possono effettuare tale servizio, sulla base di requisiti che possono essere differen-

ziati e concordati fra i vari enti, con effetti indotti che riguardano sia l’aumento della sicurezza che l’economicità complessiva delle gestioni. Le altre proposte avanzate nel seminario di FerCargo Manovra riguardano l’individuazione univoca della veste in cui può operare una impresa di manovra, la definizione degli ambiti operativi e l’utilizzo di un vocabolario comune.

Un’altra proposta riguarda la possibilità di confrontarsi con RFI per creare una procedura condivisa di monitoraggio dell’infrastruttura dei raccordi, in maniera da garantire la sicurezza dell’esercizio e non creare al contempo inutili aggravii economici al sistema. Infine – insieme alla proposta di creazione di un catasto dei raccordi – la creazione di un apposito percorso formativo per il personale impiegato in questo tipo di attività, quindi sostanzialmente semplificato, anche se da definire in completo raccordo con le esigenze avanzate dall’Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

Antonio D’Angelo



Terza conferenza nazionale sulla Sharing Mobility

Ecco l'Italia a tutto sharing, cinque milioni di italiani già la utilizzano

I servizi di Sharing Mobility nelle città italiane sono in continua crescita: nel 2018 sono aumentati del 26% gli iscritti al Carsharing.

Boom dello Scootersharing: Milano e Torino le città più “fornite” di Sharing Mobility, con evidenti vantaggi ambientali e di qualità della vita. Milano top per i noleggi di Carsharing con oltre 6000 in un anno.

La sharing mobility può diventare il miglior alleato del trasporto pubblico.

Presentato il Rapporto realizzato dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility.

Continua inarrestabile la crescita della mobilità condivisa che coinvolge ormai oltre 5 milioni di italiani. Nel 2018 i servizi attivi in Italia (Carsharing, Scootersharing, Carpooling, Bikesharing, ecc.) sono 363, 14 in più dell'anno precedente, gli iscritti 5,2 milioni, un milione in più del 2017. Si sono registrati 33 milioni di spostamenti in sharing nel 2018, in media 60 al minuto, il doppio del 2015. La Sharing Mobility sta diventando poi sempre più sostenibile con un aumento dei veicoli elettrici in condivisione, soprattutto grazie al boom dello Scootersharing (+285% dei noleggi in un anno). Una piccola contrazione si registra nel bikesharing con la chiusura di alcuni servizi e una riduzione del 9% delle bici “su strada”. popolarità di una mobilità che sta rivoluzionando il modo di spostarsi in città trova una conferma nei numeri assoluti: 7961 auto in car sharing (2126 elettriche) di cui 6787 free floating (l'auto che si preleva e si lascia ovunque) e 1174 station based (si preleva e lascia in appositi spazi); 2240 scooter in sharing, 90% elettrici; circa 36.000 bici offerte in bikesharing e 271 comuni in cui è attivo almeno un servizio di sharing mobility (57% al nord), con Milano e Torino che sono le città maggiormente “fornite” e Milano si conferma la città della Sharing Mobility.

La Terza Conferenza Nazionale sulla Sharing Mobility, organizzata dall'Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility (nato da un'iniziativa del Ministero dell'Ambiente, del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti e della Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile), in collaborazione con il Green City Network e in partnership con Deloitte che ha presentato un'analisi industriale e sociale relativa agli scenari presenti e futuri della nuova mobilità e con Nugo, l'app lanciata a giugno 2018 dal Gruppo FS Italiane che promuove il trasporto collettivo, integrato e sostenibile, si è svolta oggi e ha fatto il punto sullo stato dell'arte della sharing mobility italiana ed ha presentato il Terzo Rapporto Nazionale sulla sharing mobility.

Il Rapporto nazionale offre una panoramica completa sulla mobilità condivisa in Italia

Ecco una sintesi:

I veicoli condivisi sempre più elettrici, sempre più leggeri

La Sharing Mobility diventa sempre più sostenibile. Aumenta infatti nel 2018 la quota di auto e scooter elettrici condivisi rispetto al totale, passando dal 27% al 43% nell'ultimo anno. Oltre che più elettrici, i veicoli in condivisione che circolano sulle nostre strade sono mediamente sempre più leggeri e meno ingombranti: la massa media dei veicoli a motore è infatti diminuita del 17% tra il 2015 e il 2018. Risultati positivi realizzati grazie soprattutto al boom dei servizi di Scootersharing (presenti per ora solo a Milano, Roma e Torino) che hanno messo su strada nell'ultimo anno 1.740 nuovi mezzi, di cui il 90% elettrici, arrivando a quota 1 milione di noleggi (+285% del 2017).

Carsharing sempre più efficiente con Milano al top, primi passi per la condivisione “tra



“privati”

Il Carsharing sia free-floating che station based, copre l'Italia da nord a sud. Il free floating è concentrato solo in alcune città del centro-nord, soprattutto a Roma e Milano (a Milano in un anno si sono registrati oltre 6 milioni di noleggi) e continua il trend positivo degli anni precedenti in termini di iscritti e noleggi realizzati, registrando per entrambi un +26% tra il 2017 e il 2018. È vero che cresce meno degli anni precedenti il numero di auto disponibili (negli anni scorsi ne sono state messe su strada una grande quantità per creare un mercato), ma vengono utilizzate di più dagli utenti: mediamente 5 volte al giorno nel 2018, circa una volta in più rispetto al 2017. Il carsharing station based è diffuso al contrario in tutta Italia e nel 2018 si sono aggiunte altre città del sud (Napoli, Lecce, Messina, Reggio Calabria e Sassari) e gli indicatori degli iscritti e dei noleggi hanno anche in questo caso un segno più: rispettivamente +37% e +24% tra il 2017 e il 2018.

Si conferma anche la tendenza verso l'elettrificazione della flotta che nell'ultimo anno è arrivata al 33% rispetto al 26% del precedente periodo. Torino è la città in cui è più popolare il carsharing station based. Con 17 mila iscritti e 1.600 auto, il nuovo settore del carsharing tra privati (peer-to-peer) si affaccia nelle città, mostrando grandi potenzialità soprattutto tenendo conto dei numeri registrati in altri paesi come la Francia, dove la flotta di auto è 24 volte quella italiana. Sostanzialmente un privato mette a disposizione di altri soggetti (amici, colleghi o iscritti ad un social “controllato”) la propria automobile: ci guadagnano tutti e si libera spazio nelle città.

Il bikesharing, luci ed ombre: circa 36.000 bici (-9% rispetto al 2017)

In continua evoluzione il settore del bikesharing. A solo un anno di distanza dal loro arrivo a fine del 2017 con migliaia di biciclette, escono dal mercato alcuni operatori di bikesharing free-floating (Roma rimane senza servizi). Si confermano invece i servizi più organizzati nelle grandi città del nord e arrivano 3.200 nuove biciclette in 4 Comuni medio-piccoli: Pesaro, Reggio Emilia, Mantova e Bologna dove il sistema free-floating dispone anche di zone di parcheggio dedicate dove prelevare e lasciare la bicicletta. A fronte di una flotta station-based stabile, il numero delle biciclette complessive (quasi 36 mila) si riduce del 9% tra il 2017 e il 2018.

Il carpooling aziendale ed extraurbano continua a crescere

Ottimi anche i numeri osservati per il Carpooling aziendale (condivisione di tragitti e singoli viaggi). Gli iscritti totali aumentano con un tasso di crescita simile a quello degli anni precedenti, pari a circa il 70% all'anno. Ben più sostenuta la crescita dei viaggi, quasi quadruplicati rispetto all'anno precedente e arrivati a circa 380 mila nel 2018 per un totale di 7 milioni di km percorsi in condivisione per recarsi a lavoro. Crescono anche gli iscritti del Carpooling extra-urbano del 15% rispetto al 2017, superando nell'anno analizzato i 2,8 milioni. Utenti che nel 2018 hanno offerto complessivamente 1,5 milioni di passaggi per tragitti extra-urbani, 9 su 10 dei quali su distanze superiori ai 75 km.

IN COLLABORAZIONE CON



MAIN EVENT PARTNER



CON IL SUPPORTO DI



Si afferma il nuovo mercato digitale e nuove soluzioni di micromobilità

Il numero di città in cui sono accessibili i servizi digitali di pianificazione degli spostamenti con il TPL e di gestione delle piattaforme di vehicle-sharing è cresciuto ancora: 48 nel 2018 contro le 43 del 2017, abilitando 7 servizi in più (monopattini compresi) dell'anno precedente per un totale di 40.

Tra le piattaforme c'è Nugo (app disponibile per Android e IOS) che vuole ricoprire un ruolo importante nella rivoluzione della sharing mobility. La piattaforma tecnologica



lanciata dal Gruppo FS Italiane permette di acquistare in un'unica soluzione tutti i biglietti dei vettori di trasporto scelti per il viaggio. Nugo integra diverse modalità di trasporto: dal treno all'aereo, dall'autobus alla metropolitana, dal traghetto al car e bike sharing. Continuano a crescere le piattaforme digitali dedicate al servizio taxi in termini di diffusione come città coperte e utilizzo, facendo registrare più di 3,1 milioni di corse prenotate nel 2018. Sono in arrivo anche monopattini elettrici, hoberboard, segway e monowheel. Il recente decreto del ministero delle infrastrutture e dei trasporti ha dato il via alla sperimentazione nei comuni della micromobilità, una soluzione da "ultimo miglio". Nelle città infatti il 50% degli spostamenti riguarda distanza inferiori al 5 km. Mezzi come i monopattini elettrici possono, ad esempio, diventare una soluzione per sostituirsi ad auto e taxi negli spostamenti brevi integrando-

si con il trasporto pubblico.

Le città della Sharing Mobility

Milano, si conferma la città della Sharing Mobility con i numeri più alti in termini di offerta di veicoli per abitante e noleggi. Ben posizionata Torino e Roma, con quest'ultima chiamata

però a recuperare il gap dovuto all'assenza di servizi di bikesharing. Grande balzo in avanti di Bologna che nel 2018 ha inaugurato 2 servizi di carsharing e 1 servizio di bikesharing a flusso libero. Al sud spiccano le performance di Cagliari e Pa-

lermo con i loro servizi di Carsharing e Bikesharing station-based.

Nuova mobilità, quali impatti e opportunità - L'analisi Deloitte

Per 6 italiani su 10 la mobilità oggi è ancora una fonte di preoccupazione quotidiana, con impatti sia sulla sfera privata (per il 73% influenza il proprio tempo libero) sia sull'ambiente (79%). Nonostante l'auto privata rimanga tuttora il mezzo di trasporto più utilizzato dagli italiani (57%), più della metà (54%) aumenterà l'utilizzo dei nuovi servizi di mobilità nei prossimi 3 anni (anche se in logica complementare e non sostitutiva all'auto di proprietà - 69%), purché vi sia un'evoluzione dell'offerta lungo quattro direttrici: convenienza economica (richiesto da 9 italiani su 10), facilità di accesso al servizio (7 su 10), chiarezza dell'offerta (7 su 10 reputano i



servizi ancora poco chiari, anche in riferimento a quelli più conosciuti – es. Carsharing, 1 su 2 non sa che è una formula pay-per-use) e riconoscibilità dell'operatore che fornisce il servizio (6 su 10 non conoscono offerte di mobilità di importanti operatori non tradizionali).

“La sharing mobility è uno degli strumenti attraverso cui stiamo attuando quella rivoluzione nei trasporti che ci siamo prefissati – commenta il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli - La filosofia della mobilità condivisa si sposa con quella di trasporti a basso impatto ambientale, con la riduzione del traffico e dunque il miglioramento dell'aria delle nostre città. Oltre che con una piena intermodalità negli spostamenti, che permette a tutti i cittadini, nel rispetto dell'equità sociale, di scegliere mezzi diversi, poco inquinanti, per il tragitto casa-scuola-lavoro. Questa filosofia è la nostra filosofia, e non ci stancheremo di lavorare affinché si affermi con forza in ogni angolo del nostro Paese, dalle periferie delle grandi città ai centri abitati più piccoli. Perché riteniamo che la sharing mobility possa migliorare la qualità della vita dei cittadini, promuovere la crescita economica, soprattutto a livello locale, e ridurre gli effetti negativi dell'attività dell'uomo sull'ambiente, contestualmente incrementando l'efficienza dei servizi e abbassando i costi per l'utenza”

“Le nostre auto restano parcheggiate per il 92-95% del tempo, questo è il paradosso della motorizzazione privata di massa che porta a spreco di spazio pubblico, di risorse economiche e naturali - dichiara il ministro dell'Ambiente Sergio Costa - Più che di automobile oggi bisognerebbe parlare di “auto immobile”, perché la vediamo quasi sempre parcheggiata oppure ferma in coda nel traffico urbano. Le nuove generazioni hanno compreso quest'assurdità, abbracciando con entusiasmo la filosofia della sharing mobility come dimostrano i dati presentati oggi. Riappropriamoci degli spazi pubblici e dei tempi privati, condividendo il mezzo per spostarci”

“I dati incoraggianti che oggi ha presentato il nostro Osservatorio confermano che la rivoluzione silenziosa della sharing mobility è in atto-- osserva Raimondo Orsini, coordinatore dell'Osservatorio Nazionale Sharing Mobility- e l'Italia è in linea con i migliori trend mondiali. Ora dobbiamo lavorare tutti insieme per portare molte altre città italiane ai livelli di Milano. Ad esempio Torino e Bologna hanno fatto passi da gigante ed anche nel centro sud sono fiorite esperienze molto interessanti. La sharing mobility è il miglior alleato del trasporto pubblico e offre un ventaglio di soluzioni innovative: auto e scooter elettrici, monopattini condivisi, car pooling, car sharing “peer to peer”, che servono a vincere la battaglia per la vivibilità e la qualità dell'aria nelle nostre città, la vera sfida di ogni sindaco. Questa rivoluzione va quindi sostenuta e incoraggiata a livello normativo e fiscale. I cittadini se lo aspettano.”

“La mobilità attuale ha un impatto negativo sulla qualità della vita per oltre un 1 italiano su 2 e sulla sostenibilità ambientale per 8 su 10, rappresentando però, allo stesso tempo, un elemento chiave per il miglioramento della qualità dell'aria che respiriamo (per 9 su 10). - commenta Luigi Onorato, Senior Partner, FSI Innovation Leader | Monitor Deloitte - In questo contesto, le nuove forme di mobilità sono ampiamente conosciute, ma ancora ancora oggi poco utilizzate: ad esempio il Carsharing, è noto all'83% degli italiani, ma solo l'8% vi ricorre abitualmente. Tuttavia, oltre 1 italiano su 2 concorda nel dire che utilizzerà sempre di più le nuove forme di mobilità e 4 italiani su 5 non escludono la possibilità di acquistare da operatori tradizionalmente non legati al settore dei trasporti (ad esempio, più del 70% da imprese operanti nel settore energetico, assicurazioni e technology. In questo contesto, i clienti richiedono agli operatori di evolvere ulteriormente l'offerta, ad esempio, attraverso soluzioni economicamente convenienti (richiesto da 9 italiani su 10) e più chiare (7 su 10)”.

scegli l'Italia del cuore 



 **Simet**

prenota il tuo viaggio su **simetspa.it**



Reportage

AMoDo in Sardegna: una maratona in treno da Cagliari ad Alghero

La Maratona Ferroviaria 2019 dell' Alleanza per la Mobilità Dolce (AMoDo), giunta alla sua quinta edizione consecutiva, ha attraversato l'intera Sardegna da Cagliari ad Alghero.

Sbarcata all'aeroporto di Elmas nella mattinata di giovedì 20 giugno, la delegazione, guidata dalla portavoce nazionale, Anna Donati, e composta da Massimo Bottini, col figlio Eugenio, Nevilio Casarosa, Pino Colombi, Massimo Ferrari, Marco Gariboldi e Michele Vacca, ha avuto per prima cosa un incontro con il Direttore dello scalo cagliaritano, Alessio Grazietti, al 14° posto in Italia per numero di passeggeri ed in forte crescita.

Dopo la realizzazione della stazione ferroviaria passante nel 2013, collegata con l'aerostazione a mezzo di un percorso con tapis roulant, una quota non trascurabile di viaggiatori (almeno il 10 per cento) utilizza il treno per spostarsi verso il vicino capoluogo, ma anche verso i centri dell'Iglesiente e del Campidano (Iglesias, Carbonia, San Gavino, Oristano): ovviamente la convenienza del mezzo su rotaia, rispetto al taxi, è tanto maggiore al crescere della distanza.

Successivamente, la delegazione di AMoDo ha avuto un incontro con i vertici dell'ARST (Azienda Regionale Sarda Trasporti) – il Presidente, Chicco Porcu e il Direttore, Carlo Poledrini - presso la nuova sede situata nel quartiere di Santa Gilla. Fanno capo ad ARST gran parte delle autolinee circolanti nell'isola, ma anche le tre sotto reti di ferrovie a scartamento

ridotto, inclusi, quindi, i cosiddetti Trenini Verdi. AMoDo ha espresso la forte preoccupazione per il perdurante blocco delle linee turistiche, a stagione ormai iniziata, dipendente da vincoli normativi e di sicurezza, che compromettono persino una importante ferrovia Tpl, come la Sassari-Alghero, la cui circolazione è sospesa dall'ottobre 2018.

La modifica normativa che sbloccherebbe l'operatività di queste linee è già passata alla Camera dei Deputati ed in Commissione del Senato. AMoDo e Fiftm stanno seguendo l'iter e stanno facendo pressione perché il Trenino Verde possa ripartire al più presto.

ARST spera di poter riattivare il calendario dei Trenini Verdi, se la situazione a Roma si sbloccherà nei prossimi giorni, e di riattivare all'apertura delle scuole la Sassari-Alghero.



Trenino Verde della Sardegna

Sono trapelate palesemente le difficoltà dell'azienda – priva di una consolidata esperienza nel campo ferroviario – di gestire una rete molto vasta (oltre 600 km di binari, di cui 438 a soli fini turistici) con le risorse scarse a disposizione.

Non chiaro, per altro, se ARST intenda proporre treni a calendario su tratte limitate a due/tre ore di percorso (cosa ragionevole, considerata la propensione media alle clientela) o se intenda dismettere parte dei tracciati, cosa che comprometterebbe un patrimonio di inestimabile valore sotto il profilo ambientale e di archeologia industriale. ARST gestisce anche il servizio tranviario a Cagliari ed a Sassari.



Ma nel capoluogo sardo i suoi programmi di espansione (a breve i binari dal capolinea attuale di piazza della Repubblica dovrebbero essere estesi fino alla stazione Fs, ricalcando in chiave moderna il percorso della rete tranviaria chiusa nel 1973) si scontrano con la visione dell'azienda urbana CTM, che teme di veder sacrificato lo scorrimento dei propri bus in caso di realizzazione di una sede riservata esclusivamente al mezzo su rotaia.

Trasferitasi nel centro del capoluogo - dopo un breve incontro con i Consoli del TCI di Cagliari ed il Presidio Slow Food - la delegazione di AMoDo, accompagnata da un dirigente del CTM, l'ing. Tilocca, ha, infatti, effettuato un tragitto fino alla spiaggia del Poetto con un filobus bimodale della linea "5", apprezzando un servizio complessivamente buono, se raffrontato con altre città comparabili del Mezzogiorno.

Un gruppo ristretto ha potuto anche testare una breve corsa su un tram Skoda nei quartieri settentrionali della città, raggiungendo la stazione in tempo per la corsa alla volta di Carbonia.

Le linee del Sulcis Iglesiente, un tempo molto trascurate, offrono ora un servizio cadenzato con corse dirette alternate verso Carbonia o Iglesias abbastanza utilizzato, non solo da pendolari, ma anche da passeggeri che salgono all'aeroporto.

A Carbonia i treni si attestano nel nuovo centro intermodale di Serbariu, realizzato nel 2014 ed abbastanza imponente, in cui si fanno capo anche le autolinee ed un servizio di bike-sharing (tuttavia, al momento, fuori servizio).

Presso l'hotel Lù Carbonia, in serata, è stato illustrato il progetto relativo alla rete ciclabile sarda e il Cammino di Santa Barbara, alla scoperta dei luoghi minerari che tanta importanza ricoprono in questa parte dell'isola oggi affetta da fortissima disoccupazione.

Il Cammino Minerario di Santa Barbara, aderente alla Rete dei Cammini - una delle 28 associazioni promotrici di AMoDo - è stato presentato dal Presidente della relativa Fonda-

zione, Giampiero Pinna, che ha descritto la nascita e la crescita del progetto che ora comincia a produrre risultati tangibili.

Italo Meloni, docente all'Università di Cagliari ed esponente del Ciriem, ha invece illustrato il piano regionale della rete ciclabile in Sardegna, approvato a fine 2018 e parte della rete di ciclovie turistiche nazionali, che in alcuni tratti si sovrappone al CMSB. La rete ciclabile utilizza prevalentemente strade a basso traffico, ex ferrovie, ciclopiste preesistenti ed è programmato per integrarsi con il trasporto pubblico, il Trenino Verde ed i Cammini: quasi una sintesi del concetto di Mobilità Dolce.

La Sindaca di Carbonia, Paola Massidda, ed alcuni amministratori locali si sono uniti alla delegazione di AMoDo per la cena.

Venerdì 21 giugno la giornata è iniziata con un percorso in bici (noleggiate presso una ditta di Sant'Antioco che le ha portate all'hotel con un furgone) fino a San Giovanni Suergiu, lungo un tratto di pista ciclabile ricavata dal sedime della linea Iglesias-Calasetta delle Ferrovie Meridionali Sarde, dismessa nei primi anni Settanta. Per inciso questa linea - la sola a quei tempi a doppio binario nell'isola - avrebbe dovuto essere convertita a scartamento ordinario, consentendo così collegamenti diretti tra Cagliari e Sant'Antioco. I relativi fondi, già stanziati, furono poi stornati per l'acquisto di autobus.

A San Giovanni Suergiu la delegazione ha avuto un incontro con la sindaca del Comune sulcitano, discutendo sulle prospettive del turismo eco compatibile lungo i tracciati minerari e le lagune costiere.

Rientrata a Carbonia, la delegazione ha proseguito in treno per Nuoro. Il cambio a Cagliari Aeroporto ha confermato l'attrattività della fermata in prossimità dell'aerostazione anche per la linea diretta ad Oristano, su cui le recenti composizioni CAF viaggiavano affollate al punto di avere viaggiatori in piedi (cosa teoricamente non ammessa) fino a San Gavino.

A Macomer, durante una breve sosta, c'è stato un incontro presso l'imponente Centro Inter-



modale (stazione di bus posta tra le antistanti FS e ARST) con alcuni amministratori locali.

Si è quindi partiti alla volta di Nuoro a bordo di una recente automotrice Stadler, climatizzata, ma poco frequentata, lungo un tracciato notevolmente suggestivo.

A Nuoro la delegazione di AMoDo è stata accolta da numerosi giornalisti ed operatori di emittenti locali, da parlamentari del M5S e del PD, nonché dall'avv. Claudio Solinas, animatore del comitato per la ferrovie dello stato a Nuoro. La sua proposta è quella di realizzare un collegamento a scartamento ordinario che, innestandosi a sud di Macomer sulla dorsale, consenta di raggiungere Cagliari in circa due ore, dimezzando gli attuali tempi di percorrenza, e rendendo così appetibile la scelta del treno.

Sabato 22 giugno la delegazione è rientrata in prima mattinata a Macomer, dove ha potuto visitare le locali officine ARST ed apprezzare l'accurato lavoro di restauro di un'antica carrozza Bauchiero di IIIa classe ed un furgone postale, risultato raggiunto grazie alla professionalità e dedizione del personale.

Successivo proseguimento per Sassari, via Chilivani, con convoglio Trenitalia. Si è potuto constatare la forte penalizzazione in termini di tempi di percorrenza prodotta dal tracciato che tocca la località del Logudoro e che avrebbe potuto essere evitata se fosse stata realizzata la variante tra Giave e Ploghe, rendendo competitiva la scelta del treno tra le due maggiori città sarde.

Anche all'arrivo a Sassari alcune testate locali e Rai Tre, nonché accoglienza da parte dei rappresentanti del Comitato per la Metrotranvia, coordinati dal Presidente, Rosario Musumeci, e dallo storico progettista del tram, Giuseppe Fiori. A seguire un tavolo di confronto avente come oggetto l'illustrazione di questo progetto che prevede il recupero dei cinque segmenti ferroviari afferenti al capoluogo, a cominciare dall'elettrificazione della breve linea per Sorso, già oggi abbastanza trafficata, ma la cui utenza potrebbe accrescersi notevolmente con il tram

treno fino all'Emiciclo Garibaldi nel pieno centro cittadino.

Per quanto riguarda la linea di Alghero, di cui si è auspicata la pronta riattivazione, il progetto prevede l'estensione fino al centro (la parte terminale della ferrovia fu improvvidamente tagliata nel 1988) ed ai quartieri meridionali della città catalana con una breve diramazione tra Olmedo e l'aeroporto di Fertilia che consentirebbe corse veloci e frequenti sia da Sassari che da Alghero.

L'intero progetto è stato giudicato molto positivamente da AMoDo che lo sosterrà ad ogni livello.

Al termine dei lavori si è proceduto ad una prova dell'attuale servizio tranviario fino a Santa Maria di Pisa ed all'Emiciclo Garibaldi. Infine la delegazione di AMoDo ha raggiunto l'aeroporto di Fertilia a bordo di un bus ARST, non senza stigmatizzare la condizione a dir poco precaria dell'attuale terminal di bus, per il quale il Comitato sassarese propone la realizzazione di un centro intermodale nell'area ferroviaria un tempo adibita alle merci ed ora dismessa, contigua ai binari tuttora attivi.

Anche a Sassari, presente Giovanni Pala, storico animatore del turismo ferroviario nell'isola, si è duramente criticata la perdurante situazione di blocco delle circolazioni turistiche che pregiudica l'utilizzo dei Trenini Verdi nell'estate 2019 e, se protratta, rischia di compromettere l'avvenire di un imponente lascito infrastrutturale di grande fascino. AMoDo, come in precedenza ricordato, si sta attivando perché l'iter parlamentare che può sbloccare l'attuale stallo sia rapidamente concluso.

Una notizia positiva è giunta a Maratona appena ultimata: da lunedì 24 giugno è stata finalmente riattivata nella sua integrità la ferrovia ARST Isili-Cagliari.

Massimo Ferrari



Le interviste di Ferpress

LE DONNE DELLA MOBILITA'

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: Valentina Onori

Giornalisti: Valentina Onori, 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