




mobility press **magazine**



Asstra, XIV convegno nazionale TPL: "Ieri, oggi, domani"

TPL: il ruolo della finanza nel cambio di marcia della mobilità urbana. Lo studio di Unicredit e Asstra

**Le aziende del trasporto pubblico locale: Ieri, oggi, domani
Ricerca di Asstra, Intesa Sanpaolo e Fondazione IFEL-Anci**

**Brescia Mobilità: nuove opportunità di lavoro per i giovani.
La formazione al primo posto!**

Come sarà il 2018 dal TPL alla mobilità dolce

**Che è successo della valutazione degli investimenti?
Di Bridges Research**

Numero 134 - 14 Febbraio 2018



Focus

Come sarà il 2018 dal TPL alla mobilità dolce

Di seguito la raccolta delle interviste, rivolte dalla redazione di FerPress, a una serie di protagonisti dei settori del TPL e ferroviario sulle novità attese per il 2018 nel comparto.

Luigi Corradi

AD Bombardier Transportation Italy



Luigi Corradi
AD Bombardier Transportation Italy

Si è aperto un anno importante per il settore ferroviario; diverse produzioni sono già avviare e nel corso dei prossimi mesi ci saranno consegne alle imprese ferroviarie di lotti consistenti di materiale rotabile, sia passeggeri che merci.

Boccata d'ossigeno per costruttori (e maestranze) dopo anni di crisi e l'iniezione di fiducia che ha trasformato la "cura del ferro" da slogan a progetto per il Paese con investimenti sia in infrastruttura che per il rinnovo delle flotte. Bombardier sta lavorando per consegnare la nuova flotta di Mercitalia Rail. Cosa ci si può aspettare da questo 2018 anche in relazione all'attuale clima elettorale e quadro politico?

Certamente il 2018 si preannuncia un anno di

svolta relativamente sia al piano industriale che alle strategie lanciate negli scorsi anni; indipendentemente dal periodo elettorale quindi, credo sia pensiero comune auspicare che i diversi progetti, nati negli ultimi cinque anni, possano trovare nel 2018 la propria fase di ulteriore sviluppo e concretizzazione.

La "cura del ferro" è stata sicuramente una svolta molto importante nel nostro settore e ha raccolto il benestare di tutte le parti coinvolte in quanto parliamo di un progetto che vede l'appoggio di tutte le parti politiche, un progetto in grado di portare benefici visibili e tangibili a tutti.

Restando in ambito merci e sostenibilità, l'esempio di Mercitalia (MIR) ha sicuramente avuto un peso decisivo sul mercato; gli investimenti di MIR infatti rappresentano a mio avviso non solo un passo concreto per rilanciare il trasporto merci ma anche un volano per invogliare tutti gli operatori ad intraprendere questa nuova strada.

Oltre a quanto sopra ed in linea con il piano nazionale Industria 4.0, gli operatori ed i costruttori, come la stessa Bombardier, si stanno concentrando su tematiche legate alla digitalizzazione e all'automazione. Non parliamo quindi solo di nuovi rotabili; come dimostra FS, la tendenza è orientata verso il concetto di innovazione in funzione del miglioramento dell'efficienza energetica, riciclabilità dei materiali, automazione della gestione delle flotte in modo da poter rendere ancora più efficienti le infrastrutture e poter aumentare l'offerta con un servizio ancora più funzionale e dinamico.

In ogni ambito, l'obiettivo di Bombardier è quello di continuare a supportare i propri clienti nei loro piani strategici, essere partner, a tutto tondo.

Giuseppe Vinella

Presidente di ANAV



Giuseppe Vinella
Presidente ANAV

Si è aperto un anno importante per il settore del trasporto su gomma. Le novità normative introdotte con il D.l. n. 50/2017 sembrano aver dato impulso ad una nuova stagione di gare per l'aggiudicazione dei servizi di TPL su gomma e gli stanziamenti consistenti e strutturali messi a disposizione dal MIT per il rinnovo del parco rotabile possono contribuire a sostenere lo shift modale dalla mobilità privata a quella collettiva. Dal suo punto di osservazione, quali saranno i fatti che caratterizzeranno l'anno appena cominciato?

Il rilevante sforzo finanziario messo in campo in questo ultimo biennio dal MIT per dare impulso alla mobilità collettiva, investendo nelle infrastrutture necessarie e nello svecchiamento del parco rotabile destinato ai servizi di TPL costituisce indubbiamente il segnale di un importante cambio di prospettiva. Ma ancor più importanti, nelle loro potenzialità, sono forse gli interventi di ammodernamento del quadro regolatorio: accelerazione del processo di determinazione dei costi standard di settore anche come criterio di quantificazione dei corrispettivi da porre a base d'asta, stimolo alle gare attraverso la penalizzazione finanziaria

degli affidamenti diretti, maggiore contendibilità delle gare stesse grazie all'obbligo di suddivisione dei bacini di mobilità in più lotti costituiscono delle basi positive e rilevanti per dare finalmente avvio ad un reale processo di liberalizzazione, con il superamento delle inefficienze attuali e che sono in larga parte connesse a conflitti di interessi e confusione dei ruoli che si generano in tutti quei numerosi casi in cui sussistono interessi proprietari dei regolatori pubblici nelle aziende che gestiscono i servizi.

Il 2018 può costituire quindi un anno di snodo fondamentale per invertire la tendenza e dare finalmente concretezza a quei principi di liberalizzazione, equità ed efficienza rimasti fino ad oggi in larga parte sulla carta. Affinché ciò avvenga è però indispensabile che siano rapidamente e correttamente adottati i numerosi provvedimenti attuativi previsti dalla riforma, a partire dal decreto di determinazione dei costi standard, e che venga garantita la reale contendibilità dei servizi attraverso il superamento di privilegi e rendite da monopolio tuttora presenti in larga scala. Da parte nostra continueremo a garantire il nostro sforzo di contributo e proposta a sostegno di un TPL più attrattivo e moderno in cui le aziende private e le aziende pubbliche degli Enti territoriali e dello Stato possano competere su basi realmente paritarie.

Quanto potrà influire il clima elettorale dell'immediato futuro con le possibili incertezze del dopo-voto, che riguarda anche importanti regioni ed il senso diffuso di incertezza sulla possibilità di ritrovare un Governo stabile?

Ciò che rileva è che le politiche del Paese, in coerenza con i più generali indirizzi dell'Europa, siano stabili: sostenibilità ambientale dei trasporti, sviluppo della mobilità collettiva, realizzazione delle infrastrutture per l'intermodalità, investimenti nella digitalizzazione e negli ITS sono obiettivi oramai ineludibili che nessun Paese può permettersi di trascurare, tanto meno l'Italia che registra un gap eviden-



te in termini di infrastrutture e modelli integrati di trasporto rispetto ai partner europei. In quest'ottica e con la neutralità che per DNA ci caratterizza come Associazione di imprese private, ci interfaceremo con il prossimo Governo, qualunque sia il suo colore, per contribuire alla realizzazione di politiche di sviluppo economico e sociale del Paese.

Per il settore delle linee statali crede che il 2018 sarà l'anno della svolta? Quali le migliori novità che caratterizzeranno il settore?

La svolta del mercato italiano delle autolinee di competenza statale è stata segnata ormai dal 2014 con la sua liberalizzazione, e la fine del periodo transitorio, così come accaduto in altri Paesi europei ha imposto una rivoluzione nel settore, proiettandolo nell'arena della competizione intermodale e determinando numerose opportunità: in primo luogo attirando nuovi operatori italiani ed esteri e spingendo ad investire su flotta, rete e marketing. In secondo luogo, ha stimolato la nascita di importanti servizi di supporto, come i metamotori di ricerca che consentono il confronto di tempi e prezzi tra le varie alternative di trasporto su una relazione. Molti studi recenti hanno reso evidente come tali strumenti risultino tanto più fondamentali data la frammentarietà del mercato ancora in corso di consolidamento sia in termini di relazioni servite che di caratteristiche dell'offerta (orari e numero di collegamenti disponibili). Il trasporto di lunga percorrenza su gomma non rappresenta certo una nuova modalità, eppure il mercato italiano sta vivendo una metamorfosi. Tutto ciò significa innanzitutto che le persone si muovono e viaggiano in autobus, preferendolo come mezzo di trasporto rispetto ad altri, e secondo, che la ruota dell'industria del trasporto "gira" e produce. Ma per farlo in maniera solida e proficua e, soprattutto, sul lungo periodo necessita di imprese reali, fatte di uomini e mezzi, e di regole chiare e

coerenti. Temi questi, peraltro, all'attenzione proprio in questi ultimi mesi sia del legislatore comunitario che domestico, rispettivamente con la revisione dei fondamentali regolamenti 1071/2009 e 1073/2009 sulle regole di accesso alla professione e di accesso al mercato e, in ambito nazionale, con la riforma del D.Lgs 285/2005 sui servizi interregionali di competenza statale. Queste le novità principali sul tavolo del 2018: un tavolo, ci auguriamo, di confronto costruttivo e durevole.

Il 2017 si è chiuso con un bilancio nettamente positivo per l'industria turistica del Paese. MIT e MIBACT hanno approvato un Piano straordinario per la mobilità turistica, segno di una rinnovata attenzione delle Istituzioni per un settore che può fare da traino per l'intera economia nazionale. In questo contesto quale ruolo possono giocare le imprese di trasporto con autobus?

Da sempre l'autobus rappresenta un anello di importanza fondamentale per la filiera turistica: flessibilità, adattabilità alle esigenze della domanda, capillarità dei servizi e capacità di penetrazione del territorio sono, infatti, caratteristiche che rendono l'autobus un mezzo di trasporto, in molti casi, insostituibile per garantire l'afflusso di turisti verso le mete di interesse.

L'attenzione che attualmente, in ambito sia europeo che nazionale, si sta rivolgendo all'industria turistica lascia intravedere concrete possibilità di ulteriore crescita per il settore del trasporto con autobus. Si pensi alla politica di promozione dei borghi perseguita dal MIBACT: favorirà inevitabilmente il ricorso ad un sistema intermodale di trasporti in cui l'autobus vedrà rivalutato il suo ruolo di "cerniera" e di gestore di servizi del cd. "ultimo miglio" non servito da treno o aereo.

E' chiaro comunque che lo sviluppo del settore non può prescindere da un contesto di regole che, in coerenza con gli obiettivi di rilancio del turismo, favorisca o quantomeno non penalizzi l'attività. A questo proposito, parlan-

do di mobilità turistica, il pensiero corre alla questione "ticket bus", una nota dolente per il settore. Da anni l'ANAV sostiene la necessità di un nuovo approccio al tema degli accessi dei bus turistici a centri urbani, nell'ottica di organizzare e non interdire o disincentivare la mobilità turistica in autobus. Razionalizzare i diversi sistemi di tariffazione degli accessi dei bus attualmente in vigore in almeno cinquanta città italiane, alleggerire gli onerosi prelievi a carico delle imprese rendendo le tariffe proporzionali ai costi esterni prodotti, introdurre sistemi "intelligenti" di organizzazione della circolazione e di indirizzamento della sosta dei bus sono, a nostro avviso, priorità da affrontare per sostenere il rilancio della mobilità turistica e per restituire dignità al settore. La sede per intervenire c'è ed è la direttiva MIT n. 3816/1997 sulle zone a traffico limitato, che, a distanza di vent'anni dalla sua introduzione, andrebbe aggiornata ed adeguata all'attuale contesto.

Con l'inizio del nuovo anno l'ANAV ha anche implementato su TV e social una campagna di promozione dei viaggi in bus....

Sì, l'Associazione ha puntato su una campagna di promozione del settore che si è finora tradotta nella messa in onda, durante il periodo natalizio, di 4 spot televisivi che puntano a declinare e valorizzare tutte le caratteristiche qualificanti del trasporto con autobus in termini di sicurezza, compatibilità ambientale, comfort di viaggio, qualità e capillarità dei servizi di trasporto rispetto ad altre modalità di viaggio. In questa prima fase di campagna, conclusasi il 7 gennaio scorso, sono stati realizzati oltre 25,5 milioni di contatti. Un risultato più che positivo che evidenzia l'apprezzamento generalizzato e l'interesse delle persone. La campagna procede ora nella sua versione social che sarà distribuita attraverso i canali Facebook e YouTube, secondo diverse modalità di promozione e aggiornamenti quotidiani

del blog "vaicolbus.it", curando ad esempio sezioni dedicate di innovazione tecnologica e immagine "smart" dell'autobus, informazioni relative ad eventi aziendali, territoriali e nazionali legati a tale modalità di trasporto, all'istituzione di nuove linee o fermate con i relativi orari, all'adozione di buone pratiche e a nuovi servizi in favore dei passeggeri, servizi aeroportuali, open bus, integrazione con servizi di TPL, rinnovo delle flotte, autostazioni, ecc. Renderemo virale il viaggiare in autobus.

Giuseppina Gualtieri

Presidente e AD Tper SpA



***Giuseppina Gualtieri
Presidente e AD Tper SpA***

Si è aperto un anno importante per il settore. Alla fine dello scorso anno MIT, dopo l'approvazione del CIPE ha ripartito i fondi per dare nuovo impulso alla costruzione di metropolitane. Notizia importante, con stanziamenti consistenti che si aggiungono a quelli per il rinnovo del parco rotabile. Dal suo punto di osservazione, quali saranno i fatti che caratterizzeranno l'anno appena cominciato?

Il nuovo anno si apre all'insegna di una attenzione concreta ai temi e problemi del trasporto pubblico e con l'impegno di risorse per il tpl e di tempi congrui per il loro utilizzo.

Si tratta complessivamente di un fatto impor-



tante che non va né sottovalutato né dato per scontato. Il nuovo anno potrebbe essere quello che sancisce nei fatti un cambio di mentalità e azioni conseguenti per far uscire il tpl dall'ambito marginale in cui è stato relegato nei fatti per troppo tempo, come se fosse un elemento di interesse secondario per le politiche pubbliche e avulso da un contesto di vita e di welfare di cui, invece, è un elemento fondamentale, oltre che di sviluppo dei territori e del Paese.

Per questo sono importanti le risorse destinate al settore e il percorso verso un quadro regolatorio più chiaro e certo che costituisce "l'infrastruttura" fondamentale per dare le gambe ad azioni ed investimenti che potranno segnare una svolta storica nel rinnovamento del settore del trasporto pubblico in Italia. Non possiamo nasconderci che permangono forti criticità e a mio avviso si tratta di nodi che si potranno superare se si procederà sempre più con obiettivi di policy chiari, sistemi regolatori testati e non discriminanti e se si opererà prendendo spunto da realtà che hanno saputo affrontare le sfide di un rinnovamento necessario definendo compiti e responsabilità di istituzioni locali e regionali e aziende. Nel caso della mia esperienza diretta posso dire che per Tper è stato ed è fondamentale il ruolo delle istituzioni del territorio che, nella chiarezza dei ruoli fra Regione, enti locali e altri soggetti del settore, hanno saputo dare regole e risorse certe in un circuito positivo che ci ha consentito di utilizzare al meglio anche tutti i fondi stanziati e destinati ai nostri territori sia dal governo nazionale, sia da fonti locali, sia da fonti comunitarie.

Tper si è strutturata come gruppo industriale a tutti gli effetti per portare avanti in ottica efficiente ed efficace la gestione, per programmare e attuare ingenti investimenti a partire dal rinnovo del materiale rotabile, guardando in prospettiva futura; lo sforzo d'impresa è stato ripagato quanto a risultati economici e di servizio, con utili d'esercizio e passeggeri in

crescita negli ultimi cinque anni.

Dunque, un nuovo anno all'insegna della fiducia nel portare avanti il percorso avviato con sempre maggiore attenzione allo sviluppo del trasporto intermodale, alla sostenibilità ambientale e sociale.

Quanto potrà influire il clima elettorale dell'immediato futuro con le possibili incertezze del dopo-voto, che riguarda anche importanti regioni ed il senso diffuso di incertezza sulla possibilità di ritrovare un Governo stabile?

Una battuta sempre attuale dipinge l'Italia come "il Paese delle elezioni", essendo frequenti le tornate del voto, se si considerano quelle amministrative, regionali e politiche. Tutte queste scadenze che impegnano sempre il mondo politico a tutti i livelli sono certamente conquiste democratiche fondamentali ma, non c'è dubbio, costituiscono appuntamenti di particolare fibrillazione per il settore. In generale, ritengo che oggettivamente la questione più delicata sia l'incertezza che segue sempre le tornate elettorali nazionali in termini di politiche e regole di settore e di risorse.

L'auspicio che posso esprimere è che, a prescindere da chi abbia in mano le decisioni politiche del prossimo futuro, emerga forte la consapevolezza dell'importanza del trasporto pubblico e la necessità di focalizzare i temi "cruciali" di cui il settore necessita: l'assoluto rilievo degli investimenti e di come questi si finanziano e la necessità di regole chiare per tutti su affidamenti e gare, oltre che sull'allocazione delle risorse.

L'auspicio è che non prevalga la moda italiana che ogni nuovo governo deve rivedere ogni norma e ogni decisione precedente, perché il settore ha bisogno di certezze per poter programmare ed attuare interventi importanti. Su questo piano, sarebbe auspicabile tenere come punto fermo l'orientamento comunita-



rio alle regole concorrenziali e alla premialità, recentemente recepito anche a livello nazionale dal D.L. 50/2017, nel riparto delle fonti di finanziamento del settore.

E' doveroso riconoscere le adeguate risorse a chi opera – come previsto dalla normativa – sulla base di procedure ad evidenza pubblica e consegue risultati positivi in ottica d'impresa, quali l'incremento dei proventi da traffico senza penalizzare chi ha già perseguito tali obiettivi ottenendo risultati importanti.

Dato che la situazione del paese ha articolazioni molto complesse per la natura dei territori e delle esigenze di mobilità, auspico che quell'autonomia che è già prevista nelle politiche di settore in merito a programmazione della mobilità sia accompagnata da risorse adeguate e che le aziende che come Tper hanno raggiunto risultati importanti nella lotta evasione, in termini di efficienza di impresa e di aumento di passeggeri anche nel periodo di crisi economica, possano rappresentare insieme una best practice per i policy maker anche nell'ottica di portare tutti verso percorsi positivi di economicità, contributo al miglioramento delle condizioni ambientali dei territori e sviluppo dei servizi per i cittadini.

Se posso aggiungere ancora un auspicio, direi che è molto importante non perdere di vista gli obiettivi del settore, ricordando che il quadro normativo e gli strumenti giuridici devono essere al servizio di questi obiettivi e non vivere di vita propria, come a volte accade alla burocrazia del Paese.

Anna Donati

Portavoce Alleanza Mobilità Dolce

Si apre un anno di grandi aspettative per la Mobilità Dolce. Proprio in questi giorni il MIT ha approvato il nuovo piano straordinario della mobilità turistica 2017-2022.

A fine dello scorso anno sono stati finalmente approvati i provvedimenti sulle ferrovie storiche e sulla mobilità ciclistica.

E le ferrovie turistiche riscuotono sempre più interesse. Quali le prospettive per l'anno che si sta aprendo?

Nel 2018 ci aspettiamo che aumentino i treni turistici offerti al pubblico, che alcune linee riaprano in modo definitivo al servizio come la Gemona-Sacile e l'Avellino-Rocchetta SA, che treni storici come il Trenino Verde della Sardegna, sia messo in grado con investimenti adeguati di proseguire la sua offerta turistica. Deve essere un anno di consolidamenti e rilancio di treni turistici molto apprezzati non solo dagli appassionati ma oramai da un pubblico più vasto, come dimostra anche l'incremento di visitatori al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa e come in futuro sarà per il Museo di Trieste, dove nel 2018 dovranno essere avviati i lavori di ristrutturazione. Sarebbe bello poi sperimentare il Ferrociclo, cioè pedalare sui binari come avviene in Francia con il Velorail.

Che cosa serve per attuare la legge 128/2017 per le ferrovie turistiche?

C'è un enorme lavoro da fare, che coinvolge il MIT, ANSF, le Regioni, RFI.

Vanno adottati entro marzo diversi decreti con la lista delle ferrovie turistiche a partire dalla conferma delle 18 già fissate dalla norma; le linee identificate devono essere inserite nel Contratto di Programma di RFI per gli investimenti. ANSF deve promuovere un regolamento di esercizio che snellisca alcune procedure tutelando la sicurezza. Va sperimentato il Ferrociclo, cioè pedalare sui binari turistici, ed è in corso un dialogo positivo con ARST Sardegna. Come Alleanza per la Mobilità Dolce abbiamo proposto di fissare una piccola quota del Contratti di Servizio per rendere stabile l'offerta di treni turistici, condizione essenziale perché dicenti un prodotto turistico apprezzato.

Quindi il 2018 è un anno decisivo in cui lavorare per l'attuazione della norma.



Quale il ruolo della Fondazione FS, ma anche delle numerose associazioni di volontariato?

Fondazione FS deve avere un ruolo primario per l'attuazione della Legge con l'offerta di treni turistici sui "binari senza tempo" a cui vanno aggiunte le sei aziende regionali del ferro oggi aderenti in AS-STRA che realizzano anche loro bellissimi treni turistici.

Ma continuo a pensare che la collaborazione con le Associazioni di volontari, pionieri dei treni turistici in Italia, sia essenziale per la loro presenza sul territorio, le competenze che hanno accumulato ed il lavoro gratuito che sono in grado di garantire.



Anna Donati
Portavoce Alleanza Mobilità Dolce

Per i Cammini, quali le principali scadenze del 2018?

Per i Cammini va costantemente aggiornato l'Atlante dei Cammini del Mibact, vanno attuati in concreto i Cammini per cui sono stati messi a disposizione risorse (cura del percorso, segnaletica, accoglienza, promozione), e poi vanno valorizzate e messe in rete tutte le esperienze in corso a livello locale, che sono tante e ricche di qualità e creatività.

L'obiettivo è far crescere i cammini e le persone che li percorrono, con una offerta facile da capire e semplice da utilizzare.

Cosa prevede la Legge appena approvata per la mobilità in bicicletta?

La legge che deve ancora essere pubblicata

in Gazzetta, è un ottimo risultato per tutti gli amanti della bicicletta.

Prevede che si approvi il Piano Generale per la mobilità ciclistica, che include anche la rete Bicitalia per il cicloturismo, che le Regioni adottino i propri Piani ed i comuni il Biciplan. Quello che è importante è che nel 2018 prosegua l'attuazione della Rete delle Ciclovie Nazionali con le risorse messe a disposizione nell'ultimo triennio dalla manovra finanziaria con oltre 400 milioni: un volano essenziale per il cicloturismo insieme alla promozione delle strade ordinarie "da vivere" su cui pedalare ogni giorno in sicurezza.

Cosa vi aspettate nel 2018 per la mobilità dolce?

L'Alleanza promuove la Primavera della Mobilità Dolce 2018 dal 21 marzo al 21 giugno con tanti eventi per far crescere la cultura e promuovere la partecipazione dei cittadini/e. Dobbiamo riconoscere che il Parlamento ormai in chiusura ed i Ministri Delrio e Franceschini, hanno colto la novità della mobilità dolce e agito in concreto per dare gambe e risorse ai progetti per camminare, pedalare e viaggiare con i treni turistici.

C'è da augurarsi che l'impegno per la mobilità dolce prosegua anche nella prossima legislatura, consolidando e facendo crescere quello che è stato avviato.

RED