



NEWSLETTER A CURA DI FERPRESS



In qualunque campo si operi, avere delle mappe e delle bussole è indispensabile, altrimenti succede – e succede spesso – che si navighi a vista, senza una rotta precisa e, alla fine, senza un vero scopo, senza nulla che non si consumi “qui ed ora”, poi domani si ricomincia con un altro scopo e una nuova improbabile mèta.

Credo che procedere così sia un errore ovunque si adotti questa pratica e, per rimanere al campo che ci riguarda, quello della rappresentanza di impresa, occorra invece saper agire su due livelli, diversi ma connessi: uno è quello quotidiano dove la realtà ci pone domande a risposta immediata e spesso multipla, l'altro è più ambizioso e ugualmente necessario, perché tende ad inserire il nostro agire quotidiano in un quadro più generale e “di senso”, che si costruisce con il tempo, con il confronto dentro e fuori il perimetro di noi stessi e delle nostre organizzazioni, capaci come dovremmo essere di elaborare contenuti e posizioni contaminandoci con altri saperi ed altri interessi. A questo proposito, non credo che occorra temere il confronto e persino il conflitto delle idee, perché è solo dalla misurazione di quanto le nostre idee resistano alla messa in discussione e all'urto della diversità che si avrà la prova se esse sono buone o cattive. Per questo, anche per questo, negli ultimi mesi abbiamo lavorato a tre obiettivi, oggi raggiunti, che non sono corollario all'attività associativa primaria, ma ne costituiscono la fibra nervosa: la costituzione del Comitato Scientifico di Agens che

concluderà in dicembre i lavori preparatori e si insedierà; la convenzione operativa con Enea per una collaborazione stabile con Agens su energia e trasporti; il rinnovo della convenzione con Isfort sul tema della mobilità degli italiani, che rinnova e rilancia una collaborazione organica che dura da tempo e che oggi rinnoviamo perché le mappe e le bussole invecchiano e occorre ridare loro slancio anche nella continuità.

Vedremo queste scelte compiute alla prova dei fatti, possiamo dire però con certezza e fin d'ora di averle promosse non per esibire i gioielli di famiglia ma per costringere noi stessi ad essere migliori, più adeguati alle trasformazioni in atto che sono sì tecnologiche ma anche sociali, economiche, civili, persino antropologiche. La volontà è quella di non subire il cambiamento ma di fare la nostra parte per provare a governarlo: se vogliamo, come comunità umana, ciascuno nel suo ambito di azione, provare a dire i nostri sì e i nostri no, dobbiamo essere estremamente consapevoli, non solo dei mezzi ma dei fini che non dovremmo subire ma, per quanto possibile, determinare. Sappiamo che in questa impostazione c'è dentro una grande ambizione, la stessa che Luigi Einaudi, oltre settant'anni fa riassumeva quasi in uno slogan “conoscere per deliberare”; ma non è questa forse una delle principali prerogative umane? Andare, non essere portati, scegliere e non essere scelti?

F.M.



AGENS

LA STORIA SIAMO NOI

Intervista a Nicola Pascale

Nicola Pascale è Amministratore Unico dell'Azienda Napoletana Mobilità, interamente partecipata dal Comune di Napoli per il tramite della Napoli holding che, nel 2013, ha subito un processo di fusione con cui ha ampliato il sistema di business, incorporando sia il trasporto su ferro che il mondo della sosta e dei parcheggi. Nicola Pascale è consigliere generale di Agens.



ANM gestisce linee bus, tram e filovie, due linee metropolitane (Linea 1 e Linea 6 una volta consegnata), quattro impianti Funicolari (Chiaia, Centrale, Montesanto e Mergellina), un sistema diffuso di scale mobili intermodali, 4 ascensori pubblici e 16 parcheggi di interscambio oltre a 25.000 stalli delle strisce blu, segnaletica e sistemi di controllo e gestione del traffico nella città di Napoli. Un sistema complesso che rende ANM la principale azienda di servizi per la mobilità della città. L'orografia, la storia e il complesso sistema urbanistico fanno di Napoli una realtà unica in Europa dal punto di vista della mobilità urbana.

Pascale, a breve circoleranno treni all'altezza delle stazioni considerate tra le più belle del mondo...

Il primo dei 20 nuovi treni acquistati è già in esercizio commerciale, 9 sono stati consegnati e sono ospitati nel nostro deposito - officina di Piscinola. Il collaudo del treno CAF non è stato privo di intoppi; far passare un prototipo a treno in servizio commerciale richiede una serie di verifiche, di test e di passaggi anche formali non da poco, finalizzati a garantire la massima sicurezza dei viaggiatori e di chi sul treno lavora. Peraltro voglio ricordare che il primo treno è stato consegnato la notte in cui è iniziato il lockdown, evento che ha bloccato qualsiasi tipo di attività.

Cosa significa mettere in servizio un nuovo treno?

È come farsi un elegante e costoso abito su misura. Non esiste un treno adatto a tutte le linee metropolitane, va progettato ad hoc, testato e verificato fino a quando ogni elemento è perfettamente in linea con tutto il sistema della metropolitana. Non possono esserci cuciture imperfette. Per questo motivo il lavoro dei tecnici ANM e CAF con la supervisione di USTIF prima e ANFISA dall'inizio di quest'anno è stato difficile lungo e minuzioso. La soddisfazione di vederlo in esercizio commerciale è immensa. La messa in esercizio di questi treni garantisce il salto di qualità indispensabile per migliorare i servizi per la mobilità in città: la linea 1 della metropolitana di Napoli è il cardine del sistema di mobilità della città.

Non solo metropolitane, ma anche tram: Napoli ne ha sempre avuti, poi sembrava fossero stati rinchiusi in deposito, ora sembrano destinati a nuova vita.

Assolutamente sì, Napoli è una città con una estesa linea tramviaria che stiamo recuperando e innovando. In questi anni abbiamo riattivato il servizio tranviario dopo il lungo stop determinato dai lavori di riqualificazione di via Marina, l'arteria stradale di adduzione al nostro deposito tramviario. Nei prossimi anni il sistema tramviario sarà esteso di altri 4 km a doppio binario verso il centro città e incrementato da almeno 5 nuovi veicoli grazie al PNRR. Il tram è un mezzo ecologico e veloce, se non fosse per la congiuntura economica e per l'attuale costo dell'energia sarebbe anche poco dispendioso, ma resta certamente un vettore importante e caratterizzante per la città. Viaggia prevalentemente in sede protetta e ha il vantaggio di una pluralità di fermate che non richiedono manutenzione e impiantistica come una metropolitana. I tram Sirio in dotazione all'azienda sono tram silenziosi, confortevoli e di dimensioni tali da consentire il trasporto di un numero consistente di viaggiatori.

Proprio i nostri Sirio sono stati oggetto di un'interessante sperimentazione con TIM e Noovle che abbiamo chiamato "tram connesso". Una contaminazione per immaginare insieme soluzioni digitali che, utilizzando il 5G e il cloud, possono migliorare e arricchire il viaggio con servizi avanzati di connettività e di infotainment per gli utenti dei servizi di trasporto. Prossimo passo: tram a guida assistita sperimentazione alla quale stiamo lavorando con Hitachi e con Università di Salerno.

Girando per la città si nota una certa vivacità nel rinnovo della flotta...

Su trasporto di superficie è stato fatto molto. L'azione di rinnovamento del parco, iniziata nel 2018 con l'ingresso dei primi 56 nuovi autobus acquistati dal Comune di Napoli e concessi in comodato ad ANM, è proseguita negli anni con l'ingresso di 88 bus euro 6, 33 bus euro 6 a metano e 8 bus ibridi (diesel più

elettrico) di diverse dimensioni, anch'essi acquistati con il contributo del Comune di Napoli e della Regione Campania. Nel 2023 saranno consegnati ad ANM altri 70 bus euro 6 a metano.

Da uno studio del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili effettuato su dati della Motorizzazione Civile è emerso che l'età media dei bus della Campania è di 9,1 anni, uno in meno della media nazionale. La flotta bus di ANM ha oggi un'età media di 8 anni. Nel 2018, solo 4 anni fa, l'età media era di 17 anni. Tutto ciò ha inciso favorevolmente sull'efficienza e sull'affidabilità del servizio offerto con una riduzione del 33% del numero delle segnalazioni di guasto in linea, nonostante l'incremento dei chilometri totali prodotti.

Un risultato molto significativo, raggiunto sicuramente grazie all'impegno del Comune di Napoli e della Regione Campania, frutto di un modo nuovo di fare Azienda.

Sull'elettrico quali sono i progetti?

Nei prossimi mesi ANM avvierà le procedure per acquisire 253 autobus elettrici di varie dimensioni. In questo modo l'Azienda intende compiere un passo importante nel percorso di transizione energetica della propria flotta veicolare e prepararsi nei prossimi 4 anni alla sostituzione della maggior parte dei bus ad alimentazione convenzionale con veicoli elettrici.

Per cogliere le opportunità offerte dal Recovery Plan per la transizione energetica ANM è stata indicata dal Comune di Napoli come soggetto attuatore per la sostituzione della flotta bus con veicoli elettrici e ha costituito un consorzio con ATM Milano e ATAC Roma per collaborare prioritariamente in questo settore. Le attività relative alla elettrificazione del parco bus hanno riguardato la predisposizione dei piani di attività per accedere al finanziamento previsto dal PNRR e le progettazioni preliminari per la trasformazione di 3 depositi. Le scelte infrastrutturali, la sperimentazione di veicoli elettrici e le operazioni necessarie alla progettazione degli interventi sui depositi, hanno avuto luogo e proseguiranno nel corso del 2022 e si completeranno con la predisposizione di bandi di gara.

La mobilità del futuro, il futuro della mobilità

Mobilità, futuro, sono solo due parole. Ma affermarlo per davvero sarebbe una bugia, naturalmente, perché innumerevoli sono invece le parole che si celano dietro questi due avamposti sintattici.

Tanto per cominciare, la mobilità va incontro a due diverse facce del futuro: quello su cui contiamo, ricco di entusiasmanti progressi e innovazioni tecnologiche; e quello con cui dovremo fare i conti, che avrà sempre più a che fare con gli effetti di cambiamenti climatici, crisi ecosistemiche come le pandemie, penuria di risorse, crisi energetiche e disuguaglianze.

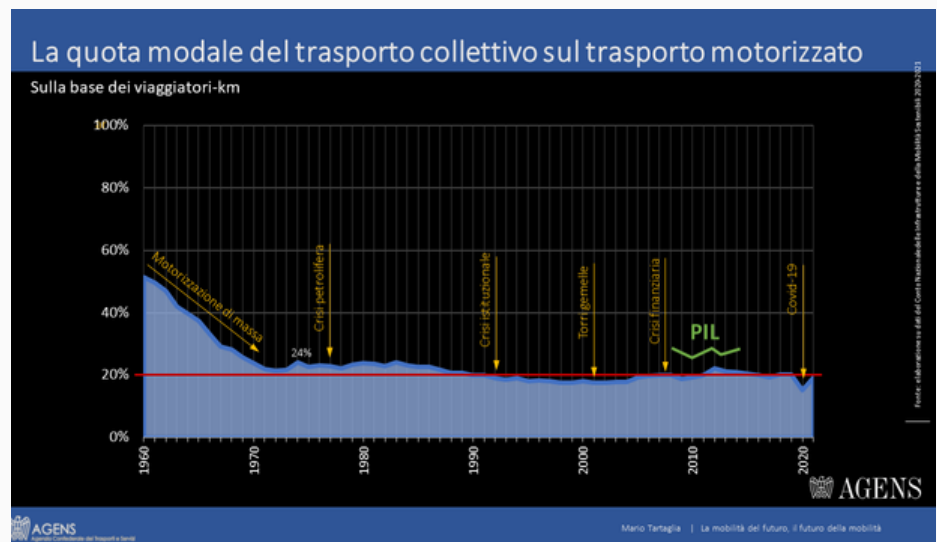
Dei lati oscuri del futuro con cui dovremo fare i conti, la mobilità sarà purtroppo ancora una delle cause decisive. Prendiamo ad esempio il problema dei cambiamenti climatici: con le proprie emissioni climalteranti, la mobilità ne è la causa per il 25-30%, e non è facile pensare che questo impatto scompaia del tutto o che diminuisca velocemente. Tuttavia, quasi tutto questo impatto è dovuto ai modi di trasporto individuali motorizzati. I sistemi di trasporto collettivo possono dunque giocare un ruolo determinante per orientare il futuro, perché hanno il vantaggio

di essere di gran lunga meno impattanti e più sostenibili di quelli individuali motorizzati, producendo un terzo delle esternalità di questi ultimi, e solo un decimo per quanto riguarda l'incidentalità e la mobilità di lunga percorrenza. Anche se possiede questo vantaggio, il trasporto collettivo non può però permettersi né di dormire sugli allori, né tantomeno di preoccuparsi soltanto di evolvere verso il lato migliore del proprio futuro, ad



esempio cavalcando l'evoluzione tecnologica e digitale ed attuando una transizione energetica verso sistemi di propulsione più efficienti e meno climalteranti.

Bastano infatti pochi calcoli per capire che tutto questo, sia pur necessario e imprescindibile – non potrà bastare: il trasporto collettivo dovrà impegnarsi nell'ulteriore sforzo di contrastare quel lato oscuro del futuro che è legato al dominio dei mezzi individuali motorizzati. L'arma che esso ha a disposizione è potente ma estremamente difficile da usare: lo shift modale. Spostare le scelte dei viaggiatori dai mezzi individuali a quelli collettivi non è infatti per niente semplice, e per capirlo basta osservare l'andamento della quota modale complessiva (in viaggiatori-km) del trasporto collettivo in Italia dall'ultimo dopoguerra ad oggi.



Se è vero che la quota del trasporto collettivo, superiore al 50% negli anni '50 e '60, è stata repentinamente ridimensionata in soli dieci anni al 20% circa dall'avvento di una vera e propria rivoluzione come la motorizzazione di massa, è però anche vero che tale quota è rimasta sostanzialmente invariata per i successivi 50 anni e fino ad oggi. Naturalmente, si tratta di valori medi nazionali, e sappiamo benissimo che il sistema della mobilità è articolato in sottosistemi locali con caratteristiche peculiari, ad esempio alcune tratte di ferrovia ad alta velocità dove le quote modali collettive sono superiori al 70%, alcune aree urbane virtuose che accolgono il 50% circa di viaggiatori sul trasporto collettivo, ma anche sottosistemi poco virtuosi o con insediamenti diffusi dove il trasporto collettivo è praticamente inefficace o inesistente. Insomma, il 20% di quota modale media è stata la nostra regola nazionale nell'ultimo mezzo secolo, sostanzialmente indifferente ad eventi di grande portata come la crisi petrolifera degli anni '70, quella istituzionale degli anni '90, l'attentato al World Trade Centre, la crisi finanziaria degli anni 2000 che ha determinato solo una piccola oscillazione della quota modale

similare a quella ben più consistente del PIL, la pandemia di Covid-19 che ha influito per un breve sussulto, la crisi geopolitica del 2021 ancora in corso. A questo punto rimane soltanto una domanda: perché? A volte per rispondere a domande complicate bastano ragionamenti semplici, e così è anche in questo caso. Basta riflettere su che cosa possano desiderare le persone per muoversi: un viaggio che vada da una porta (ad esempio, di casa) ad un'altra porta (ad esempio, di un luogo di lavoro, di un negozio, di un luogo di divertimento o di cura, di un'altra casa). Un viaggio che sia il più possibile fluido, comodo, conveniente, piacevole, utile. Si può fare tutto questo con il trasporto collettivo? Si può fare, ma è una sequenza complessa. Dando per scontato che i bus ed i treni non entrino nella propria camera da letto né siano parcheggiati nel garage di casa, per utilizzare il trasporto collettivo

è necessario intraprendere un percorso articolato che può comprendere il camminare, l'utilizzare mezzi attivi come biciclette o pattini, avvalersi di mezzi collettivi come bus, treni, aerei o navi, o di mezzi in sharing, e soprattutto cambiare mezzo e attendere del tempo ad ogni cambio. E invece, con un mezzo individuale come ad esempio la propria auto, si può fare? Certo, basta salirci avviarla e arrivare a destinazione. Con tutti gli svantaggi che possiamo immaginare, congestione nelle strade o difficoltà di parcheggio, necessità di guidare o di pagare accessi o sosta, usare il proprio mezzo personale motorizzato è comunque un modo immediato di compiere il nostro viaggio porta a porta per qualsivoglia distanza.

Ergo, se il trasporto collettivo non inventa qualcosa di nuovo, qualcosa che non sia nulla di quanto già successo o inventato negli ultimi 50 anni, la



ripartizione modale 20 contro 80 non pare avere grandi prospettive di cambiamento. E allora, cosa si può inventare? Beh, è ovvio che l'unica idea ragionevole sia quella di battere i mezzi individuali offrendo un prodotto con essi competitivo. Ma non ci avevamo già pensato? Sì, certo, ma forse avevamo sbagliato bersaglio. Forse non avevamo capito di non aver bisogno di cose nuove, ma soltanto di guardare le cose con occhi nuovi. Il prodotto competitivo di cui le persone hanno bisogno non è un oggetto tecnologico, non è una innovazione digitale, non è una nuova idea di business. Di questo, alle persone, non importa. Il prodotto competitivo è quella cosa di cui le persone hanno realmente bisogno: un viaggio fluido. E però da questo punto di vista i modi di trasporto collettivo, come abbiamo detto prima, sono più deboli e partono svantaggiati. Per superare il loro intrinseco svantaggio, i singoli sistemi di trasporto collettivo devono fare squadra, sia tra loro

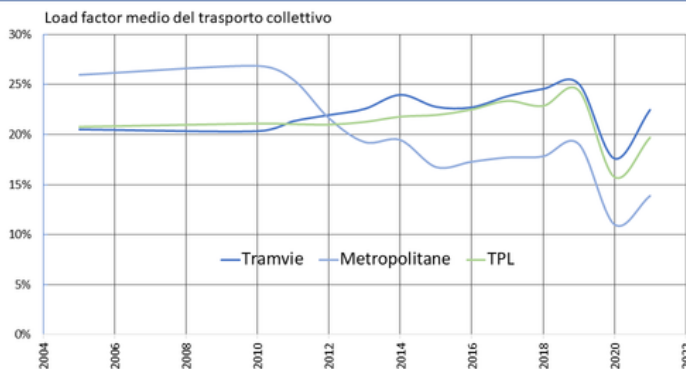
che con i modi di mobilità dolce in grado di realizzare gli spostamenti ancillari, e paradossalmente ed in casi speciali come nei territori caratterizzati dallo sprawl o dal più italico modello dello sprinkling anche con l'auto privata, magari sotto il vincolo di agganciarsi ad un punto di ricarica in una stazione ferroviaria, costruendo un sistema di trasporto collaborativo. Senza un sistema di trasporto collaborativo, infatti, i mezzi individuali a motore rimarrebbero i più idonei a soddisfare le esigenze di trasporto porta a porta e continuerebbero a vincere sempre.

Per riassumere, le sfide che il trasporto collettivo deve accogliere sono sostanzialmente due: ridurre i propri impatti negativi; e rendersi più attrattivo per determinare uno shift modale. Se queste sono le sfide, l'unico modo per vincerle è quello di fondare un sistema di trasporto collaborativo, che possa fornire alle persone quel viaggio fluido di cui esse hanno bisogno.

Ma se un sistema di trasporto collettivo di tipo collaborativo non è ancora riuscito ad emergere nel nostro Paese, sarà solo per un fraintendimento del concetto di competizione o per altre ragioni? Ad esempio, il trasporto collettivo ha sufficiente capacità per accogliere uno shift modale significativo? Osservando l'andamento storico del load factor medio nazionale sembrerebbe di sì, ma questo è proprio un caso in cui l'apparenza

la sfida della mobilità verso il futuro sarà una impresa meno semplice di quello che si potrebbe a prima vista immaginare. Sarà certamente indispensabile irrobustire infrastrutture e tecnologie, modernizzare le flotte, superare i gap che l'Italia soffre da questo punto di vista rispetto agli altri paesi industrializzati, salire a bordo delle transizioni energetica e digitale, acquisire la padronanza dell'utilizzo dei big data, operare nei metaversi, ma tenendo tuttavia sempre presente che tutto questo è solo l'evoluzione tecnologica degli strumenti, qualcosa di simile al passaggio dalla zappa all'aratro circa 7000 anni fa. Un po' più significativo è tutto quello che, pur reso possibile dall'evoluzione tecnologica, riguarda il progresso della conoscenza e della capacità organizzativa, che ha a che fare con i cambiamenti dei paradigmi epistemologici che stiano al passo con l'enorme proliferazione dei dati determinata dalla sempre maggiore connessione degli oggetti e delle persone, la capacità di analisi e di pianificazione, la visione del futuro e la coscienza del fatto che la sostenibilità è qualcosa che riguarda poco il mondo in cui viviamo e molto il mondo in cui vivranno i nostri figli. Sono queste ultime le abilità che possono indurci all'ottimizzazione dei sistemi di trasporto, ad esempio supportando campioni nazionali del trasporto collettivo e rivoluzionando il paradigma dell'offerta di trasporto verso approcci concettualmente innovativi, come quello di offrire la mobilità non nella forma del

Ma abbiamo abbastanza capacità?



possesso personale di un mezzo, ma come un servizio attraverso sistemi di "mobility as a service". E proprio il MaaS rappresenta un ottimo esempio di quello che abbiamo definito 'guardare le cose con occhi nuovi', accorgersi che si può fare uso degli strumenti di cui si dispone per concepire una soluzione che venga incontro nel migliore dei modi a quella semplice cosa di cui i viaggiatori hanno bisogno: un viaggio fluido, nello spazio e nel tempo ad essi congeniale.

inganna, perché proprio le caratteristiche di forte disomogeneità locale tipiche del sistema dei trasporti prima richiamate rendono il sistema stesso molto sensibile alle punte di carico di spostamenti. Per evidenziare questa sensibilità in termini temporali, basti pensare a come una linea di trasporto collettivo, che mediamente nella giornata può apparire scarsamente utilizzata, possa andare in crisi di sovraccarico nell'ora di punta. È questo un tratto tipico dei sistemi di trasporto ed è il loro tallone d'Achille, che spesso richiederebbe una programmazione industriale dell'offerta dei servizi disomogenea rendendo quest'ultima non profittevole dal punto di vista della gestione economica. Queste poche considerazioni mettono in luce il fatto che

Mobilità e futuro: siamo partiti da due parole ma abbiamo menzionato innumerevoli altre parole nascoste dietro di loro: rivoluzione digitale, metaversi, dati, big data, data driven e paradigmi epistemologici, resilienza, transizione energetica, sostenibilità, nuove forme di lavoro, policies e pianificazione, innovazione tecnologica, MaaS, e altre ancora. Parole che hanno a che fare con il futuro della mobilità, parole che oggi vengono pronunciate di continuo ma che occorrerebbe conoscere profondamente prima dell'uso. Parole che bisogna stare attenti a non privare di significato, perché le parole, come gli oggetti, più vengono usate e più si usurano, ma a differenza degli oggetti, che si usurano dal di fuori, esse si consumano dentro, e poi non si sa più cosa vogliono dire.

Legge Concorrenza e affidamenti TPL

Nel 2023 debutta il rigido sistema sanzionatorio tra attestazioni di conformità e verifiche del MIT e di ART.

Con la legge annuale per il mercato e la concorrenza (L. 118/2022) è stato introdotto l'obbligo delle Regioni a statuto ordinario di presentare all'Osservatorio del trasporto pubblico locale, un'attestazione a cadenza annuale entro il 31 maggio di ogni anno. Per tutti gli affidamenti in scadenza nell'anno dell'attestazione, la Regione competente attesta l'avvenuta pubblicazione - entro il 31 dicembre dell'anno precedente - di un avviso di preinformazione ai sensi dell'art. 7 del Regolamento UE 1370/2007, oppure del bando di gara, ovvero l'avvenuto affidamento dei servizi con procedure conformi al citato Regolamento.

Nel caso delle procedure di gara l'attestazione include l'accertamento di conformità delle procedure di gara bandite alle misure dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti.

Gli obiettivi dichiarati che il legislatore intende perseguire sono quello di promuovere l'affidamento dei servizi di TPRL con procedure ad evidenza pubblica, nonché consentire l'applicazione delle decurtazioni nel riparto del fondo nazionale trasporti alle Regioni a statuto ordinario. La mancata o ritardata attestazione o la sua incompletezza determina la responsabilità dirigenziale e



concorre alla valutazione delle performance individuali del dirigente regionale, mentre la mancata pubblicazione degli atti sopra elencati entro le scadenze previste determina l'esercizio del potere sostitutivo da parte del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti ai fini dell'avvio delle procedure ad evidenza pubblica.

E' previsto, altresì, che il MIT e l'ART effettuino la verifica in ordine al contenuto delle attestazioni regionali.

E' presumibile che un apparato sanzionatorio particolarmente incisivo quale quello sopra descritto, possa determinare il superamento di una delle problematiche attualmente più frequenti per gli affidamenti TPL, che consiste nella mancata adozione di decisioni in tempo utile ad evitare l'inerziale prosecuzione delle gestioni in carenza dell'adozione di decisioni espresse.

Tuttavia, la disposizione fa sorgere anche alcune perplessità. In primo luogo, nei contesti in cui le funzioni e le responsabilità relative ai provvedimenti di affidamento dei

servizi sono in capo agli enti locali oppure alle Agenzie, la previsione di sanzioni in capo alle Regioni appare francamente discutibile. D'altra parte, però, una scelta simile ricalca quella già effettuata all'art. 27 del D.L. 50/2017, laddove il legislatore ha deciso di ricollegare al mancato avvio di procedure di affidamento conformi al Regolamento UE n. 1370/2007, la conseguente decurtazione di trasferimenti per la Regione interessata nel riparto del Fondo nazionale.

In secondo luogo, non convince rispetto ai principi generali del nostro ordinamento, il potere attribuito dapprima alle Regioni e successivamente al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Autorità di Regolazione dei Trasporti – in sede di verifica delle attestazioni regionali – di esprimersi in ordine “alla conformità” delle procedure di affidamento al Regolamento n. 1370/2007, ovvero alle misure di regolazione dell'ART. Si tratta di giudizi e verifiche che inevitabilmente saranno destinati a sovrapporsi ai procedimenti giurisdizionali avviati dinanzi al giudice amministrativo, chiamato ad esprimersi sulla legittimità delle procedure di affidamento.

In terzo luogo, il procedimento di verifica del MIT e dell'ART sul contenuto delle attestazioni regionali, con effetti diretti rispetto al riparto del fondo nazionale trasporti, appare idoneo a generare una conflittualità tra istituzioni, autorità pubbliche e territori, di cui oggettivamente non si sentiva il bisogno.

In ultimo, sempre sotto il profilo della conflittualità tra istituzioni, l'esercizio del potere sostitutivo previsto quale strumento di reazione all'inerzia dell'ente locale o regionale, appare di non semplice realizzazione e attuazione. E' del tutto evidente, infatti, che la pubblicazione di una procedura di gara – in conformità con le previsioni dell'ART – non consiste nell'adozione di un atto vincolato nei suoi contenuti, ma, al contrario, richiede scelte fortemente discrezionali, connotate da valutazioni di merito, frutto di una visione di politica della mobilità collettiva (basi pensare, ad esempio, alla durata del contratto, tariffe e sistemi d'integrazione, programmi di esercizio, investimenti, qualificazione di beni essenziali, etc...).

Pur mantenendo l'impianto complessivo della disposizione si confida che i profili maggiormente spigolosi possano essere superati, anche a fronte delle prime esperienze applicative.

“La mobilità del futuro, il futuro della mobilità”. ***Il Convegno AGENS al Next Mobility Exhibition***

Nell’ambito del Next Mobility Exhibition che si è svolta a Milano Fiera dal 14 al 16 ottobre scorsi, Agens ha organizzato un’iniziativa di dibattito dal titolo “La mobilità del futuro, il futuro della mobilità”.

Digitalizzazione, MaaS, transizione energetica, shift modale, dati e big data: questi alcuni dei temi, delle questioni che determineranno il futuro in generale, e quello della mobilità in particolare, e su cui è opportuna la riflessione perché da come collettivamente ci organizzeremo su questi temi dipenderà la qualità del futuro che comunque verrà, e che dunque sarebbe importante riuscire a governare. Per ragionare di scenari e di potenzialità, sfide e rischi legati alle trasformazioni in atto e a quelle a venire, Agens ha chiamato a discutere in un incontro di “Future Vision” una serie di protagonisti del mondo dei trasporti, delle realtà associative del settore o delle realtà aziendali legate in particolare al mondo Agens.

L’incontro è stato introdotto dalla relazione di Mario Tartaglia, responsabile Modelli, Studi Strategici e Statistica Ufficiale di Ferrovie dello Stato Italiane e presidente del Gruppo promotore del Comitato scientifico Agens, in cui sono state affrontate tutte le tematiche e le interrelazioni che legano strettamente il futuro della mobilità e la mobilità del futuro al futuro dello stesso pianeta e del nostro destino come popolazione alle prese con le conseguenze sempre più disastrose delle crisi climatiche e dei cambiamenti ambientali.

Nel settore della mobilità, la quota modale del trasporto pubblico è bloccata da oltre 40 anni al 20% del totale, oggi l’ambizione è di fare un



salto significativo che sposti di oltre il 10% questa percentuale limitando contemporaneamente fortemente l’uso del mezzo privato soprattutto nelle grandi città.

Questo obiettivo – secondo Tartaglia e secondo Agens – si raggiunge irrobustendo gli investimenti in infrastrutture e tecnologie, modernizzando le flotte di autobus e treni destinati al trasporto collettivo, supportando la crescita dimensionale e produttiva di “campioni nazionali” nel settore della mobilità urbana ed extraurbana, sull’esempio delle esperienze di altri paesi europei (in particolare, la Francia) e per consentire che le aziende TPL raggiungano la massa critica per reggere in un mercato sempre più competitivo e dove non si sopravvive senza capacità di investimento e innovazione; in una proiezione ulteriore, vanno poi attuate misure di policies virtuose (ad esempio, in ambito cittadino, limitazioni all’uso dell’auto privata e orari delle città); rivoluzionata l’attuale offerta di trasporto pubblico, sfruttando anche le possibilità date dall’analisi dei dati e dei big data che derivano dall’applicazione della trasformazione digitale

e dal cambio di paradigma introdotto dall'applicazione dei sistemi di MaaS (Mobility as a Service).

Su questi temi si sono confrontati in un vivace dibattito (guidato per mano e sollecitato attraverso domande da Fabrizio Molina) Nicola Biscotti, Presidente Anav; Amalia Colaceci, Vice Presidente Agens e Presidente Cotral; Angelo Costa, Consigliere Generale Agens e Amministratore Delegato Arriva Italia; Andrea Gibelli, Presidente Asstra; Giovanni Mottura, Consigliere Generale Agens e Presidente Atac; Nicola Pascale, Consigliere Generale Agens e Amministratore Unico Anm; Simona Sacone, Gruppo promotore del Comitato Scientifico Agens e Presidente TPL Linea; Federica Santini, Vice Presidente Agens e Presidente Trenord; Stefano Rossi, Vice Presidente Agens e Amministratore Delegato di Autoguidovie (che si è vista assegnare la prima edizione del Mobility Innovation Award, riconoscimento che premia la migliore azienda di trasporto italiana per transizione, digitalizzazione, inclusione sociale e valorizzazione del territorio).

Una riflessione sul futuro ha coinvolto anche la complicata questione dei giovani che rifiutano di svolgere il ruolo d'autista: Simona Sacone, del comitato scientifico di Agens, e Stefano Rossi hanno sottolineato che il cambiamento di paradigma è diventato: non c'è l'impegno lavorativo, ma la scarsa considerazione di un lavoro che è stato fatto diventare marginale e penalizzante rispetto alle aspettative attuali.

“Trenitalia e tutto il Gruppo FS Italiane sono impegnati nel miglioramento del modello di offerta di trasporto e nello sviluppo di una mobilità sostenibile e rispettosa dell'ambiente attraverso l'utilizzo di mezzi collettivi, condivisi e all'avanguardia in materia di efficienza energetica – ha sottolineato Domenico Scida, Direttore Business Intercity di Trenitalia. Il Piano industriale 2022-2031 del Gruppo FS Italiane, attraverso la nascita l'obiettivo di migliorare l'esperienza complessiva del viaggio mettendo al centro l'obiettivo di migliorare l'esperienza complessiva del viaggio mettendo al centro le esigenze del passeggero dal punto di partenza alla destinazione finale.

Ciò sarà possibile grazie a una forte spinta sull'intermodalità offrendo soluzioni di viaggio integrate per gli spostamenti di lavoro, studio o turismo insieme ad una customer experience sempre più digitale.”

Le conclusioni di Arrigo Giana, presidente Agens e amministratore delegato Atm, non hanno potuto evitare di evidenziare come oggi la situazione della mobilità in Italia sia così complessa da costituire quasi una equazione senza possibili soluzioni, se si mettono contemporaneamente sul piatto le prospettive di un futuro prossimo, di medio e di lungo termine, con le problematiche di una contingenza attuale che vede le aziende in grave difficoltà per fare persino le previsioni di budget per l'anno prossimo, a fronte di un aumento dei costi energetici arrivato a superare di cinque volte il volume di spesa precedente.

Una difficoltà contingente che rischia di spegnere la grande propensione al futuro delle aziende più competitive e che rischia di penalizzare l'intero settore del trasporto pubblico, proprio mentre in altri Paesi europei l'occasione della crisi energetica viene sfruttata per potenziare ancor più le opportunità del trasporto pubblico.

Il futuro della mobilità è fatto anche da concretezza: per questo Fabrizio Molina, direttore generale Agens e chairman della sessione di dibattito su mobilità del futuro e futuro della mobilità, ha proposto ai vari interlocutori di rispondere in maniera secca alle sollecitazioni delle domande. In realtà, Molina ha dovuto interloquire circa con una decina di protagonisti del settore, che hanno provato ognuno a proporre soluzioni. La headline è costituita dalla semplificazione della catena decisionale e normativa, ma anche di un aggiornamento di norme e modelli di esercizio ormai diventati nettamente arretrati e incongruenti. Non a caso la riflessione maggiore è stata presentata dal presidente Anav, Biscotti, e dal presidente di Asstra, cioè le aziende o sistemi di aziende che si misurano ogni giorno con la necessità di effettuare i servizi.