



NEWSLETTER A CURA DI FERPRESS



Rafforzare le imprese di trasporto pubblico che dovranno essere in grado di gestire i servizi anche negli anni futuri

Siamo in un sistema che sta affrontando una grandissima turbolenza e credo che l'evoluzione normativa del settore del trasporto pubblico in atto debba tenere conto di questo dato per accompagnarci verso l'uscita dalla crisi. Nei giorni scorsi l'analisi di alcuni emendamenti alla Legge di Bilancio e al Decreto "Aiuti Quater", ci ha indicato che qualsiasi forma di premialità locale sulla distribuzione delle risorse nazionali viene costantemente negata ed il criterio "storico" rimane quello di sempre. Ed anche il tema delle risorse aggiuntive che dovevano essere utilizzate dalle Regioni per gli incrementi di qualità, o quantità, del servizio di trasporto pubblico sono stati usati per gli adeguamenti inflattivi dei contratti di servizio: il che vuol dire, ancora una volta, una spalmata uguale per tutti.

È chiaro che pensare di indirizzare un settore come il nostro verso quello che dovrebbe essere un settore industriale che produce valore diventa ancor più difficile; noi lavoriamo con una forma mista di compenso: una parte da mercato e una parte da

compensi e contratti di servizio con gli Enti locali. Ma in una logica industriale seria di evoluzione, le aziende si dovrebbero prendere la responsabilità di produrre determinati risultati e di generare determinati investimenti con tutte le ricadute in termini di rafforzamento, di efficienza e di competitività.

Alcuni Enti locali, responsabilmente ed anche in modo impopolare essendo costretti ad incrementare il livello delle tariffe, cercano di coprire i costi del trasporto per contrastare l'inflazione che colpisce il Paese, e quindi anche il nostro settore. E si muovono in maniera trasversale. Se guardiamo il colore politico delle maggioranze questo succederà a Genova, ma anche a Roma.

C'è poi il tema della gratuità del trasporto pubblico che consideriamo una scelta demagogica e poco chiara. C'è chi tiene le tariffe bassissime e se ne fa quasi un vanto in termini di popolarità, mentre chi responsabilmente decide che i prezzi vanno adeguati, per la ripartizione del Fondo Nazionale Trasporti viene trattato esattamente allo stesso modo.

Da tempo cerchiamo di ragionare vedendo il settore in termini industriali, sacrosanti; perché Agens, da sempre, pensa che questo sia un settore industriale che deve confrontarsi in maniera aperta con gli Enti locali.

Abbiamo di fronte un panorama nel quale – tendenzialmente – non torneremo nel breve periodo ai numeri dei passeggeri pre-covid; e ci sono alcune zone particolarmente penalizzate come le grandi aree urbane ed extra urbane che, come tipologia di esercizio, hanno fabbisogni diversi e sono sempre penalizzate.

Abbiamo all'orizzonte costi dell'energia che torneranno ai livelli pre-guerra tra 5 anni: una vita per le imprese. In ATM, per darvi un esempio, passeremo da una bolletta nel 2022, che sconta il fatto che abbiamo fatto i contratti nel 2021 a prezzi fissi, di circa 50 milioni di euro ad una bolletta nel 2023 – questo è il budget – di 170 milioni di euro, per la stessa quantità di energia elettrica.

Si capisce che questo è un problema talmente grande verso cui possiamo pure esporre il “gagliardo petto” ma sapendo bene che saremo alla mercé di un qualcosa che non riusciamo a gestire.

Ci sono, inoltre, trend demografici e sociali che ci dicono che le abitudini sono cambiate per sempre, da qui a 30 anni saremo meno e più vecchi. È un tema che deve essere posto sul tavolo sia in termini di efficienza che di qualità dell'offerta soffrendo noi di scarsa flessibilità. Le grandi reti urbane dovranno andare a prendere la domanda dove c'è. Oggi il nostro è per definizione un sistema rigido: c'è l'orario invernale, l'orario scolastico, quello estivo: roba che si muove per blocchi e non ha nessuna possibilità di essere efficiente. Ne siamo un po' tutti responsabili: noi, le aziende, i manager, le parti sociali, i sindacati, i regolatori: è un sistema che ha tutte le sue nicchie di opportunità e muoverlo è sempre più un problema, benché oggi la tecnologia ce lo consentirebbe. Dobbiamo avere il coraggio di ripensare tutto.

E poi c'è PNRR, le cui risorse oggi sembrano una droga, una panacea; vengono buttate sul tavolo investimenti enormi, infrastrutturali, anche sul ricambio del parco autobus: ben vengano questi soldi ma se poi apriamo nuove metropolitane dobbiamo essere consapevoli gli Enti locali dovranno essere in grado economicamente di garantirne i costi di gestione. Come fa un Comune a dire che non vuole i soldi per una metropolitana? li piglia e certifica il fatto che i costi di gestione saranno a carico dei suoi

cittadini, senza aggravii per la finanza nazionale. Si tratta di una ipocrisia, così come lo è pensare che entro il 2026 saremo in grado di spendere i soldi del PNRR.

Non vorrei diventare noioso e fare l'elenco delle cose che abbiamo richiesto al Governo a partire dal tema della riforma dei servizi pubblici locali nella quale è stato inserito il TPL. Noi abbiamo già una normativa europea, il Regolamento 370, che ci regola e non abbiamo nessun problema di compliance rispetto alla normativa comunitaria perché siamo per definizione regolati da un regolamento europeo ed abbiamo specificità totalmente diverse. Abbiamo chiesto di toglierci dai Servizi pubblici locali per non cambiare l'approccio che è quello del mercato, delle gare.

Detto ciò, noi stiamo continuando ad operare sia come associazione che come aziende che rappresentiamo. Stefano Rossi ha ricordato nel corso dell'iniziativa Agens e Dolomitibus di Belluno che Agens si sta impegnando affinché si riesca a definire uno standard minimo dei livelli di servizio che valga per tutta l'Italia perché c'è un tema di qualità media del TPL che deve rappresentare un fattore abilitante della competitività di un territorio. L'Italia non può dire di avere un sistema di trasporto pubblico attrattivo. Noi stiamo cercando di lavorare con Roma, stiamo cercando di lavorare con Napoli, le cui aziende sono nostre associate, ben sapendo che dentro ad ogni azienda c'è un orgoglio di appartenenza, una gran voglia di migliorare ma dobbiamo essere in grado di creare le condizioni perché si possa fare un salto di qualità.

Ma non dimentichiamo una delle nostre battaglie che portiamo avanti da anni, spesso con poca fortuna: che senso ha avere mille aziende di trasporto pubblico locale? È un settore di microaziende in cui l'80% ha meno di 10 dipendenti più o meno. Al di là delle Alpi c'è il modello francese che, grazie a politiche industriali ha fatto crescere tre campioni nazionali che non buttano fuori tutte le altre dal mercato ma fanno lo standard, cioè quello il livello minimo al quale tutti quanti si devono rapportare. Poi ci sono N soggetti diversi – privati o pubblici che siano – complementari a questi tre grossi gruppi che fanno il mercato locale, fanno delle joint venture, fanno delle alleanze, sono aziende che oramai nel loro mercato domestico fanno meno del 50% di fatturato, e poi il resto lo fanno magari a casa nostra. Dobbiamo creare le condizioni perché anche le nostre aziende possano competere altrimenti noi ci consegneremo mani e piedi ad altri.

Arrigo Giana, Presidente di Agens

Milano-Cortina: la sfida del Tpl, più collegamenti sui territori. L'impegno di Agens e DolomitiBus

Le prossime Olimpiadi invernali metteranno sotto stress le strutture locali a partire dal trasporto pubblico: le aziende si stanno organizzando partendo dal potenziamento della rete di mezzi e personale. A Belluno se ne è discusso durante il convegno organizzato da Agens e DolomitiBus "Muoviamo la Bellezza. La bellezza delle Dolomiti, patrimonio mondiale Unesco".

“Per una provincia di montagna, in cui le distanze fisiche rappresentano un ostacolo notevole, il trasporto pubblico è una risorsa fondamentale”. Questo il commento di Roberto Padrin, presidente della provincia di Belluno che continua “E lo è ancora di più in un territorio montano che ha fatto della vocazione turistica uno dei punti focali di sviluppo delle comunità locali. Abbiamo bisogno di collegamenti. E abbiamo bisogno che siano sostenibili. Per questo ritengo che la sfida, non solo in ottica Olimpiadi Milano-Cortina 2026 ma anche oltre i Giochi, sia quella di rendere sempre più efficiente il sistema di tpl, in grado di rispondere con servizi puntuali alle esigenze dei residenti della montagna e dei turisti e per farlo – conclude – è necessario prima di tutto risolvere il problema della carenza di manodopera, perché senza uomini e donne che guidano i mezzi, non si fa trasporto pubblico»

Stefano Rossi, ad di DolomitiBus, l'azienda locale che trasporta 10 mln di passeggeri all'anno ha aggiunto “Il nostro obiettivo principale è investire per attrarre domanda, valorizzare territori che sono Patrimonio Mondiale dell'Unesco e promuovere una cultura della sostenibilità. Su questo sono orientati i nostri ultimi investimenti: 7,8 milioni per l'acquisto di 33 autobus di ultima generazione con ridotte emissioni ed elevati standard di sicurezza.



E dal 2023 sarà in circolazione una flotta di cinque autobus elettrici, una strategia ambientale condivisa con le istituzioni dei territori in cui operiamo e un asse importante del nostro piano industriale”.

“In questi anni ho maturato l'idea che aver frammentato il trasporto in Veneto, aver delegato agli enti di governo la gomma e aver mantenuto centralizzato il ferro è stato un errore perché si fatica a fare l'integrazione e ci affidiamo alla disponibilità delle aziende di trasporto”, così l'assessore regionale ai Trasporti del Veneto, Elisa De Berti, intervenuta all'evento “Muoviamo la Bellezza. La bellezza delle Dolomiti, patrimonio mondiale UNESCO”.

“Posso dire – aggiunge De Berti- che sia Belluno, con DolomitiBus, sia Treviso con Mom sono le due aziende in Veneto che hanno una maggior sensibilità a puntare a progetti di integrazione ferro-gomma però spesso e volentieri anche la possibilità di migliorare il servizio e di efficientarlo ancor di più ha bisogno di una visione complessiva...quando sento parlare di piattaforma Maas mi si illuminano gli occhi perché potrebbe essere un'opportunità per cambiare un po' il paradigma, la situazione dei trasporti”.

“Nei trasporti – continua l'assessore – non bisogna avere una visione rigida, come la pandemia ci ha insegnato: noi nel 2019 abbiamo lavorato sul piano regionale dei trasporti come piano processo, era il primo fatto in Italia.



In pratica fai una foto della situazione attuale e fai un'analisi di quelli che sono i fabbisogni, poi come raggiungi quel fabbisogno? ci sono n modalità. Poi scoppia la pandemia e io dovevo portare il piano in Consiglio regionale. Se avessi fatto un piano statico, secondo la classica pianificazione, l'avrei dovuto buttare e ricominciare perché la mobilità era stata completamente stravolta. Facendo invece un piano processo l'ho potuto portare in Regione, senza che la pandemia inficiasse il lavoro fatto.

Oggi parliamo di mobilità consapevoli che nel 2030 il mondo sarà cambiato, nel 2035 ancora di più perciò dobbiamo cercare di avere lo sguardo

sempre in avanti e non limitarsi a dare le risposte e breve termine ma avere una visione a più lungo termine". All'incontro sono intervenuti Paolo Gamba, vicesindaco di Belluno, Carlo Carminucci, Direttore Ricerca e Responsabile Osservatorio Isfort, il prefetto di Belluno, Mariano Savastano, Andrea Ferrazzi direttore di Confindustria Belluno Dolomiti, Andrea Biasiotto, presidente DolomitiBus e Mario Tartaglia, presidente del Comitato Scientifico Agens. Hanno coordinato i lavori Fabrizio Molina e Roberto Sommariva.

Per vedere l'incontro [puoi cliccare qui](#).





AGENS

LA STORIA SIAMO NOI

Il paradigma MaaS: sintetiche considerazioni

Lo scenario attuale della mobilità passeggeri è contrassegnato da profonde innovazioni tecnologiche, organizzative e socioculturali che stanno investendo sia l'offerta di servizi, sia gli stili di mobilità dei cittadini. Il principale tra questi paradigmi evolutivi a cui esperti e operatori di settore fanno convenzionalmente riferimento ormai in modo diffuso è quello della c. d. "Mobility as a Service" (MaaS), ovvero l'idea che il trasporto sarà sempre più organizzato attorno al "servizio" di mobilità piuttosto che al "mezzo".

Le potenziali implicazioni di questo semplice passaggio sono enormi perché perderanno rilevanza alcuni tradizionali pilastri dell'organizzazione del trasporto e degli attuali equilibri tra domanda e offerta: la proprietà individuale del mezzo, la differenziazione netta dei segmenti di offerta (il servizio autobus, il servizio taxi, il servizio di noleggio...), l'opzione monomodale (a favore di soluzioni ottimizzate che possono richiedere l'utilizzo di più mezzi per un solo spostamento). Domineranno invece le "parole d'ordine" dell'integrazione, della condivisione (sharing), della flessibilità, dell'ottimizzazione; tutte linee di progressione che saranno sostenute da un uso intensivo dell'infomobilità (piattaforme, app, aggregatori ecc.), da un radicale ricambio dei player di offerta e dei prodotti/servizi messi sul mercato, da un salto di paradigma tecnologico nella movimentazione dei veicoli (la trazione elettrica, la guida autonoma...). Le grandi prospettive del paradigma MaaS sta spingendo significativi investimenti nel settore, incluse le risorse messe a disposizione dal PNRR per sostenere il progetto sperimentale "Mobility as a Service for Italy". La piena applicazione del MaaS non è tuttavia esente da rischi di ampliamento degli squilibri già oggi esistenti, quali ad esempio il digital divide (secondo i dati 2022 dell'Osservatorio "Audimob" di Isfort oltre il 60% dei cittadini usa poco o per niente i sistemi di infomobilità per decidere quali mezzi di trasporto utilizzare, quota



crescente tra le fasce più anziane della popolazione) e quello che si può chiamare il "mobility divide" (la concentrazione dominante dei servizi innovativi in pochi grandi poli urbani rischia di ampliare la forbice - già oggi molto marcata - tra Nord e Sud e, ancora di più, tra piccoli e grandi centri, nella disponibilità e nell'uso di soluzioni di mobilità sostenibile). Ma è soprattutto la gestione delle piattaforme MaaS a porre un serio problema legato alla governance del sistema, questione molto dibattuta negli ultimi tempi da istituzioni, operatori ed esperti. Solo un modello di gestione con un ruolo forte dell'Amministrazione pubblica nel definire le "regole del gioco" e nel fornire l'infrastruttura (pubblica) abilitante è in grado di assicurare neutralità, parità di condizioni e concorrenza leale tra gli operatori massimizzando la capacità di offerta della piattaforma e di conseguenza i benefici per i cittadini potenziali fruitori. Per la mobilità sostenibile "tradizionale", che fa perno sulla centralità indiscutibile del trasporto pubblico, la sfida per il futuro è allora quella di cogliere le opportunità che da questa prospettiva si aprono per il settore, promuovendo con azioni concrete - anche con il sostegno dell'investimento pubblico (piattaforme digitali abilitanti) e di una regolazione finalizzata - tutte le linee possibili di integrazione e innovazione di sistema che alimentano il nuovo modello (l'integrazione modale attraverso la pianificazione, l'integrazione tariffaria, l'infomobilità e così via).

Carlo Carminucci, Direttore Ricerca e Responsabile Osservatorio Isfort

Intervista ad Alberto Zorzan

Alberto Zorzan è direttore generale di Atac da qualche mese e l'azienda ha avviato a partire dalla metà di quest'anno un progetto per attivare il sistema di Tap&go sulle linee di superficie dopo averlo installato sulle linee metropolitane. Una novità straordinaria per l'Italia e non solo...

Alberto Zorzan:- Straordinaria sicuramente: solo Londra è più attrezzata di Roma, che non è poi così malmessa.

D:- Ma non si dimentichi i cosiddetti Flambus...

R:- La mia considerazione era riferita al sistema di vendita ed esazione. Per quanto riguarda i veicoli, oltre ad un piano decisamente imponente di rinnovo flotta che consentirà di sostituire 1000 bus entro il 2026 c'è un'attenzione diversa agli aspetti manutentivi per migliorare i quali è stato fatto uno sforzo enorme, magari commercialmente poco visibile, ma che è stato enorme. I risultati lo dimostrano, anche se c'è la tendenza ad atteggiamenti forse un po' cinici da parte di molti.

D:- Quanto ha pesato sui conti di Atac l'introduzione del Tap&go sulla rete di superficie?

R:- Sui conti di Atac ha pesato zero, è tutto finanziato dai gestori delle carte. E' ancora presto per valutare quanto risparmio ci sarà per la produzione minore di biglietti cartacei, è chiaro che c'è meno carta che gira, meno sforzo organizzativo per andare a seguire tutta la rete di vendita indiretta, - mentre la vendita diretta non fa tanta differenza una volta che sei in stazione - è soprattutto l'indiretta, mentre sei lontano e non sai dove devi comprare i



biglietti è molto comodo avere un metodo diverso di pagamento quindi è più impattante da quel punto di vista. E poi non devi andare a spiegare, è una questione di maggiore facilità e l'interfaccia è più user friendly per il cliente che deve solo "tappare" con il bancomat o la carta di credito.

Il sistema non solo facilita l'operazione ma è particolarmente rilevante a Roma dove la componente turistica e quella dei viaggiatori occasionali è una frazione importante della clientela del Trasporto Pubblico Locale. E i turisti hanno sicuramente una maggior propensione all'utilizzo di questi strumenti, un po' perché sono già abituati a farlo, un po' perché trovandosi all'estero sicuramente hanno in tasca una carta di credito.

D:- Saranno contenti...

R:- Certamente, anche perché, ricordiamoci che il sistema in automatico applica la tariffa migliore, per cui utilizzando sempre la carta di credito per validare, il sistema riconosce che sei arrivato al limite di utilizzo e conviene applicare il biglietto giornaliero, e quindi fa pagare di meno.

D:- Sarà importante trovare i partner giusti per comunicare queste innovazioni ad un mondo assai vasto e variegato: penso ad esempio agli alberghi...

R:- Certamente, questo poi lo valuteremo; io voglio usare il pugno di ferro quando le cose sono fatte, farlo prima mi sembra più difficile. I mezzi è previsto siano essere tutti attrezzati entro la fine dell'anno ma, ripeto, è una corsa contro il tempo e, anche scaramanticamente, aspetto a dirlo quando il processo sarà concluso. Il fatto di poter usare questi strumenti è fondamentale perché noi dobbiamo puntare sulla fidelizzazione degli abbonamenti per i viaggiatori sistematici e sulla facilità di accesso ai biglietti per i viaggiatori occasionali. Da sempre sostengo che acquistare il biglietto del tram deve essere la cosa più semplice del mondo, non la più complicata e non mi devo mai porre la domanda "mi conviene comprare un biglietto singolo, un biglietto per tutta la giornata, il settimanale...?" non me lo devo chiedere, mi deve venire naturale perché nel momento in cui me lo chiedo rischio di scivolare sulla tariffa sbagliata o magari di essere tentato di acquistarne uno solo, che tengo in tasca e poi magari lo uso una seconda volta se non mi controllano: quindi non convalido. Tutto questo è superato dal titolo di viaggio con il tap e non ho extra costi, a me cliente usare la carta di credito non costa di più, è invece più sicuro e più intuitivo.

D:- Dal punto di vista dei controlli si è visto un miglioramento: da parte della controlleria come è stato preso questo cambio di paradigma?

R:- Bene, la controlleria di Atac era già dotata di palmare e con quello viene controllata anche la carta, non c'è problema. L'unica cosa è che bisogna avere cura del fatto (magari in prima battuta sfugge) che, siccome la carta di credito può essere sia la carta vera e propria di plastica, che risiedere su uno strumento tipo cellulare o tablet, venga utilizzata - ed è la cosa importante - sempre la stessa interfaccia, lo stesso modo di pagamento, sia nel primo tap-in che nei successivi nell'ambito dello stesso viaggio, sia, ovviamente all'atto dell'eventuale controllo.



Se hai tappato con la carta quando arriva il controllore gli fai vedere quella, e non il telefonino, o il contrario. Il sistema riconosce lo stesso mezzo che hai usato. Anche se non sono stati segnalati casi di disorientamento, si tratta di una peculiarità sicuramente ricordare, di usare sempre lo stesso mezzo per "tappare".

D:- Avete fatto formazione ai vostri verificatori?

R:- Certamente, anche insistendo sul fatto che i nostri controllori abbiano un atteggiamento non vessatorio: a tal proposito questi strumenti li aiutano, e il team di controllo è di norma formato da due o tre addetti, sanno di fare un lavoro importante.

Teniamo conto che, considerando la sola metropolitana, l'indice di copertura delle transazioni con carta è quasi al 25%: significa che ogni quattro ingressi con il BIT, uno avviene con il tap. Sono numeri importanti, non scontati quando si è partiti..

D:- Parliamo di vendite. C'è la percezione che nel post Covid gli abbonamenti siano diminuiti?

R:- Non è una "percezione" malauguratamente: consideri che siamo ancora al 20% in meno di ricavo complessivo e la quota che manca è quasi tutta relativa agli abbonamenti perché la parte turistica è stata quasi interamente recuperata. I numeri purtroppo sono a doppia cifra. E se vai saltuariamente sul posto di lavoro ti viene spontaneo chiederti se ti conviene fare l'abbonamento: ma già nel momento in cui te lo chiedi è quasi automatica la risposta che, non facendone un uso continuativo e ragionando sempre nella logica di pagamento dei servizi a consumo, l'abbonamento potrebbe non convenire.

Questo gap va recuperato piano piano magari con delle politiche di mobilità un po' diverse.

D:- *Sicuramente bisogna guadagnare un po' in efficienza...quanto manca per i nuovi treni?*

R:- Sono in ordine in questi giorni. Ma si tenga conto che l'ordine lo fa Roma Capitale non l'Atac, quindi in questo caso non è la società che ordina i treni, è l'amministrazione capitolina.

D:- *Appunto: come va il rapporto con l'amministrazione? L'assessore Patanè è molto presente...*

R:- L'assessore Patanè è, oltre che autorevole, un appassionato, è uno che segue anche le tematiche più spicciole. Il rapporto è abbastanza franco e superata una prima fase di ambientamento va molto bene.

D:- *Dicevamo efficienza: il forte rinnovamento della flotta su gomma adesso si percepisce...*

R:- L'età media è abbastanza bassa, ormai è sotto i 10 anni, il problema è che ci sono bus che hanno due mesi e ce ne sono che hanno 18 anni. Stiamo parlando di quasi 2000 veicoli, quest'anno si darà la "botta finale" perché entro il 2023 dovranno essere messi fuori flotta tutti gli euro 3: circa 200 veicoli. Atac sfrutta sempre tutti i finanziamenti disponibili: così come vengono messi a disposizione, è chiaro che non è possibile ragionare a disponibilità di risorse infinite. Consideri che il nostro piano mira a sostituire 1000 autobus da qui al 2026 e 400 saranno gli elettrici; ci siamo attrezzando per andare a

predisporre le infrastrutture nei depositi che sono stati individuati per accogliere i mezzi elettrici. C'è anche un grande lavoro di progettazione.

D:- *I depositi nuovi saranno quanti?*

R:- Non sono previsti nuovi depositi ma la trasformazione dei vecchi perché Roma ha la fortuna di avere tanti siti e di avere tanti spazi, a differenza di Milano dove invece sono piccoli. Saranno 5 i depositi interessati dalla trasformazione. L'ex Centro Carni invece sarà per i tram, Trastevere verrà trasformato per i bus, anche se quella zona è ancora tutta in discussione. Per adesso i depositi tram certi sono il Centro Carni e Porta Maggiore/Pretestina.

D:- *La gara dei tram come andrà?*

R:- Anche se serve la sfera di cristallo per saperlo, confido in una partecipazione numerosa anche se i competitor intesi come costruttori di rotabili a livello mondiale sono in numero sempre più ristretto.

D:- *MaaS Operator, ve ne occupate voi, il Comune, chi?*

R:- Atac è MaaS operator, ma c'è ancora il bando per gli altri MaaS operator. Sarà qualcosa che verrà condiviso tra più soggetti.

D:- *Con la gestione che sta in mano all'Agenzia per la mobilità?*

R:- Sì, da questo punto di vista, sul livello organizzativo la regia dell'iniziativa e delle attribuzioni è di Roma Servizi per la Mobilità.



atac