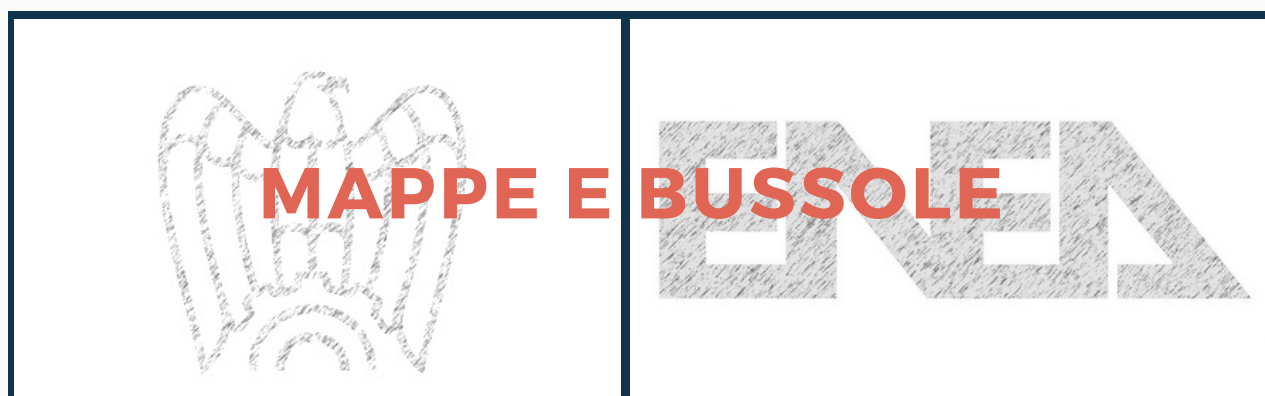




NEWSLETTER A CURA DI FERPRESS



Enea e Agens insieme per la sostenibilità del Tpl. Misure concrete per promuovere la transizione energetica delle imprese

E' stata sottoscritta dal direttore generale di Agens Fabrizio Molina e dalla direttrice del Dipartimento Unità per l'Efficienza Energetica (DU EE) dell'ENEA Ilaria Bertini la convenzione quadro tra Agens ed Enea, l'ente pubblico di ricerca italiano che opera nei settori dell'energia, dell'ambiente e delle nuove tecnologie a supporto delle politiche di competitività e di sviluppo sostenibile.

L'accordo prevede il rinnovo delle linee guida, già pubblicate nel 2019, alla luce del caro energia e gli effetti che le imprese si sono trovate e si trovano tutt'oggi ad affrontare dovendo allinearsi con le direttive europee sull'alimentazione alternativa e sostenibile dei mezzi di trasporto locale. "Vogliamo una mobilità pulita, sostenibile e che funzioni - dichiara Agens - e, per realizzare questo, c'è bisogno di una diagnosi utile che sostenga le imprese del settore affinché possano attuare le misure più idonee per promuovere la transizione energetica del nostro paese. Questa collaborazione si propone quindi di mettere a sistema, in maniera più consapevole e strutturata, una soluzione che coniughi l'efficienza energetica, le tecnologie che accompagneranno la transizione sostenibile della mobilità e il miglioramento del servizio del trasporto pubblico".

Intervista a Paolo Colombo, Consigliere AGENS

Nei giorni scorsi Club Italia ha riunito a Roma aziende tecnologiche, imprese TPL, osservatori, dirigenti pubblici ed esperti del settore della bigliettazione elettronica per discutere di Mobility as a Service. Erano ovviamente presenti anche alcune delle Associazioni di categoria. Nell'occasione è stato presentato lo studio per Linee guida condivise dal settore per la costruzione dei MaaS in Italia.

Gli interlocutori che si muovono in questo perimetro sono numerosi, dal MIT a quello dell'Innovazione tecnologica, dalle aziende TPL al Gruppo FS. Sul piatto vi sono anche finanziamenti collegati al PNRR, con il progetto Maas4Italy.

Agens rappresenta una parte importante delle aziende di trasporto pubblico che operano in grandi città. Quale è lo stato dell'arte dal suo punto di osservazione?

Il convegno meritoriamente promosso da Club Italia dal titolo "Digitalizzazione della mobilità" ha evidenziato come le tecnologie oggi disponibili per costruire un sistema MaaS evoluto (livello 2 e 3) siano molto avanzate e mature, offerte sul mercato anche da player italiani importanti e strutturati, e quindi non sarebbe concettualmente difficile realizzare un ecosistema di operatori di mobilità e trasporto che possano fornire i propri servizi attraverso piattaforme MaaS.

Per gli operatori di trasporto, molte aziende delle quali associate ad Agens, si tratta di una enorme opportunità: è stato chiarito anche in quella sede, infatti, che non si può costruire un sistema di mobilità MaaS door2door, senza il TPL, e il TPL rappresenta la dorsale su cui è necessario innestare altri servizi di mobilità, tipicamente micro e sharing, ma anche taxi e parcheggi di scambio per lo shift modale.



Quindi abilitare lo shift modale attraverso sistemi MaaS non può che portare ad un incremento della mobilità condivisa e quindi dei clienti delle aziende di TPL, che comunque garantirebbero circa l'80% della mobilità non privata.

La tecnologia per le attività MaaS, tipicamente Account Base per pianificare il viaggio multimodale, emettere titoli viaggio anche integrati, gestire i pagamenti, "controllare" il viaggio e validare i titoli, gestire il clearing delle vendite degli operatori, ed anche per la gestione del CRM, si è evoluta molto rapidamente negli ultimi anni ed avrà ulteriore evoluzione con lo sviluppo imminente dei sistemi di AI. Il problema oggi perciò non è tecnologico, ma essenzialmente di GOVERNANCE del sistema.

Uno degli elementi fondamentali per lo sviluppo di sistemi veramente orientati all'uso facile da parte del cittadino è la capacità di dialogare tra loro. Molte tecnologie proprietarie, numerosi fornitori di servizio, sia per la bigliettazione che per la movimentazione dei mezzi. Serve dialogo e lavoro in comune. Quale la posizione di Agens?



Per cogliere pienamente questa grande opportunità offerta dalla presenza di tecnologie abilitanti, è indispensabile una forte governance del sistema, ed una decisione cosciente e responsabile dei policy makers. Premesso che, per normativa, la scala territoriale ottimale di governo del sistema non può che essere quella regionale, bisogna anche riconoscere che è assolutamente corretto concentrarsi sulle grandi aree metropolitane, dove esiste massa critica di domanda e offerta per sostenere qualsiasi iniziativa.

Il bando del Governo con i fondi PNRR per il MaaS4Italy è perciò utile per avere riscontri sulla capacità dei territori di promuovere e gestire modelli diversi di MaaS, e di valutare le migliori soluzioni.

Per il fatto che un sistema MaaS deve costringere operatori in naturale concorrenza fra loro a collaborare, è indispensabile una forte governance delle PTA, che devono esprimere indicazioni "vincolanti" per sollecitare collaborazione fra questi soggetti, in quella che chiamiamo "cooperazione".

Nel convegno, approfittando della presenza autorevole dei dirigenti del Ministero, mi sono permesso di indicare due strade, una "dirigista top-down ed una più "federalista" bottom-up. Fra le policy per obbligare operatori diversi a collaborare, condividendo il cliente nel suo viaggio, ci può essere l'imposizione di un consorzio obbligatorio (privato!) fra tutti i soggetti che operano a fronte di autorizzazioni o concessioni x servizi di mobilità e trasporto.

L'istituto del consorzio obbligatorio non è nuovo ed esiste già per esempio in Italia in Campania

(UNICO Campania) ed altre regioni; ma esiste anche in altri stati dell'Unione per esempio in Olanda con il consorzio TLS nazionale (!) per la gestione di titoli integrati validi in tutto lo Stato.

Il consorzio obbligatorio, partecipato con pesi e governance predefinite, e con previsione di in/out di consorziati attivi nel proprio mercato, potrebbe costituire agevolmente l'interfaccia unica per il cliente, e sostenere investimenti e costi di gestione per la sua gestione, quale che sia decisa.

Altra strategia opposta che ho evidenziato è basata sull'esperienza comunitaria dei "federated data" di GAIA-X (il cloud dati europeo in costruzione) che ha una specifica "verticale" per la mobilità. Si tratta di avere standard di scambio VOLONTARIO di informazioni fra operatori attraverso trasmissione di "flussi di dati certificati", tecnicamente in API, dove per accordi diretti fra soggetti dell'ecosistema della mobilità si offrono più soluzioni di trasporto al proprio cliente.

C'è infine da ricordare come anche le politiche "commerciali" che un MaaS provider può offrire siano fondamentali per sviluppare questo ecosistema.

In questa logica bisogna aspettarsi di vedere come dirompenti le proposte di offerte "bundle" o in "subscriptions" in luogo di tariffe "pay x use": quanto accaduto nel mondo della telefonia e delle comunicazioni nei decenni scorsi, dove il mercato è esploso a seguito dello sviluppo tecnologico e delle offerte commerciali a tariffe "flat", potrebbe essere un paradigma corretto anche per il nostro settore.

La remuneratività nei servizi di TPL

Il margine di utile definito dalle misure di regolazione vigenti è davvero ragionevole?

Nei servizi di trasporto sottoposti ad obblighi di servizio pubblico, il livello di remunerazione riconosciuto al gestore è uno degli istituti oggetto di regolazione e non è liberamente determinabile tra le parti firmatarie del contratto di servizio.

Si tratta di un principio che permea la disciplina dei servizi “regolati” e comunemente applicato a livello comunitario con la finalità di concorrere a definire il rapporto tra la disciplina delle compensazioni degli obblighi di servizio pubblico nei servizi di interesse economico generale (SIEG) e quella degli aiuti di stato.

E' pertanto la legislazione eurolunitaria – e per quel che riguarda il trasporto pubblico, il Reg. CE n. 1370/2007 – ad avere utilizzato la formulazione “ragionevole margine di utile” o “profitto ragionevole”, quale criterio di definizione della remunerazione del gestore. Per determinare correttamente il livello di compensazione economica da riconoscere al gestore, infatti, in disparte dall'analisi dei costi da sostenere per l'assolvimento degli obblighi di servizio e tenuto conto dei ricavi trattenuti dal gestore, occorre considerare proprio il ragionevole margine di utile.



Tuttavia il Regolamento europeo non detta una disciplina di dettaglio per il calcolo del profitto ragionevole, limitandosi ad individuare alcuni criteri generali: per ragionevole margine di utile deve intendersi “un tasso di remunerazione del capitale abituale per il settore...che tiene conto dell'esistenza o della mancanza di rischio assunto dall'operatore di servizio pubblico”.

Il Decreto Ministeriale “costi standard” (D.M. MIT n. 157/2018) e, successivamente, l'Autorità di Regolazione dei Trasporti hanno fissato la metodologia per il calcolo del “profitto ragionevole”, mediante rapporto tra il costo medio ponderato del capitale (WACC) – determinato annualmente da ART distinguendo il settore ferroviario da quello automobilistico – e il capitale investito netto (CIN).

Ma tale criterio garantisce un profitto/utile “ragionevole”?

Ritengo che la risposta sia negativa. Esso tiene conto soltanto di una – seppur rilevante ed ineludibile – componente, gli investimenti e il costo di approvvigionamento del capitale (sia



esso di rischio o di debito), ma sia del tutto carente rispetto alla remunerazione delle altre componenti di rischio, sia di domanda (ricavi da traffico) sia di offerta (costo del personale, materie prime, servizi).

Non si tratta di una carenza irrilevante. Infatti, la stessa Autorità di regolazione dei trasporti ha previsto che i nuovi contratti di servizio siano redatti sulla base di una chiara definizione dell'allocazione dei rischi e che tale strumento sia uno degli elementi che contribuiscono a definire i contenuti del Piano Economico Finanziario.

Il legislatore, poi, ha manifestato la propria preferenza per sistemi contrattuali che prevedono l'attribuzione del rischio operativo in capo al gestore (già il D.L. 50/2017, oggi anche il D.Lgs. 201/2022). Proprio l'esperienza dell'ultimo triennio ha dimostrato quanto possa essere impattante l'insorgere di fattori di natura straordinaria – come la pandemia e la spirale inflattiva – sull'equilibrio economico finanziario e l'insufficienza della risposta dei sistemi di finanza pubblica (ad oggi, al settore mancano diverse centinaia di milioni di contributi per mancati ricavi o per rincari energetici).

Inoltre, la bassa remuneratività dei servizi o la sua erosione in corso di contratto, può costituire un freno per la competitività delle imprese operanti sul territorio nazionale nel mercato comune specie se, al di fuori dei confini nazionali, i servizi di TPL fossero più profittevoli.

D'altra parte, non sarebbe coerente con l'intero sistema normativo e regolatorio remunerare allo stesso modo un'impresa che sopporta in una data misura l'andamento dei costi delle materie prime o la riduzione dei ricavi tariffari ed un'altra che, al contrario, gode di clausole negoziali che la mettono al riparo da tali fattori di perturbazione dell'equilibrio economico.

Si tratta di una conclusione condivisa anche dalla Commissione europea negli "Orientamenti interpretativi" sul Reg. CE n. 1370/2007 (cfr. GU C 92 del 29.3.2014, par. 2.4.3).

L'utile ragionevole, in altre parole, è tale soltanto se è determinato in funzione dei rischi allocati in capo al gestore del servizio e, pertanto, dovrebbe essere calcolato attraverso un tasso di remunerazione – parametrato al settore di riferimento – che reintegri il gestore del costo del capitale investito, al quale deve aggiungersi la remunerazione del rischio operativo assunto.

Il nuovo Codice Appalti

L'iter legislativo.

Lo scorso 16 dicembre il Governo ha approvato “in via preliminare” lo schema del nuovo Codice dei contratti pubblici presentato dal Consiglio di Stato.

Il testo approvato in via preliminare dal CdM è stato trasmesso alla Conferenza unificata e alle Commissioni parlamentari per i rispettivi pareri e tornerà al Governo per l'approvazione definitiva, che dovrebbe avvenire entro il 31 marzo 2023 (salvo slittamenti).

Luci e ombre della riforma.

La struttura

Per quanto attiene al format del testo, lo “Schema definitivo di codice” sottoposto al Governo ha un numero di articoli analogo a quelli del Codice del 2016, ma ne riduce di molto i commi, riduce di quasi un terzo le parole e i caratteri utilizzati e, con i suoi allegati, abbatte in modo rilevante il numero di norme e linee guida di attuazione.

Lo Schema di Codice non rinvia a ulteriori provvedimenti attuativi ed è quindi immediatamente “autoesecutivo”. Pur a fronte di questa semplificazione, la riforma non ha colto l'occasione per operare una riduzione delle norme, limitandosi al perimetro normativo inderogabile, derivante dall'applicazione delle Direttive comunitarie.

Il testo si apre con “Principi generali”, cui sono dedicati ben undici articoli. I principi enunciati nei primi tre articoli assumono una valenza particolare, in quanto l'art. 4 li individua espressamente come “criterio interpretativo e applicativo” delle disposizioni. Nello specifico, i primi due articoli introducono i principi del “risultato” e della “fiducia”.



A fronte, comunque, di procedure disciplinate in ogni dettaglio è difficile che tali principi assumano una concreta portata applicativa (diverso sarebbe stato se la disciplina si fosse orientata nel senso di far prevalere la sostanza del risultato alla forma della procedura).

I contenuti: “Le luci”

Settori speciali: individuazione puntuale dei contratti esclusi ed estranei.

Come noto, la sentenza dell'Adunanza Plenaria del Consiglio di Stato n. 16/2011 ha coniato la categoria dei “contratti estranei”, aventi ad oggetto attività “del tutto al di fuori dei settori di intervento delle direttive o dello stesso ordinamento comunitario” aggiudicati da enti dei settori speciali per fini diversi dall'esercizio delle attività nei settori speciali che, qualora affidati da imprese pubbliche, non soggiacciono alla disciplina dei settori ordinari ma al solo rispetto dei principi civilistici.

Ebbene, il nuovo Codice, all'art. 141, ha previsto che le sue norme si applichino solo per i contratti strumentali da un punto di vista funzionale a una delle attività previste per i settori speciali. Inoltre, si prevedono una maggiore flessibilità e una più marcata peculiarità per tali settori speciali, in coerenza con la natura essenziale, e



spesso svolta in regime di concorrenza, dei servizi pubblici gestiti dagli enti aggiudicatori (acqua, energia, trasporti, ecc.). Si introduce un elenco di “poteri di autorganizzazione” riconosciuti alle imprese pubbliche e ai privati titolari di diritti speciali o esclusivi. Si prevede la possibilità per le stazioni appaltanti di determinare le dimensioni dell’oggetto dell’appalto e dei lotti in cui eventualmente suddividerlo, senza obbligo di motivazione aggravata.

Collegio Consultivo Tecnico

E’ positivo che sia stata confermata la soluzione del Collegio Consultivo Tecnico, strumento potenzialmente focalizzato non solo sulla composizione delle reciproche pretese economiche delle parti, ma anche in grado di risolvere le questioni tecniche insorte in fase di esecuzione, garantendo l’ordinato svolgimento del contratto.

Partenariato pubblico-privato (PPP).

Sono senz’altro positivi gli interventi volti a semplificare il quadro normativo, per rendere più agevole la partecipazione degli investitori istituzionali alle gare per l’affidamento di progetti di partenariato pubblico-privato (PPP). Si prevedono ulteriori garanzie a favore dei finanziatori dei contratti e si conferma il diritto di prelazione per il promotore.

I contenuti: “Le ombre”

Valutazione dei requisiti morali

In base alla legislazione vigente, la maggior parte degli oneri formali e del relativo contenzioso si concentra nella valutazione dei “requisiti morali”. Su questo, la riforma poteva certamente fare di più.

Ad esempio, il nuovo Codice distingue tra cause di esclusione automatica (art. 94) e cause di esclusione non automatica (art. 95).

Tra queste ultime, resta ancora piuttosto aperta la nozione dell’illecito professionale che, in vigenza del Codice del 2016, ha dato luogo ad una mole impressionante di contenzioso.

Sarebbe stato preferibile: (i) snellire, se non eliminare, molte cause di esclusione non strettamente indispensabili; (ii) chiarire con esattezza cosa deve essere dichiarato dai concorrenti in gara e cosa deve essere controllato dalle stazioni appaltanti dopo la gara.

Per velocizzare questi passaggi sarebbe stato utile eliminare le cause di esclusione di tipo “facoltativo” o comunque riformularle per poter avere un’applicazione immediata e senza procedimenti di tipo valutativo-discrezionale che rallentano i tempi di gara.

Soccorso istruttorio

Allo stesso scopo, il nuovo Codice avrebbe dovuto eliminare le cause formali di esclusione, consentendo sempre di ottenere chiarimenti e di sanare eventuali irregolarità, quantomeno in relazione alla documentazione amministrativa.

Strumenti deflattivi del contenzioso

Ancora in tema di deflazione del contenzioso, avrebbe potuto essere previsto un sistema sanzionatorio per ricorsi non meritevoli di tutela perché, ad esempio, proposti per ottenere una proroga del rapporto in corso, di “disturbo” alla stazione appaltante o al concorrente aggiudicatario, per conoscere le offerte di altri operatori, ecc.

Il futuro dei trasporti pubblici passa per mobilità integrata A Catania successo per giornata organizzata da AMTS e Agens.

Oggi il tema, tanto attuale quanto importante, della mobilità sostenibile non può più essere pensato, progettato, pianificato e, soprattutto, realizzato da un singolo ente o da una singola azienda. Le parole d'ordine devono essere: integrazione, collaborazione, pianificazione e realizzazione corale. Solo così si potranno dare risposte concrete alle numerose e quotidiane esigenze di vasti territori che sono le Aree metropolitane. Recepire le testimonianze di realtà importanti nazionali, può essere uno stimolo ad un'ulteriore crescita.

Sono emersi, infatti, spunti e riflessioni molto interessanti dalla giornata di studio organizzata dall'Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta Catania spa e AGENS (a cui AMTS aderisce), andata in scena il 27 gennaio, al Palazzo della Cultura - Auditorium "Concetto Marchesi" del capoluogo etneo. "UN FUTURO METROPOLITANO" il titolo del convegno, diviso in due sessioni di interventi ed entrato subito nel vivo del dibattito.

"Sono lieto e grato per l'ampia partecipazione all'incontro - ha detto, aprendo i lavori, l'Amministratore Unico di AMTS, Giacomo Bellavia - segno tangibile che la tematica appassiona non solo gli operatori del settore. Grazie al Comune di Catania, che in questi anni ci ha messo nelle condizioni di avviare un percorso lungo e complesso, per intraprendere la strada della integrazione dei servizi, consentendoci di occuparci di mobilità a 360 gradi. Le questioni da affrontare sono molte - ha ribadito Bellavia - e con AGENS, a cui aderiamo in modo convinto, abbiamo avvertito l'esigenza di porre delle riflessioni coinvolgendo i tanti attori protagonisti che possono dare contributi concreti a tante domande, che travalicano il

territorio comunale e raggiungono tutta l'Area metropolitana. Al centro dobbiamo sempre avere le esigenze di utenti e cittadini, tutelando al contempo le esigenze di aziende e lavoratori".

Anche il Presidente della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, Salvatore Deidda, intervenuto al convegno in collegamento video, ha sottolineato come le tematiche legate alla mobilità siano sempre più temi di rilievo nazionale, non più risolvibili solo in ambito locale. Un contributo importante, quello del Presidente Deidda, che ha richiamato l'attenzione su come affrontare su vasta scala il tema degli spostamenti sul territorio italiano



Agli interventi istituzionali, come i saluti del Vice Commissario straordinario del Comune di Catania, Bernardo Campo, e del Presidente del Consiglio Comunale di Catania, Sebastiano Anastasi, si sono alternati interventi scientifici, di esperti del settore, moderati dal giornalista de Il Sole 24 Ore, Nino Amadore. A portare i saluti anche il sindaco di Gravina di Catania, Massimiliano Giammusso, e il Presidente di Confindustria Catania, Antonello Biriaco. A offrire dati su mobilità e infrastrutture è stato anche Carlo Carminucci, Direttore Ricerca di Isfort, partendo dalla tradizionale ripartizione del



territorio in città metropolitana, area metropolitana, calatino e area pedemontana-jonica. Un milione di abitanti coinvolti, di cui 700 mila nell'area metropolitana e 300 mila nel capoluogo, dove ci sono circa 800 abitanti per kmq, per poi diminuire man mano che ci si allontana.

Dati che incidono sulle problematiche legate ai trasporti, a cui si aggiungono le presenze nel capoluogo di università, istituti scolastici e ospedali, poli industriali che ricadono sulla città. Tradotto: traffico e congestione, soprattutto nelle ore di punta. C'è poi da registrare (dato condiviso con le altre realtà metropolitane d'Italia, anche se Catania detiene il primato) l'altissimo tasso di motorizzazione, ovvero la disponibilità di veicoli per famiglia, anche nel caso delle due ruote. Per questo, puntare sul trasporto pubblico rimane una scommessa prioritaria.

“Un dato sconcertante, l'aumento del tasso di motorizzazione nelle famiglie italiane – ha sottolineato anche Arrigo Giana, Presidente AGENS e Amministratore Delegato ATM Milano – soprattutto se pensiamo alle risorse e agli investimenti che si attuano in materia di trasporto pubblico. Posso assicurare, però, che dove il trasporto pubblico rappresenta una alternativa efficiente, la gente lo sceglie e trova più conveniente prendere il mezzo pubblico piuttosto che la macchina. Da qui, l'importanza di offrire un trasporto di qualità”.

Altri dati relativi al trasporto pubblico e alla progettazione sono stati rilevati da Matteo Ignaccolo, Docente di Trasporti all'Università di Catania e Direttore del Dicar (Dipartimento di ingegneria civile e architettura).

La Seconda Sessione dei lavori è stata moderata dal Direttore di AGENS, Fabrizio Molina, con gli interventi di Salvatore Fiore (Direttore Generale FCE), Marcello Marino (Direttore Generale AMTS), Giovanni Mottura (Presidente CdA ATAC Roma), Nicola Pascale (Amministratore Unico ANM Napoli), Amalia Colaceci (Presidente CdA Cotral), Gaetano Tafuri (avvocato, già Commissario FCE e Presidente CdA AST), tutti concordi nel ribadire quanto la sfida si giochi sia sul piano logistico che su quello culturale, in tutti gli ambiti metropolitani d'Italia.

“Metro FCE – ha ricordato Salvatore Fiore – ha in corso di realizzazione o già appaltati tutti i progetti avviati da tempo per il completamento di 30 km di linea e 29 fermate, da consegnare, in tempi ottimistici, entro il 2026. La richiesta è in continua crescita e siamo apprezzati anche da migliaia di giovani, che prendono la Metro per recarsi a scuola o all'università. Oggi sono emersi dati molto interessanti e l'auspicio è quello che si possa avere al più presto una governance generale che pianifichi, programmi e realizzi in modo corale il sistema della mobilità”.

A concludere i lavori, così come li aveva inaugurati, l'Amministratore Unico di AMTS, Giacomo Bellavia: “È stato un primo momento di confronto molto interessante, che ci fa comprendere come tutti gli attori del territorio siano coinvolti direttamente. Faremo tesoro delle esperienze delle altre realtà metropolitane italiane, che ringraziamo per le loro testimonianze. Il nostro auspicio è di poter continuare il dibattito, offrendo sempre più soluzioni concrete in tema di mobilità sostenibile”.



Al via la campagna ATM "Rispettiamoci" per il rispetto delle persone e dei loro ruoli

È la relazione tra le persone il focus della nuova campagna di sensibilizzazione di Atm: RISPETTIAMOCI è il nuovo messaggio. Un'esortazione semplice e diretta, che ha l'obiettivo di far riflettere la comunità di Milano sul tema del rispetto che l'Azienda sollecita nei



confronti delle proprie persone e dei loro ruoli, a sostegno dei 10.000 dipendenti che svolgono un ruolo fondamentale per la mobilità della città, ogni giorno. RISPETTIAMOCI vuole essere una “dichiarazione” di impegno contro ogni forma di aggressione – verbale o fisica – nei confronti di tutti, le persone di Atm, i clienti e i cittadini. La campagna è declinata in tre immagini diverse che esprimono situazioni abituali di dialogo tra dipendenti dell'Azienda e passeggeri come l'incontro sul bus, in metropolitana e il controllo del biglietto. Il rispetto dei ruoli è alla base della relazione.

I professionisti di Atm, che hanno partecipato al progetto e che rappresentano l'impegno di tutti i colleghi, incarnano le figure tra le più conosciute dai viaggiatori e che hanno maggior contatto con il pubblico: Barbara Bonini – tutor di linea, Stefano Bottigiola – conducente bus e Giulia Giammuso – operatrice di stazione.

La campagna è visibile da oggi in metropolitana e in tutte le sedi aziendali. L'iniziativa si inserisce in un più ampio piano di comunicazione sviluppato negli ultimi anni dall'Azienda che, attraverso campagne di sensibilizzazione, si pone l'obiettivo di promuovere una società sempre più accogliente, inclusiva e rispettosa del prossimo, sul lavoro e nella vita quotidiana.



NATBA Award: Trenitalia con “Smart Refund” vince come miglior progetto

L’International Association for Trusted Blockchain Applications in occasione degli INABTA Award, tenutosi a Bruxelles, ha assegnato la vittoria a “Smart Refund” di Trenitalia, realizzato in collaborazione con la startup Trakti, per la categoria Most Exciting projects riguardante il tema della Corporate Innovation al mondo delle DLT (Distributed Ledger Technology). Trenitalia e Trakti hanno quindi vinto grazie a “Smart Refund”, una proclamazione sancita da un pool di giudici internazionali che, riunitosi nella capitale belga, ha premiato l’idea 100% italiana come quella migliore.

“Smart Refund” è il nuovo sistema di rimborso istantaneo end-to-end capace di verificare in tempo reale lo stato del viaggio per i clienti Trenitalia. Nato dalla sinergia con la Direzione Business Alta Velocità di Trenitalia e la startup trentina TRAKTI. È una piattaforma che facilita la richiesta di rimborso semplificandone la gestione in caso di ritardo grazie all’utilizzo della piattaforma di legal smart contract management. I vantaggi sono evidenti. Si automatizza, infatti, il monitoraggio e la certificazione dei dati di viaggio. Oltre a questo, è nettamente più agevole il calcolo di qualsiasi



rimborso o voucher da assegnare istantaneamente secondo le regole stabilite dal contratto e dalla legge. Terzo e ultimo aspetto, ma altrettanto importante, è che grazie a “Smart Refund” si andrebbe ad aumentare la trasparenza del processo. Trakti è una startup fondata da Luigi Telasca, Mahfuzul Islam e Nevio Boscariol. La sede è Trento e questa realtà ha l’obiettivo di facilitare la creazione, l’esecuzione e la gestione delle trattative on-line. Il servizio offerto, come nel caso di “Smart Refund”, permette l’esecuzione di trattative e la firma di contratti commerciali e non con diversi protocolli negoziali quali aste, bandi di gara, trattative bilaterali e multilaterali e processi collaborativi facilitando l’ottenimento di migliori condizioni contrattuali e semplificando i processi amministrativi. «Crediamo – raccontano i fondatori di Trakti – che i molti uomini d’affari che attualmente utilizzano e-mail, fax e documenti Word abbiano bisogno di una soluzione semplice ed efficace, facilmente configurabile e che possa essere facilmente personalizzata per il loro mercato».

INATBA è un’associazione che offre agli sviluppatori pubblici e privati e agli utenti di DLT un forum globale per interagire con i regolatori e i responsabili politici e portare la tecnologia blockchain alla fase successiva. Gli INATBA Awards, invece, sono organizzati in 3 categorie principali: Top Contributors, Special Awards, Most Exciting projects.