

Newsletter federMobilità

Luglio - Settembre 2019

CONVEGNO Pubblico federMobilità

25 settembre 2019

Verona, Sala Convegni del Palazzo della Gran Guardia

“L’opportunità delle convenzioni aperte Consip nel campo della pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile. Come accelerare l’evoluzione tecnologica degli EELL e delle loro Aziende?”



Sponsor

Convegno federMobilità 25 settembre 2019 Verona, Sala Convegni del Palazzo della Gran Guardia



federMobilità è impegnata ad illustrare le positive esperienze che si stanno sviluppando nel Paese in adesione alle convenzioni che CONSIP ha stipulato con importanti aziende del settore tecnologico.

Le recenti iniziative di federMobilità nel campo della formazione e delle analisi sulla struttura degli ENTI LOCALI nel campo della mobilità e del Tpl hanno messo in evidenza, fra l'altro, della necessità per gli stessi EE.LL., di un salto di qualità nell'utilizzo delle tecnologie e nella capacità di elaborazione dei dati. Al fine di ridurre le tempistiche necessarie a raggiungere questo obiettivo federMobilità ha ritenuto di portare a conoscenza degli interessati di alcune positive esperienze che si stanno svi-

luppando in Italia in adesione alle convenzioni che CONSIP ha stipulato con importanti aziende del settore tecnologico.

Il convegno di Verona è una occasione da non perdere per gli EELL e loro Aziende impegnate nel complesso ed ambizioso compito di ammodernare il sistema tecnologico a loro disposizione. Necessità, idee e procedure possibili, in base alle convenzioni CONSIP, per realizzare i necessari progetti e contratti idonei a perseguire gli obiettivi di informatizzazione e sviluppo tecnologico di cui il Paese ha estremo bisogno. Le recenti iniziative a livello locale e centrale (UE e MIT) a favore di una mobilità sostenibile (fondi e linee guida per PUMS), hanno sottolineato l'import-

tanza delle nuove tecnologie (ITS) e dei nuovi approcci al monitoraggio della mobilità a cui gli EELL (enti di Governo, Agenzie della Mobilità) sono tenuti.

Per rendere efficaci le azioni strategiche e regolatorie è necessario che all'interno delle aree urbane gli Enti Locali si avvalgano di strumenti e processi nuovi e di soluzioni innovative che:

- riducano i tempi necessari per l'utilizzo delle tecnologie su vasta scala;
- salvaguardino gli investimenti preesistenti in tecnologie e servizi e rendano le realizzazioni future scalabili e più economiche;
- rendano possibile l'azione di monitoraggio dei piani e della mobilità nei suoi modi alternativi;
- consentano l'autonomia agli operatori di trasporto nell'impiego e nella scelta di mezzi e strumenti tecnologici.

All'interno di molti settori della PA è ormai recepita la convenienza di soluzioni "in-cloud" per l'integrazione dei servizi al cittadino, soluzioni che sono state di recente oggetto di convenzioni CONSIP nella forma degli Accordi Quadro e denominate SPC (Servizi per la Pubblica Connettività), a loro volta suddivisi in lotti funzionali.

Di recente alcune iniziative innovative ne hanno sperimentato l'applicazione anche nel campo della mobilità e nel settore delle tecnologie ITS, aprendo nuove opportunità per l'integrazione di servizi più stabili ed efficienti in un'ottica di condivisione dei dati e supporto tecnico-amministrativo agli organi preposti al controllo e al monitoraggio del

servizio.

Inoltre tale strategia consente al contempo di offrire un adeguato livello tecnologico gestionale agli stessi operatori (aziende di trasporto) contribuendo ad un'ottimale costruzione di infrastrutture condivise ed abilitanti.

Il convegno ha l'obiettivo di portare a conoscenza queste esperienze e confrontarsi con gli EELL su barriere reali e percepite, su vantaggi concreti e sinergie.

Fra coloro che hanno elaborato le convenzioni con CONSIP avremo presente ALMAVIVA, uno dei due soggetti principali che hanno sottoscritto convenzioni che, sia direttamente sia attraverso la presentazione di casi concreti, aiuterà i partecipanti a comprendere l'importanza che può assumere, per il singolo Ente Locale e per l'intero sistema Paese, la rapida realizzazione di progetti di sviluppo tecnologico.

Rapida realizzazione favorita appunto dall'esistenza delle Convenzioni con partner industriali esperti nel settore delle nuove tecnologie con i quali stipulare contratti per soddisfare i tanti bisogni presenti.

CONVEGNO Pubblico federMobilità

25 Settembre 2019

presso la Sala Convegni del

Palazzo della Gran Guardia a **VERONA**

L'opportunità delle convenzioni Consip nel campo della
pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile

Come accelerare l'evoluzione tecnologica degli EE. LL. e delle loro Aziende?

Programma Lavori

09.30 - Registrazione partecipanti

09.40 - Saluto

Elisa **De Berti** - Assessore Trasporti e Mobilità Regione Veneto

Federico **Sboarina** - Sindaco del Comune di Verona

Luca **Zanotto** - Assessore LL. PP. Infrastrutture, Viabilità e Traffico del Comune di Verona

10.10 - Introduzione ai lavori

Giulio **Guerrini** - federMobilità

10.20 - Gli ITS quale strumento per la mobilità

Rossella **Panero** - Presidente TTS Italia

Utilizzo convenzioni Consip - casi concreti

10.40 - Comune di Verona - Bruno **Pezzuto**

10.55 - AMAT Spa Palermo - Marcello **Marchese**

11.10 - Roma Servizi Mobilità - Antonio **Falvo**

11.25 - Consorzio Unico Campania - Gaetano **Ratto**

11.45 - Tavola Rotonda

Presiede Alessandro **Fuschiotto**

Coordinatore Comitato Tecnico federMobilità

Partecipano:

Vincenzo **Bloise** - Almaviva

Massimo **Bernini** - Agenzia Como Lecco Varese

Alessandro **Corsinovi** - Autostrade Tech

Claudio **Cicero** - Comune di Vicenza

13.15 - Intervento conclusivo

Luciano **Marasco**

Direzione Generale MIT


sponsor dell'iniziativa

Convegno federMobilità: De Micheli, innovazione e crescita “smart” temi su cui puntare



“Come sapete, sono diventata ministra delle Infrastrutture dei Trasporti da poche settimane e ritengo che quello della sostenibilità ambientale e dello sviluppo del trasporto pubblico locale in termini di innovazione e crescita “smart” sia uno dei temi sul quale dobbiamo puntare con maggior impegno attraverso uno stretto rapporto con gli enti locali e con l’acquisizione e la diffusione delle esperienze più virtuose provenienti dai territori”.

E’ quanto ha scritto Paola De Micheli, ministra delle Infrastrutture e Trasporti, in un messaggio indirizzato agli organizzatori del convegno di federMobilità

“Le convenzioni Consip nel campo della pianificazione e della mobilità. Come accelerare l’evoluzione tecnologica degli Enti Locali e delle loro Aziende?”.

La ministra ha rivolto inoltre l’auspicio che “da questa giornata possa arrivare un contributo concreto alla definizione di politiche progettate nel futuro”.

Convegno federMobilità: la Convenzione Consip come strumento per la pianificazione locale

Un convegno per discutere e confrontarsi sulle opportunità offerte dalla Convenzione Consip nel campo della pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile. Non solo autobus, sostiene Giuseppe Ruzziconi, presidente di federMobilità, perchè le opportunità offerte dalla piattaforma pubblica sono importanti soprattutto nell'epoca della pianificazione dei Pums.

M o l t i sono gli amministratori locali, dirigenti d'azienda e decisori presenti in sala. Luca Zanotto, assessore alla Mobilità del Comune

di Verona, lo sottolinea ricordando che proprio recentemente la Giuntascaligera ha "approvato una partnership con federMobilità che possa avviare l'amministrazione comunale verso un percorso di miglioramento delle competenze e delle buone pratiche anche di tutte quelle opportunità offerte dalla Convenzione Consip".

Analisi, studio, pianificazione perchè, come dice Giulio Guerrini, "solo con i dati attendibili si possono fare scelte consapevoli. Gli enti locali italiani hanno bisogno di competenze per poterli analizzare. E questo fatto apre un tema mol-

to delicato, quello del personale delle pubbliche amministrazioni dedicato alla pianificazione e al controllo dei servizi di trasporto pubblico".

Enti pubblici, agenzie della mobilità e pianificatori urbani. Un mondo nel quale la necessità di formazione è sempre più stringente, tant'è che, dice ancora il presidente di federMobilità, "abbiamo

sviluppato un rapporto con Isfort e il Dipartimento di Ingegneria dell'Università La Sapienza di Roma, diretto dal professor Catalano, per orga-

nizzare 5 corsi di formazione di alto livello sul tema dell'innovazione e per accompagnare l'evoluzione tecnologica degli enti locali e delle loro aziende.

Il convegno si è chiuso con la presentazione di alcuni casi, a partire da quello dell'Agenzia della Campania, la Acamir, su cui a svolto una relazione il presidente del Consorzio Unico Campania, Gaetano Ratto.



Convegno Pubblico federMobilità Intervento di Bruno Pezzuto

Nell'ambito di un impegno profuso nella promozione dei sistemi ITS nelle aree urbane finalizzati al maggior utilizzo del trasporto pubblico e delle altre forme di mobilità sostenibile con conseguenze positive in termini di abbattimento delle emissioni di carbonio, si rende sempre più necessario indirizzare le poche risorse disponibili in settori che richiedono investimenti molto ridotti rispetto a quelli infrastrutturali e con un tasso di ritorno molto più rapido.

Il ricorso agli ITS, in particolare, è considerato una delle misure chiave per l'attuazione degli obiettivi di mobilità sostenibile che sono alla base sia dei Piani Generale dei Trasporti del 2001 che delle Linee Guida del Piano Generale della Mobilità del 2007. Le aree urbane dovrebbero pertanto con l'impiego di soluzioni tecnologiche avanzate applicate alla mobilità e al traffico, combinare ed integrare modi di mobilità differenti e facilitare l'alternanza tra l'andare a piedi, in bici, prendere il bus, incentivando dunque l'intermodalità perseguita attraverso l'acquisizione in tempo reale delle informazioni del traffico privato e pubblico e la comunicazione di queste all'utenza mediante canali differenziati (info-mobilità). D'intesa con la Regione Veneto e grazie ai cofinanziamenti europei del programma POR-FESR 2014- 2020, la città di Verona nella sua veste di Autorità Urbana intende sviluppare piattaforme tecnologiche interoperabili, consistenti principalmente in soluzioni applicative costituite da componenti di aggregazio-



**Arch. Bruno Pezzuto,
Responsabile Comunicazione e Sistemi
Telematici - Centrale della Mobilità di Verona**

ne dei dati e moduli di elaborazione ed analisi che in particolare consentano in aree urbane e suburbane:

- L'implementazione/estensione di infrastrutture di rilevamento del trasporto pubblico sulle strade urbane ed extraurbane di competenza degli enti locali;
- L'implementazione/estensione di infrastrutture di messaggistica (pannelli a messaggio variabile) per l'utenza collocati sulla rete stradale secondo un piano di azione mirato;
- L'incremento/estensione di sistemi di centralizzazione semaforica integrati con il Trasporto Pubblico per la priorità alle intersezioni e l'aumento conseguente della velocità commerciale dei mezzi;
- L'incremento/estensione corsie riservate al Trasporto Pubblico opportunamente monitorate e dotate di sistemi di enforcement per sanzionare i veicoli non autorizzati, favorendo conseguente l'aumento della velocità commerciale dei mezzi;
- L'implementazione di centri operativi per il controllo del traffico e l'elabora-

zione dei dati interoperabili e coerenti con i protocolli di scambio dati sul traffico secondo standards europei (DATEX II, TMC);

- Lo sviluppo di servizi in modalità open-services per il libero scambio dei dati sul traffico tra i singoli enti, la Regione e il CCISS come previsto dalla Direttiva per la diffusione degli ITS;
- Lo sviluppo/estensione di piattaforme di supervisione e raccolta dei dati comprensive di modelli per l'analisi dello stato di congestione della rete, modelli per l'analisi delle emissioni da inquinamento ambientale da traffico in grado di fornire informazioni sullo stato di servizio delle strade all'utenza sia privata sia pubblica;
- l'integrazione dei sistemi di controllo della mobilità urbana con sistemi per la gestione della city logistics, in modo da sfruttare la maggiore flessibilità e modularità consentite dagli ITS rispetto ai divieti generalizzati.

Lo strumento operativo più efficace per

realizzare nei tempi previsti questo ambizioso progetto tecnologico si è rivelato essere quello dei Contratti Quadro CONSIP Lotto 3 ("Servizi di interoperabilità per i dati e di cooperazione applicativa") e Lotto 4 ("Servizi di realizzazione e gestione di Portali e Servizi on-line").

Attraverso le procedure previste nei rispettivi Contratti Quadro CONSIP si sono potuti analizzare i fabbisogni e sviluppare i progetti esecutivi che consentiranno alla città di Verona di dotarsi di una nuova ed avanzata piattaforma tecnologica in grado di supportare tutte le esigenze gestionali e logistiche del servizio di trasporto pubblico oltre ai servizi connessi al monitoraggio del traffico privato, l'infomobilità locale e regionale, i sistemi di mobile payment fino al potenziamento dell'attuale centrale di controllo del traffico.

L'investimento complessivo previsto per questo sviluppo è di oltre 3 milioni di euro in 3 anni circa a partire dal 2019.

federMobilità e la mobilità sostenibile dei cittadini *Intervento di Giulio Guerrini*

Serve una mobilità sostenibile in Italia? Sì. Ma come mai siamo così arretrati rispetto all'Europa?

Titolarità dei servizi, competenze, affidamenti/gare, contratti di servizio, gestori, esigenze di mobilità dei cittadini. Serve chiarezza ed assunzione di responsabilità. Il rilancio dell'attività di federMobilità si è andato concentrando sui bisogni degli EELL e loro Agenzie per contribuire, analizzate le carenze, ad individuare e suggerire possibili idonee soluzioni. E' di tutta evidenza che la titolarità dei servizi di Tpl è dei singoli EELL, ma è anche di tutta evidenza come consapevolezza dei temi da affrontare e competenze, diciamo, presentino "alcune" lacune.

Non a caso il DL 50/2017 insisteva su temi quali le attività di studio e di pianificazione della mobilità,

la progettazione/adeguamento delle reti di trasporto pubblico, l'introduzione di idonee tecnologie sia in fase di raccolta dati mobilità che in fase di gestione servizi di Tpl quali : sistemi conta passegge-



Giulio Guerrini,
Comitato tecnico
federMobilità

ri, bigliettazione elettronica, sistemi satellitari di rilevazione e posizionamento flotta bus.

Quest'ultima attività non solo per la regolazione del servizio Tpl, ma anche per dare informazioni in tempo reale agli utilizzatori e consentire la certificazione del servizio svolto dal gestore. In questo modo l'EL paga i servizi di Tpl realmente resi ai cittadini ed assolve alla fondamentale azione di controllo che ogni contratto di servizio prevede obbligatoriamente in capo al committente pubblico. Tutto questo si realizza se EELL, Agenzie e Gestori Tpl sono dotati di moderni e collaudati sistemi informativi ed hanno risorse umane adeguate per numero e competenze necessarie. Le convenzioni Consip

possono consentire di velocizzare quell'auspicato e necessario salto informatico dell'intera catena della mobilità. Gli EELL possono trovare, fra le diverse convenzioni Consip disponibili, quella più idonea a soddisfare le loro esigenze di aggiornamento tecnologico/informativo. Vedremo alcuni casi realizzati grazie alla convenzione con Almoviva. Il Convegno di Verona del 25/09 ha avuto l'obiettivo di far conoscere questa opportunità di investimento. federMobilità, consentendo le convenzioni Consip, significative riduzioni nelle tempistiche di fornitura di beni e/o servizi, ritiene possa, il loro utilizzo, ben rispondere alle esigenze del settore.

Dichiarazione di Vincenzo Bloise, responsabile Sviluppo e Mercato Almoviva

"Gli EELL hanno colto la sfida della digitalizzazione e sono attivi nella realizzazione di sistemi e servizi che semplificano la vita ai cittadini e ottimizzano i servizi.

Il prossimo 25 settembre a Verona nella splendida cornice del Palazzo della Gran Guardia di Verona si terrà il convegno organizzato da federMobilità. Ne parleremo con Agenzie della Mobilità locali e regionali, Comuni e Aziende specializzate. L'incontro offrirà una panoramica sull'utilizzo della convenzione Consip - Sistema Pubblico di Connettività (SPC) - come volano per accelerare i processi di digitalizzazione. Sviluppo di app, big- data, IA centrali della mobilità sono solo alcuni dei progetti che possono essere attivati tramite la Convenzione".

Dichiarazione di Rossella Panero, Presidente di TTS Italia

"Gli enti locali sono i principali soggetti attuatori della smart mobility. Le convenzioni Consip possono essere uno strumento utilissimo per consentire a Comuni e Regioni di avere consulenza adeguata anche nella fase di progettazione delle iniziative di digitalizzazione del loro sistema di trasporto". È questo il messaggio che Rossella Panero, Presidente di TTS Italia ha lanciato il 25 settembre scorso a Verona nell'ambito del convegno organizzato da federMobilità e Comune di Verona dal titolo "L'opportunità delle convenzioni Consip nel campo della pianificazione territoriale e della mobilità sostenibile". TTS Italia, l'associazione che riunisce più di 80 realtà che si muovono nell'ambito delle tecnologie applicate ai trasporti e gli ITS, da sempre sostiene il ruolo centrale degli enti locali nella realizzazione di una mobilità più efficiente ed intelligente. L'incontro tra la domanda e l'offerta è fondamentale per entrambe le parti: la pubblica amministrazione ha l'opportunità di conoscere le grandi potenzialità dei prodotti sul mercato, mentre l'industria quella di conoscere le esigenze specifiche di comuni e regioni. TTS Italia ha fondato nel 2014 la piattaforma degli enti locali a cui hanno aderito moltissime realtà proprio per avvicinare questi due ambienti. "Ora la possibilità per le pubbliche amministrazioni, determinata dalle convenzioni Consip, di accedere agevolmente e con tempi rapidi ai servizi di progettazione ed alla fornitura di soluzioni appare una grande opportunità per l'attuazione delle azioni individuate nel Piano Nazionale per gli ITS e quindi per la diffusione della smart mobility", ha concluso Panero.

Convegno Pubblico federMobilità Intervento di Giovanni Lauricella

Carissimo Presidente,

il tema dell'incontro di oggi è estremamente interessante e strategico, in quanto il ricorso ai soggetti aggregatori centralizzati può costituire una vera opportunità per le agenzie e per le aziende del settore e, se utilizzato con la dovuta attenzione, è senz'altro in grado di fare conseguire risultati economicamente apprezzabili.

Ritengo tuttavia che, considerata la complessità dell'offerta, il ricorso ai soggetti aggregatori debba essere svolto dedicando – come sempre – la massima attenzione alla fase preventiva; diventa quindi strategica la capacità di analisi degli effettivi bisogni che si intendono soddisfare con il ricorso agli stessi, nell'ottica di conseguire il miglior risultato per l'ente.

A maggior ragione, laddove si tratti di forniture di sistemi, la capacità di analisi si traduce nella necessità di individuare a priori, con il maggior grado di precisione possibile, gli elementi che poi dovranno tradursi in condizioni contrattuali idonee a prevenire l'insorgenza di problemi sia di natura gestionale che di natura giuridica, così da rendere agevolmente governabile il contratto nella sua fase funzionale.

Anche nel caso di ricorso ai soggetti aggregatori, pertanto, assume massimo rilievo la fase propedeutica inerente il momento genetico del rapporto

che si andrà ad instaurare con i singoli fornitori; solo un'attenta analisi preventiva degli effettivi bisogni contraddistingue, infatti, la correttezza dell'azione amministrativa e consente la realizzazione degli obiettivi prefissati in un'ottica di efficacia ed economicità dell'azione stessa.

Suggerisco, pertanto, anche in caso di ricorso a soggetti aggregatori, di dedicare tutto il tempo necessario all'acquisizione preventiva degli elementi indispensabili e comunque utili all'individuazione del prodotto maggiormente confacente alle esigenze della stazione appaltante, anche attraverso l'individuazione di tutti quegli indicatori di verifica che possano consentire un controllo equilibrato ed obiettivo delle attività oggetto di affidamento.



Anche quando è travolto dal successo – come a Milano – il trasporto pubblico locale rimane sottodimensionato e incongruente

La Metropolitana di Milano scoppia. Non siamo ancora ai livelli giapponesi, ma in alcuni momenti poco ci manca che bisogna ricorrere agli omini che volenterosamente schiacciano i viaggiatori in vettura.

L'affollamento esagerato nelle ore di punta è una caratteristica comune anche in altre città, ma a Milano è diverso: il sistema di ATM funziona, infatti, come un orologio, e le frequenze sono ridotte a pochissimi minuti, qualcosa che non avviene – purtroppo – nelle altre città.

Sono molte le ragioni che contribuiscono a far sì che Milano – e la Lombardia in generale – costituiscano l'area dove si registra la maggiore domanda di mobilità con mezzi di trasporto, treni, tram, bus e metropolitane dell'intera nazione. Hanno indubbiamente contribuito la coerenza di politiche di programmazione e di regolazione portate avanti con determinazione e senza infingimenti; anche il recente aumento del biglietto Atm a 2 euro, che aveva fatto alzare la voce di tutte le oche del Campidoglio, alla fine è stato accettato tranquillamente, in considerazione anche dei notevolissimi vantaggi che offre la regolamentazione del nuovo STIBM, Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità, ispirato alle migliori esperienze già sperimentate da molti anni nelle principali città europee. Il sistema prevede, sostanzialmente, la divisione in 9 aree che coprono praticamente mezza Lombardia, cui sono associati diversi regimi tariffari a seconda delle destinazioni, ma che consente – alla fine – a 4,2 milioni di abitanti di 213 comuni di potersi spostare senza alcun

problema con un unico biglietto su treni, bus e metropolitane.

Un'altra novità, in qualche maniera, è l'estensione della prima area (Mi 1 – Mi 3), che comprende tutto il centro cittadino, ma ingloba anche 21 comuni della cintura, alcuni significativamente distanti ma che corrispondono – in pratica – all'estensione dell'attuale intera rete metropolitana: particolare non insignificante, l'introduzione del nuovo sistema ha anche abolito (tranne alcune eccezioni, derivanti dalla stagione di privatizzazioni e parcellizzazioni dei servizi con affidamenti dei contratti ad una pluralità di soggetti tutti diversi) la necessità di dotarsi di un nuovo titolo di viaggio una volta giunti nel comune autonomo, ad esempio San Donato Milanese sulla linea M3.

Un sistema così efficiente e razionale combinato, con l'applicazione severa ed ineludibile della "congestion charge" (ispirata più o meno con gli stessi criteri di divisione in aree e accesso pedaggiato a tutta l'area del centro cittadino), non poteva che produrre rapidamente l'effetto oggi sperimentato quotidianamente nel capoluogo milanese: una conversione pressoché totale al trasporto pubblico, e – soprattutto da parte dei giovani – l'abbandono del principio che bisogna possedere un'auto privata, perlomeno per chi vive in ambito urbano.

Sono tendenze già note e statisticamente rilevate nelle maggiori città europee, ed è dunque una notizia positiva che Milano sia entrata definitivamente nel novero delle grandi metropoli urbane continentali.

Questa realtà è solo in parte fotografata dai numeri: l'ultimo bilancio di ATM (quello del 2018) registra una crescita solo del 5%, ma in realtà costituisce la conferma che – in sé e per sé – le statistiche quasi sempre ingannano: la base di partenza, infatti, era già molto alta, e l'incremento di un punto di percentuale milanese farebbe schizzare in alto la produttività di altri sistemi metropolitani.

In termini assoluti, ATM ha trasportato nel 2018 (fonte sempre il bilancio della società) 789 milioni di passeggeri nel complessivo sistema urbano e 369 milioni solo con i treni della metropolitana: numeri probabilmente destinati a salire già quest'anno, ma che soffrono di un'ulteriore distorsione statistica di questo nostro Paese, che – in questo come in altri settori – come è noto non si fa mancare niente.

Il bilancio ATM 2018 tiene conto, infatti, solo dei viaggiatori coinvolti nell'ambito centrale di una città come Milano che, come è noto, è molto piccola: il nuovo sistema tariffario integrato dirà molto di più degli autentici flussi di traffico anche in senso puramente statistico, e anche questo è un vantaggio assolutamente non da poco.

Tutto bene, dunque?

Non esattamente, perché anche in questa - tutto sommato - "isola felice" del trasporto pubblico locale non mancano i problemi, alcuni probabilmente risolvibili con il passare del tempo (l'integrazione con i "fuori area" delle nostre mille repubbliche marinare); altri che fanno riferimento a difetti in qualche maniera strutturali di un sistema di trasporto pubblico locale che guarda (quando va bene) al Novecento, e non all'esplosione dei fenomeni di massa, tipici già della metà-fine di quel secolo in Europa e che oggi – arrivati agli anni Duemila – diventano eclatanti in una realtà moder-

na come Milano o nelle altre esperienze consimili in Italia.

In pratica, nel nostro Paese anche il sistema di trasporto pubblico più efficiente non sfugge alla sensazione di essere un sistema di trasporto pensato per la mobilità degli "sfigati", di quei "poveracci" che non possono divertirsi a scorazzare con la loro auto privata, mostrando tutta la loro onnipotenza.

Un segno indubitabile di ciò, è il mancato sfruttamento degli spazi commerciali nell'ambito delle stazioni metropolitane: non solo l'Europa, ma anche l'esperienza delle stazioni ferroviarie vere e proprie dimostrano quale miniera di nuovi e consistenti incassi possano essere gli spazi di stazione, un business che può addirittura superare quello dei biglietti. Ancora nel progetto della linea B1 di Roma, cioè in piena contemporaneità, le stazioni hanno raggiunto dimensioni monumentali (a differenza di stazioni come Barberini, pensate invece per piccole comitive di boy scout in gita), ma con enormi spazi vuoti sempre a rischio di bivacco.

L'altro limite è proprio l'organizzazione fisica delle stazioni, che spesso non tengono conto delle variazioni dei flussi, dominate oggi dai fattori di interscambio, perché forse solo nella Capitale è rimasto qualche pullmann che raccoglie la vecchina sotto casa per portarla al supermercato.

La realtà di qualsiasi viaggiatore contemporaneo è un viaggio che prevede due-tre o anche più cambi di mezzi di trasporto e di destinazione, alternando indifferentemente treno, bus o metropolitana: con flussi che – nelle ore di punta – assumono la caratteristica di vere e proprie fiumane.

Ebbene, anche nell'organizzatissimo sistema di trasporti metropolitano milanese un viaggiatore può trovare ostaco-

li quasi insormontabili quando si trova davanti uscite e scale quasi lillipuziane, pensate giusto per quel povero “sfigato” che non poteva proprio fare a meno di usare la metropolitana.

Il problema può riproporsi tranquillamente nei cosiddetti luoghi di interscambio, quasi mai pensati per flussi di gente che superino le 10 unità: il risultato è invasione di strade, incolonnamenti, file e ritardi degli autobus costretti regolar-

mente a fermarsi uno dietro l'altro e via via dicendo.

Problemi di fatto oggi diventati irrisolvibili, ma che dovrebbero invitare a riflettere sull'urgenza di un cambio di prospettiva: è il trasporto pubblico locale che disegna il vero volto della città, e non viceversa, come finora – purtroppo – è avvenuto in passato.

Antonio D'Angelo

La corsa ai nuovi treni e ai nuovi autobus. La politica ora insegue un rinnovamento che non può essere che graduale

Fine dicembre 2006: il nuovo amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Mauro Moretti (nominato tre mesi prima) presenta al CdA il nuovo Piano Industriale della società. Tra i punti qualificanti: la richiesta di un Piano straordinario per l'acquisto di 1.000 nuovi treni per rinnovare la flotta dei convogli regionali dell'azienda, che allora gestiva in condizioni praticamente di monopolio i servizi di trasporto ferroviario in tutte le Regioni, sulla base di Contratti di servizio spesso disorganici e in regimi di proroga o di trasformazione di rapporti ereditati dall'azienda FS interamente statale.

Tralasciamo – anche per carità di patria – le reazioni rispetto ad una proposta che appariva “scandalosa”, considerati i punti di partenza (Trenitalia – allora – aveva accumulato un deficit di circa due miliardi e forniva servizi – per dir così – non esattamente soddisfacenti) e l'antica diffidenza verso gli investimenti statali, considerate le note traversie del bilancio pubblico statale, perennemente in rosso e – dall'altro lato – quasi incapace di concentrarsi su investimenti realmente produttivi.

La realtà è che Moretti è nato ferroviere, e non solo crede quasi come una missione nel possibile rilancio della ferrovia (di fatto poi avvenuto, nonostante la storica sentenza di un politico intelligente e avveduto come Andreotti, sul fatto che “esistono due tipi di pazzi: quelli che si credono Napoleone e quelli che vogliono risanare le ferrovie”), ma conosce bene la reale situazione del settore: convogli vecchi e risalenti in alcuni casi persino all'anteguerra disincentivano dalla frequentazione dei treni, fanno diminuire costantemente i passeggeri, determinano diseconomie (maggiori costi di manutenzione, bassa produttività etc.) che rappresentano un autentico boomerang, alimentando una spirale di sottosviluppo (una dinamica che un'azienda come l'Atac di Roma, ad esempio, conosce molto bene).

Sono passati più o meno tredici anni, e – fatti bene i conti – si vede che l'Italia ha avviato un piano di rinnovamento del materiale ferroviario dei convogli regionali che porta più o meno a quel risultato: mille nuovi treni (nel complesso dovrebbero essere 960, sommando i vari piani e interventi).

La differenza è che ci arriviamo non solo dopo tredici anni, ma che bisognerà probabilmente attendere alcuni anni per vedere completato l'intero programma: i treni, infatti, non sono come i cellulari, che si moltiplicano come funghi; essendo sistemi complessi, per la loro progettazione occorrono già alcuni mesi o anni; successivamente, la fase di produzione – anche se accelerata al massimo – richiede i suoi tempi ineludibili; infine, un treno – anche quando è già bello e pronto nello stabilimento – deve seguire non solo una lunga fase di prove e omologazione per i nuovi modelli, ma ha anche necessità di un adeguato periodo di rodaggio, perché si ritrovano difetti nelle perfettissime BMW una volta in strada, figuriamoci con convogli che funzionano con l'interazione di migliaia di componenti.

A quel punto sorge il problema delle ciliegie: un treno tira l'altro, anche perché le differenze – in alcuni casi – sono abissali: ambienti puliti, lindi, comodi, supertecnologici da un lato, vagoni vecchi, maleodoranti e malfunzionanti dall'altro. E poiché i convogli devono comunque continuare a circolare per garantire i servizi, perché io devo mangiare la ciliegia e tu no?

Le rivendicazioni dei clienti sono assolutamente legittime, anzi si spera che diventino un'abitudine e prevalga un senso civico di tipo svizzero, nel senso che diventi una regola che i cittadini sono i primi a difendere la bellezza e il candore dei nuovi mezzi, difendendoli con un efficace controllo sociale (l'unico che – in realtà – funziona) dagli inevitabili vandali. E – a questo proposito – come non citare la meritoria iniziativa del sindacato Fit Cisl, che ha lanciato la campagna di sensibilizzazione contro il vandalismo dal titolo "Sono Stato io", con un concorso rivolto agli studenti e alle giovani ge-

nerazioni; il risultato è che – come nelle favole – ci voleva la sensibilità e l'inventiva di un ragazzo per ricordare che "Stato" è anche "il participio passato del verbo essere": come si dice, è venuto giù il teatro.

Il discorso non potrebbe chiudersi senza far riferimento al ruolo della politica, che – ahimè – segue sempre gli eventi e ci mette quel pizzico di ipocrisia che lascia un vago senso di amaro in bocca. I nuovi treni (proprio per l'enorme differenza rispetto al passato) sono diventati un fiore all'occhiello da esibire per chi cerca continuamente (e anche giustamente, perché queste sono le regole del gioco) il consenso delle persone.

Vanno bene, quindi, le spinte e le pressioni per avere al più presto i nuovi convogli e quasi il pellegrinaggio ogni giorno alle porte dei produttori: quel che è un po' più difficile da dimenticare è l'assenza della politica quando i problemi del trasporto pubblico locale si presentavano esattamente come adesso e sostanzialmente ci si voltava dall'altra parte, ritenendo – in pratica – il settore meno prioritario di altri più coinvolgenti per gli umori popolari come la sanità o altro. Oggi sembra un passato morto e sepolto, ma non bisogna dimenticare che – per molti anni – l'Assessorato ai Trasporti era l'incarico residuale che arrivava alla fine di lunghi processi di spartizione, e in molti casi finiva per vedere seduto sulla poltrona il notabile locale, che – sostanzialmente – doveva tagliare i nastri di opere spesso inutili e distribuire qualche clientela. Oggi i trasporti hanno una centralità che nessuno osa più mettere in discussione, ed è bene che sia così, anche se la strada per un'autentica trasformazione anche di prospettiva è ancora lunga.

Antonio D'Angelo



Chi è federMobilità

L'Associazione **federMobilità** è nata per sostenere la mobilità sostenibile, con particolare attenzione al Trasporto Pubblico Locale, e per promuovere la più ampia e qualificata adesione ad un progetto di condivisione e valorizzazione di esperienze sul campo realizzate dagli Enti Locali.

federMobilità ha rapporti con interlocutori nazionali come il Governo, il Parlamento, l'Autorità per la Regolazione dei Trasporti, il Garante per il Mercato.

In questi anni l'Associazione è stata un riferimento importante per il mondo dei trasporti, testimoniato anche dall'alta partecipazione alle iniziative svolte e per aver assicurato l'aggiornamento, l'approfondimento e l'analisi dei temi attinenti la mobilità sostenibile.

La regolazione dei servizi, la liberalizzazione della gestione, l'efficientamento del servizio e delle risorse sono stati gli argomenti che l'agenda politica ha reso estremamente attuali e che **federMobilità** ha seguito con puntualità promuovendo momenti di dibattito e di confronto sui punti di maggiore rilievo i cui esiti sono stati posti all'attenzione delle istituzioni italiane ed europee.

Nello specifico è stata seguita l'evoluzione del contesto finanziario-normativo del trasporto pubblico locale e create molteplici occasioni di dibattito anche nelle varie Regioni sulle problematiche riguardanti i rapporti enti affidanti/aziende di trasporto (gare, concorrenza, obblighi di servizio, contratti di servizio, strumenti per la gestione delle funzioni).

Grande attenzione è stata rivolta all'aggiornamento delle notizie pubblicate sul sito www.federmobilita.it

Inoltre per rendere lo Statuto di Federmobilità più aderente al mutato modello organizzativo del "sistema trasporti" è stato previsto che, a partire dal 2016, oltre a Regioni, Province, Città' Metropolitane e Comuni, possano partecipare alla vita dell'Associazione anche le Agenzie della mobilità e gli Enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali che, in forza di norme regionali o di accordo per la gestione associata, espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi di trasporto pubblico .

Roma, 02 maggio 2019



Come aderire

Quote di adesione

Associati ordinari

- ☐ euro 5000 Regioni e Città Metropolitane
 - ☐ euro 3000 Province, Comuni, Enti di governo degli ambiti o bacini territoriali ottimali e Organismi che espletano funzioni di stazione appaltante, di regolazione, di indirizzo e di controllo di servizi di trasporto pubblico.
- per partecipazione Assemblea degli Associati con diritto di voto
 - per consultazione notizie riservate internet e newsletter
 - per partecipazione gratuita a tutti i seminari e i convegni
 - supporto per organizzazione eventi, comunicazione personalizzata sul sito, promozione iniziative soci, ecc.

Associati aggregati

- ☐ euro 1500 Altri soggetti con competenze nel settore della mobilità compresi quelli che svolgono attività di ricerca e studio.
- per partecipazione Assemblea degli Associati senza diritto di voto.
 - per consultazione notizie riservate internet e newsletter
 - per partecipazione gratuita a tutti i seminari e i convegni
 - supporto per organizzazione eventi, comunicazione personalizzata sul sito, promozione iniziative soci, ecc.

Associati sostenitori per consultazione sito www.federmobilita.it

- ☐ euro 50
- per consultazione e scaricare notizie riservate associati
 - per partecipare ai singoli eventi di formazione con lo sconto del 50%

Associati sostenitori per singoli eventi di formazione

- ☐ euro 100 al giorno
- per ogni partecipante (se più di uno appartenenti allo stesso Ente/società/azienda euro 50 cadauno).

*federMobilità - Via Giolitti, 46 - Roma - tel/fax 06 4881634
Segreteria Presidenza 0532 599447
federmobilita@federmobilita.it - www.federmobilita.it*

25 anni



ISFORT

Data: **17/10/2019**

Ore 9:00 accoglienza ospiti

Ore 10:00 inizio lavori

Luogo: Aula Magna

SAPIENZA
UNIVERSITÀ DI ROMA

25 anni di Isfort

La storia, il contributo scientifico e di innovazione della Ricerca di Isfort nell'Italia dei Trasporti

Apertura dei lavori

- ◇ prof. Marco Milli - Presidente di Isfort

Saluto

- ◇ prof. Eugenio Gaudio - Magnifico Rettore dell'Università di Roma "Sapienza"

"25 anni di Isfort. La storia, il contributo scientifico e di innovazione della Ricerca di Isfort nell'Italia dei Trasporti" - Relazione introduttiva

- ◇ dr. Carlo Carminucci - Direttore della Ricerca di Isfort

"La ricerca a sostegno e a supporto delle politiche di mobilità: le prossime sfide" - Relatori

- ◇ prof.ssa Angela Bergantino - Università "Aldo Moro" di Bari
- ◇ prof. Gabriele Malavasi - Università di Roma "Sapienza"
- ◇ prof. Oliviero Baccelli - Università "Bocconi" di Milano
- ◇ dr. Marco Romani - Amministratore Delegato di Isfort

"Il futuro della Mobilità: criticità e prospettive" - Tavola Rotonda

- ◇ prof. Tiziano Treu - Presidente CNEL
- ◇ prof. Ennio Cascetta - Amministratore Unico RAM
- ◇ dr. Sandro Cruciani - Direttore centrale della Direzione per le statistiche ambientali e territoriali ISTAT
- ◇ dott.ssa Anna Donati - Kyoto Club e Portavoce AMoDo
- ◇ dr. Zeno D'Agostino - Presidente AdSP Mar Adriatico Orientale

Ore 13:30 fine dei lavori

COME REGISTRARSI:

- ◆ presso la Segreteria di Isfort alla mail segreteria@isfort.it
- ◆ per gli Abbonati Ferpress tramite il sito Ferpress
- ◆ per gli Studenti universitari è sufficiente la presentazione all'Accoglienza della Tessera universitaria

Seminario progettazione corsie protette e impianti di fermata per il tpl

14 novembre 2019 – Roma

Piazza della Repubblica, 59

Introduzione e presentazione del corso:

Ordine Ingegneri Stefano Giovenali/Alessandro Fuschiotto

Criteri di pianificazione delle corsie riservate del trasporto pubblico

Ing. Marco Cianfano

Criteri e norme di progettazione delle corsie protette e riservate

Geom Marcello Tamagnone

- Norme di progettazione e definizioni del codice della strada
- Tipologie di separazione delle corsie riservate e segnaletica

Pavimentazioni: elementi generali di progettazione, problematiche specifiche connesse al passaggio dei bus (Università Roma 1)

Pavimentazioni: materiali e tipologie delle pavimentazioni (società di produzione)

Impianti di fermata e capolinea

Arch. Pierfrancesco Canali

- Criteri di progettazione e normativa applicabile
- Tipologie di impianto di fermata e segnaletica
- Accessibilità e abbattimento barriere architettoniche
- Dimensionamento e verifiche dei capolinea

Sede: Ordine degli Ingegneri

Organizzazione: federMobilità/AIIT/Ordini professionali con rilascio crediti formativi professionali da parte degli Ordini ai partecipanti che ne faranno richiesta



Affidati a Trentino Trasporti i servizi e gli investimenti del trasporto pubblico per i prossimi 5 anni



ATM: nasce il nuovo Sistema Tariffario Integrato del Bacino di Mobilità, lo STIBM



Sicilia: ripristinate dalla Regione risorse per il TPL.



Bari: al via il sistema di smart mobility. Presentata MUVT la nuova App per TPL e sosta a pagamento



Firenze: pagamento contactless per migliorare esperienza di viaggio nel TPL e creare una città più intelligente



Computer palmari e body cam per i controllori ATV: anche la tecnologia in campo nel contrasto ai "furbetti"



Atac green, parte la campagna "+Ricicli +Viaggi". Con 30 bottiglie Pet e ti regalo il biglietto del bus



Start Romagna: approvato il bilancio 2018, in arrivo un nuovo Consiglio di Amministrazione



Umbria: assemblea soci Umbria TPL approva costituzione agenzia unica mobilità



TPL Friuli Venezia Giulia: da Consiglio di Stato via libera definitivo all'assegnazione ad Arriva e Consorzio Tpl FVG



Calabria: approvato programma pluriennale del TPL con applicazione servizi minimi



Bolzano: al via la roadmap per nuovo modello di gestione dei servizi su gomma



CITTA' DI TORINO

Torino: saranno prodotti da Hitachi i nuovi 30 tram. GTT ha completato l'analisi delle offerte



Ataf: 12 nuovi autobus ibridi a Firenze. Bonora, parco rinnovato al 60%

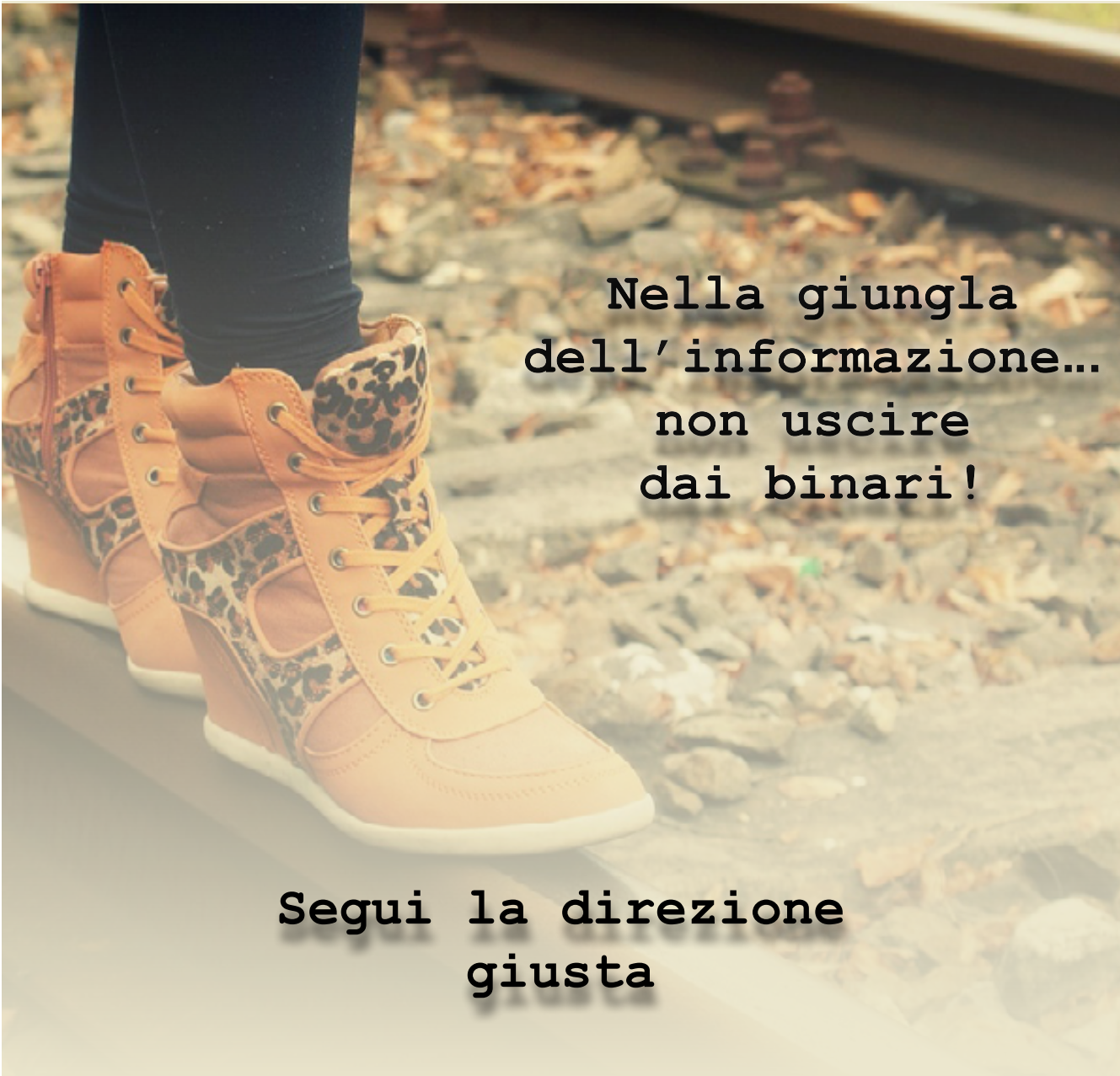


Trieste Trasporti: iniziata l'installazione dei monitor di bordo sugli autobus



REGIONE CAMPANIA

40 nuovi treni per la Circumvesuviana. De Luca, non veniva rinnovato il parco rotabile da 20 anni



Nella giungla
dell'informazione...
non uscire
dai binari!

Segui la direzione
giusta



Quotidiano
www.ferpress.it



Settimanale
www.mobilitypress.it

Ferpress e Mobility Press - Piazza di Firenze 24 - 00186 Roma - Tel. 06.4815303