





AGENZIA DI INFORMAZIONE  
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

*Gli incontri di Ferpress*

## **Authority dei Trasporti: le aspettative degli stakeholder**

25 luglio 2012 ore 16.00

Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni

Roma, Via di Villa Albani 20

### **INTERVENTI**

#### *Apertura lavori*

- 16.00 Saluto di *Aleramo Ceva Grimaldi, Presidente Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni*
- 16.15 Presentazione: *I risultati dell'inchiesta di Ferpress – Sergio De Lazzari, MODE Consulting*
- 16.30 Relazione: *Ruolo e compiti dell'Autorità dei trasporti in Italia: quali aspettative e prospettive nel contesto europeo – Director Marco Concari, Steer Davies Gleave*

#### *16.50 Sezione TPL*

- *Enrico Sciarra – Amministratore Delegato Agenzia Romana Mobilità*
- *Nicola Biscotti – Presidente ANAV*
- *Marcello Panettoni – Presidente ASSTRA*
- *Francesco Lollobrigida - Assessore ai Trasporti della Regione Lazio – Federmobilità*

#### *17.45 Sezione Logistica*

- *Thomas Baumgartner – Consigliere Nazionale ANITA*
- *Alessandro Ricci - Presidente UIR*
- *Giuseppe Mele - Centro Studi Confindustria*
- *Luigi Merlo –Presidente ASSOPORTI*

#### *18.30 Sezione Ferroviaria*

- *Paolo Ripa – NTV, Direttore Servizio Passeggeri*
- *Barbara Morgante - FSI, Direttore Centrale Strategie FSI*

#### *19.10 Conclusioni*

- *Guido Improta, Sottosegretario ai Trasporti*

#### *19.40 Termine lavori*

ORGANIZZAZIONE  
**ITINERA**



Organizzazione

# La nuova Autorità dei Trasporti

## Inchiesta di Ferpress

L'inchiesta avviata da Ferpress ha raccolto, dai principali stakeholder del settore, una breve intervista scritta sulle aspettative che essi hanno sul ruolo della nuova Autorità dei Trasporti

### Perché l'inchiesta

L'Autorità di regolazione dei Trasporti, prevista dall'articolo 36 della Legge 27 del 24 marzo 2012 di conversione del D.L. "Cresci Italia" 24 gennaio 2012 n. 1, costituisce la più importante novità intervenuta nel settore. Dopo la nomina del Presidente e dei due Commissari, l'Authority si appresta a diventare operativa avendo davanti una serie di compiti impegnativi e – soprattutto – urgenti. L'inchiesta di **FerPress** si è rivolta al più ampio spettro possibile di interlocutori nell'intento di raccogliere il contributo di opinioni e di idee sul ruolo del nuovo organismo per l'evoluzione del settore.

### I temi dell'inchiesta

1) **Quali priorità per la nuova Authority?** L'inchiesta vuole individuare nel panel degli operatori e dei soggetti interessati i diversi gradi di sensibilità ai temi e ai settori di intervento - inevitabilmente molteplici e tutti importanti - del nuovo organismo.

2) Un altro obiettivo è volto a verificare le **aspettative** circa l'attività di regolazione della nuova Authority e i compiti che la Legge le assegna, incentivare cioè **"la concorrenza, l'efficienza produttiva delle gestioni e il contenimento dei costi per gli utenti, le imprese e i consumatori, condizioni di accesso eque e non discriminatorie alle infrastrutture ferroviarie, portuali, aeroportuali e alle reti autostradali"**.

3) Chi sono i principali protagonisti delle istanze di rinnovamento e di apertura al mercato? La terza domanda si pone l'obiettivo di verificare su questo punto le opinioni degli stakeholder. Tra le principali novità, l'Authority potrà avere un grande ruolo nell'assicurare **trasparenza e maggiore accessibilità ai dati** di un settore che, tradizionalmente, non mette a disposizione - nei tempi che invece sarebbero necessari - **né statistiche né dati di traffico in una visione integrata** (ad esempio: per bacini territoriali), **né definiti sulla base di parametri standardizzati** ed utili ad un'effettiva conoscenza e valutazione dei fenomeni.

4) Sono in molti a sostenere che il nostro Paese non ha bisogno di molte riforme legislative, ma piuttosto di **molte riforme burocratiche, procedurali, di comportamento delle aziende e degli attori**. L'inchiesta mira a verificare non solo le priorità, ma anche le concrete testimonianze di chi opera concretamente sul campo e affronta problematiche spesso sconosciute a chi decide.

## Gli interventi pubblicati

|                   |         |                       |         |
|-------------------|---------|-----------------------|---------|
| RAIL CARGO ITALIA | pag. 04 | ANITA                 | pag. 13 |
| ASSOLOGISTICA     | pag. 04 | CONFETRA              | pag. 14 |
| CONFCOMMERCIO     | pag. 05 | FIT-CISL              | pag. 15 |
| FONDAZIONE BNC    | pag. 06 | ORSA TRASPORTI        | pag. 16 |
| FERCARGO          | pag. 07 | INRAIL                | pag. 17 |
| ROMA SERVIZI      |         | GTS RAIL & LOGISTIC   | pag. 18 |
| PER LA MOBILITA'  | pag. 08 | ANAV                  | pag. 18 |
| ASSTRA            | pag. 08 | Dott. RAO             | pag. 20 |
| ARRIVA ITALIA     | pag. 10 | RAIL TRACTION COMPANY | pag. 21 |
| NUOVO TRASPORTI   |         | FERROVIE DELLO STATO  |         |
| VIAGGIATORI       | pag. 11 | ITALIANE              | pag. 22 |
| UNIONE INTERPORTI |         |                       |         |
| RIUNITI           | pag. 12 |                       |         |

# Rail Cargo Italia



(FERPRESS) – Roma, 3 LUG – Una reale apertura del mercato ferroviario e una vera separazione funzionale tra i soggetti che operano nel settore. Sono le priorità che indica Rail Cargo Italia, rispondendo ai quesiti dell'inchiesta che FerPress ha promosso tra gli stakeholder in relazione alle aspettative su ruolo e funzionamento della nuova Authority dei Trasporti.

**Rail Cargo Italia** è un'azienda del gruppo Rail Cargo Austria, presente sul mercato del trasporto di merci su rotaia in Italia dal 2007. L'impresa ferroviaria dispone di una flotta di locomotive di ultima generazione, con cui è in grado di fornire servizi di trasporto a treno completo regolari o spot in sicurezza e qualità sulla maggior parte del territorio nazionale.

La separazione della infrastruttura ferroviaria, le regole di trasparenza, la rimozione degli ostacoli alla concorrenza e il ruolo di garante delle normative di riferimento del settore ferroviario sono le priorità indicate da R.C.I. nel rispondere al primo dei quesiti dell'inchiesta (leggi le domande nell'allegato in fondo).

L'azienda di proprietà delle Ferrovie austriache aggiunge anche il commento che *"l'Authority dovrebbe darsi delle priorità per risultare uno strumento utile di integrazione degli assets strategici del trasporto nazionale, diversamente tutte le domande resteranno, come è accaduto ad oggi, senza risposta"*. In relazione alla domanda sulle aspettative per l'azione della nuova Authority, R.C.I. risponde di attendersi *"una reale apertura del mercato relativo al trasporto ferroviario che passi attraverso una autentica e vera separazione tra i diversi soggetti che attualmente detengono il potere normativo, gestionale e funzionale del mondo ferroviario nazionale. Solo in ragione di una tale rigorosa ed autentica divisione funzionale – osserva ancora l'impresa ferroviaria – potranno crearsi le condizioni per una competizione realmente vantaggiosa per il sistema paese"*.

La risposta alla terza domanda (le alleanze da ricercare per affrontare un compito "ciclopico"), vede R.C.I. ritenere *"che non sia 'ciclopico' il compito dell'Authority quanto sia indispensabile determinare le priorità di intervento, mirando ad individuare 4/5 obiettivi chiari e conseguibili annualmente affidandosi a professionisti provenienti anche da realtà diverse, sia da quelle nazionali che del settore ferroviario ma realmente competenti ed al di fuori da logiche politiche."*

Infine, nella risposta all'ultimo quesito (sulle riforme da adottare a livello di governo o di istituzioni locali per accompagnare l'azione dell'Authority), Rail Cargo Italia *"considera determinante per il settore ferroviario un'azione riformatrice da parte del Governo che miri ad una separazione netta dei diversi soggetti appartenenti*

*al Gruppo FS senza la quale il ruolo dell'Authority risulterebbe probabilmente assolutamente marginale.*

*Sarà altresì necessario - prosegue l'articolata risposta dell'impresa - un coinvolgimento molto più profondo degli appartenenti alle diverse Imprese Ferroviarie con ruolo consultivo, nell'ambito dei diversi enti di controllo e gestione nonché di quelli normativi in materia.*

*Infine, servirebbe una migliore integrazione a livello locale, attraverso apposite commissioni, per definire le reali esigenze del territorio relativamente ai raccordi ferroviari ed alle realtà economiche presenti nell'area con particolare evidenza per gli ambiti portuali dove le competenze ed i regolamenti sono spesso controversi e dall'interpretazione assolutamente soggettiva", sostiene Rail Cargo Italia a conclusione della partecipazione all'inchiesta promossa da FerPress.*



## Carlo Mearelli presidente ASSOLOGISTICA



(FERPRESS) – Roma, 4 LUG – Quattro priorità per l'Authority e una riforma generale dell'autotrasporto tra i provvedimenti da adottare per supportare l'azione del nuovo organismo.

E' la sintesi delle risposte che **Carlo Mearelli**, presidente di **ASSOLOGISTICA**, ha fornito in relazione all'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo dell'Authority.

- 1) *Regolamentazione del servizio universale;*
- 2) *Separazione dell'infrastruttura ferroviaria;*
- 3) *Regole sui regimi concessori;*
- 4) *Regole su patrimonio dei mezzi e dei fattori della produzione:* sono le quattro priorità indicate da **ASSOLOGISTICA** per rispondere al quesito su quali dovrebbero essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti.

*“Una azione di vero coordinamento tra le varie modalità con processi di indirizzo ed integrazioni” è invece la risposta alla domanda sulle principali aspettative in relazione all’attività della nuova Authority: una richiesta che evidenzia le aspettative delle imprese di logistica affinché l’Autorità possa contribuire a superare perlomeno il groviglio di competenze e di normative che costituiscono spesso uno dei principali ostacoli allo sviluppo dell’attività logistica e dell’integrazione modale..*

*“Individuazione di pochi asset realmente strategici per il Paese e loro connessione con il tessuto produttivo”: al quesito se il compito dell’Authority non sia “ciclopico” e fin troppo impegnativo, la risposta di Assologistica e del suo presidente è per una semplificazione anche degli obiettivi.*

*“Riforma generale dell’autotrasporto attraverso accorpamenti di impresa sotto forme anche cooperativistiche ed introduzione di una soglia minima di flotta”: è la richiesta pressante – sottolineata con particolare forza nel testo – contenuta nella risposta del Presidente di Assologistica alla domanda su quali riforme o nuove leggi debbano accompagnare l’azione dell’Authority.*

Dagli operatori sul campo viene ancora una volta la



sollecitazione ad un intervento che rimane competenza del Governo, ma che diventerà via via indispensabile se l’Authority contribuirà a regolamentare la concorrenza e una reale competizione tra le imprese nei settori ferroviari, delle attività portuali e interportuali e anche dei regimi concessori autostradali, con inevitabili conseguenze per tutto il mondo logistico.

-----  
**ASSOLOGISTICA** è l’Associazione delle Imprese di Logistica, Magazzini, Terminal Operators Portuali, Interportuali e Aeroportuali, presieduta dal gennaio 2012 da **Carlo Mearelli**, che ricopre anche il ruolo di amministratore delegato di Argol Air Logistics SpA e di responsabile Strategie e Sviluppo del gruppo Argol Villanova SpA.

## Paolo Uggè vice presidente CONFCOMMERCIO



(FERPRESS) – Roma, 4 LUG - Concorrenza nel trasporto ferroviario e pubblico locale; regole e vincoli per le politiche del settore; certezze nelle scelte degli interventi per attrarre investimenti privati. E’ la sintesi delle risposte di Paolo Uggè, vice-presidente nazionale di Confcommercio-Imprese per l’Italia, ai quesiti dell’inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo dell’Autorità.

- 1) *Regolamentazione delle gare del Trasporto Pubblico Locale;*
- 2) *Separazione dell’infrastruttura ferroviaria;*
- 3) *Regole di penalizzazione e di sanzione dei comportamenti;*
- 4) *Definizione di standard per costi e risultati di gestione dei mezzi e dei fattori della produzione: queste le priorità del vice-presidente di Confcommercio-Imprese per l’Italia in relazione alla prima domanda dell’inchiesta relativa proprio all’individuazione degli obiettivi primari.*

Riguardo le aspettative per l’azione della nuova Authority, Paolo Uggè ritiene che *“L’Autorità, che si auspica possa avere un elevato grado di indipendenza ed una adeguata dotazione di risorse, dovrà prioritariamente stimolare la concorrenza imprenditoriale in quei comparti in cui stenta ancora ad affermarsi, quali il trasporto ferroviario, il trasporto pubblico locale di linea, le regole sulla sicurezza.*

*D’altra parte – osserva ancora Uggè – l’accentramento della funzione regolatoria dei trasporti in un unico centro decisionale, potrà consentire all’Autorità, una volta che saranno individuate indicazioni vincolanti per le politiche del settore (e, a tal proposito si auspica la rapida approvazione del piano della logistica), di svolgere il delicato ruolo di vigilanza e coordinamento intersettoriale delle azioni poste in essere per la corretta implementazione delle stesse”.*

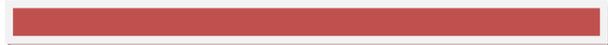
*“C’è la necessità di arrivare ad un sistema dei trasporti, che sia più equilibrato, che impieghi ciascuna modalità ottimizzandone le peculiarità, sia in grado di rispondere meglio alle esigenze della domanda di trasporto” è la risposta del vice-presidente di Confcommercio-Imprese per l’Italia in relazione al carico (definito “ciclopico” nell’interrogazione) di impegni che attendono la nuova Authority e all’individuazione dei meccanismi di evoluzione positiva del settore.*

La risposta all’ultima domanda (quali riforme o provvedimenti devono accompagnare l’azione dell’Autorità) è articolata ed attenta soprattutto al ruolo degli investitori privati: *“Ministeri, Regioni: servono decisioni politiche, di vigilanza amministrativa. Leggi chiare che fissino, nella logica delle priorità, politiche*

infrastrutturali di scala comunitaria e di scala nazionale; che diano certezze nelle scelte degli interventi, nelle coperture finanziarie, nelle procedure di approvazione di progetti cantierabili e bancabili, capaci di attrarre capitali privati”, scrive il Vice Presidente Nazionale di Confindustria per l'Italia.



**Paolo Uggè** dal 2010 è vice presidente di Confindustria e dal 2006 Presidente della FAI Federazione Autotrasportatori Italiani aderente a Confindustria. E' stato Sottosegretario alle Infrastrutture e ai Trasporti nei due governi guidati dal Presidente del Consiglio Berlusconi; è inoltre componente della Consulta Generale per la Logistica e l'Autotrasporto ed ha avuto un ruolo di primissimo piano nella preparazione del Piano generale della Logistica, i cui lavori sono stati coordinati dall'altro Sottosegretario ai Trasporti Bartolomeo Giachino, Presidente della Consulta.



## Aleramo Ceva Grimaldi presidente Fondazione BNC



(FERPRESS) – Roma, 5 LUG – Le Authority non possono supplire al ruolo che spetta invece alla politica e agli amministratori pubblici.

E' la convinzione di **Aleramo Ceva Grimaldi**, presidente della **Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni**, espressa nelle risposte ai quesiti dell'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo dell'Authority.

Il Presidente della **Fondazione BNC**, in relazione alle aspettative che si possono nutrire sull'azione del nuovo organismo, allarga piuttosto l'orizzonte dei soggetti che devono essere coinvolti nei processi di trasformazione del settore dei trasporti. Secondo **Ceva Grimaldi**, infatti, “Da questa Authority, come da tutte le altre, non

ci si può attendere una supplenza alla inazione politica ed amministrativa. E' lecito, invece, aspettarsi un'azione di stimolo nei confronti dei decisori politici ed una capacità di controllo, regolazione e tutela, sia pure non pervasiva e burocratica”, argomenta nella sua risposta.

Un concetto sostanzialmente ribadito anche in relazione ai presunti compiti “ciclopici” che attenderebbero la nuova Authority; per **Grimaldi Ceva**, “Le Authority non devono avere compiti ciclopici, sono i decisori politici e gli operatori del settore che devono assumere la centralità, non solo economica, del settore dei trasporti”, ponendo l'accento – ancora una volta – sul ruolo che dovrebbero essere invece capaci di assumere gli interlocutori politici e sociali.

Riguardo le riforme o i provvedimenti che dovrebbero adottare le istituzioni o i Governi per supportare l'azione dell'Authority, il presidente della **Fondazione BNC** ritiene in qualche maniera indispensabili “Quelle riforme e/o provvedimenti, non dirigitici, compresi utili investimenti infrastrutturali, che da anni sono invocati dagli operatori e dalla collettività, che non serviranno ad accompagnare l'azione dell'Authority, ma più semplicemente a renderla possibile”, guardando piuttosto alla continuità di un dibattito che percorre da anni il settore dei trasporti e alla necessità di sciogliere quei nodi che, altrimenti, condizionerebbero la stessa attività dell'Authority.



Aleramo Ceva Grimaldi è Presidente della **Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni** dal giugno dell'anno scorso, dopo aver retto per molti anni il ruolo di vice presidente e, in precedenza, di componente del Consiglio di Amministrazione.

La Fondazione Banca Nazionale delle Comunicazioni, di origine bancaria, ha una dimensione che la colloca tra le medio-piccole fondazioni del settore. Le origini storiche, che fin dalla nascita l'hanno vista legata al mondo dei trasporti e delle ferrovie in particolare, trovano conferma nei punti cardine della fisionomia operativa odierna che – oltre all'estrema attenzione alle dinamiche del settore – vede anche un ampio impegno sociale e civile in Italia e all'estero.

# FERCARGO



(FERPRESS) – Roma, 10 LUG – Separazione della rete dalla proprietà del principale gestore dei servizi; regole certe per la gestione del servizio universale nel settore del cargo ferroviario; regole di trasparenza; rimozione degli ostacoli alla concorrenza. Sono le principali priorità del settore cargo ferroviario indicate da **FERCARGO**, l'Associazione di imprese ferroviarie italiane che operano nel settore del trasporto merci, insieme ad una serie di risposte ampie e articolate che l'Associazione ha fornito ai quesiti rivolti con l'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti.

**FERCARGO**, tra le varie proposte per una più efficace operatività dell'Authority dei Trasporti, fa esplicito riferimento alla struttura organizzativa dell'Autorità per l'energia elettrica e il gas (AEEG), alla previsione di incentivi al comparto da parte dei livelli di governo, all'esigenza di cooperazione con altre Authority per evitare sovrapposizioni, all'utilità di sinergie con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al ruolo dello stesso MIT per quanto riguarda le competenze.

Ecco il testo delle risposte al questionario fatte pervenire da **FERCARGO**, riportate in corsivo:

- 1) *Regolamentazione del servizio universale;*
- 2) *Separazione dell'infrastruttura ferroviaria;*
- 3) *Regole di trasparenza;*
- 4) *Rimozione degli ostacoli alla concorrenza:* queste le priorità che indica **FERCARGO** in risposta alla richiesta contenuta nel questionario di selezionare quattro obiettivi prioritari per la nuova Authority.

Riguardo le principali aspettative per l'azione della nuova Authority, **FERCARGO** articola la risposta su due punti, relativi all'infrastruttura e al servizio universale. Riguardo l'**Infrastruttura**, *"Separazione della Rete dalla proprietà del principale gestore dei servizi. Controllo e regolazione riguardo tutta la disciplina inerente l'Accesso all'infrastruttura. Controllo a garanzia di partecipazione di tutte le Imprese ferroviarie nelle scelte riguardanti l'infrastruttura. (esempio: Individuazione di scali ferroviari merci disponibili o meno)*, costituiscono le attese prioritarie dell'Associazione.

Riguardo il **Servizio universale**, le attese sono invece per: *"Regole certe per la gestione del servizio universale nel settore del cargo ferroviario. Revisione*

*dell'attuale disciplina e contrattualistica in essere fra i soggetti coinvolti. Coinvolgimento di tutti gli operatori del mercato nella gestione dei servizi".*

Ancora più articolata la risposta relativa agli elementi su cui puntare per affrontare il compito dell'Authority definito da qualcuno "ciclopico". **FERCARGO** guarda a tre elementi, "organizzazione", "competenze", "cooperazione".

Per quanto riguarda l'**Organizzazione**: secondo Fercargo, *"Occorre innanzitutto guardare a strutture simili già esistenti e funzionanti, riguardo al modello organizzativo (esempio: AEEG, Autorità per l'energia elettrica e il gas). Il settore dei trasporti merita interventi urgenti, prendere dei modelli di riferimento, potrebbe agevolare e accelerare l'operatività necessaria".*

Per quanto riguarda le **Competenze**, secondo

Fercargo, *"Inoltre lo stesso MIT (Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti) deve contribuire, nell'ambito della propria competenza, a creare sinergia con la nuova struttura, che sicuramente avrà bisogno di professionalità e competenze".* Per quanto riguarda la **Cooperazione**, infine – secondo Fercargo – *"È necessario cooperare con altri soggetti regolatori (ex. ANSF, AGCM), al fine di evitare sovrapposizioni ed errori di competenza, che potrebbero generare equivoci ed ulteriori rallentamenti nel rilancio del settore".*

In relazione poi all'ultima risposta riguardante il quesito su quali riforme o provvedimenti dovrebbero accompagnare l'azione della nuova Authority, **FERCARGO** ritiene che *"Gli organi di governo centrali e locali devono scegliere su quali modalità di trasporto puntare ed investire per il futuro. Sicuramente, l'importanza dei temi ambientali e la scarsa quota di traffico merci su rotaia nel nostro paese, sono elementi utili a giustificare un intervento forte e necessario al rilancio del cargo ferroviario. Un primo passo potrebbe essere l'armonizzazione della legislazione nazionale con quella comunitaria, al momento diversi provvedimenti mancano di recepimento o ratifica.*

*Devono seguire comunque politiche di incentivo e di investimento sull'infrastruttura ferroviaria",* conclude l'Associazione delle imprese ferroviarie merci.

**FerCargo** è L'Associazione di Imprese ferroviarie private italiane che operano nel settore del trasporto merci.

Fondata nel febbraio 2009, **FerCargo** è composta da 11 Imprese Ferroviarie private.

**Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, Crossrail, GTS Rail, Inrail, Interporto Servizi Cargo, Nord Cargo, Oceano Gate, Rail Cargo Italia, Rail Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia.**

Il valore di base che guida l'azione di FerCargo risiede nella fiducia riposta nelle logiche del libero mercato e della libera impresa in un contesto di mercato pienamente concorrenziale. Solo all'interno di un mercato libero, si possono realizzare appieno e valutare i benefici per il mondo imprenditoriale ed i consumatori, con ampi risvolti in termini di produttività sul PIL nazionale.

# Enrico Sciarra amministratore delegato Roma Servizi per la Mobilità



(FERPRESS) – Roma, 12 LUG - Riforme coraggiose per la nuova Authority dei Trasporti.

Si potrebbe sintetizzare così il senso delle articolate risposte che **Enrico Sciarra**, amministratore delegato di **ROMA SERVIZI PER LA MOBILITÀ**, l'agenzia che svolge un ruolo di integrazione nella programmazione e controllo dei processi di mobilità nella Capitale, ha fornito alle domande della nostra inchiesta, sottolineando soprattutto gli elementi di innovatività e di reale riforma che, senza azzerrare tutto, devono intervenire comunque nel settore.

- 1) *Separazione dell'infrastruttura ferroviaria dai servizi di trasporto;*
- 2) *Definizione dei bacini territoriali delle attività di trasporto;*
- 3) *Definizione degli standard per i costi;*
- 4) *Price cap.*

Sono queste le principali priorità indicate da **Enrico Sciarra** rispondendo al primo quesito e selezionando i temi tra le varie opzioni proposte in relazione a quali dovrebbero essere le priorità di intervento della nuova Autorità dei Trasporti.

*“Indipendenza, autonomia, coraggio e creatività”* sono invece le principali aspettative, ma si potrebbe dire piuttosto le leve fondamentali su cui dovrà basarsi – per il manager dell'azienda di servizi per la mobilità capitolina – l'attività dell'organismo di nuova costituzione, in relazione alla seconda domanda e alle attese tra gli stakeholder.

La formulazione di *“proposte di riforma seria del settore”* è invece – secondo Sciarra – la parte più importante del compito che la nuova Authority dovrebbe affrontare e che contribuirebbe efficacemente a favorire una positiva evoluzione del settore.

*“Riformare e non azzerrare: riformare è più difficile che azzerrare. Federalismo reale e responsabilità su costi, qualità, efficienza”*: sono le indicazioni dell'amministratore delegato di **Roma Servizi per la Mobilità** in relazione all'ultimo quesito su quali azioni – ai vari livelli – debbano accompagnare il cammino dell'Authority e che – secondo Sciarra – dovrebbero insistere su una reale capacità di riforma e di responsabilizzazione – anche e soprattutto a livello regionale, in una logica federalistica – sui risultati.

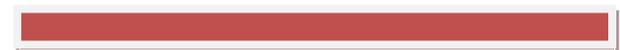
**Enrico Sciarra** è stato per molti anni dirigente delle Ferrovie dello Stato, essendo tra i primi ad assumere la

responsabilità dei servizi di trasporto regionale ferroviario nel Lazio nel periodo in cui sono state avviate politiche di sviluppo e di integrazione dei servizi e della rete su ferro.

Successivamente è passato a dirigere, con il ruolo di



amministratore delegato, l'Agenzia **Roma Servizi per la Mobilità**, nata per scissione di ramo d'azienda da Atac SpA, con il compito di integrare le funzioni di pianificazione, progettazione e controllo della mobilità pubblica e privata nell'area metropolitana romana.



## ASSTRA Associazione Trasporti



(FERPRESS) – Roma, 13 LUG – Una riflessione, ampia, articolata, per alcuni aspetti anche critica, ma nell'intento di allargare la visione dei problemi e non essere costretti invece dentro i limiti un questionario. Sono i contenuti forniti da **ASSTRA**, l'Associazione delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, in relazione ai quesiti proposti con l'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della Autorità dei Trasporti.

La prima domanda del questionario proponeva una serie di opzioni in relazione alle priorità di intervento della nuova Authority. ASSTRA osserva in primo luogo in un commento che “la lista proposta non consente di esprimere la nostra visione in merito al quesito”. Pertanto, l'Associazione delle aziende TPL ha provveduto a stilare un proprio elenco di priorità, accompagnandole con brevi commenti esplicativi.

Queste le priorità di **ASSTRA**: -

- 1) **REGOLAZIONE del TPL.** Questa attività di regolazione si applica a qualsiasi modalità di affidamento (gara, deregulation, affidamenti diretti...);
- 2) **Regolazione TARIFFARIA**, attuata tramite il principio del **PRICE CAP**;

- 3) Regole di accesso ai mercati, ivi compreso il trattamento della disponibilità infrastrutturale e dei beni essenziali per i servizi ;  
4) Regole per i rapporti con i consumatori

**Alla domanda su quali siano le aspettative per l'azione dell'Authority, la risposta di ASSTRA è il frutto di un ragionamento ampio e complesso.**

Secondo l'Associazione, "Il settore del trasporto pubblico è un settore, per le sue caratteristiche intrinseche, fortemente dipendente dalla "regolazione" data dagli enti competenti e dalla contribuzione pubblica. Elementi questi che hanno subito, soprattutto nell'ultimo quindicennio, evoluzioni ed oscillazioni non sempre positive e non sempre coerenti.

Ci si riferisce, innanzitutto, alla patologica evoluzione della normativa in materia di trasporto pubblico e di servizi pubblici locali che ha generato e continua a generare forti elementi di incertezza per "regolati" e "regolatori".

Il continuo balletto tra spinte liberalizzatrici e tentativi di rimunicipalizzazione, il continuo slittare in avanti della scadenza del periodo transitorio per l'effettuazione delle gare ed il continuo rincorrere i provvedimenti normativi dell'ultimo minuto affogati nel dilemma "norma speciale o norma generale" ha probabilmente fatto perdere di vista l'obiettivo iniziale dell'efficientamento del settore e dell'importanza del servizio, e, quel che è più grave, svuotato di credibilità un processo di riforma che negli intenti era, voleva essere ed è virtuoso. Incertezza normativa resa ancor più grave e pesante dalla grave situazione di carenza delle risorse da destinarsi al settore e, negli ultimi anni, da pesanti riduzioni delle stesse.

La scarsità di risorse dedicate strutturalmente al settore, l'incertezza delle stesse, l'assenza di risorse per gli investimenti e per il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, l'assenza di meccanismi revisionali delle compensazioni e delle tariffe, l'elevato costo del lavoro degli addetti al settore, le stringenti "clausole sociali" inserite nei bandi, i rilevanti problemi legati alla disponibilità degli assets (reti, impianti, dotazioni patrimoniali) asserviti al servizio di trasporto pubblico specie con riferimento al settore ferroviario, le problematiche legate alla corretta applicazione della cosiddetta "clausola di reciprocità" sono tutti fattori che hanno influito e continuano ad influire negativamente sulla corretta attuazione di un sistema di concorrenza e di liberalizzazione."

"Incertezze queste che, tuttavia, non sono riuscite ad arrestare – continua la risposta di ASSTRA – il percorso virtuoso verso la concorrenza regolata se si considera che, in questi anni, oltre il 50% dei servizi di trasporto pubblico è stato affidato con procedure di evidenza pubblica.

Ed oggi il settore appare disorientato dalla spinta verso una concorrenza nel mercato, verso la deregulation quale first best che lascia alla concorrenza regolata solo gli spazi di fallimento dello stesso.

Dibattito sicuramente affascinante e stimolante sotto il profilo della teoria economica e della regolazione ma estremamente rischioso, oltre che lontano dal costituire l'auspicata "panacea", se praticato in un settore, quale quello del trasporto pubblico locale, caratterizzato da forti elementi di socialità delle tariffe ed in cui i margini di redditività dello stesso sono piuttosto bassi ed

utilizzati a copertura, peraltro insufficiente, degli elevati costi di produzione del servizio.

Per tale ragione appare, quantomeno, opportuno che le Regioni facciano un'attenta analisi dei territori e delle dinamiche trasportistiche specie con riferimento a quelle porzioni di servizio che non raggiungono un livello di copertura tariffaria adeguato.

Analogamente il settore appare fortemente preoccupato per la mancanza di risorse adeguate, il continuo taglio da parte dei soggetti istituzionali in un momento in cui, invece, occorrerebbe avere il coraggio di investire nella mobilità collettiva", conclude l'articolata ed ampia riflessione-risposta di ASSTRA.

**Il compito dell'Authority è "ciclopico"? Su quali elementi puntare per una positiva evoluzione del settore?**

A queste domande ASSTRA risponde diffusamente e con chiarezza: "Cominciamo con 'su cosa puntare': regole chiare, risorse certe, ammortizzatori sociali. La buona salute del settore dipende da questi tre fattori, tutti e tre essenziali per risollevarlo il nostro sistema in questa difficilissima congiuntura.

Per quanto riguarda 'CHI', la chiarezza delle regole deve arrivare dall'Autorità, oltre che dal legislatore. Per le risorse certe c'è una corresponsabilità di ogni livello istituzionale: Stato, Regioni, Enti Locali. Allo stato attuale il settore, che è a rischio esuberi per 12.000 addetti, non ha nessuna forma di ammortizzatori sociali, la riforma del lavoro in corso non ci aiuta in questo senso, anzi, potrebbe far pagare ad addetti ed aziende del TPL una forma di solidarietà a cui però non avrebbero accesso come settore.

Quindi ci aspettiamo una soluzione chiara ed efficace a questo problema", rileva anche polemicamente ASSTRA, che ha riassunto però chiaramente i molti punti critici di un settore che avrebbe bisogno di una cabina di regia unitaria ed in grado di assumere decisioni.

**L'ultima domanda proponeva di suggerire quali riforme o provvedimenti del governo o delle varie istituzioni avrebbero potuto accompagnare l'azione dell'Authority;**

secondo ASSTRA, "Cominciamo dagli interventi prioritari in ambito economico: è essenziale che le risorse destinate al settore siano vincolate ed indicizzate.

Occorre dare un paracadute sociale al settore, per questo occorre una forma di ammortizzatori sociali per il TPL. Il tracciato di legge della 422 che disegnava un quadro coerente di riforma del settore introducendo come regola chiara la concorrenza per il mercato dovrebbe essere ripreso e salvaguardato nella sua organicità. In questo ambito occorrono regole chiare di reciprocità per l'accesso al mercato.

Urge riprendere un programma di investimenti senza il quale i costi di gestione finiranno per esplodere a causa di un parco mezzi che si sta avviando ai peggiori livelli di obsolescenza del passato ed la qualità e frequenza del servizio sono destinate a dei crolli verticali. Il price cap – conclude infine la risposta articolata dell'Associazione – dovrebbe diventare il solo modus operandi per la determinazione delle tariffe".

**ASSTRA**, Associazione Trasporti, è l'Associazione datoriale, nazionale, delle aziende di trasporto pubblico locale in Italia, sia di proprietà degli enti locali che private.

Aderiscono ad ASSTRA le aziende del trasporto urbano ed extraurbano, esercenti servizi con autobus, tram, metropolitane, impianti a fune, tutte le ferrovie locali (non appartenenti a Trenitalia S.p.A) nonché le imprese di navigazione lagunare e lacuale.

**ASSTRA** rappresenta le esigenze e gli interessi degli operatori del trasporto pubblico nelle adeguate sedi istituzionali, nazionali ed internazionali ed è controparte sociale nella contrattazione del Contratto Collettivo Nazionale di lavoro della categoria.

| Questi i dati salienti del settore rappresentato da <b>ASSTRA</b> (2011): |                 |
|---|-----------------|
| Aziende Associate   | 196             |
| Quota di mercato trasporto urbano   | 95%             |
| Quota di mercato trasporto extraurbano                                    | 75%             |
| Passeggeri trasportati  | ca 5,2 miliardi |
| Chilometri prodotti   | ca 1,6 miliardi |
| Addetti   | ca 100.000      |
| Mezzi di trasporto (gomma e ferro)  | ca 40.000       |
| Estensione rete   | 210.000 km      |
| Comuni serviti  | 5.000           |
| Totale valore della produzione  | 8,2 €/miliardi  |

## Marco Piuri amministratore delegato ARRIVA ITALIA



(FERPRESS) – Roma, 13 LUG - Nel trasporto pubblico locale, è opportuno abbandonare la logica dello “storico”, di tutto quanto appartiene al passato, per ragionare invece in termini di sistema industriale. E' uno tra i punti più significativi sottolineati da **Marco Piuri**, Amministratore delegato e direttore generale di **ARRIVA ITALIA**, il gruppo italiano che raggruppa un folto numero di imprese di trasporto del Nord Italia e che fa capo ora al gruppo Deutsche Bahn, nelle risposte alle domande dell'inchiesta di **FerPress**.

- 1) *Regolamentazione gare TPL;*
- 2) *Separazione dell'infrastruttura ferroviaria;*
- 3) *Rimozione degli ostacoli alla concorrenza;*
- 4) *Definizione di standard per costi e risultati di gestione:* sono queste le principali priorità indicate da **Piuri** e da **ARRIVA ITALIA**, selezionando tra le opzioni proposte in relazione a quali dovrebbero essere

le priorità di intervento della nuova Autorità dei Trasporti.

L'Amministratore delegato di **ARRIVA ITALIA** utilizza poi lo schema delle domande proposte per esprimere una serie di opinioni e commenti, preceduti da una sorta di premessa.

Spiega **Piuri** che “Il quadro normativo è già di per sé sufficientemente complesso e ‘pasticciato’ e i comportamenti degli attuali enti regolatori/stazioni appaltanti spesso contraddittorii e almeno apparentemente mossi da altri interessi (le stazioni appaltanti sono quasi sempre anche azionisti di aziende in competizione). Occorre una capacità di intervento rapida ed efficace che indirizzi, corregga, valuti i comportamenti concreti dei soggetti interessati”, commenta innanzitutto l'ad di **ARRIVA**.

**Piuri** sottolinea poi che “Il primo punto è di poter finalmente contare su un soggetto terzo rispetto agli attori in gioco: vale per l'accordo alle reti ferroviarie di RFI rispetto alla società ‘sorella’ Trenitalia, così come per regioni/ enti locali, al tempo stesso arbitri e giocatori”. Il secondo – continua l'ad – è che “l'Autorità sia dotata di potere e risorse tali per cui i suoi interventi possano avere efficacia reale nell'indirizzare/ correggere/ censurare i comportamenti. Troppo spesso gli interventi dell'AGCM (Autorità garante della concorrenza e del mercato) sono stati derubricati a (qualche volta) interessanti consigli e suggerimenti e nulla più”, osserva l'ad di Arriva.

Terzo in ordine di elencazione, ma certo non di importanza, è il punto in cui **Piuri** sottolinea che “Occorre abbandonare la logica dello ‘storico’, che si tratti di spesa/ risorse piuttosto che di soluzioni operative e di governance. Il sistema del TPL deve essere guardato e verso di esso occorre porsi come un sistema industriale dove vanno ridefiniti i fondamentali sia di natura economico-finanziaria che di assetti organizzativi. Si tratta di stabilire una volta per tutte un percorso temporale ed un sistema di verifiche/



correzioni e sanzioni. Vista l'esperienza fin qui percorsa forse è opportuno evitare un approccio che pretenda di affrontare l'insieme dei temi/problemi ma piuttosto focalizzarsi sugli snodi principali”, argomenta l'ad di Arriva Italia.

Infine, secondo **Piuri**, "All'Autorità va chiesto di rendere reale l'applicazione delle leggi. Per quanto riguarda gli organi di governo in questi anni abbiamo assistito ad una sorta di 'bulimia legislativa'. Sarebbero opportuni pochi, semplici interventi mirati. Faccio un esempio: Il termine del periodo transitorio per completare gli affidamenti tramite gara.

Da 15 anni si fissa una data unica e ravvicinata per poi sistematicamente prorogarla. Forse prevedere un 'calendario progressivo', con scadenze entro le quali vanno messi a gara quote di servizio, potrebbe far funzionare davvero le cose. In ogni caso ritengo che il problema principale sia oggi il 'conflitto di interesse' tra arbitro e giocatori", conclude l'amministratore delegato della società che ha sempre dichiarato di essere pronta a partecipare fattivamente alle gare se le regole sono effettivamente trasparenti e ispirate alla concorrenza su costi e prestazioni.

**Marco Piuri** è Amministratore delegato e direttore generale di **ARRIVA ITALIA**, gruppo che rappresenta il maggiore operatore privato in Italia e che sviluppa servizi di trasporto extraurbano nelle province di Bergamo, Brescia, Como, Cremona, Imperia, Lecco, Torino, Trieste ed Udine ed urbano nelle città di Como, Cremona, Desenzano, Gemona del Friuli, Lignano Sabbiadoro, Pinerolo, Trieste e Udine; fornisce inoltre diversi collegamenti di linea fra le regioni del Nord Italia; Valle d'Aosta, Piemonte, Lombardia, Friuli Venezia-Giulia, Veneto, Province di Trento e Bolzano e collegamenti transfrontalieri.

**Arriva Italia** fattura in Italia circa 310 milioni di euro e gestisce circa 2.500 autobus; la società fa parte del gruppo internazionale multimodale **ARRIVA**, acquisito nel 2010 dal gruppo Deutsche Bahn, le ferrovie tedesche. Oggi **Arriva Italia** è parte di una delle più grandi organizzazioni d'Europa che fornisce servizi di trasporto per passeggeri, che gestisce più di 14.500 mezzi di trasporto in 12 nazioni e conta più di 38.000 dipendenti. In tutto il mondo, il gruppo Arriva garantisce ogni anno più di un miliardo di corse.



## NTV

### Nuovo Trasporto Viaggiatori



(FERPRESS) – Roma, 16 LUG – **NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori)** ha fornito le sue risposte alle domande dell'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti.

**Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. Regolamentazione gare TPL;
2. Gestione e separazione infrastruttura ferroviaria
3. Regole di trasparenza
4. Ostacoli alla concorrenza

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*Interprete proattivo delle dinamiche di crescita e riequilibrio modale nonché dello sviluppo sostenibile della mobilità.*

*Arbitro indipendente e tempestivo.*

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

*Estendere ed incentivare la competizione nel trasporto ferroviario in una prospettiva di rilancio e crescita duratura della quota modale anche attraverso l'uso di modelli di regolazione asimmetrica e/o di leve di pricing differenziale per l'accesso alle infrastrutture che sostengano la redditività degli investimenti nel settore.*

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Emanazione di una chiara politica nazionale dei trasporti a cui orientare l'azione del regolatore; Separazione completa Gestore Infrastrutture ferroviarie da Trenitalia.*

*Strumenti di incentivazione per gli investimenti di rinnovo e sviluppo delle flotte del trasporto pubblico (treni, tram, bus elettrici/ibridi, ed altri mezzi a basso impatto energetico/ambientale) verso mezzi più efficienti, moderni ed eco-sostenibili ovvero in grado di contribuire al miglioramento del rapporto qualità/costo esercizio delle imprese di trasporto.*



**NTV – NUOVO TRASPORTO VIAGGIATORI** è il primo operatore privato italiano sulla rete ferroviaria ad alta velocità, ed il primo operatore al mondo ad utilizzare il nuovo treno Alstom AGV, detentore del primato di velocità ferroviaria.

Con la sua flotta di 25 treni, **NTV** offre con *Italo* (il nome attribuito al nuovo convoglio prodotto in esclusiva per l'Italia) viaggi ricchi di esperienze di intrattenimento e

servizi, nel massimo comfort, e soprattutto pensati per le diverse esigenze di ogni tipo di viaggiatore.

La missione di **NTV** è effettuare servizi viaggiatori sulle linee Alta Velocità, innovando nei contenuti e valorizzando il tempo di viaggio, con servizi completi e personalizzati, ambienti confortevoli e tecnologicamente avanzati, grande qualità, a prezzi competitivi

---

## Alessandro Ricci presidente UIR Unione Interporti Riuniti



(FERPRESS) – Roma, 16 LUG – **Alessandro Ricci**, presidente di **UIR (Unione Interporti Riuniti)** e dell'**Interporto di Bologna** ha risposto alle domande dell'inchiesta che **FerPress** ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti.

### Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?

1. Separazione infrastruttura ferroviaria
2. Regole tariffarie
3. Regole sui regimi concessori
4. Regole di trasparenza e ostacoli alla concorrenza

### Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?

L'Authority sui trasporti è in realtà un organismo di cui in Italia si parla da tempo, non è certo un concetto nuovo nel panorama istituzionale. Questo impone la contestualizzazione della sua creazione nel momento che stiamo vivendo che sicuramente necessita di misure veloci ed immediate per contenere gli effetti di un importante declino economico, produttivo e sociale che l'Italia sta soffrendo.

Sarà fondamentale nella messa a punto di questa iniziativa, prendere consapevolezza del fatto che, se l'Authority nasce evidentemente in un momento di emergenza, la stessa dovrà successivamente evolversi per adattarsi alle rinnovate dinamiche di un contesto più sereno che seguirà all'attuale e che si spera si raggiunga e si consolidi nel più breve tempo possibile.

Quello che personalmente mi aspetto, in quanto Presidente dell'Associazione Nazionale degli Interporti, è che l'Authority si faccia garante di un'effettiva separazione contabile, societaria e proprietaria tra chi attualmente gestisce le infrastrutture, che ritengo sia utile rimangano pubbliche, e chi gestisce i servizi ferroviari sovrintendendo la legittimità di un percorso strutturato di riordino di ruoli, di funzioni, di procedure,

di concessioni, di cui il sistema trasporti nazionali ha bisogno.

La separazione proprietaria è il punto di partenza che consentirà all'Authority di regolare ex novo, sulla base di indicazioni comunitarie e nell'ottica di un mercato ferroviario unico, la determinazione di principi e criteri per l'accesso alla rete e per l'assegnazione delle tracce, la fissazione di pedaggi compatibili con lo sviluppo dei servizi ferroviari, le procedure per il rilascio delle licenze ferroviarie, valide sul territorio europeo, ad altri operatori.

Allargando la visione e pensando ad un mercato del trasporto efficiente che non sia solo ferroviario, ma anche intermodale, ritengo che l'Authority possa giocare un ruolo anche nella riqualificazione del trasporto stradale, avendo tra i suoi compiti, quello di stabilire le condizioni minime di qualità dei servizi di trasporto nazionali.

Pensare, ad esempio, di promuovere e garantire un processo di certificazione dei soggetti che forniscono il servizio di autotrasporto sulla base di criteri condivisi, potrebbe consentire, da un lato, la costruzione di barriere in entrata in grado di contenere il frenetico aumento di singoli operatori e di attivare sani processi di selezione e di razionalizzazione del mercato a beneficio di un'impresa di autotrasporto sicuramente più solida e dall'altro, favorire la messa a sistema di tutte le eccellenze modali aprendo seriamente l'autotrasporto a logiche di cooperazione intermodale considerate erroneamente una minaccia e non certo un'opportunità di offrire servizi di trasporto più efficienti e meno impattanti.

Questa azione livellante dovrebbe anche in porre fine al continuo getto di risorse finanziarie che vengono riservate puntualmente all'autotrasporto senza però che le stesse vengano canalizzate nella giusta direzione.

### C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?

Personalmente non ritengo che il compito che attende l'Authority sarà ciclopico, sarà sicuramente difficile dovendo scardinare un atavico sistema di "gestione del trasporto" tipicamente monopolistico, monomodale, e poco progressista avallato dallo stesso Governo.

Il trasporto italiano a tutto tondo aspetta da tempo una seria riforma che si sostituisca ai tentativi finora visti e che credo debba tracciare, prima ancora che prevedere la funzione del controllo, la visione strategica e operativa di breve e medio termine puntualmente declinata secondo un ordine prioritario che tenda ad armonizzare a tutti i livelli, tutti gli elementi del sistema trasportistico italiano e soprattutto che abbia chiare le fasi e le tempistiche di attuazione secondo la logica della complementarità.

E' pur vero che in Italia non è ancora chiara l'identità dell'organo, dell'ente, del comitato a cui spetta il compito di cui sopra. Ciò che complica ancor di più le cose e che forse potrebbe effettivamente rendere ciclopico il compito dell'Authority, in termini di attuazione delle nuove regole, è un problema culturale, tipico del nostro Paese e che ci vede egoisticamente restii ai cambiamenti, soprattutto se gli stessi intaccano interessi particolari che non possono collimare con il bene collettivo, e soprattutto mal disposti al controllo e all'ordine, lì dove procedere in modo anarchico a volte è più semplice e costa meno fatica.

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Se concordiamo sul fatto che all'Authority spetterà la funzione di tutelare gli utenti del trasporto in senso lato sia per ciò che attiene le infrastrutture che i servizi, sicuramente non sarà questo organismo a risolvere i problemi del settore che ha bisogno di piani strategici condivisi che indichino la strada e che biforchino le azioni sulla base delle due identità: merci e passeggeri (trasporto viaggiatori di lunga percorrenza, mercato del trasporto metropolitano e regionale), lato offerta e lato domanda.*

*E' ormai assodato che il PIL mancato dalle attività logistiche in Italia ha una portata notevole e questo impone senza più ritardi la definizione di una politica di respiro comunitario non di linea né tanto meno di nodo, ma globale e di sistema in grado di ottimizzare gli aspetti hardware e software del settore trasporti.*



**Alessandro RICCI** è Presidente dell'Unione Interporti Riuniti (UIR) dal 2008 e nel 2011 è stato riconfermato per un altro triennio. Ricci è anche ininterrottamente dal 2004 Presidente dello INTERPORTO di BOLOGNA, che è il secondo interporto in Italia e si colloca al quarto posto nella classifica in Europa (ma, sempre nel Continente, è al secondo posto per "anzianità", essendo nato nel 1971). Nel 2011, l'Interporto di Bologna ha registrato un traffico totale di 4.813.246 tonnellate (+ 22,39 per cento rispetto al 2010), di cui 2.797.678 tonnellate movimentate su gomma e 2.015.568 tonnellate movimentate su ferro.

UIR (Unione Interporti Riuniti) è l'associazione nazionale che riunisce la totalità degli Interporti italiani,

che ha come obiettivo principale quello di consolidare e sviluppare l'intermodalità nel trasporto e nella logistica attraverso un rapporto stabile tra interporti, porti, società ed enti, intesi quali sistemi d'interscambio merci nel cluster "terra-mare".

## **Eleuterio Arcese presidente ANITA Associazione Nazionale Imprese Trasporti**



(FERPRESS) – Roma, 16 LUG – **Eleuterio Arcese, presidente di ANITA (Associazione Nazionale Imprese Trasporti Automobilistici)** ha fornito le risposte alle domande dell'inchiesta che FerPress ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti e che di seguito vengono riprodotte integralmente.

**Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti? (max quattro scelte)**

Riforma dell'autotrasporto, gestione e separazione dell'infrastruttura ferroviaria, regole di trasparenza, rimozione di ostacoli alla concorrenza.

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

Ci aspettiamo un ente indipendente, autorevole e imparziale che garantisca un libero accesso alle infrastrutture ferroviarie, portuali e autostradali in modo non discriminatorio ma concorrenziale, che sia un organismo che eserciti effettivamente il ruolo per il quale è stato istituito.

Il risultato che auspichiamo è una maggiore efficienza delle reti che consenta un abbattimento reale dei costi di accesso alle infrastrutture da parte degli utilizzatori.

Riteniamo importante la presenza di un organismo che abbia una visione d'insieme e che ponga fine alla mancanza d'integrazione che caratterizza le diverse infrastrutture in Italia. La bassa competizione è uno dei fattori della mancata crescita del Paese. Dalla nuova Autorità ci aspettiamo interventi concreti per rimuovere gli ostacoli alla concorrenza.

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

L'Authority deve regolare alcuni aspetti che renderebbero l'autotrasporto ancora più efficiente nella competizione internazionale. Per esempio, puntare al riequilibrio modale e promuovere il dialogo e rapporti

costruttivi tra i vari soggetti, trasportatori, armatori, autorità portuali, interporti, società ferroviarie.

Lo sbilanciamento del trasporto stradale su quello ferroviario che oggi caratterizza il mercato è dovuto, all'inefficienza, scarsa flessibilità, ingessatura ed eccessiva burocrazia della ferrovia che genera costi non concorrenziali rispetto al mercato.

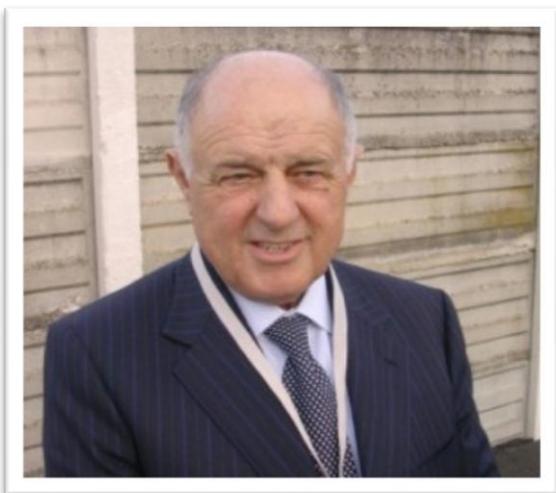
Le problematiche dei porti e degli interporti con le carenze infrastrutturali costituiscono dei colli di bottiglia che strozzano il flusso delle merci (mancanza di retroportualità, tasse portuali molto alte fuori da ogni logica di mercato, tempi di attesa lunghissimi, la carenza di materiale rotabile e di affidabilità nei collegamenti ferroviari, lo scarso ricorso al cargo aereo). Compito dell'Autorità dovrà essere quello di coordinare i vari interlocutori coinvolti nella movimentazione delle merci in un'ottica di sistema.

Puntare a misure che assicurino maggiore efficienza, tempi più celeri di accettazione e resa, puntualità del servizio, tracciabilità dei mezzi trasportati, riduzione dei costi di terminalizzazione, previsione di linee ferroviarie dedicate alle merci o almeno non soggettive alle priorità del trasporto viaggiatori.

***Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?***

Ciascuno deve fare la sua parte. In Italia è mancata per troppo tempo una visione strategica di politica del trasporto. Si è sempre rincorsa l'emergenza senza affrontare i veri problemi di sistema e di reti. L'eccessiva frammentazione dell'autotrasporto è uno dei mali storici del nostro Paese e le politiche finora adottate non hanno migliorato se non marginalmente la situazione. Un sistema di aiuti a pioggia ha finito per mantenere sul mercato imprese che avrebbero altrimenti dovuto cedere il passo, indebolendo in tal modo il mercato del trasporto in Italia.

Bisogna rivedere la spesa e quindi la distribuzione delle risorse riconfermate per il settore. La riduzione del costo del lavoro è fondamentale per reggere la concorrenza in Europa.



**Eleuterio ARCESE** è presidente di ANITA dal 2005. Nel 1966 ha fondato una ditta individuale di

autotrasporto divenuta negli anni leader nel settore autotrasporto e logistica in Italia; oggi è presidente del Gruppo Arcese con una flotta privata tra le più grandi in Europa e oltre 70 piattaforme in 16 paesi nel mondo.

**ANITA** è l'**Associazione nazionale delle imprese di autotrasporto** di Confindustria ed è una delle organizzazioni costituenti della Federtrasporto, che riunisce le Associazioni di trasporto e logistica di Confindustria – nella quale ha il coordinamento del trasporto merci. Conta circa 3.000 imprese aderenti con un parco veicolare di oltre 50.000 veicoli e una media di oltre 15 veicoli per impresa.

## **CONFETRA** **Confederazione Trasporti** **e Logistica**



(FERPRESS) – Roma, 16 LUG – **CONFETRA**, la **Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**, ha inviato le risposte alle domande contenute nell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da **FerPress** in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei

***Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti? (max quattro scelte)***

Le priorità di intervento della Autorità dei Trasporti dovrebbero riguardare:

- la separazione dell'infrastruttura ferroviaria
- i regimi concessori
- la trasparenza
- la concorrenza;

viceversa la stessa Autorità dovrebbe vigilare affinché i decisori politici non inquinino il mercato con obbligo di clausole sociali o rispetto di contratti collettivi di riferimento che nulla hanno a che vedere con i principi di trasparenza e di concorrenza di cui sopra.

***Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?***

Dall'Authority dei Trasporti ci si aspetta innanzitutto che si dimostri effettivamente indipendente e quindi contribuisca in maniera significativa all'elevazione degli standard qualitativi dei servizi di pubblica utilità al minor prezzo possibile nell'interesse degli utenti e di tutto il sistema economico.

***C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?***

Affinché il compito dell'Authority non si riveli "ciclopico" è necessario che la politica faccia la propria parte: il ruolo della politica nello sviluppo di un sano sistema nazionale dei trasporti non può esaurirsi nella creazione

di un'Autorità dedicata, la cui azione, se non accompagnata da un contesto politico, normativo e progettuale coerente, non potrà andare molto lontano.

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

I provvedimenti del Governo che dovranno accompagnare l'azione dell'Authority dovranno essere innanzitutto allineati con la normativa europea di riferimento, recependone lo spirito che è quello di riservare allo Stato o all'Ente Pubblico sempre e soltanto un ruolo di regolatore che entra nella gestione dei servizi solo in chiave di sussidiarietà.

La **CONFETRA, Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica**, costituita il 13 aprile 1946, rappresenta a livello politico, economico, sociale e sindacale le categorie imprenditoriali operanti nei settori del trasporto, della spedizione, della logistica e del deposito delle merci, nonché in settori a questi connessi ed ausiliari.

Il sistema organizzativo confederale è composto dalla Confetra, dalle Federazioni nazionali di settore e dalle Associazioni territoriali. **CONFETRA** è attualmente presieduta da Fausto Forti; vice presidenti Nereo Marcucci e Roberta Oliaro.

## Giovanni Luciano segretario generale FIT-CISL



(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – **Giovanni LUCIANO**, segretario generale del sindacato dei trasporti **FIT-CISL**, ha fornito le risposte dal fronte sindacale alle domande contenute nell'inchiesta promossa da **FerPress** in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito, le risposte fatte pervenire da **Luciano e dalla FIT-CISL**.

**Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. Regolamentazione TPL
2. Regolamentazione servizio universale
3. Regole tariffarie
4. Clausole di salvaguardia sociale

*Opinioni o commenti: Auspico che possa garantire l'accesso alla infrastruttura ferroviaria, alle condizioni*

*equie e non discriminatorie, senza dover separare RFI dal gruppo FSI.*

*La contrattazione collettiva lasciamola alle parti sociali ma qualche freno alla completa anarchia contrattuale andrebbe posto da un soggetto così autorevole, anche se la legge gli ha dato mille competenze tranne questa.*

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*Sicuramente che possa dare qualche certezza in un settore allo sbando sotto il punto di vista di governo. Il ministero dei trasporti ha da anni fatto venir meno la sua funzione naturale di indirizzo e di governo e molte delle crisi esistenti sono addebitabili a ciò: trasporto aereo e sistema aeroportuale, TPL, portualità solo per citarne alcuni, certo che il governo di un sistema che ha alla base appunto il vizio di non fare sistema è difficile che venga svolto da un'Autorità "terza". Tutti i settori dei trasporti avrebbero bisogno di indirizzi chiari e precisi perché nella crisi sono ancora più esposti e sarebbero serviti veramente dei tecnici, invece non è stato così.*

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

*Il sindacato dei trasporti ha giudicato negativamente la creazione di questa Authority per il contenuto dei compiti affidategli dalla legge. Cosa vuol dire, ad esempio, efficienza produttiva delle gestioni?*

*Dovrebbe essere cosa propria delle aziende ci sembra. Così su molte altre cose che sono ora di competenza degli enti locali o dello stesso parlamento.*

*Tuttavia, a questo punto ci aspettiamo che si ponga come priorità le sostenibilità economiche dei vari settori. Il TPL ha bisogno della strutturalità delle risorse prima ancora che della loro quantità (le aziende devono avere certezza dei flussi). Il sistema aeroportuale deve risolvere, finalmente, il problema delle tariffe e i vettori devono essere sgravati dai mille balzelli sul costo del biglietto che in tempi di crisi sono veleno puro. Il sistema portuale ha bisogno dell'autonomia finanziaria, e così via.*

*Ci sembra invece che le aspettative del legislatore siano solo quelle di soddisfare gli appetiti di certe lobby sulle poche parti profittevoli che sono rimaste nei vari settori.*

*Non si va da nessuna parte come sistema dei trasporti del paese lanciando in aria lo straccio ideologico delle liberalizzazioni, non regolate, pensando di risolvere d'incanto le debolezze strutturali di un sistema, appunto, che non fa sistema.*

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Osservando quello che il federalismo della stagione della riforma del titolo V ha prodotto nel trasporto pubblico locale verrebbe da dire che l'aver trasferito alle regioni le competenze di tali servizi ha prodotto una esplosione dei costi. Quindi la cosa migliore sarebbe fare marcia indietro.*

*Siccome non crediamo che sia possibile, anche se forse auspicabile, occorre da subito mettere mano alla riedizione dei costi standard. Inoltre, un fondo nazionale dei trasporti è impensabile oggi, ma poter avere a disposizione uno strumento che accompagni la*

ricostruzione industriale di un settore che ha ancora oggi 1200 aziende nel TPL è indispensabile. Ribadiamo, infine, l'urgenza di atti di governo centrale e locale sul problema delle tariffe aeroportuali.

Ci piacerebbe, infine, che questa autorevole Authority faccia capire a chi di dovere che un vettore aereo che impiega personale italiano da una base italiana ad un'altra base italiana non può farlo senza pagare i contributi a questi lavoratori nascondendosi dietro la legislazione irlandese.

Così come è intollerabile che la cin (compagnia italiana navigazione) non riesca ancora a completare la privatizzazione di Tirrenia a causa di presunti "aiuti di stato" su vecchie gestioni e gli enti locali finanzino compagnie aeree estere per atterrare nei loro aeroporti periferici.

Ci fosse appunto un governo, tecnico o meno, si sarebbe affrontata come hanno fatto altri in Europa. Speriamo nell'Authority anche se manteniamo forti perplessità.



**Giovanni Luciano** è Segretario Generale della FIT-CISL dal 27 gennaio dello scorso anno. Di origini chietine, **Luciano**, ha cominciato a ricoprire incarichi di vertice nella Fit Abruzzo nel 1997, per poi entrare nella struttura nazionale dei ferrovieri e, nel 2007, nella segreteria nazionale, diventando anche vice-segretario al fianco di Claudiani.

La **Federazione Italiana Trasporti (FIT)** organizza e rappresenta i lavoratori dei trasporti dell'ambiente e dei servizi ed è costituita a livello nazionale, regionale, territoriale e di posto di lavoro.

La **FIT** aderisce alla **CISL** (Confederazione Italiana Sindacati Lavoratori) e sul piano internazionale alla International Transport Workers' Federation (ITF), all'European Transport Workers' Federation (E.T.F.) e, tramite la Cisl, alla Confederazione Europea dei Sindacati (CES).

## Alessandro Trevisan segretario generale ORSA Trasporti

(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – Alessandro TREVISAN, segretario generale del sindacato OrSA Trasporti, ha inviato le risposte dal fronte sindacale alle domande contenute nell'inchiesta promossa da FerPress in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito, le risposte fatte pervenire da Trevisan e da OrSA Trasporti:

### Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?

1. *Regolamentazione gare TPL*
2. *Regolamentazione servizio universale*
3. *Clausole di salvaguardia sociale*
4. *Regole su contrattazione e contratti di lavoro*

### Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?

*La regolamentazione di un mercato ferroviario che manca completamente di norme di sicurezza per l'utilizzo del fattore lavoro, basti pensare che ad oggi le uniche norme esistenti sono quelle riferite a talune condizioni di lavoro nei servizi di interoperabilità transfrontaliera.*

*(Dir. UE 2005/47/CE ).*

### C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?

*Il settore (in particolare il TPL) soffre di una cronica carenza di risorse che in questo periodo si stanno ulteriormente riducendo, servono criteri di razionalizzazione dei servizi e la definizione di costi standard sui quali misurare l'efficienza dei servizi offerti, oltre a norme che consentano di superare il "nanismo" degli operatori italiani*

### Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?

*L'Authority dovrebbe formulare norme quadro che impongano alle regioni la definizione di bacini territoriali che superino l'attuale frammentazione della produzione e che puntino all'integrazione dei servizi.*

Alessandro Trevisan è Segretario generale di OrSA Trasporti dal 13 ottobre 2011, dopo aver a lungo militato nell'organizzazione e succedendo nell'incarico ad Armando Romeo.

L'Or.S.A. è l'Organizzazione Sindacati Autonomi e di Base del settore Trasporti. L'Or.S.A. nasce nel 1999



riunendo l'esperienza di vari comitati di base e di sindacati autonomi: alla fondazione aderirono le organizzazioni ANPAC, ANAV, ANPCAT, ATV, CILA-AV, CNL-TRASPORTI, CO.MU, FISAFS, SAPEC, SAPENT, SNAPAC, UCS, rappresentative delle istanze dei lavoratori dei principali settori del trasporto ferroviario, aereo, marittimo.

## Guido Porta amministratore delegato INRAIL



(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – **Guido PORTA**, Presidente e Amministratore delegato di **INRAIL** SpA, impresa ferroviaria che si colloca tra le prime 10 in Italia, ha inviato le risposte alle domande contenute nell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da **FerPress** in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei Trasporti.

**Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. *Regolamentazione servizio universale*
2. *Gestione e separazione infrastruttura ferroviaria*
3. *Regole su patrimonio dei mezzi e dei fattori della produzione*
4. *Altro (specificare): utilizzo delle infrastrutture manutentive e servizio al settore cargo di RFI.*

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*In ambito ferroviario gestire la separazione societaria della rete, una gestione trasparente e uniforme di eventuali contributi nazionali ai servizi minimi.*

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

*Puntare verso una completa liberalizzazione sia per licenze che per i contratti di lavoro*

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Maggiore attenzione del Ministero dei Trasporti al settore ferroviario per una corretta concorrenza tra quest'ultimo e l'autotrasporto di merci su strada*



**Guido Porta** è Presidente e Amministratore delegato di **INRAIL** SpA, oltre che esserne il fondatore. Inoltre, **Porta** è uno dei vice presidenti esecutivi di **FERCARGO**, l'Associazione delle imprese ferroviarie merci. **INRAIL** SpA è una società di trasporto ferroviario operativa dal 2009, che si colloca tra le prime 10 imprese ferroviarie in Italia. nel settore merci **InRail** effettua trasporto merci di qualsiasi tipologia nel Nord Italia ed è specializzata nel trasporto di rottami ferrosi, prodotti siderurgici finiti e legname. La sede operativa è a Udine, in Friuli, mentre la sede legale è a Genova.

# GTS Rail & Logistic



(FERPRESS) – Roma, 17 LUG – **GTS SpA**, gruppo cui fanno capo **GTS Logistic** e **GTS Rail**, ha inviato le risposte alle domande contenute nell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da **FerPress** in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito, le risposte fatte pervenire da **GTS SpA**:

## **Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti**

1. *Regolamentazione servizio universal*
2. *Gestione e separazione infrastruttura ferroviaria*
3. *Regole di trasparenza*

## **Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*La nuova Authority dovrebbe impegnarsi ad eliminare e a prevenire quegli assetti monopolistici o oligopolistici, presenti nel settore dei trasporti ed in particolare nel settore dei trasporti ferroviari, nel rispetto del principio della pubblica utilità e del servizio universale, al fine di garantire una corretta concorrenza.*

*C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore? Per ciò che concerne il settore del trasporto ferroviario, l'intervento dell'Authority dovrebbe incentrarsi in primis sulla realizzazione di un' effettiva separazione tra la gestione dell'infrastruttura e la gestione del servizio di trasporto ferroviario.*

*Infatti, sebbene ci sia stato un importante processo di trasformazione del Gruppo FS, risulta oggi attuato solo al livello normativo dato che sia Trenitalia s.p.a. che RFI s.p.a. sono ancora sotto il diretto controllo del gruppo stesso. Ciò rappresenta un limite, e spesso un ostacolo, alla piena realizzazione dei principi di concorrenza nel settore, in quanto spesso si ravvisa una commistione tra quelli che sono gli interessi dell'impresa ferroviaria Trenitalia e quelli che sono gli interessi dell'impresa RFI cui è affidata la gestione dell'infrastruttura ferroviaria, la quale dovrebbe invece garantire la totale imparzialità ed equità nei confronti di tutti gli operatori privati.*

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Le autorità di governo, centrali e locali, dovranno sostenere l'azione dell'Authority attraverso l'emanazione di provvedimenti volti ad eliminare le barriere all'entrata sul mercato da parte di nuovi operatori ed incentivando la liberalizzazione dei cosiddetti servizi universali. In particolare, per quanto riguarda i servizi universali, è necessario che le autorità di governo intervengano consentendo agli operatori*

*ferroviari privati di gestire tali servizi, mediante procedure di gara pubblica.*



**GTS SpA** è azienda leader in Italia ed Europa nel trasporto intermodale. Fondata nel 1977, **GTS** opera con un sistema unico che prevede non solo l'integrazione delle diverse modalità ma anche la gestione diretta della produzione del servizio. Ogni giorno **GTS** collega Italia, Francia, UK, Benelux e Grecia, caricando le merci a bordo della flotta di 1.700 casse mobili box e telonate.

**GTS Rail** è l'impresa ferroviaria del gruppo **GTS SpA**, che opera nel mercato.

## Nicola Biscotti presidente ANAV



(FERPRESS) – Roma, 18 LUG – Nicola BISCOTTI, presidente di ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori), ha fornito le sue risposte alle domande dell'inchiesta che FerPress ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito le risposte al questionario pervenute:

## **Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. *Regolamentazione gare TPL*
2. *Contratti di Servizi*
3. *Regole di integrazione e definizione dei bacini territoriali delle attività di trasporto*
4. *Definizione di standard per costi e risultati di gestione*

*Nell'attuale contesto di riduzione delle risorse finanziarie disponibili per il settore del trasporto pubblico locale appare prioritaria la concreta attuazione del passaggio dalla metodologia dei costi storici a quella dei costi standard al fine di conseguire un'ottimale allocazione delle risorse, incentivando recuperi di efficienza e di produttività e limitando al*

minimo l'impatto della riduzione dei finanziamenti sui livelli di servizio offerti ai cittadini e sui livelli occupazionali del settore.

Il principio introdotto dalla legge delega sul federalismo fiscale, in base al quale la determinazione dell'ammontare complessivo di finanziamento del settore (e la relativa ripartizione) si basa sull'individuazione di un livello adeguato del servizio su tutto il territorio nazionale, nonché sull'individuazione dei costi standard, non ha trovato ad oggi un'attuazione pratica e omogenea in assenza dei criteri utili alla definizione dei livelli essenziali delle prestazioni.

L'Autorità avrebbe i requisiti di indipendenza e di professionalità idonei alla definizione dei suddetti criteri. In parallelo, appare essenziale un contributo dell'Authority nella declinazione dei criteri economici, territoriali, sociali e di omogeneità che le Regioni devono porre a base della definizione dei bacini ottimali di organizzazione dei servizi e dei lotti da porre a gara.

Altre competenze di primaria importanza attribuite all'Autorità riguardano la definizione degli schemi dei bandi delle gare per l'assegnazione dei servizi di trasporto in esclusiva e dei criteri per la definizione delle tariffe e delle compensazioni, ciò che implica l'introduzione da parte dell'Authority di meccanismi di price-cap che garantiscano l'adeguamento delle tariffe nel tempo e premiano i gestori efficienti e di meccanismi di subsidy-cap che garantiscano l'equa compensazione degli obblighi di servizio pubblico, tenendo conto dell'ammortamento degli investimenti e dell'equilibrio economico delle imprese e, quindi, anche del normale margine di utile.

#### **Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

È da tempo che l'Associazione, che rappresenta le imprese private attive nei diversi comparti del trasporto persone su strada, auspicava l'istituzione di un'Autorità indipendente con competenze specifiche nella regolazione del settore dei trasporti. Le aspettative, quindi, sono alte, sia rispetto alla gestione da parte dell'Authority delle importanti competenze ad essa affidate, sia rispetto al contributo che le Istituzioni nazionali e locali e gli operatori del settore dovranno offrire.

L'Autorità potrebbe costituire la "camera di compensazione" delle diverse proposte di rilancio e sviluppo del settore dei trasporti al fine di concertare le leve per una riorganizzazione dell'intero sistema che favorisca l'intermodalità, l'efficienza allocativa e la programmazione degli investimenti. In un'ottica generale, l'Autorità dovrebbe promuovere interventi normativi idonei a salvaguardare le specificità proprie del comparto merci e del comparto passeggeri talvolta impropriamente accomunati nella regolamentazione comunitaria (es. disciplina sociale dei tempi di guida e di riposo).

Con particolare riferimento al trasporto pubblico locale ci si attende un contributo dell'Authority su due temi particolarmente attuali: la riorganizzazione dei servizi in bacini ottimali e la verifica di realizzabilità di un sistema di concorrenza nel mercato per determinati segmenti di trasporto persone. Rispetto al primo tema si è già detto della necessità di declinare i criteri idonei alla definizione dei bacini ottimali, definizione che dovrà

contemperare la ricerca delle economie di scala con l'esigenza della più ampia contendibilità dei servizi.

Quanto alla seconda questione auspichiamo che l'Authority di settore evidenzii con maggiore incisività i rischi di scrematatura delle sole tratte redditizie che comporta un sistema di concorrenza nel mercato nel settore del TPL, caratterizzato da una forte componente di universalità e socialità dei servizi, dove i servizi minimi offerti e le tariffe praticate rispondono a logiche di inclusione e di equità sociale.

Rispetto a servizi di trasporto persone già liberalizzati, come sono i servizi di linea di lunga percorrenza e i servizi di noleggio autobus con conducente, ci si attende che l'Authority sappia cogliere le istanze degli operatori attivi nei comparti e promuova presso il Governo e il Parlamento gli interventi di semplificazione e di rimozione delle disuguaglianze che frenano la libera iniziativa dell'impresa: è il caso della autolinee di lungo raggio che, nonostante operino su un mercato liberalizzato ed in assenza di contributi pubblici, sono assoggettate ad oneri burocratici gravosi e sproporzionati rispetto alle esigenze di sicurezza e qualità che si intende garantire; ed è anche il caso degli autobus turistici, discriminati rispetto alle altre modalità di trasporto dall'imposizione dei cd. "ticket" d'ingresso nei centri urbani e penalizzati dall'assenza di salvaguardie rispetto all'aumento delle accise sui carburanti.

#### **C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

Il compito è ciclopico se l'Autorità non viene coadiuvata nelle sue funzioni dalle Istituzioni nazionali e locali, dagli operatori del settore e dalle Organizzazioni sindacali. Alle Istituzioni nazionali spetta semplificare il quadro regolatorio e renderlo stabile, attribuendo all'Authority i poteri necessari a garantire l'osservanza delle regole; Regioni ed enti locali devono assumere il ruolo di programmatori del settore che ad essi spetta guardando allo sviluppo del settore per il benessere dei cittadini e dell'economia e non cedendo a conflitti di interesse; alle organizzazioni datoriali e sindacali spetta riaprire un confronto che miri all'evoluzione del settore a sistema industriale assumendo un ruolo propositivo nell'introduzione di idonei ammortizzatori sociali per il settore e superando la rigidità delle clausole sociali.

Come ANAV siamo pronti ad assicurare il nostro contributo di conoscenza e di proposta affinché il settore dei trasporti, ed in particolare del trasporto persone, recuperi il gap di qualità, di efficacia e di efficienza rispetto ad altri Paesi europei che hanno puntato sulle politiche della mobilità come leva di sviluppo sostenibile e innalzamento della qualità della vita dei cittadini. Dalle Istituzioni nazionali e locali e dalle Organizzazioni sindacali.

#### **Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

Occorre soprattutto puntare sulla crescita, in primis rimuovendo gli ostacoli di tipo burocratico che frenano la libera iniziativa privata, parallelamente incentivando

gli investimenti delle imprese nel rinnovamento del materiale rotabile e nel miglioramento della qualità dei servizi offerti. In quest'ottica: relativamente ai mercati già totalmente liberalizzati, occorre portare avanti riforme di semplificazione che rendano più snello ed agevole l'avvio dell'attività e che rimuovano distorsioni concorrenziali ancora esistenti tra le diverse modalità di trasporto (non si comprendono le situazioni di svantaggio fiscale del trasporto internazionale di passeggeri mediante autobus rispetto ad altre modalità, né perché i servizi ferroviari di lunga percorrenza usufruiscano di incentivi agli investimenti e di compensazioni di servizio pubblico mentre per analoghi servizi effettuati su autobus esiste addirittura una norma che vieta la possibilità di introdurre, con contratti di servizio, obblighi di servizio pubblico e di erogare qualsiasi contribuzione pubblica); relativamente ai mercati in cui il percorso di liberalizzazione stenta a partire:

1) rimuovendo quelle incertezze e quelle contraddittorietà che frenano il processo (è il caso, per il TPL, della previsione utopica di una concorrenza nel mercato contraddetta dalla deroga che consente alle società in house di proprietà degli enti locali di evitare per altri tre anni la gara ed il confronto concorrenziale purché procedano ad una integrazione operativa ed alla costituzione di un unico soggetto. È facile comprendere come tale deroga si presti ad un'utilizzazione impropria che poco ha a che vedere con il perseguimento dell'efficienza e molto di più con l'interesse alla conservazione dello status quo);

2) garantendo un sistema di risorse strutturali vincolate al settore ed indicizzate annualmente sia per l'esercizio che per gli investimenti, privi da tempo di qualsiasi incentivo al rinnovamento del parco mezzi (con un'età media molo alta ed in progressiva evoluzione) ed alle tecnologie idonee alla riduzione dei costi di trazione (esplosi per il caro gasolio).



Nicola Biscotti è Presidente dell'ANAV da giugno del 2012, ma aveva ricoperto la carica già dal 2004 al 2008. Imprenditore nel settore del trasporto pubblico di persone, direttore generale del gruppo di aziende facenti capo alla famiglia, Biscotti ha ricoperto e ricopre diversi incarichi, in particolare in Confindustria.

ANAV (Associazione Nazionale Autotrasporto Viaggiatori) è un'associazione di imprese di trasporto passeggeri con autobus, che nasce dalla fusione fra ANAC ed ENAT, le due associazioni di categoria con la

più ampia rappresentatività fra le imprese italiane del settore che si riconoscono nel sistema di Confindustria.

ANAV aderisce alla Federturismo e appartiene quindi al sistema rappresentativo di Confindustria. In qualità di membro dell'IRU (International Road Transport Union), ANAV è attivamente presente anche in campo internazionale, sia attraverso gli organi dell'Unione Europea a Bruxelles, sia nell'ambito dei comitati bilaterali con numerosi Paesi.

---

## Dottor RAO

### Il contributo del nostro esperto

(FERPRESS) – Roma, 19 LUG – **Dottor RAO**, lo pseudonimo con cui un esperto di trasporti firma i suoi contributi spesso pubblicati sulla nostra agenzia, ha inviato le sue risposte alle domande contenute nell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da **FerPress** in relazione alle aspettative e al ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito il contributo dell'esperto di trasporti all'inchiesta:

#### Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?

1. Agenzie della Mobilità
2. Carte dei Servizi

#### Opinioni o commenti:

In questo momento non c'è dubbio che la priorità dell'Authority è la separazione del Gestore infrastruttura dal gruppo FS. Non sarebbe dovuto essere così perché:

1) la decisione della separazione doveva essere fatta a monte dalla politica, un moderno stato liberale governato da tecnici, deve avere nel suo DNA la separazione tra infrastruttura e servizio, non deve relagare queste decisione alle strutture tecniche che al contrario avrebbe dovuto gestire la fase di transizione del Gestore infrastruttura.

2) Lo sviluppo delle agenzie della Mobilità a livello regionale, deve essere l'altra gamba della separazione delle infrastrutture dai servizi. C'è bisogno di creare, a livello regionale, tanti piccoli gestori che devono integrare le infrastrutture propedeutiche allo sviluppo della Mobilità( dalle officine alle reti di trasporto( ferroviaria e tranviaria)dai depositi alle stazioni ed ai sistemi di vendita), con compiti di gestione delle gare, dell'affidamento dei servizi ed al controllo dello stesso( un esempio embrionale è il modello dell'Emilia Romagna). Bisogna avere più coraggio a far confluire nelle strutture regionali una parte dei compiti oggi assegnati agli assessorati, ai quali invece va assegnato il compito di normare e pianificare a lungo termine lo sviluppo della mobilità sul territorio. Pertanto le attività che permetteranno la separazione della rete (RFI) da Gestore della mobilità(Trenitalia), devono andare di pari passo con le vere priorità dell'Authority.

## **Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

L'authority deve innanzitutto diffondere una nuova cultura che metta in primo piano una prospettiva diversa della mobilità pubblica. Quest'ultima non deve essere concepita come un buco nero nel quale confluiscono soldi pubblici, piuttosto deve essere vista sempre più come un volano per la crescita economica del paese.

La vicenda del gruppo francese PSA di questi giorni, mostra come la crisi del settore automobilistico sia una crisi globale che, soprattutto in Europa si porrà nei prossimi anni come un problema di ridimensionamento del settore. Il calo complessivo delle vendite delle auto è esso stesso uno dei fattori determinanti della crisi economica e rappresenta anche il simbolo della fine di un modello economico che vedeva nel "Fordismo" la sua massima capacità di espressione. In quest'ottica bisogna ripensare il modello economico rimettendo al centro lo sviluppo della mobilità collettiva (con anche le merci) facendola diventare il fattore di crescita delle città, che sempre più rappresentano, nella moderna economia, il fattore primario di crescita dei paesi.

La mobilità in ogni città\metropoli è e sarà il simbolo dello sviluppo. Uno sviluppo sempre più sostenibile e "accessibile" basato su un modello economico "dell'accesso" come Rifkin la definì alla fine degli anni novanta. Un modello in cui per il trasporto, "lo sharing" deve essere il motore attorno a cui sviluppare un moderno sistema di trasporto, in cui mobilità individuale e collettiva si integrano in un unico sistema di trasporto.

E' per questo che ritengo prioritario diffondere innanzitutto una cultura diversa fatta anche di uomini nuovi, che facciano capire che il settore non è per forza un pozzo senza fondo, ma è l'attuale organizzazione a generare costi elevati e scarsa redditività degli investimenti. Bisogna cambiare rotta ripensare l'attuale offerta dei servizi pubblici in un'ottica di integrazione non delle tariffe ma dei sistemi di trasporto.

C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore? Il compito è difficile ed i segnali di resistenza si vedono con chiarezza. Il silenzio della politica davanti alla gestione delle vicende di Ostiense e Tiburtina sono il segno più evidente di quanta strada dobbiamo ancora fare. Le positive evoluzioni normative degli ultimi mesi possono facilitare questo compito. Il rafforzamento dei poteri dell'Antitrust sono l'altra gamba che potranno aiutare l'evoluzione dell'Authority dei trasporti. Ad esempio l'obbligo di invio all'AGCM delle delibere quadro sull'affidamento dei servizi con l'analisi di mercato a supporto delle scelte relative alle gare per l'affidamento, può diventare lo strumento con il quale le due Authority possono collaborare allo sviluppo del settore. In quest'ottica la nascente Authority dei trasporti può trovare nella consolidata esperienza dell'AGCM un valido supporto per definire al meglio la relazione con gli enti locali, che soprattutto in questa fase di trasformazione del settore hanno bisogno fin da subito del supporto della nuova Authority. Sempre nell'ottica di una proficua collaborazione sarebbe auspicabile che le due Authority definissero già nei

prossimi mesi cosa e quali sono le barriere all'ingresso del settore, soprattutto in quello ferroviario, così da definire da subito la linea programmatica nella quale l'Authority dei trasporti si muoverà nei prossimi mesi/anni.

## **Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

I primi provvedimenti dovrebbe essere fatti a livello territoriale, con la creazione \rafforzamento (così come ho detto in precedenza) delle agenzie della mobilità territoriale. In quest'ottica la le leggi regionali della Lombardia e dell'Emilia sono un buon inizio. Parallelamente alla creazione delle agenzie dovrebbe essere riorganizzate le società di trasporto pubblico locale, nell'ottica di players in grado di fornire servizi di mobilità anche su più territori. L'acquisizione ad esempio da parte del Gruppo Fsl dell'ATAF, è un buon segnale, ma dovrebbe essere accompagnato da una maggiore consapevolezza da parte degli amministratori pubblici, che i gestori unici non sono l'evoluzione migliore per fornire il grado di sviluppo necessario ai territori ed alle stesse aziende. In ogni caso a livello territoriale (regionale) deve esserci una maggiore chiarezza nella governace del settore, rivedendo le funzioni sia dei gestori della mobilità che non possono più essere anche i controllori di se stessi, che(anche in un'ottica di razionalizzazione) dei diversi attori che oggi concorrono alla definizione della politica dei trasporti all'interno delle regioni. A livello nazionale, invece, bisogna rivedere l'impianto della 422\97, che alla luce delle ultime evoluzioni normative, necessita di una rivisitazione per capire se e dove è superata e soprattutto integrare le vecchie norme con le nuove al fine di avere un quadro più chiaro ed utile per tutti.

## **RAIL TRACTION COMPANY**



**Rail Traction Company** <sup>SPA</sup>

(FERPRESS) – Roma, 19 LUG – RAIL TRACTION COMPANY, una delle prime società di trazione ferroviaria privata ad operare in Italia, ha inviato le risposte alle domande dell'inchiesta che FerPress ha promosso tra gli stakeholder su aspettative e ruolo della nuova Autorità dei Trasporti. Di seguito le risposte al questionario pervenute:

### **Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. Gestione e separazione infrastruttura ferroviaria
2. Ostacoli alla concorrenza

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*Che l'Authority intervenga in modo immediato e chiaro sui casi di discriminazione e ostruzionismo da parte di FS, segnalati dalle IF private.*

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

*Vedi sopra*

**Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?**

*Il governo deve separare la gestione dell'Infrastruttura dal gruppo FS. Questo è la base per il successo dell'Authority.*

**RAIL TRACTION COMPANY (RTC) SpA** è una società di trazione ferroviaria privata fondata nel febbraio 2000 in seguito alla liberalizzazione dei trasporti ferroviari in Italia e in Europa. **RAIL TRACTION COMPANY** è stata la prima impresa ferroviaria ad effettuare un servizio di treni merci lungo l'asse del Brennero, assicurando servizi di trazione ferroviaria agli operatori logistici del trasporto merci che organizzano treni completi sia nel settore dell'intermodalità, che in quello di tipo tradizionale. Bolzano e Verona, nodi internazionali e nazionali del traffico ferroviario, rappresentano rispettivamente la sede legale e la sede operativa della società.

**Harald Schmittner** è l'attuale amministratore delegato di RTC. L'azionariato della società è composto da STR SpA, società di trasporti su rotaia che detiene il 94,79 per cento delle azioni, DB Schenker Rail Deutschland Ag, società di trazione delle ferrovie tedesche con il 4,47 per cento e dal socio di minoranza Reset 2000 (0,74 per cento).

## Ferrovie dello Stato Italiane



(FERPRESS) – Roma, 23 LUG – Il **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**, principale impresa e principale operatore del sistema ferroviario italiano, ha fornito il contributo di risposte ai quesiti dell'inchiesta promossa tra gli stakeholder da FerPress in relazione al ruolo e alle aspettative della nuova Authority dei Trasporti. Di seguito sono pubblicati i contributi provenienti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane:

**Quali ritiene debbano essere le priorità di intervento della nuova Authority dei Trasporti?**

1. *Regolamentazione TPL*
2. *Regolamentazione servizio universale*
3. *Contratti di Servizi*
4. *Regole su contrattazione e contratti di lavoro*

**Quali sono le aspettative per l'azione della nuova Authority?**

*Il ruolo dell'Autorità sarà fondamentale per dare ordine alla regolazione del settore e sviluppare le potenzialità inesprese del ferro. Per perseguire gli obiettivi di concorrenza, competitività e sviluppo, l'attività dell'Autorità non potrà però prescindere dalla risoluzione delle principali criticità del settore ferroviario relative in particolare a:*

*1.Cherry picking: l'Italia è l'unico paese con concorrenza nei servizi a maggiore redditività (AV). È necessario, quindi, prevedere meccanismi di cofinanziamento del servizio universale nazionale da applicare a tutte le imprese ferroviarie.*

*2.Sottocompensazione degli obblighi di servizio pubblico: le risorse per il Servizio Universale sono scarse ed incerte, i relativi contratti di durata limitata e recentemente ridotta ex lege; ciò pone seri problemi di sostenibilità economica di tali servizi.*

*3.Modal shift: la politica dei trasporti dovrebbe virare verso azioni a sostegno dello shift modale in favore del trasporto ferroviario in coerenza con gli indirizzi comunitari.*

*4.Asimmetria normativa tra i paesi dell'Unione Europea: tra gli stati membri dell'Unione Europea vi sono significative disomogeneità tra le discipline nazionali,*

con particolare riferimento alle regole in materia di accesso all'infrastruttura; tale asimmetria genera una distorsione della concorrenza.

5. Parità delle condizioni competitive tra tutti i players: le società a partecipazione pubblica italiana (e, in particolare, quelle non quotate) operano in uno scenario di appesantimento normativo, sovraccaricate dal legislatore di vincoli ulteriori e più stringenti rispetto a quelli previsti per le altre società, con effetti distorsivi sul funzionamento del mercato.

**C'è chi ha detto che il compito che attende l'Authority è "ciclopico". Su chi e cosa puntare per favorire una positiva evoluzione del settore?**

L'attività dell'Authority non potrà prescindere dall'interazione e dialogo con tutti gli stakeholders. In particolare, nel rispetto delle rispettive competenze e dell'indipendenza dell'Authority stessa, dovrà essere sviluppata una leale collaborazione con enti territoriali, anche tenuto conto delle competenze delle regioni in materia di trasporti. Dovrà inoltre essere perseguito l'obiettivo della better regulation attraverso: semplificazione, trasparenza e – soprattutto – adozione di strumenti di regolazione proporzionati agli obiettivi di interesse generale che si intendono perseguire.

Alla sola Authority non si può chiedere di risolvere gli innumerevoli problemi del settore. Quali riforme o provvedimenti degli organi di governo, centrali o locali, dovranno accompagnare l'azione dell'Authority?



La better regulation non è da sola in grado di superare i mali del settore del trasporto ferroviario.

La crisi del trasporto ferroviario va infatti ricondotta anche alla progressiva riduzione delle risorse pubbliche. In tale ambito resta l'urgenza di una politica complessiva che, nell'attuale difficile congiuntura economica, consenta di orientare meglio le risorse disponibili verso i servizi pubblici a maggiore domanda e di eliminare le sovrapposizioni tra ferro e gomma, anche in una logica di riequilibrio modale. Sono necessarie inoltre politiche di sostegno al trasporto di merci su ferro, coerenti con gli indirizzi comunitari, ed in vigore già da molti anni nei principali paesi dell'Unione Europea.

Non riveste invece rilevanza particolare – nonostante l'attenzione che gli viene riservata nel dibattito pubblico recente – il tema dell'unbundling (separazione proprietaria tra rete e servizi). L'esperienza anche di altre public utilities dimostra che non vi è infatti alcuna

correlazione tra separazione e concorrenza. I sistemi ferroviari in cui sono state adottate scelte di separazione proprietaria (per esempio il Regno Unito) sono semmai più onerosi per la committenza pubblica e per il cittadino, per effetto dei maggiori costi di transazione (aumenta, ad esempio, il grado di litigiosità tra le parti coinvolte) e di coordinamento e per il costo opportunità connesso alla perdita di efficienza e disallineamento degli incentivi.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è tra le più grandi aziende del Paese, con il ruolo di principale operatore e principale impresa del sistema ferroviario italiano. Ogni giorno, circa 70.000 ferrovieri contribuiscono a far viaggiare più di 8 mila treni e a gestire una rete di 16.701 chilometri su cui viaggiano ogni anno circa 600 milioni di viaggiatori e 50 milioni di tonnellate di merci.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane nel 2011 ha fatto registrare un fatturato di oltre 8,3 miliardi di euro (8 miliardi nel 2010), un utile netto 285 milioni di euro (con un incremento più che doppio, +156 milioni di euro, rispetto al dato di chiusura del 2010), e risultati di bilancio ed operativi tutti in costante crescita o miglioramento.



**AGENZIA DI INFORMAZIONE**  
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA



**PROFILO DI FERPRESS | AGENZIA D'INFORMAZIONE  
ONLINE**

FerPress è un'agenzia di informazione on-line specializzata sui temi del trasporto pubblico locale, ferrovie, logistica e in generale su tutto ciò che ruota attorno al mondo dei trasporti con una particolare attenzione ai temi della mobilità sostenibile. Il notiziario quotidiano conta mediamente 60mila pagine lette ogni settimana, 20mila visitatori unici e una media di 25 notizie giornalieri. Con questi numeri si posiziona come il primo quotidiano nel settore trasporti/ferrovie per pagine lette e frequenza di letture.

Ogni sera, indirizzata a oltre 2.300 stakeholder, viene inviata una daily letter che riunisce quanto editato nel corso della giornata consentendo di avere una panoramica su quanto è emerso nel settore.

Oltre a essere un canale informativo, Ferpress è anche un contenitore pubblicitario in cui si possono inserire, sia sulla home page che negli articoli, messaggi promozionali.

I banner possono trovare spazio anche nella Dailyletter.

## LA DAILYLETTER

Gli abbonati ricevono tutte le anticipazioni nella Dailyletter di FerPress e possono leggere in esclusiva le notizie che gli altri vedranno quattro giorni dopo.



## I NOSTRI NUMERI



**Per la vostra pubblicità e per  
abbonarvi**

**[segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**

**06-4815303**