

RELAZIONE DEL CONSIGLIO DIRETTIVO ALLA ASSEMBLEA DEI SOCI  
SULL'ATTIVITA' SVOLTA DALL'ASSOCIAZIONE  
(triennio Aprile 2018 – Aprile 2021)

Care Socie e cari Soci,

con quest'anno il Comitato direttivo dell'Associazione termina il suo mandato presentando la relazione sull'attività svolta nel triennio e un programma di iniziative per l'anno in corso che gli organi associativi che verranno prossimamente eletti dall'Assemblea dei soci potranno integrare e/o modificare.

Questa relazione illustra sinteticamente le iniziative svolte dalla nostra Associazione nel triennio del mandato assegnato al Consiglio direttivo in scadenza e il cui rinnovo è all'ordine del giorno dell'Assemblea ordinaria prevista per il mese di aprile 2021.

Come abbiamo avuto modo di riferirvi in occasione delle Assemblee annuali, nel periodo trascorso S.I.Po.Tra. ha portato avanti il programma proposto nella precedente occasione, organizzando occasioni di confronto, pubblicando il II e il III Rapporto annuale e predisponendo il tema per il IV, che vi viene sottoposto nella sezione dedicata al programma, proseguendo con la newsletter settimanale. Ciò, nonostante la pessima congiuntura abbia ridotto in misura considerevole le nostre disponibilità finanziarie.

## **Convegni**

### *Anno 2020*

(webinars con registrazioni audio video disponibili sul sito dell'Associazione)

- Come stanno cambiando i comportamenti di mobilità delle persone – 22 maggio 2020
- Politiche e regolazione del settore dopo il Covid-19 – 11 giugno 2020
- Le sfide della logistica – 24 giugno 2020
- Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti. Fra fallimenti dello Stato e fallimenti del mercato – 2 luglio 2020
- Le concessioni in ambito portuale, in collaborazione con l'AdSP del Mar Ligure Occidentale, Genova, 16 ottobre 2020
- Il settore del trasporto aereo nell'attuale crisi economica: prospettive e rimedi, in collaborazione con Assaeroporti, CNEL e Centro Studi Demetra, 11 dicembre 2020

### *Anno 2019*

- Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità – Presentazione del Rapporto 2018 – Roma, Palazzo Montecitorio, 30 gennaio 2019
- Presentazione del libro «I porti italiani e l'Europa», in collaborazione con Luiss, Roma, Luiss, 9 maggio 2019
- Est motus in rebus – Pianificare la mobilità sostenibile in Italia ed in Europa, in collaborazione con ANCI – Firenze, Palazzo Medici Riccardi, 29 novembre 2019

- Analisi Costi-Benefici micro. Roma, Hotel Siracusa, 5 dicembre 2019

#### *Anno 2018*

- Gli affidamenti del trasporto ferroviario regionale: gli impatti della segnalazione congiunta di AGCM, ART e ANAC del 25 ottobre 2017, in collaborazione con AGCM, Roma, AGCM, 23 gennaio 2018;
- Quale regolazione per i porti italiani, Roma, CNEL, 6 giugno 2018
- Quali prospettive per le concessioni autostradali? – Roma, CNEL, 31 ottobre 2018

#### **Pubblicazioni**

- Rapporto 2018 – «Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità», Maggioli 2019\*
- Rapporto 2019 – «Le concessioni di infrastrutture nel settore dei trasporti. Fra fallimenti dello Stato e fallimenti del mercato», Maggioli 2020\*

Infine è in corso di pubblicazione il Rapporto 2020, «Politiche e strumenti per una nuova mobilità urbana».

Il Rapporto si focalizza sul tema della mobilità urbana. Focus del lavoro sono i Piani urbani della mobilità sostenibile, strumento avviato nel 2014 su impulso dell'Unione europea con più ma convergenti finalità: migliorare l'accessibilità per la popolazione, senza distinzioni di reddito o status sociale, accrescere la qualità della vita e l'attrattività dell'ambiente urbano, migliorare la sicurezza stradale e la salute pubblica, ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico, le emissioni di gas serra e il consumo di energia. Comune denominatore è dunque la ricerca di un equilibrio «alto» fra equità sociale, qualità ambientale e fattibilità economica, che coglie la nozione stessa di sviluppo sostenibile nelle diverse declinazioni che a questo sono attribuite.

È questa una materia geograficamente circoscritta eppure vastissima, complessa e di importanza prioritaria per la qualità della vita nelle città e per le implicazioni ambientali. E' di importanza prioritaria poiché i fenomeni di crescente urbanizzazione fanno delle aree urbane i luoghi di insediamento della maggior parte della popolazione mondiale e della massima parte delle attività produttive. E' vastissima perché racchiude in sé una serie di problematiche complesse e interdipendenti – istituzionali, regolamentari, urbanistiche e trasportistiche. Ed è intricata, non ultimo perché è terreno proprio di politiche pubbliche nelle quali, come in molti altri casi messi in luce nei precedenti rapporti, l'Italia sconta omissioni o ritardi considerevoli; tanto più perché sono qui in gioco competenze concorrenti fra Stato ed enti territoriali, moltiplicatrici inerzia e di conflitti di attribuzione.

Con questa pubblicazione SIPoTra intende fornire un supporto multi-disciplinare e operativo al cambiamento dell'approccio ai problemi della mobilità urbana e all'affermarsi di un nuovo «paradigma», analizzando criticamente l'attuale stato dell'arte in Europa e in Italia e formulando proposte sui tanti fronti aperti, affinché i cambiamenti necessari si completino nel modo più efficace e rapido possibile.

#### **Gruppi di studio**

- La valutazione degli investimenti pubblici
- Politiche del lavoro e relazioni industriali nel settore dei trasporti

---

\* Ora liberamente scaricabili in pdf dal sito associativo

## **Newsletter**

Nel triennio 2018-2020 sono state pubblicati complessivamente 128 numeri della newsletter settimanale alle quali si aggiungono altre 15 uscite entro il prossimo aprile. La documentazione dell'intero set delle newsletter, a partire dal 2016, è disponibile ai soli soci, mentre quelle che di volta in volta sono le ultime uscite possono essere visionate da quanti (soci e non) ne sono destinatari. Risultano mediamente circa 300 accessi a ciascun numero.

## **Altro**

Sul piano organizzativo, il sito associativo è stato rinnovato nella veste e aumentate sia la capacità che la velocità di accesso.

Come anticipato e come verrà illustrato dal bilancio al 31.12.2020, gli effetti della pandemia si sono fatti sentire in misura notevole sulle entrate di S.I.Po.Tra., tenuto conto che gli attuali nostri soci sostenitori operano nel settore dei trasporti, che forse più di ogni altro ne ha sofferto. Di conseguenza non abbiamo avuto «animo» di sollecitarli, sperando che il nuovo anno sia migliore per loro e, sotto il profilo finanziario, per noi. L'emergenza è stata fronteggiata con la riduzione di spese, a partire dalla sede legale.

## PROPOSTA DI PROGRAMMA ATTIVITÀ 2021

Nonostante la sua prossima scadenza, il Direttivo uscente si sente in dovere di anticipare alcune considerazioni, anche a mo' di raccomandazioni per chi lo seguirà.

Negli ormai otto anni dalla sua costituzione S.I.Po.Tra. si è andata consolidando come l'unica associazione nel panorama italiano trasversale all'intero comparto dei trasporti, ciò che le ha permesso di avviare iniziative riguardanti più modalità di trasporto e di affrontare queste ultime come un unicum al servizio della mobilità di persone e di merci, come è testimoniato dai tre Rapporti annuali pubblicati nel quadriennio 2017-2020. Non che siano mancate occasioni per affrontare tematiche specifiche che, tuttavia, sono state realizzate tenendo presente il caratteri unitario del mondo dei trasporti.

La nostra Associazione ha però un'altra peculiarità: quella di riunire anche soci che hanno interessi non immediatamente legati ai trasporti ma a questi connessi, quali i settori dell'energia, delle comunicazioni elettroniche, dei servizi postali (più in generale di politica industriale), a cui si aggiungono studiosi di diritto, le cui competenze - societarie, amministrative e della concorrenza - sono per loro natura trasversali. Anche questo è un patrimonio da ampliare e da valorizzare nelle nostre iniziative, convinti che, senza perdere di vista l'"oggetto sociale" che ci siamo dati fin dall'inizio, le nostre riflessioni e le nostre proposte vadano inquadrare in un contesto ampio e sempre più interconnesso, sia in forza delle innovazioni tecnologiche che in forza degli obiettivi di sviluppo economico e sociale che con la nostra attività cerchiamo di portare al centro dell'attenzione. Oltre a rendere migliori e più incisive le nostre analisi, dare spazio ad altre esperienze e ad altre sensibilità permetterà di coinvolgere maggiormente i nostri soci e di coagulare nell'Associazione competenze più ampie.

E' anche in questa luce che la nostra newsletter settimanale, che ormai si avvia al quinto anno, è densa di documenti che non riguardano solo il suo settore di elezione ma che spaziano su temi ambientali, industriali, macroeconomici, giurisprudenziali, nella convinzione che ciascuna riflessione rischi di essere parziale, se perde la complessità dell'insieme.

Più volte nelle riunioni del Direttivo ci siamo chiesti se sarebbe stato opportuno che S.I.Po.Tra. stesse "più sul pezzo", fosse cioè più presente nel dibattito sull'attualità, con uscite "a caldo" che rafforzassero e vivacizzassero l'immagine dell'associazione verso l'esterno in chiave di comunicazione. Ci siamo all'unanimità detti di no, per almeno due ragioni. La prima è che l'Associazione è nata come luogo di riflessioni e di proposte ponderate che per presupposto richiedono studio e tempo. La seconda è che, fermo restando il diritto di ciascuno di esprimere pubblicamente il proprio punto di vista, le uscite pubbliche dell'Associazione debbono riflettere il punto di vista prevalente dei suoi soci, obiettivo difficile da raggiungere in tempi brevi.

Ciò non esclude – anzi costituisce premessa per più approfondite riflessioni – l'opportunità di attivare anche iniziative nelle quali in prima battuta l'ascolto prevalga su quello che nell'immediato abbiamo da dire: come spunto per nostri approfondimenti, come occasione di penetrazione, di pubblicare quaderni e di fare un recruitment di alto livello. Insomma, brain storming a cui chiamare esperti, istituzioni e rappresentanti delle maggiori imprese per raccogliere le loro previsioni, sensibilità e proposte. Tutti siamo stati ormai costretti a confrontarci in webinar che tuttavia rendono snella l'organizzazione degli eventi e amplificano le opportunità di partecipazione.

\*\*\*

Con queste premesse vi sottoponiamo il seguente programma di attività.

### 1. **Pubblicazioni e position paper**

*(Preceduti e accompagnati da confronti via webinar aperti anche ad istituzioni ed a esperti esterni)*

- Rapporto 2021 - «Trasformazioni e sviluppo del sistema della mobilità. Scenari prospettici, PNRR e Strategia UE per una mobilità sostenibile».

*I principali obiettivi del Recovery and Resilience Fund – la transizione green, lo sviluppo della digitalizzazione, la coesione sociale e territoriale – rappresentano un unicum che trova la sua sintesi in una «smart, sustainable and inclusive growth». Richiede un grandioso processo di trasformazione della società e dell'economia che riguarda direttamente anche quella del sistema della mobilità, così come declinato dalla Commissione europea nella «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente» recentemente presentata, che definisce obiettivi ed azioni per la trasformazione «green» e digitale del sistema di trasporto dell'UE in linea con gli obiettivi del Green Deal europeo.*

*Si tratta in buona parte di aspetti su cui S.I.Po.Tra. si è a lungo cimentata: basti ricordare le analisi in materia di scelte di investimento, il rapporto 2018 sulle innovazioni tecnologiche per la mobilità e quello in uscita sui piani urbani della mobilità sostenibile. A cercare un trait d'union fra di essi – e per utilizzare un concetto su cui quest'ultimo si è incentrato – l'obsolescenza dei vecchi «paradigmi» e la ricerca di nuovi. Tasselli che l'UE e i singoli governi sono ora chiamati a integrare in una cornice ben più vasta ma, riteniamo, in sintonia con le tesi portate avanti dall'Associazione.*

*Il programma di massima potrebbe essere articolato come segue:*

- *analisi dei cambiamenti in corso, anche provocati dalla pandemia, nella domanda delle diverse modalità di trasporto, a livello interno e internazionale: dai cambiamenti nei flussi modali e geografici della domanda, ai processi di reshoring, ecc.;*
- *valutazione di diversi scenari di medio e lungo periodo, tenuto conto degli obiettivi definiti dalla «Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente»;*
- *discussione delle proposte relative alla destinazione delle risorse ex PNRR per quanto riguarda il settore della mobilità, e dello specifico contributo che potranno portare alla realizzazione della strategia UE. .*

*La stesura del lavoro dovrebbe andare di pari passo con seminari sui suoi temi, per raccogliere riflessioni di esperti e confrontarsi con i decisori politici.*

- *Position paper – «Aggiornamento delle linee guida del MIT per la redazione dei PUMS: le proposte di S.I.Po.Tra.»*

*E' stato costituito in seno all'Associazione un gruppo di lavoro composto da P.Coppola, A.Del Piano, A.Donati, F.Filippi, P.Guglielminetti, A.Nuzzolo, M.Spinedi, M.R.Vittadini, la cui finalità è di elaborare un position paper che, riallacciandosi al Rapporto 2020 in uscita, ne approfondisca alcuni temi allo scopo di formulare proposte operative per l'aggiornamento delle Linee guida per la redazione dei PUMS.*

- *Position paper - «Il trasporto pubblico locale e regionale: verso una nuova riforma?»*

*Il governo ha recentemente costituito una Commissione interministeriale con il compito di elaborare una riforma complessiva del settore, alla quale Sipotra è stata chiamata in audizione (per i testi degli interventi cfr. sito associativo).*

*La mission della Commissione è: «La commissione avrà il compito di proporre la definizione del quadro normativo in relazione agli aspetti economici-finanziari, anche nella prospettiva dell'attuazione del federalismo fiscale. Inoltre, dovrà occuparsi di sviluppare modelli di integrazione intermodale dell'offerta di trasporto pubblico a livello locale e regionale nel perseguimento dell'obiettivo della mobilità as a service, individuando ogni possibile forma di efficientamento e razionalizzazione anche attraverso l'attuazione dei costi standard. Infine, sarà chiamata a definire criteri uniformi per la ripartizione dei contributi statali per il settore del trasporto pubblico locale, con particolare riferimento all'esigenza di garantire livelli adeguati dei servizi su tutto il territorio*

*nazionale, ed individuare modalità telematiche per l'acquisizione tempestiva dei flussi di domanda della mobilità pubblica e dei servizi effettivamente prestati».*

*Con numerosi convegni, quaderni ed il Rapporto 2017 S.I.Po.Tra si è più volte occupata della materia ed è più che attrezzata a dare un contributo al riguardo, tanto più utile e prospettico alla luce del Rapporto 2018 e di quello in uscita. Prima o immediatamente a valle di uno o più webinar l'Associazione potrebbe proporre un position paper da discutere in quella occasione.*

- Position paper - «L'Unione europea e la competitività internazionale degli Stati membri: verso una riforma della disciplina degli aiuti di Stato?»

*La ratio della disciplina sugli aiuti di Stato è di eliminare distorsioni della concorrenza all'interno del mercato unico europeo. Essendo però un unicum a livello mondiale essa rischia di compromettere la competitività degli Stati europei a fronte dei processi di globalizzazione, posto che i nostri competitors non hanno come noi le mani legate; possono beneficiare senza vincoli di finanziamenti statali e fare shopping da noi. La strada intrapresa dall'UE per fronteggiare questa debolezza verso i peer non UE è di negoziare accordi bilaterali di investimento e scambi con i quali si cerca di porre un freno alle scorribande: una via rivelatasi finora non efficace come dovrebbe. Per converso l'allentamento "secco" dei vincoli in materia di aiuti di Stato avvantaggerebbe comparativamente gli Stati europei meno sbilanciati quanto a finanza pubblica. Considerato il refrain secondo il quale lo sviluppo e la competitività dell'Unione richiede che tutti i suoi membri procedano allo stesso passo, il cambiamento potrebbe essere promosso con un'iniziativa europea nello spirito del NGF. Prospettiva che certamente troverebbe forti – e comprensibili – opposizioni, ma su cui potrebbe valer la pena avviare una riflessione, ovviamente non limitata ai trasporti.*

- Position paper - «La convergenza nella regolazione intersettoriale delle utilities»

*Fra settori dei trasporti, dell'energia e delle comunicazioni non vi sono né concorrenza dal lato della domanda né (eccetto lo scambio di input) complementarità, cosicché non si vedrebbe ragione immediata di armonizzazione delle regolamentazioni (a parte il diritto della concorrenza). Questi settori tuttavia (tutta l'economia, del resto), più o meno a seconda dei casi competono sulla finanza pubblica e sempre competono sul mercato dei capitali. Inoltre, essi esercitano un'influenza decisiva sulla competitività complessiva del sistema economico. Trattandosi di settori regolamentati, la redditività relativa di essi e la loro capacità di attrazione di capitali dipendono dalle regole che li governano. L'armonizzazione di queste in funzione delle priorità industriali del Paese rappresenta dunque una questione, eminentemente di politica industriale, che meriterebbe di essere discussa.*

*Su questo come su altri terreni, si è detto prima, S.I.Po.Tra. si trova in una posizione privilegiata poiché annovera fra i propri soci esperti che correntemente si occupano di altri settori delle utilities, cosicché potrebbe valorizzare le vaste competenze al suo interno.*

## **2. Webinar (con pubblicazione di atti)**

- «Trasporto aereo e crescita economica» (9 aprile 2021 - realizzato)

*Panel (confermato): Salvatore Sciacchitano (Presidente di ICAO), Alessio Quaranta (DG di ENAC), Olivier Jankovec (DG di ACI-Europe), Lanfranco Senn, Anna Masutti, Paolo Guglielminetti, Paolo Malignetti (ICCSAI), Pierluigi Di Palma, Francesco Munari, Armando Brunini (AD di SEA), Marco Troncato (AD di AdR), F.Cavalleri (Vice-Presidente di Assaeroporti).*

- Presentazioni del rapporto 2020-2021 (anche con focus locali)
- «Come cambiano i mercati e come cambia la logistica: Italia vs. Resto del mondo?»

*Data la funzione ancillare della logistica nei confronti del comparto industriale ed agricolo nel fornire servizi di trasporto, stoccaggio e magazzinaggio delle merci, i cambiamenti nell'organizzazione e nella geografia dei mercati hanno ripercussioni importanti su di essa. Trascorso più di un anno dall'inizio della grave crisi innescata dalla pandemia, molti dei cambiamenti in corso sono in realtà riconducibili all'accelerazione di tendenze già in atto prima della crisi. Fra gli eventi più significativi, la rapida crescita nella riorganizzazione delle catene distributive di "ultimo miglio", rapportabili al fenomeno dell'e-commerce, crescita recentemente alimentata in modo particolare dal lock-down nelle città, ma già innescata in precedenza dalla crisi dei consumi, dal conseguente ridimensionamento delle attività di commercio di prossimità e dalla diffusione di internet, degli smartphone e dei computer. A livello globale, fra le conseguenze della pandemia va segnalato il ridisegno delle catene di fornitura dell'industria, dall'auto all'agroalimentare. Re-shoring o non re-shoring? Questo è il problema. In realtà, sembra emergere più che altro una diversificazione del rischio ed un accorciamento delle catene logistiche; quindi, più fornitori e da più paesi diversi e possibilmente meno distanti dal punto di vista geografico: in Italia, nel Mediterraneo e nei Balcani, in Europa. Un terzo elemento è rappresentato dal ridisegno dell'assetto dell'industria, alimentato dalla crisi, dai fallimenti dei soggetti più deboli e dai conseguenti processi di concentrazione e di acquisizione & fusione tra imprese. Un fenomeno poco monitorato in Italia e che si evidenzia sia nel settore dell'autotrasporto sia nella logistica. Ultimo ma non ultimo, nel trasporto delle merci il rilancio del settore ferroviario. Un segmento considerato fino a poco tempo fa marginale dalle stesse grandi imprese ferroviarie europee, che oggi riacquista peso per la riduzione, forse in parte irreversibile, della domanda di trasporto passeggeri di lunga percorrenza, sostituita dall'uso sempre maggiore delle tecnologie informatiche che consentono incontri e riunioni virtuali a distanza, con grande risparmio di costi e di tempo. Uso del mezzo ferroviario rilanciato dalla necessità di ridurre gli impatti negativi sull'ambiente del trasporto su gomma, un obiettivo che le stesse imprese manifatturiere hanno fatto proprio, nell'intento di migliorare la propria impronta ecologica ed immagine presso i consumatori. Un'opportunità che i principali operatori del settore ferroviario sono interessati a cogliere, migliorando il livello dei servizi e rendendoli più competitivi sul piano dei costi.*

*Il settore presenta quindi molte occasioni di approfondimento su cui SiPoTra potrà riflettere e intervenire nel corso dell'anno, partendo da quanto già predisposto sul tema relativo alla distribuzione delle merci in città nell'ambito del rapporto 2021 sulla mobilità urbana.*

- «Trasporto marittimo, concorrenza e competitività: Italia ed Europa nel quadro globale».

*Da tempo la struttura dei mercati dei trasporti marittimi merita un'attenzione che invece è purtroppo carente, a causa della dimensione globale del fenomeno e dell'assenza di regole condivise. Negli ultimi mesi, tuttavia, in concomitanza con la pandemia COVID, sono emerse ulteriori conferme sulla necessità di interrogarsi sull'evoluzione del comparto.*

*Nei traffici di linea, grazie a un'importante riduzione dell'offerta di stiva adottata in parallelo dalle compagnie marittime, queste non solo hanno evitato le conseguenze della crisi, ma stanno ottenendo profitti rilevanti e inediti da anni, determinati da un generalizzato e consistente aumento dei noli. Con conseguente ulteriore aumento del potere di mercato rispetto alle proprie controparti contrattuali lungo la catena logistica ma anche nell'import-export delle nostre economie.*

*Ci si deve chiedere se questi fenomeni costituiscano semplici parallelismi di comportamenti o se invece assumano la veste di pratiche concordate, o magari siano l'inevitabile conseguenza di un oligopolio irreversibile, la cui formazione forse andava ostacolata prima. In questo caso si pone il tema di quali rimedi possono essere attuati nell'interesse dei servizi*

*logistici e degli stessi sistemi economici, in particolare il nostro, che dipendono largamente dal trasporto marittimo per l'import/export.*

*In parallelo, altri settori del trasporto marittimo vivono forme diverse ma non meno interessanti di concentrazione: nel settore ro-ro, la crisi che ha colpito uno degli importanti players sui traffici italiani, che lascia ormai campo libero al rivale storico, a quanto pare ormai indirizzato ad assumere quote e potere di mercato crescenti, non solo dimostra che la concorrenza distruttiva di Schumpeter non trova casa nel trasporto marittimo di linea, ma anche che la regolazione, ad esempio della continuità territoriale, non ha funzionato a dovere e che si sono perse risorse pubbliche con scadimento della qualità dei servizi. In generale, sembra giunto il momento di riflettere su modelli più efficaci di regolazione per la continuità territoriale.*

*Un ultimo aspetto da considerare, collegato ai precedenti, è relativo al rapporto "mare v. terra": a fronte di un settore marittimo sempre più concentrato, nel quale l'opzione per la merce (e i passeggeri) di scegliere tra più vettori decresce continuamente, è necessario studiare le conseguenze di questo fenomeno per la logistica e il sistema economico italiano, da vari punti di vista: a partire dagli effetti di questi oligopoli/quasi monopoli del mare sulla competitività della filiera logistica, fino ad esempio al tema dell'autoproduzione di determinate attività portuali, dove i differenziali di costo tra contratti dei marittimi e contratti dei lavoratori portuali non possono non essere considerati nelle scelte del legislatore e del regolatore.*

### **3. Gruppi di studio**

Proposte operative per l'aggiornamento delle linee guida MIT sui PUMS

### **4. Newsletter**

Mantenimento delle uscite settimanali

### **5. Formazione**

Da tempo S.I.Po.Tra. si propone di avviare corsi di formazione e di aggiornamento rivolti a personale delle imprese e della PA, in autonomia o con altre organizzazioni.

Già nel 2017 il Piano di offerta formativa annunciava che «Considerato che S.I.Po.Tra. copre l'intero spettro delle competenze, sia settoriali che disciplinari, è sua intenzione mettere queste anche al servizio della formazione e dell'aggiornamento del personale di pubbliche amministrazioni e di imprese. Infatti, oltre a promuovere dibattito e proposte di politica dei trasporti, l'Associazione ritiene di dover contribuire anche a radicare conoscenze e metodi appropriati di analisi».

Nonostante le buone intenzioni, finora nessuna attività di rilievo è stata condotta; non vi è stata un'opera incisiva di comunicazione né la risposta dei potenziali destinatari è stata tale da motivare le forze interne all'Associazione.

Il quadro esterno è però oggi in rapido cambiamento (almeno negli auspici). Precondizione per l'attuazione del PNRR è infatti la modernizzazione della PA, non solo sotto il profilo della digitalizzazione ma anche – più di fondo – della preparazione di quanti vi sono impegnati, a livello centrale e periferico. Ciò offre un'opportunità su cui puntare nuovamente, che il Direttivo uscente raccomanda agli organi che subentreranno.