Master di II livello in Management del TPL: al via la II edizione promossa da La Sapienza e diretta da Giuseppe Catalano

Author : com

Date : 3 marzo 2017

(FERPRESS) - Roma, 3 MAR - Prende oggi il via la II edizione del Master di II livello in Management del Trasporto Pubblico Locale (TPL), promosso dall'Università degli Studi di Roma "La Sapienza" e diretto dal prof. Giuseppe Catalano.

Dopo gli ottimi risultati dell'edizione "pilota", quest'anno prenderanno parte alle lezioni 57 professionisti del settore di differenti estrazioni, principalmente provenienti da aziende TPL locali, grazie anche agli incentivi economici previsti da La Sapienza. Il corso durerà fino a giungo 2018 in formula "executive", ossia con lezioni concentrate nei fine settimana, per non confliggere con gli impegni lavorativi dei discenti.

Come recita la presentazione del corso, l'obiettivo del Master è realizzare un percorso multidisciplinare per sviluppare nuove professionalità e preparare i partecipanti alle nuove sfide poste dai cambiamenti in corso nella gestione del TPL. Il Master presenta un quadro sistematico e aggiornato della normativa, nonché le metodologie e gli strumenti applicativi per programmare, progettare, gestire e controllare servizi e infrastrutture di trasporto pubblico locale nelle diverse modalità e ai diversi livelli di governo.

La sessione inaugurale, in cui sono stati consegnati i diplomi ai partecipanti della prima edizione, si è tenuta nell'aula magna del Dipartimento di Ingegneria Informatica Automatica e Gestionale "Antonio Ruberti", a Roma, che sarà anche nuovamente sede delle lezioni.

Il prof. Catalano, visibilmente soddisfatto ed emozionato, ha aperto i lavori della mattinata, segnata dalla prolusione di Andrea Camanzi, Presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), che ha sottolineato l'importanza di un Master come questo, poiché mette in relazione diverse competenze. Il Presidente Camanzi si è poi soffermato su ogni singola lettera della sigla TPL, evidenziando l'importanza del Trasporto non solo come "mezzo" per muoversi, ma anche come diritto di cittadinanza. Un diritto che

dev'essere tutelato dal settore Pubblico, seconda lettera della sigla. Locale, infine, si declina nell'importanza di rendere sempre più accessibili e vivibili le conurbazioni urbane che caratterizzano il nostro Paese.

Sono poi seguiti gli interventi di Eugenio Gaudio, Rettore dell'Università "La Sapienza"; Giancarlo Bongiovanni, Preside della Facoltà di Ingegneria Informatica, Informatica e statistica, cui afferisce il Master; Mauro Bonaretti, Capo di Gabinetto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti (MIT); Ennio Cascetta, Coordinatore della Struttura Tecnica di Missione del MIT.

In particolare, Bonaretti ha sottolineato la necessità di pensare al TPL non come una semplice questione tecnica-ingegneristica, ma come un problema valoriale, che tocca i diritti dei cittadini. Questo è il senso ultimo dell'azione dell'attuale Governo, che sta provando a supportare il settore, investendo sul trasporto regionale e delle merci, dopo anni di risorse spese nella sola direzione della creazione di una rete di ferrovie ad alta velocità. Tuttavia, nelle azioni del Governo non è solo presente la cosiddetta "cura del ferro", ma anche una rinnovata attenzione alla sostituzione del materiale rotabile e dei bus, il cui scarto in termini di età media con gli altri paesi europei è fattore di forte criticità e che influisce pesantemente sulla percezione del servizio erogato. In questo senso, un'aiuto viene sicuramente dalle innovazioni tecnologiche, che consentono lo sviluppo di nuove piattaforme e di modi di erogazione dei servizi, che però vanno ripensate e regolate. Il riferimento esplicito è alla recente vicenda dello sciopero dei tassisti che, al netto delle violenze registrate, offre ora la possibilità di mettere mano ad un riordino del settore. L'obiettivo a medio termine del MIT resta quello di far passare l'idea di come il TPL possa rappresentare un settore di politica industriale solida per l'Italia, un'industria verde e produttrice non solo di servizi, ma anche di diritti.

I cittadini e la loro qualità della vita sono stati gli argomenti chiave dell'intervento di Ennio Cascetta, la cui carriera, nelle parole di Catalano, è la dimostrazione concreta che quando la tanto "dileggiata accademia" traduce in effetti concreti i propri principi, si possono ottenere notevoli risultati, come la metropolitana Linea 1 di Napoli, unanimemente ritenuta la più bella del mondo, di cui Cascetta è stato uno dei principali promotori ed ideatori. Infrastrutture di trasporto su cui l'Italia ha poco investito dopo il secondo dopoguerra. I deteriori risultati di questa mancata programmazione sono purtroppo sotto gli occhi di tutti: in un'Europa in cui il 70% dei cittadini vivono in aree urbane, il nostro Paese presenta solo 233 km di linee metropolitane divise fra sette città (Roma, Milano, Napoli, Torino, Genova, Catania e Brescia). Per confronto, la sola Madrid ha una rete di 293 km, mentre Londra tocca la cifra astronomica di 463 km di linee metropolitane. Non va meglio sul parco bus, più vetusto degli altri partner continentali, con un'età media di 11 anni, mentre in Europa difficilmente si va oltre i 7. Ciò comporta delle disfunzioni enormi, la più evidente delle quali è il numero di auto presenti ogni 100 abitanti (inclusi neonati ed anziani), che a Roma arriva a toccare quota 71. Una specie di "tassa occulta", sottolinea Cascetta, considerato che ogni automobile costa in media ad una famiglia italiana ben 4.783 Euro l'anno, fra tasse, benzina, riparazioni. Per comparazione, la tanto dibattuta abolizione dell'IMU ha influito in media per 600 Euro l'anno per famiglia. Il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, guidato da Graziano Delrio, ha inteso cominciare a mettere mano al grande ritardo italiano, attraverso la programmazione della Struttura Tecnica di Missione. Il primo segnale concreto di tale inversione di tendenza è stato il DEF 2016, presentato assieme al cosiddetto "Allegato infrastrutture", significativamente denominato "Connettere l'Italia", che rappresenta il riferimento strategico per la nuova pianificazione di settore. Il passo successivo è stato il nuovo codice degli appalti, che, attraverso l'introduzione del progetto di fattibilità, permette il passare da una visione di progetto ad una visione di sistema, tenendo conto che per lo stesso bisogno di mobilità ormai vi sono diverse soluzioni tecnologiche.

In termini monetari, il MIT ha cominciato ad investire 1,22 miliardi di Euro per completare 21 interventi invarianti, ossia cantieri già iniziati da completare a cui andava assicurata la certezza dei finanziamenti

(come la linea 4 della metropolitana di Milano, o le linee 1 e 6 di Napoli, il sistema tramviario di Palermo, ecc.).

Dunque, in un'Italia che cambia, il trasporto sembra finalmente trovare la necessaria centralità, come ha ulteriormente sottolineato la tavola rotonda pomeridiana, "Il processo di riforma del TPL: gli obiettivi, gli strumenti e lo stato dell'arte", che ha visto la moderazione di Andrea Boitani, Condirettore del Master e professore dell'Università Cattolica del Sacro Cuore di Milano. Sono intervenuti Luca Cascone, Presidente della Commissione Trasporti della Regione Campania; Virginio Di Giambattista, Direttore Generale per il TPL del MIT; Federico Lovadina, Presidente di AGENS; Massimo Roncucci, Presidente di ASSTRA; Giuseppe Vinella, Presidente di ANAV.

Per ulteriori informazioni sul Master, si rinvia al sito ufficiale: www.diag.uniroma1.it/~mastertpl/