

**Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità  
Rapporto 2018**

*Camera dei Deputati, Roma 30 gennaio 2019*

*Mario Sebastiani*

*Presentazione del Rapporto S.I.Po.Tra.*

Il libro qui presentato prosegue nell'intento dell'Associazione di produrre ogni anno un proprio rapporto, in aggiunta ad altre iniziative e pubblicazioni che correntemente porta avanti, dedicato ad affrontare problematiche diverse, attuali ma tutt'altro che contingenti. Spesso croniche criticità che di volta in volta erompono in emergenze, per poi magari ricadere nel dimenticatoio.

Il **Rapporto 2017** ha analizzato alcuni temi rilevanti di politica dei trasporti: le scelte di investimento nel contesto del nuovo Codice degli appalti; la promozione dell'accessibilità territoriale del e nel Mezzogiorno; la logistica e i porti; la mobilità urbana e le riforme del trasporto pubblico locale; la razionalizzazione dei mercati di trasporto e i processi di concentrazione industriale.

Con il **Rapporto che seguirà nel 2019** e che contiamo di presentare entro il prossimo novembre, l'Associazione porrà al centro la vasta problematica delle concessioni infrastrutturali nei trasporti - aeroportuali, autostradali, ferroviarie e portuali - e delle relative subconcessioni di aree e di servizi. Si tratta di un tema (di un gruppo di temi) di grande delicatezza, che investe profili su cui si esercita da sempre una discussione vivace, non di rado con venature ideologiche, e che va affrontata con rigore e ponderazione, sotto diverse angolature (giuridiche, economiche e tecniche) e guardandolo laicamente alla luce della storia e delle esperienze internazionali.

Il **Rapporto 2018** che presentiamo oggi discute invece lo stato e le prospettive delle innovazioni tecnologiche e organizzative e dei cambiamenti negli stili di mobilità, le tante sinergie e le tante possibili ricadute, le tante problematiche di impatto sul benessere, la necessità di governare questi processi.

La ricerca condotta è stata complessa poiché, pur incentrandosi su di un tema che ha una sua unitarietà, affronta una varietà estremamente ampia di problematiche, così come ampio è il raggio delle innovazioni tecnologiche in corso e in fieri e così come ampie sono le loro potenziali ricadute sulla mobilità di persone e di merci. Il focus è la convinzione che i benefici che se ne possono ricavare dipendono non solo dal corso spontaneo dei mercati ma in gran parte dal governo pubblico, a tutti i livelli, del processo innovativo.

La complessità del lavoro condotto è testimoniata dalla vastità del panel degli autori che hanno partecipato alla sua elaborazione, poiché la varietà delle problematiche tecniche, giuridiche, economiche e di governance qui affrontate ha richiesto il concorso di numerosi esperti in ciascuna di esse. La complessità della materia, la "novità" insita nella nozione stessa di innovazione - dunque l'aleatorietà delle previsioni (addirittura le congetture) sul suo corso nel medio e lungo periodo - è stato a lungo oggetto di confronto fra le diverse visioni degli autori, così come lo sono state le

modalità di governo dell'evoluzione, gli strumenti per incentivarla e le politiche per indirizzarla verso fini di interesse generale. A ciò si è aggiunta l'interdisciplinarietà della materia, che rappresenta una costante dell'approccio seguito da S.I.Po.Tra. nelle sue iniziative ma che richiede anche di cimentarsi nel difficile esercizio di conciliare sensibilità, disciplinari oltre che di orientamento, diverse.

Purtroppo solo limitatamente alla materia qui affrontata, assistiamo oggi a una “congiuntura” molto favorevole, caratterizzata da straordinaria effervescenza dell'offerta e da una domanda più che ricettiva, dove l'una alimenta l'altra in un circolo potenzialmente virtuoso di cambiamenti degli stili di mobilità: “potenzialmente” poiché le innovazioni *market-driven* non sono sempre automaticamente positive per il benessere della collettività. Come per tutti i cambiamenti, nella gerla convivono carbone e balocchi e affinché le promesse si traducano in realtà è necessario che essi siano governati da politiche pubbliche appropriate.

In questa breve presentazione non è possibile ripercorrere in modo esauriente singole analisi e proposte. Ci si concentra piuttosto su conclusioni di maggiore centralità per una buona politica dei trasporti, rinviando il resto alla buona volontà e alla determinazione di quanti vorranno leggere il libro.

Schematicamente, il Rapporto è strutturato in due aree: la prima riguarda gli scenari evolutivi di medio e lungo periodo derivanti dalla spinta dei mercati nel quadro normativo e regolamentare dato, la seconda è relativa alle policy necessarie per tradurre le nuove opportunità in benessere per la collettività.

Premesso che data la difficoltà di perimetrarne “seccamente” i contenuti, ciascuna delle due aree inevitabilmente invade il campo dell'altra, gli aspetti di scenario sono in larga prevalenza affrontati nella prima parte del volume e quelli di policy nella seconda parte.

Nella Parte I, per un verso (capitolo 1) vengono in dettaglio analizzati i **processi innovativi** in corso e le loro potenziali applicazioni alla mobilità di passeggeri e di merci: gli sviluppi dell'informatica, delle telecomunicazioni e dell'intelligenza artificiale, l'automazione dei mezzi di trasporto, la progressiva sostituzione dell'alimentazione di questi con fonti di energia alternative a quelle tradizionali; le *smart road*, i servizi innovativi, la trasformazione della logistica, gli impatti sulla sicurezza, ecc.

Per altro verso (capitolo 2) l'attenzione è focalizzata sugli **scenari di impatto** dei cambiamenti descritti nel capitolo precedente sulla domanda e sull'offerta di mobilità, anche inquadrandoli nel quadro evolutivo, nazionale e mondiale. In particolare: i cambiamenti della mobilità urbana di passeggeri e i nuovi comportamenti di viaggio, lo sviluppo della nozione di *mobility-as-a-service*; i mutamenti della geografia mondiale della produzione e del consumo e il riorientamento dei flussi di traffico delle merci; gli impatti sulla struttura della domanda di merci sulla logistica e sull'intermodalità; la creazione in corso di una piattaforma logistica nazionale in grado di interconnettere i diversi segmenti della filiera logistica; le conseguenze dello sviluppo dell'e-commerce; i costi e benefici, individuali e sociali delle innovazioni applicate ai mezzi di trasporto.

A valle della ricognizione degli scenari, la Parte II discute gli snodi critici, analizza gli strumenti per il governo dei processi in corso e di quelli prevedibilmente a venire, avanza proposte; il tutto nella consapevolezza che affinché il nuovo sia anche “buono”, va promosso e indirizzato da **politiche pubbliche** appropriate, senza invasività ma con la necessaria incisività.

Filo conduttore di questa seconda parte sono dunque le politiche pubbliche: quelle “che ci sono” e quelle che l’Associazione auspica, affrontate sui diversi terreni su cui queste dovrebbero misurarsi - istituzionali, regolatori e di concorrenza (capitolo 3), di finanza pubblica e privata (capitolo 4), ambientali e di rigenerazione urbana (capitoli 5 e 6), di tutela dei diritti individuali (capitoli 7 e 8).

Il “core” delle proposte riguarda i due principali “filoni” di innovazione: il governo della promozione e delle applicazioni dell’intelligenza artificiale, da un lato, e quello dell’elettrificazione dei trasporti dall’altro, distinti ma sinergici nel generare potenziali ricadute positive sul benessere. Trattandosi, soprattutto l’intelligenza artificiale, della fase terminale di una vasta messe di innovazioni a monte, analisi e proposte riguardano anche i diversi segmenti della filiera.

Qui di seguito ci si limita a una sintesi delle principali indicazioni e proposte di policy formulate nel Rapporto.

Sul terreno dei **rapporti interistituzionali** i cambiamenti in corso travalicano i confini di ciascun Paese e occorre pertanto fare riferimento a una dimensione almeno europea. Inoltre il tema dell’innovazione applicata alla mobilità non riguarda solo la politica dei trasporti; vengono infatti in gioco la strategia per il mercato unico digitale, la politica ambientale e la politica energetica, la politica della concorrenza, la tutela dei dati personali, della security, ecc. Ne segue che un efficace governo del cambiamento richiede di partecipare alla definizione di scelte europee su molti fronti fra loro interconnessi e di attuarle in modo efficace e tempestivo. Al tempo stesso restano sfide (ad esempio quelle della gestione della mobilità urbana) e spazi di scelta che vanno gestiti dai decisori pubblici anche a livello regionale o locale.

Relativamente alle **implicazioni regolatorie e concorrenziali** dell’applicazione delle tecnologie ICT alla mobilità di passeggeri e di merci, nel Rapporto si distinguono alcune macro aree più o meno *at large* accomunate dal filo conduttore della cosiddetta “economia collaborativa”.

Centrale perché ricco di potenziali benefici ma anche di possibili criticità che richiedono scelte pubbliche adeguate, è lo sviluppo delle piattaforme digitali. Vengono al riguardo avanzate numerose proposte di policy: dalla regolazione dell’automotive e dei droni, all’integrazione fra trasporti di linea e non, ai diversi strumenti a disposizione per disciplinare l’accesso ai centri urbani. Proposte sono anche avanzate per promuovere la coesistenza fra il trasporto pubblico individuale oggi gravato da obblighi di servizio pubblico (taxi) e altre forme concorrenti di trasporto (Uber, NCC), materia ancora non definita normativamente.

Particolare attenzione è data ai *pros* e *cons* della diffusione delle varie tipologie e utilizzazioni delle piattaforme digitali, distinguendo i casi in cui la “collaborazione” è prevalentemente fra soggetti (operatori e persone) da quelli in cui è prevalentemente di tipo *machine to machine*, e ponendo l’accento sulle potenziali criticità concorrenziali – e conseguentemente sulla necessità di appropriate misure di regolazione - soprattutto allorché queste configurano mercati a più versanti.

Infine il capitolo sviluppa analisi e proposte per la transizione dai mezzi a combustibili fossili verso quelli elettrici.

Per i **profili finanziari** (capitolo 4) si parte dalla constatazione che affinché al ritmo vorticoso dell’innovazione tecnologica e dei cambiamenti nella domanda di mobilità seguano concrete applicazioni, si rendono necessarie coerenti politiche di incentivazione e di sostegno, le quali in larga misura dipendono dalla disponibilità di risorse finanziarie: per la ricerca e soprattutto per la diffusione dei suoi risultati. Nel capitolo ci si sofferma sull’attuale quadro comunitario e nazionale del

finanziamento pubblico, sul fabbisogno richiesto per la diffusione del cambiamento e, al tempo stesso sul prevedibile impatto di quest'ultimo sugli equilibri di finanza pubblica nazionale, in termini sia di maggiore spesa che di minori entrate. Si discutono quindi le forme, le fonti e le problematiche di ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie, pubbliche e private. Il focus è centrato su tre aspetti che appaiono di importanza centrale: l'ammodernamento del trasporto pubblico locale, l'elettrificazione e l'automazione della mobilità.

Seguono spunti di proposta per sviluppare il ricorso a fonti interne di finanziamento, come *equity* e indebitamento, per l'ammodernamento delle flotte di trasporto pubblico locale, afflitto da un costante calo del tasso di investimento, unitamente a misure per contenere e razionalizzare la spesa pubblica. Parimenti vengono avanzate proposte per controbilanciare l'impatto sulla finanza pubblica della diffusione dei mezzi elettrici.

Il passaggio dall'espansione alla **rigenerazione urbana** (capitolo 5) è potenzialmente assai denso di innovazioni per la mobilità e pone con nuova urgenza il problema, mai del tutto risolto, di una reale integrazione fra pianificazione urbanistica e pianificazione della mobilità - a tutti i livelli, sia nazionali che locali, sia legislativi che pianificatori.

Il filo conduttore della trattazione è rappresentato dalle innovazioni fisiche e gestionali del sistema dei trasporti nelle aree urbane e in particolare nelle città metropolitane. Il riconoscimento delle tendenze in atto espresse dai governi metropolitani porta a identificare snodi critici e proposte sia per usare più efficacemente le nuove tecnologie sia per contrastare i rischi di polarizzazione dei vantaggi e di marginalizzazione di intere aree.

Emerge l'urgenza di misure di rafforzamento del ruolo delle città metropolitane e del completamento della riforma, poiché la spinta al cambiamento tendenzialmente aumenta gli squilibri tra zone forti e zone deboli. Dal punto di vista normativo vi è la necessità di una più solida definizione dei contenuti, dei poteri e delle relazioni reciproche dei Piani strategici, dei Piani territoriali metropolitani e dei PUMS metropolitani, per evitare di riprodurre i tradizionali contrasti tra politiche territoriali e politiche infrastrutturali che già tanti guasti hanno prodotto in passato.

Nelle città metropolitane la nuova gestione dell'accessibilità nell'"area vasta" si gioca intorno a un rinnovato ruolo del trasporto pubblico e alla centralità dei servizi ferroviari locali come struttura portante del sistema, con nuove logiche di connessione di tali politiche con la redistribuzione dello spazio urbano a favore del trasporto pubblico e dei movimenti pedonali e ciclistici.

Il nuovo contesto porta in primo piano la questione delle Agenzie per la mobilità e le misure necessarie a farne un reale strumento per la programmazione del sistema, comprese le regole per integrare efficacemente al suo interno anche le nuove forme organizzative e i nuovi servizi indotti dalle tecnologie dell'informazione.

In materia **politiche ambientali** il capitolo 6, a queste specificamente rivolto, discute le policy di contenimento dei costi esterni generati dall'attuale sistema della mobilità con particolare riferimento al degrado dello spazio urbano, analizzandone tutte le fonti: dalle emissioni inquinanti e di CO<sub>2</sub>, alla qualità dell'aria e del rumore nelle grandi città, agli elevati consumi energetici basati sull'energia fossile, alla congestione, alla incidentalità.

Contributo fondamentale può essere fornito dalla applicazione delle nuove tecnologie, relative ai veicoli a guida autonoma, alla mobilità elettrica e alla decarbonizzazione dei trasporti, alla *sharing mobility*, al potenziamento del trasporto collettivo e dell'intermodalità, alla crescita degli spostamenti a piedi e in bicicletta, ecc. Sotto il profilo delle policies "di sistema" viene evidenziata la necessità di accompagnare il cambiamento con politiche pubbliche, con un sistema di incentivi e disincentivi

tali da orientare le innovazioni verso la riqualificazione dello spazio urbano, la crescita della *e-mobility* e della *sharing mobility*, le innovazioni nel trasporto collettivo.

Ciò che è necessario a questo fine - ma che ancora non è stato elaborato e deciso - sono coerenti politiche dei trasporti (dal piano generale dei trasporti e della logistica ai piani urbani di mobilità sostenibile) e il disegno di strategie adeguate per i diversi segmenti di mobilità, che assumano in modo pieno la riduzione del consumo di suolo come elemento irrinunciabile. Molte delle decisioni che stanno maturando avranno effetti per lunghi periodi ed è necessario prendere sul serio - adesso - il problema del consumo di suolo e di attrezzarsi per far fronte alla prospettiva del suo azzeramento netto entro il 2050.

La materia della protezione dei **diritti individuali** si sviluppa in più direzioni.

L'economia dell'innovazione è destinata a cambiare radicalmente i modelli di organizzazione della produzione e del lavoro, rispetto ai quali l'attuale assetto delle **relazioni industriali, l'organizzazione del lavoro e le politiche sociali** (capitolo 7) nel settore dei trasporti sono per molti versi obsolete.

Di fondo, le innovazioni di processo sono destinate a invertire il carattere finora prevalentemente *labour intensive* dei trasporti. Il conseguente impatto negativo sull'occupazione potrà però essere compensato, da un lato, da nuove opportunità offerte dalle innovazioni di prodotto (nella forma di nuovi servizi), dall'altro dalla crescita della domanda di trasporto indotta dal miglioramento della qualità dei servizi; infine l'ammodernamento della filiera logistica - oggi una delle "palle al piede" della competitività della nostra economia - potrà tradursi in maggiore domanda di lavoro. Tuttavia, inizialmente la transizione è verosimilmente destinata a generare conflitti e oneri per la finanza pubblica. Tanto più essenziali dunque politiche industriali e del lavoro, sindacali e di riqualificazione professionale, che accelerino, rendano più proficuo e meno doloroso il "passaggio del guado".

Nella logistica la tipizzazione delle figure professionali è vecchia di trent'anni ed è largamente superata; è dirompente l'affermazione dell'*e-commerce*, con modalità organizzative del tutto nuove e con l'affermazione di figure oscillanti tra il precariato, il lavoro autonomo e il lavoro dipendente, che mettono a nudo le carenze del nostro impianto giuslavoristico; nell'autotrasporto manca omogeneità con le regole europee.

Nel trasporto pubblico è viva l'esigenza di una progettazione dei servizi di linea basata su flessibilità e integrazione fra le diverse modalità (quelle "vecchie" e quelle nuove), nell'organizzazione dei fattori produttivi e del lavoro. Particolare attenzione deve essere prestata ai servizi essenziali come il trasporto locale, dove non è ulteriormente procrastinabile una revisione *de iure condendo* con un nuovo intervento legislativo della relazione tra diritto di sciopero e rappresentatività: qui il principio del bilanciamento tra diritti dovrebbe consentire di configurare non più lo sciopero per la rappresentatività, bensì la rappresentatività per lo sciopero.

La mancanza di visione di medio periodo e di capacità di ascolto delle diversità, anche territoriali, di contesto non ha consentito di individuare e implementare soluzioni coerenti con le evoluzioni in fieri, personalizzate e sostenibili per le diverse aree del Paese. Dal canto loro le organizzazioni sindacali sono spiazzate da modalità organizzative e di servizio del tutto nuove.

Prepararsi a cavalcare e governare questo futuro con politiche orientate alla formazione, alla produzione e all'occupazione è la più importante sfida del futuro.

Sempre in tema di diritti individuali il Rapporto affronta impatti e politiche di **safety, security, responsabilità civile e protezione della privacy**, derivanti dai processi di innovazione tecnologica, con particolare riferimento all'automazione dei veicoli.

Si evidenziano innanzitutto lacune e incertezze normative - a livello internazionale, europeo e nei diversi Stati che pur hanno legiferato in materia (Germania, Italia) - che caratterizzano la disciplina dei veicoli automatici (*self-driving* e *driverless*) riguardo alla responsabilità civile in caso di incidente stradale; necessarie sono quindi revisioni a ogni livello della disciplina vigente, da pensare e attuare subito, visto che il regime della responsabilità oggi è centrato sulla "persona" del conducente e che domani questa stessa persona diventerà invece "utente". Tra l'altro, a fronte di diversi possibili regimi di responsabilità civile vigenti a livello nazionale, appare necessario valutare se, rispetto a veicoli autonomi, che saranno identici e circoleranno sempre più a livello transfrontaliero, sia utile usare gli strumenti del diritto internazionale privato per individuare la legge statale applicabile alla responsabilità civile, o non sia meglio pensare a norme uniformi.

Altrettanto complesse sono le sfide sui diritti relativi alla gestione dei dati personali degli utenti dei predetti veicoli, rispetto alle quali si evidenziano le carenze del pur recente GDPR (*General Data Protection Regulation*). Il Rapporto quindi auspica un intervento settoriale quanto meno europeo sulle specificità connesse ai sistemi C-ITS.

Infine, non è pensabile prescindere dalla *cyber-security* nel momento in cui la circolazione dei veicoli sarà regolata da sistemi autonomi, per la potenziale portata catastrofica di attacchi *cyber* sulla circolazione veicolare di massa. Anche qui, il Rapporto segnala la necessità di lavorare a norme e soluzioni tecniche uniformi a livello quanto meno europeo, capaci sia di garantire elevati standard di sicurezza, sia di aggiornarsi agevolmente con l'evoluzione tecnologica.

\*\*\*

Come si è anticipato nell'Introduzione a questo volume, sarebbe velleitario pretendere di ricavare prospettive dettagliate sulla tempistica e sull'impatto dell'evoluzione a lungo termine dei processi di innovazione e sulla loro concreta applicazione nel mondo reale. Di certo vi è che è alle porte l'opportunità di una vera e propria rivoluzione nel modo di vivere la mobilità. E' di comune constatazione che, pur con importanti eccezioni, la complessiva arretratezza del nostro sistema dei trasporti ha un impatto relevantissimo sulla qualità della vita: è fra le principali fonti di danno ambientale e alla salute, di perdita di competitività e di consumo del tempo, di spesa pubblica e privata.

Dal lato del mercato, si è detto, assistiamo a una congiuntura straordinariamente favorevole, fatta di un'offerta di innovazioni estremamente dinamica e di una domanda parimenti vitale.

Fondamentale il passaggio a fonti non inquinanti di alimentazione, ma sono le applicazioni dell'intelligenza artificiale, con il vasto background di tasselli su cui questa poggia, il vero elemento "disrupting" del futuro della mobilità.

E' in vista la "ricompattazione" fra le diverse modalità di trasporto verso lo scenario di una *mobility-as-a-service* dove il trasporto sarà sempre più organizzato intorno al "servizio" anziché al "mezzo" e i bisogni di spostamento potranno essere soddisfatti da un'offerta realmente multimodale. Cambierà anche la tradizionale distinzione tra trasporto pubblico e privato, con la diffusione di modalità *shared* a guida autonoma a uso pubblico.

Nel trasporto di merci e nella logistica gli scenari saranno segnati, oltre che dalla transizione tecnologica anche da quella geografica, in un contesto sempre più condizionato da elementi di dimensione globale, peraltro fortemente condizionati dalle modalità di reazione dei soggetti privati

alle nuove condizioni e dalla capacità dei decisori pubblici di intervenire per costruire gli scenari con politiche infrastrutturali, regolatorie e finanziarie mirate.

Se raccolte pienamente, le opportunità offerte dalle innovazioni saranno in grado di dare una scossa a un Paese per molti versi obsoleto, “rannicchiato” nelle idee e nelle aspettative, spesso a rimorchio di cambiamenti importati da fuori.

Insomma, le opportunità ci sono ma non ci si può accontentare di un'accoglienza passiva. Vanno alimentate e indirizzate a fini pubblici.

Come l'Associazione costantemente denuncia – non per “furia demolitrice” ma per spirito costruttivo – la politica industriale nei trasporti è una collezione di *cahier de doléances* che si tramanda da decenni - se non addirittura di generazione in generazione come le leggende popolari. L'esperienza mostra che l'anticipare le tendenze a lungo termine – sia quelle spontanee dei mercati che quelle indotte da altri Paesi – non è di uso frequente dalle nostre parti e che rincorrere non è buona politica - finisce che viene l'affanno e in più si finisce per perdere la corsa.

Tanto più nello specifico terreno qui affrontato, per attendersi un radicale cambiamento di rotta ci vuole una cospicua dose di ottimismo della volontà, considerato che la storia della politica italiana in materia di promozione della ricerca scientifica e della sua applicazione nel mondo reale non si presenta con le carte a posto. Fra i grandi Paesi industrializzati siamo fra quelli che meno investono in ricerca e in formazione, che meno le supportano con risorse pubbliche e che, almeno a livello di amministrazioni pubbliche, meno sono ricettivi ad applicarne i risultati.

Senza pretendere di capovolgere il principio di sussidiarietà orizzontale e accollare tutti gli oneri sulle spalle delle scelte politiche, è certo che queste avranno un peso determinante. Anche nella materia che stiamo analizzando qui, più che un cambio di passo ci vorrebbe dunque un balzo in avanti, almeno assecondando, promuovendo, correggendo, indirizzando a fini di interesse generale le tendenze in atto, perché non sempre il nuovo che il mercato propone è necessariamente e interamente buono. Certo, ci vuole sensibilità, lungimiranza, determinazione, capacità di guardare al quadro complessivo di cui la mobilità è solo parte, ma parte importante che lo attraversa.

Le innovazioni di cui si è discusso hanno potenziali, vastissime ricadute sulla qualità della vita e sull'economia, generano esternalità positive ben oltre i confini del settore, agiscono come moltiplicatore di investimenti che si ripagano. Raccoglierle anche nel campo della mobilità trainerebbe l'insieme della politica dei trasporti dalle secche nelle quali si è condannata a vivacchiare.

Va infine precisato che la stesura di questo Rapporto è stata “chiusa” nel mese di settembre 2018 e che pertanto non si è potuto considerare successive iniziative normative. Fra di queste l'introduzione, con il decreto legge 145/2018, di incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni e all'istallazione di stazioni di ricarica elettrica da parte di privati, così come un regime di maggior favore per la circolazione nei centri urbani di mezzi a basse emissioni.

La direzione è giusta e coincide con parte di quelle qui auspiccate, sebbene le risorse complessivamente destinate allo scopo siano modeste rispetto all'obiettivo di raggiungere livelli di penetrazione paragonabili a quelli dei Paesi europei più virtuosi.

\*\*\*

Infine, doverosi e non rituali ringraziamenti.

In primo luogo all'On.le Roberto Fico, Presidente della Camera dei Deputati, per aver concesso la Sala della Lupa per la presentazione di questo Rapporto S.I.Po.Tra.

L'Associazione è grata ai numerosi autori che hanno contribuito, così come ai coordinatori di ciascun capitolo che, oltre a indossare l'abito di autori, con determinazione e "maestria politica" si sono assunti il non lieve fardello di raccordare le più mani (e possibilmente conciliare le più menti) che vi hanno partecipato.

Un particolare ringraziamento a Chiara de Luca che, in aggiunta a co-coordinare un capitolo, ha espresso le virtù indicate sopra in modo determinante per il completamento di questo volume.