

SOCIETÀ ITALIANA DI POLITICA DEI TRASPORTI

**POLITICHE
E STRUMENTI
PER UNA NUOVA
MOBILITÀ URBANA**

Rapporto 2020-2021

INDICE

INTRODUZIONE

CAPITOLO I UN CAMBIAMENTO DI PARADIGMA PER LA TRANSIZIONE ECOLOGICA

1. Passato e presente
 - 1.1. *Gli inizi della locomozione umana*
 - 1.2. *Lo sviluppo dei trasporti*
 - 1.3. *Le anomalie dell'automobilizzazione*
 2. Le spinte al cambiamento
 - 2.1. *Le tendenze dei comportamenti*
 - 2.2. *La mobilità ai tempi del Coronavirus*
 - 2.3. *L'innovazione degli interventi urbani*
 3. La crisi è l'emergere del nuovo paradigma
 - 3.1. *Che cos'è un paradigma*
 - 3.2. *Il paradigma convenzionale*
 - 3.3. *Uscire dalla crisi*
 4. Conclusioni
- Riferimenti bibliografici

CAPITOLO II LINEE GUIDA EUROPEE E NAZIONALI PER I PUMS. LO STATO DI ATTUAZIONE NELLA CITTÀ ITALIANE

1. Introduzione
2. Le linee guida europee ed italiane per la redazione dei PUMS.
 - 2.1. *Le linee guida Europee per i PUMS 2014 e aggiornamento 2019*
 - 2.2. *Analisi delle linee guida italiane 2017 del MIT*
3. Lo stato di attuazione dei PUMS nelle città italiane
 - 3.1. *Le principali strategie dei PUMS delle Città Metropolitane*
 - 3.2. *Azioni ed interventi previsti dai PUMS delle Città Metropolitane*
 - 3.3. *Obiettivi Ambientali deboli e innovazioni nei PUMS*

4. La Valutazione Ambientale Strategica nei PUMS: riflessioni e proposte
 - 4.1. *Migliorare l'integrazione tra PUMS e VAS*
 - 4.2. *Target, costruzione degli scenari e verifiche di coerenza*
 - 4.3. *La Partecipazione nei PUMS: necessaria qualche regola*

Riferimenti bibliografici

CAPITOLO III

ADEGUAMENTO DEI PUMS PER UNA NUOVA MOBILITÀ

1. Introduzione
2. Contenuti e metodologie di valutazione dei PUMS in Italia: confronto con le linee guida comunitarie e proposte di integrazione
 - 2.1. *Visione strategica, approcci metodologici e contenuti*
 - 2.2. *Valutazione, indicatori e monitoraggio*
3. Il monitoraggio dei PUMS in coerenza con gli adeguamenti alla nuova mobilità
4. Bologna ad Altra velocità: dal Biciplan metropolitano alla Bicipolitana bolognese

Riferimenti bibliografici

CAPITOLO IV

LA STRUTTURA DEL TERRITORIO E I NODI DELL'INTERMODALITÀ

Transit Oriented Development [TOD] nelle diverse articolazioni territoriali

1. Premessa e sintesi del capitolo
2. Inquadramento delle relazioni tra struttura del territorio e nodi dell'intermodalità
3. Il Transit Oriented Development: riferimenti, obiettivi, strumenti
4. Il caso del sistema ferroviario suburbano in Lombardia
5. Classificare le stazioni come strumento per orientare le politiche regionali
6. Orientare le azioni
7. Il ruolo delle stazioni ferroviarie nella densificazione degli insediamenti a ridosso dell'infrastruttura ferroviaria con il recupero delle aree ferroviarie dismesse nella logica TOD
 - 7.1 *Progetto Roma-Tuscolana*
 - 7.2 *Progetto Venezia Mestre*
8. Il caso delle aree a medio-bassa densità
 - 8.1. *Valutazioni sull'efficacia del metodo TOD*
 - 8.2. *La riorganizzazione del Trasporto a seguito del Covid19: riorganizzazione delle aziende e dei servizi*

Riferimenti bibliografici

CAPITOLO V
POLITICHE PER IL TRASPORTO DELLE MERCI E LA LOGISTICA NELLE AREE URBANE

1. Introduzione e scenari
 - 1.1 *Brevi cenni al caso delle città portuali*
 2. Stato dell'arte sulle buone (e cattive) pratiche del settore e soluzioni adottate
 3. Il quadro delle applicazioni delle nuove tecnologie ICT e delle innovazioni nei mezzi di trasporto
 - 3.1 *Smart cities, trattamento dei dati ed effetti dell'introduzione del 5G*
 - 3.2 *L'innovazione di prodotto nel settore dei mezzi di trasporto per le merci*
 4. Il quadro normativo di riferimento della logistica urbana
 - 4.1 *Premessa*
 - 4.2 *La frammentarietà del quadro normativo nazionale*
 - 4.3 *Gli strumenti regolatori di competenza comunale*
 - 4.4 *L'esperienza delle città di Bologna e Milano*
 - 4.5 *I prossimi passi verso una better regulation*
 - 4.6 *Nuove prospettive della logistica urbana: l'impatto dell'e-commerce*
 5. Le problematiche sociali e del mercato del lavoro
 6. Gli strumenti di politica del settore e le raccomandazioni di SiPoTra
- Riferimenti bibliografici

CAPITOLO VI
PARTECIPAZIONE E APPROCCI INNOVATIVI PER LE POLITICHE DI MOBILITÀ

1. Introduzione
2. La partecipazione pubblica nei processi decisionali sulle infrastrutture in Italia
 - 2.1 *Partecipazione e sostenibilità*
 - 2.2 *VAS e VIA come strumenti di partecipazione*
 - 2.3 *Una nuova stagione di partecipazione?*
 - 2.4 *Verso un nuovo modello di partecipazione*
3. Tecniche di co-creazione e condivisione delle politiche di mobilità: le esperienze dei living labs
 - 3.1 *La co-creazione come approccio alle decisioni pubbliche*
 - 3.2 *Living labs*
4. Approcci orientati alla domanda: incoraggiare comportamenti di viaggio sostenibili e pro-ambientali
 - 4.1 *Gli ostacoli e le barriere psicologico motivazionali ai cambiamenti del comportamento di viaggio*
 - 4.2 *Gli strumenti e le tecniche*
 - 4.3 *Gli interventi*
5. Esperienze di partecipazione nel disegno delle politiche urbane per la mobilità urbana: l'urbanistica tattica: il caso di Milano da esperienza a prassi
 - 5.1 *Il programma "Piazze Aperte"*

- 5.2. *L'esperienza di strade aperte: strategie, azioni e risultati*
- 6. La partecipazione nell'ordinamento legislativo italiano
 - 6.1. *Partecipazione: significato e rationales*
 - 6.2. *La partecipazione in chiave sovranazionale e comparata: cenni*
 - 6.3. *Limiti dell'ordinamento italiano*
 - 6.4. *La governance partecipata della mobilità urbana.*

Riferimenti bibliografici

CAPITOLO VII SOSTENIBILITÀ ECONOMICA E FINANZIAMENTI (PUBBLICI E PRIVATI) DEGLI INTERVENTI

- 1. Il quadro di riferimento
 - 1.1. *L'incertezza nel finanziamento degli interventi per la mobilità urbana*
 - 1.2. *Il ritardo nella realizzazione dei progetti per la mobilità urbana e le problematiche del loro finanziamento*
 - 1.3. *Il ruolo della sostenibilità economica nello sviluppo dei piani di mobilità urbana*
 - 1.4. *Sostenibilità economica delle soluzioni di mobilità urbana nell'emergenza Covid-19*
- 2. Il finanziamento pubblico degli interventi per il trasporto rapido di massa
- 3. Il finanziamento della mobilità sostenibile tramite prestiti obbligazionari e la diffusione dei green bond
- 4. Il ruolo della finanza di progetto nello sviluppo degli interventi per la mobilità urbana
- 5. Le nuove soluzioni di mobilità ed il loro finanziamento
- 6. I nuovi servizi di mobilità e la regolazione: il caso della sharing mobility
 - 6.1. *La nuova mobilità condivisa*
 - 6.2. *Ruolo e funzioni svolte dai servizi di sharing mobility*
 - 6.3. *La regolazione dei servizi di car sharing*

Riferimenti bibliografici

CONCLUSIONI

- 1. Premessa
- 2. Proposte degli autori dei contributi
- 3. Riflessioni conclusive
 - 3.1. Politiche della domanda e dell'offerta di mobilità urbana delle persone
 - 3.2. Politiche per la logistica urbana
 - 3.3. Adeguamento delle normative per la pianificazione della mobilità
 - 3.4. Aggiornamento delle linee guida dei PUMS
 - 3.5. Potenziamento della capacità tecnico-amministrativa degli enti locali

INTRODUZIONE

È questo in ordine di tempo il quarto Rapporto annuale di S.I.Po.Tra¹. Il volume è in continuità con il Rapporto 2018, dedicato alle innovazioni tecnologiche nella mobilità, ma si concentra sul tema della mobilità urbana. Focus del lavoro sono i Piani urbani della mobilità sostenibile (PUMS), strumento avviato nel 2014 su impulso dell'Unione europea con più 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.

Una materia, quella dei PUMS, geograficamente circoscritta eppure vastissima, complessa e di importanza prioritaria per la qualità della vita nelle città e per le implicazioni ambientali.

È 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. È 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 di inerzia e di conflitti di attribuzione.

Il compito che SIPoTra ha voluto darsi è dunque complicato e ha richiesto l'impegno di numerosi autori di diversa estrazione disciplinare e con differenti sensibilità, accomunati tuttavia dal convincimento che il perseguimento degli obiettivi indicati sopra sia imprescindibile.

L'Associazione ha inteso fornire qui un supporto multi-disciplinare e operativo al cambiamento del modo di approcciare i 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.

L'elaborazione di questo volume ha richiesto tempo – quasi diciotto mesi al momento in cui va in stampa – ed è dunque iniziata in «epoca pre-Covid 19». Quando l'epidemia ha preso piede ci si è interrogati circa l'opportunità o meno di rivoluzionarne il taglio. La risposta che ci siamo dati è

¹ I precedenti rapporti - *Le politiche dei trasporti in Italia. Temi di discussione*, Maggioli 2017; *Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità*, Maggioli 2018; *Le concessioni di infrastrutture nei trasporti*, Maggioli 2020 – possono essere liberamente scaricabili in formato pdf sul sito dell'Associazione (www.sipotra.it).

POLITICHE E STRUMENTI PER UNA NUOVA MOBILITÀ URBANA

stata negativa e non solo in virtù dell'ottimismo della volontà, ma soprattutto perché siamo convinti che questa drammatica esperienza avrebbe dovuto accelerare i cambiamenti di cui il libro si occupa, i quali traggono una prospettiva più che decennale - un *new normal*, con enfasi su «new». Cionondimeno non vengono trascurati aspetti connessi all'impatto immediato e prospettico della pandemia.

Il **capitolo I** (*Un cambiamento di paradigma per la transizione ecologica*), redatto da Francesco Filippi, inizia citando Tucidide («Bisogna conoscere il passato per capire il presente e orientare il futuro»), insegnamento sacrosanto quanto poco seguito dal pensiero comune e da quello dei decisori politici, soprattutto in Italia, come osservava un grande giornalista del passato («L'Italia è un Paese di contemporanei, senza antenati né posteri, perché non ha memoria di se stesso», Ugo Ojetti). Nello spirito dell'esortazione di Tucidide (ma anche di Marx e di Schumpeter, per citare alcuni fra i più grandi pensatori) Filippi ricostruisce i cambiamenti della mobilità che si sono susseguiti nel corso della storia, fino ad arrivare ai nostri giorni e a guardare al futuro che potrebbe attenderci e a quello che (invece?) dovremmo volere. Molto più di un semplice excursus storico-culturale: una ricostruzione dell'avvicinarsi di «paradigmi» della mobilità - causa e conseguenza dell'evoluzione culturale, economica e sociale - spinto soprattutto dalle «rotture» indotte dalle innovazioni tecnologiche. Ci si prepara ora alla mobilità del terzo decennio del secolo e a un ulteriore cambio di paradigma, o almeno a un'evoluzione del precedente, sotto la spinta di vari fattori: dall'accelerazione dei cambiamenti climatici alla mutazione del concetto di mobilità come fine in sé a quello di accessibilità.

Il **capitolo II** (*Linee guida europee e nazionali per i PUMS. Lo stato di attuazione nelle città italiane*), coordinato da Anna Donati, analizza dapprima l'evoluzione delle linee guida europee e di quelle italiane per la redazione dei Piani urbani per la mobilità sostenibile, con un confronto tra le misure previste in sede UE e i regolamenti del MIT. Segue una disamina dello stato di attuazione dei PUMS in Italia, (approvati, adottati, in redazione), con un focus sulle città metropolitane, sulle strategie e i contenuti ricorrenti e sugli obiettivi di riequilibrio modale. Si approfondiscono azioni e interventi previsti, con una ricognizione e valutazione dei costi programmati nei PUMS delle grandi città. Segue una verifica sulle principali innovazioni in materia di logistica merci, sharing mobility, mobilità elettrica, ITS, obiettivi ambientali presenti nei PUMS, anche a confronto con le previsioni delle linee guida italiane. Il Capitolo prosegue con un approfondimento specifico sulla necessità di migliorare i processi di partecipazione nei PUMS, l'integrazione con gli strumenti di pianificazione dei trasporti e le procedure di valutazione ambientale strategica; scaturisce dalla ricognizione che questi sono applicati in modi assai diversi fra le città. Infine dai diversi paragrafi di approfondimento emerge la necessità di rivedere le linee guida per renderle più efficaci e adattare alla realtà in mutamento per la mobilità sostenibile dei prossimi 10 anni.

Il **Capitolo III** (*Adeguamento dei PUMS per una nuova mobilità*), coordinato da Alessandro Del Piano, si focalizza sui limiti degli attuali piani urbani, in parte scaturenti dalla difformità rispetto alle linee guida europee del 2019. Vi si argomenta che le linee guida nazionali si caratterizzano per scarso interesse per le questioni sociali ed economiche e per una maggiore attenzione a temi puramente trasportistici e di sostenibilità ambientale. L'attenzione alle utenze deboli, il miglioramento della qualità della vita dei cittadini, il perseguimento dell'equità sociale e infine, ma non meno importante, la fattibilità economica dei piani stessi, rivestono in esse un ruolo marginale. Inoltre, mentre da parte europea si propone di andare oltre i confini amministrativi per ragionare invece per «aree urbane funzionali», il PUMS italiano sembra rigido nella definizione dell'area di piano, attraverso un riferimento ai confini comunali e/o della città metropolitana.

Infine vengono affrontati tre problemi ritenuti fra i principali in campo: progetti finanziati e non realizzati, anche a causa di strutture tecniche inadeguate sia sotto il profilo quantitativo che professionale; finanziamenti a pioggia per la mancanza di un criterio nazionale che stabilisca quali

siano le priorità; vecchia cultura degli interventi infrastrutturali, mentre è necessario puntare sulle potenzialità non espresse delle infrastrutture già funzionanti, ad esempio ferrovie suburbane che si trasformano in servizi metropolitani.

Il capitolo IV (*La struttura del territorio e i nodi dell'intermodalità*) è coordinato da Agostino Cappelli. Gli autori puntano l'attenzione sulla centralità del concetto di accessibilità del territorio nelle scelte modali di mobilità, unitamente al confort, ai tempi e ai costi del viaggio. In questo quadro da tempo l'attenzione di urbanisti e trasportisti si è concentrata sull'organizzazione del territorio in relazione alle prestazioni del trasporto pubblico collettivo (TPC), giungendo alla proposta di un territorio organizzato *in funzione* di questo e producendo una teoria che ha assunto la denominazione *Transit Oriented Development* [TOD]. Molte fra le cause che hanno finora condotto il TPC a perdere la «scommessa» con il trasporto individuale possono essere superate concependo unitariamente insediamenti residenziali e di attività economiche e reti di trasporto, con maggiore densità localizzativa presso i nodi principali dei servizi su ferro e su gomma. I nodi di interscambio assumono pertanto un ruolo strategico, rappresentando gli elementi ordinatori di una rete di trasporto basata sull'interscambio modale. Per raggiungere questo obiettivo vanno però superati i conflitti di competenze nella gestione del territorio, tra enti territoriali e aziende di trasporto, dando vita a progetti integrati che uniscano poteri e responsabilità dei diversi soggetti coinvolti.

Il capitolo V (*Politiche per il trasporto delle merci e la logistica nelle aree urbane*), coordinato da Marco Spinedi, parte dalla constatazione che nel variegato contesto urbano del nostro Paese la logistica distributiva o di “ultimo miglio” vada analizzata da diversi punti di vista. Le soluzioni, pur partendo da valutazioni strettamente collegate alle peculiarità legate alle singole realtà locali, debbono altresì prendere spunto da alcuni indirizzi di fondo maturati a livello nazionale. La dimensione dell'aggregato urbano ha inoltre un peso nel definire le diverse problematiche del trasporto delle merci e della logistica distributiva. Nelle grandi città metropolitane, il traffico di camion e TIR si sovrappone e si intreccia con quello dei piccoli furgoni ed il fenomeno è ancora più accentuato nelle città portuali. Nella distribuzione di “ultimo miglio” delle merci, l'accesso ai centri storici presenta problemi diversi da quello negli altri quartieri. La carenza di spazi dedicati alla sosta, anche solo temporanea, dei mezzi per la consegna dei pacchi nei centri storici accomuna città grandi e piccole. Ulteriori aspetti problematici sono rappresentati dallo scarso grado di riempimento dei mezzi in circolazione, dalla necessità di incentivare l'uso di mezzi meno inquinanti e l'ottimizzazione dei percorsi urbani. Negli ultimi anni, inoltre, il numero e la tipologia delle attività commerciali presenti nelle città italiane è cambiato profondamente e ciò ha influito sull'organizzazione della distribuzione delle merci. A questo si aggiungono nuove tendenze nella composizione e nel livello dei consumi, ma soprattutto nuove modalità di acquisto, primo fra tutti l'e-commerce, in forte crescita già da qualche tempo, ma esploso ultimamente a seguito della crisi pandemica. Un fenomeno che sta rivoluzionando l'organizzazione delle filiere distributive nell'ultimo miglio.

Purtroppo, osservano gli autori, al tema della logistica è riservato uno spazio residuale nelle politiche urbane, come testimoniano i PUMS di molte città italiane. Occorrerebbe invece una più approfondita revisione delle politiche pubbliche, per meglio indirizzare i più recenti cambiamenti in corso e mettere a fuoco una cornice di riferimento nazionale entro la quale far rientrare i provvedimenti di politica urbana presi su scala locale. Il capitolo, pertanto, analizza e propone strategie innovative in funzione delle dimensioni e del tipo di area urbana, dell'impatto dell'e-commerce e del ruolo dell'ICT e dell'informatizzazione diffusa come risorsa per migliorare i processi di comunicazione fra gli stakeholder: istituzioni, operatori, commercianti e cittadini/consumatori finali. Il capitolo rileva altresì l'inadeguatezza e la frammentarietà del quadro normativo e affronta le problematiche sociali e del mercato del lavoro che l'attuale struttura organizzativa del settore solleva.

Il capitolo VI (*Partecipazione e approcci innovativi alle scelte delle politiche di mobilità*) è coordinato da Pierluigi Coppola. Il capitolo si avvia con la constatazione che la linearità, la razionalità e la trasparenza dei processi di programmazione della mobilità urbana sono minate da scollamenti temporali e sostanziali, dalla complessità crescente delle strutture di governance, dalla realizzazione

di progetti che non trovano fondamento in alcun piano e da piani incapaci di tradursi in alcun progetto. Tali condizioni determinano una fragilità delle decisioni in materia infrastrutturale particolarmente grave dati i tempi lunghi, l'entità delle risorse economiche e finanziarie mobilitate, la complessità e la rilevanza sociale dei loro effetti. Al tempo stesso queste condizioni aumentano l'esposizione del processo decisionale a gravissime distorsioni, come il prevalere dell'interesse all'accaparramento delle risorse pubbliche sull'interesse collettivo, le alleanze non trasparenti con specifici interessi imprenditoriali, la permeabilità alla corruzione. Insomma quell'insieme di fattori che hanno certamente concorso ad alimentare (e tutt'ora alimentano) l'estesa conflittualità territoriale e sociale che caratterizza, in Italia ma non solo, la progettazione e la realizzazione delle grandi infrastrutture.

Facendo seguito a questa analisi, gli autori centrano la propria riflessione su alcuni strumenti per la partecipazione attiva e sulle recenti esperienze di partecipazione nella progettazione delle politiche per la mobilità urbana (ad esempio il *tactical urbanism*) che ribaltano il tradizionale approccio «expert-led» e che, partendo dalla mappatura dei portatori di interesse, individuano le condizioni e i luoghi per l'avvio di un dialogo e un confronto teso all'individuazione di strategie e azioni condivise. Tali processi segnano una sostanziale differenza con gli approcci tradizionali alle decisioni pubbliche: le amministrazioni pubbliche non alimentano il processo decisionale con dati e studi e coordinano il coinvolgimento dei cittadini e dei portatori di interesse con l'obiettivo di arrivare a decisioni collettive, consapevoli e condivise.

Il Capitolo VII (*Sostenibilità economica e finanziamenti pubblici e privati degli interventi*), coordinato da Paolo Guglielminetti, ha per oggetto la copertura finanziaria degli interventi previsti dai PUMS, precondizioni per la loro realizzabilità ma scarsamente declinata in dettagliate prescrizioni nelle linee guida italiane e di conseguenza nei piani urbani elaborati. Una criticità non solo italiana, considerato che rilevazioni su un vasto campione di città dei principali paesi UE hanno evidenziato un gap rilevante di risorse per l'implementazione delle misure dei PUMS, che riguarda il 78% delle città coinvolte nell'analisi, percentuale che cresce all'88% nel caso dell'Italia. Questa situazione è destinata a determinare ritardi e/o incompleta implementazione delle misure, soprattutto di quelle a maggior intensità di capitale quali gli investimenti sulle infrastrutture per il trasporto pubblico su rotaia o i rinnovi delle flotte del TPL.

Al tempo stesso, sono da valutare modalità alternative di finanziamento, complementari ai *grants* pubblici, riguardo alle quali gli autori svolgono una dettagliata analisi di reperibilità e di destinazione. A titolo esemplificativo, pedaggi per accesso ad aree centrali, tassazione di scopo a livello locale, tassazione della rendita immobiliare generata dalla valorizzazione delle aree rese più accessibili da nuove infrastrutture di trasporto, ricorso alla finanza di progetto nei programmi di valorizzazione immobiliare nelle aree limitrofe alle stazioni e ai nodi di scambio, prestiti obbligazionari ed emissioni di *green bonds*.

Hanno contribuito alla stesura del Rapporto Silvia Basenghi, Tamara Bazzichelli, Davide Bergamini, Patrizia Malgeri, Silvia Bernardi, Silvia Bertoni, Paolo Campus, Agostino Cappelli, Emilio Chesta, Catia Chiusaroli, Pierluigi Coppola, Francesco De Fabiis, Vincenzo dei Giudici, Alessandro Delpiano, Grazietta Demaria, Anna Donati, Francesco Filippi, Paolo Guglielminetti, Francesca Galimberti, Marcello Marino, Anna Masutti, Giuseppe Mele, Italo Meloni, Pietro Nisi, Paola Pucci, Andrea Saderna, Demetrio Scopelliti, Valentino Sevino, Stefano Sgarbossa, Fulvio Silvestri, Marco Spinedi, Dario Tedesco, Paolo Testa, Maria Rosa Vittadini.