

Sistemi di Logistica

TRIMESTRALE ON LINE DI ECONOMIA DELLA LOGISTICA E DEI TRASPORTI DIRETTO DA ROCCO GIORDANO

Sistemi di Logistica

Anno XV - n. 2

Giugno 2022

Rivista trimestrale on line
Registrazione del Tribunale
di Napoli
n. 61 del 10.06.2008

Direttore editoriale

Rocco Giordano

Direttore responsabile

Umberto Cutolo

Comitato scientifico

Alberto Amatucci
Luigi Battistelli
Andrea Boitani
Agostino Bruzzone
Giulio Erberto Cantarella
Fabio Carlucci
Loreto Colombo
Fabrizio Dallari
Giulio Maternini
Giuseppe Moesch
Pasquale Persico
Lanfranco Senn
Stefano Zunarelli

Segretaria di Redazione

Anna Crispino

Redazione

via Risorgimento, 46
80028 (Grumo Nevano)
Napoli
Tel. +39 081.18531135
Fax +39 081.3951646
segreteria.giordanoeditore@
gmail.com

Editore

Giordano Editore
via Risorgimento, 46
80028 (NA)
Tel. +39. 081.18531135
Fax +39.081.3951646
www.roccogiordanoeditore.eu

EDITORIALE

2 Scenari incerti

[Rocco Giordano]

TRASPORTO FERROVIARIO

3 Riduzione dei tempi di percorrenza ferroviaria dei treni veloci tra Sicilia e continente

[Massimo Di Gangi, Francesco Russo]

POLITICA ECONOMICA

15 La crisi del 2020

[Carlo Putignano]

TRASPORTO MARITTIMO & PORTI

22 Infrastrutture e servizi (prima parte)

[Pietro Spirito]

TRASPORTO PUBBLICO LOCALE

31 Il trasporto ferroviario come indicatore dello sviluppo economico

[Giovanni Pappalardo, Luca Talucci]

RICERCA & INNOVAZIONE

39 Il trasportatore torna a dedicarsi al proprio core business

[Gianluca Amati]

L'ECONOMIA GLOBALE RICHIEDE NUOVE REGOLE

Scenari incerti

di ROCCO GIORDANO

L'analisi geo-politica in ordine alla guerra Ucraina-Russia e la pandemia da Covid19 che abbiamo seguito attraverso i mezzi di comunicazione disponibili, ovvero attraverso la carta stampata e i dibattiti televisivi con corollari – se volete di sconfinamento- religiosi, sociali, antropologici, ci hanno lasciato molto perplessi! Siamo convinti che il confronto in atto tra l'area Occidentale e quella Orientale, se non riusciamo a trovare le norme giuste, di scala globale, sarà catastrofico!

Occorre rinnovare i processi in atto che da globali sono diventati globali: la leva di comando è passata dalla produzione ai consumatori; processi che non riusciamo a governare!

Da anni l'economia non è più determinata attraverso il mercato con l'incontro domanda-offerta; il prezzo dei beni o dei servizi per effetto della reigegnerizzazione dei processi, ha invertito la logica delle decisioni in quanto il prezzo è determinato dai consumatori e dalla disponibilità di quel bene. Quello che ci hanno insegnato elementarmente in economia non è più il prezzo che viene fuori dalla domanda e dall'offerta ma è un prezzo che diventa "arbitro" delle decisioni, ed il tempo che è una variabile chiave per disporre di quel bene o di quel servizio, diventa il corollario giusto per le scelte dei consumatori. Può sembrare una riflessione banale, ma così non è. Questa è la rivoluzione delle regole che attualmente conosciamo che si sono modificate nel corso del tempo e grazie a un lavoro di "rattoppo" o di "risarcitura" abbiamo continuato a utilizzare. Non basta più in quanto mancano organismi capaci di dettare nuove regole per disciplinare quello che abbiamo sempre considerato come cardini della nuova società: La famiglia, la scuola, l'esercito, la magistratura, la chiesa sono, tutti organismi in forte crisi. Sono 5 cardini che hanno tenuto in piedi l'economia sociale e quelli degli Stati negli ultimi secoli; bisogna saper guardare ad orizzonti nuovi. Il difficile è proprio questo!

Troppe variabili concorrono al cambiamento che si rende necessario; oggi non siamo in grado di definire le nuove regole perché non sono chiari i contorni esplorativi che ci fanno vedere nuovi orizzonti e nuovi organismi capaci di dettare regole globali. Siamo sempre più convinti, che quella in atto è una schermaglia dolorosa per la perdita di vite umane che saranno molte di più se il conflitto microbiologico e l'armamento si allarga. La pace che abbiamo conosciuto negli ultimi anni dobbiamo confidare che non sia oggi, solo una invocazione!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

A TEMPO ZERO E COSTO ZERO SENZA INVESTIMENTI

Riduzione dei tempi di percorrenza ferroviari dei treni veloci tra Sicilia e continente

di MASSIMO DI GANGI,
FRANCESCO RUSSO

L'Italia è uno dei paesi che per primo ha realizzato linee ferroviarie ad Alta Velocità (AV).

Il Documento di Economia e Finanza (DEF) del 2020, nell'allegato Italia Veloce, afferma: "Un obiettivo concretamente perseguibile può essere quello di garantire a tutte le principali aree urbane dell'Italia peninsulare tempi di accesso a Roma non superiori a quelli oggi garantiti dal sistema AV sulla sua tratta di maggior lunghezza (Torino-Roma, percorsa in meno di 4h30min)". Il DEF pone correttamente l'obiettivo temporale di 4 ore e 30 minuti (4h30min), che è il tempo individuato a livello internazionale, sia in fase di valutazione ex ante che in fase ex post, come soglia massima affinché l'Alta Velocità intervenga in modo significativo sui processi economici. Il problema è che il DEF limita l'obiettivo all'Italia peninsulare. Oggi l'Alta Velocità Roma-Palermo in 4h30min è tecnicamente realizzabile e permetterebbe di inserire tutto il Sud nel percorso di sviluppo italiano all'interno di quello europeo.

Se si vuole veramente connettere la Sicilia e la Calabria, e cioè Palermo con Roma in 4h30min, la linea complessiva deve essere vista nei suoi tre tratti componenti: Roma-Villa, Messina-Catania-Palermo e Attraversamento dello Stretto. Con le conoscenze e le tecnologie disponibili e consolidate, il tratto Roma-Villa può essere garantito in 2h45min e il Messina-Catania-Palermo in 1h30min, con treni diretti, e su questo tema sono disponibili varie pubblicazioni. Con questi tempi di percorrenza, l'Alta Velocità permette di arrivare in 4h30min da Roma a Palermo, in presenza di Attraversamento Stabile.

L'abbattimento dei tempi di percorrenza verso il Sud è decisivo per ridurre l'aggravio di costo che la mobilità italiana è costretta a sostenere a causa dei ritardi nello sviluppo delle reti rispetto agli altri Paesi europei, aggravio di costo che è stato stimato attorno a 40 miliardi di euro.

La realizzazione dell'Alta Velocità per il Sud, con l'Attraversamento stabile, necessita comunque di anni, e pur iniziando adesso non sarebbe completata prima di un decennio. In questo contesto risulta utile e necessario procedere al miglior uti-

lizzo delle infrastrutture già esistenti, riorganizzando alcuni servizi significativi.

Il caso di studio è quello del collegamento ferroviario tra la Capitale e le Città Metropolitane della Sicilia. Dalle analisi effettuate emerge la possibilità di ridurre i tempi attuali del 20% senza alcun intervento, solo ottimizzando gli orari dei servizi. Emerge inoltre la possibilità di arrivare ad una riduzione del 30% con interventi specifici sul sistema attuale di attraversamento.

È quindi necessario attivare subito precise decisionalità sia per l'abbattimento definitivo dei tempi di percorrenza con la realizzazione di una vera l'Alta Velocità, sia per la riduzione limitata dei tempi attuabile immediatamente.

In questo lavoro, partendo dai tempi attuali di percorrenza dei collegamenti diretti, sulle tratte ferroviarie dalle città metropolitane della Sicilia (Catania, Messina e Palermo) verso Roma, si sono analizzate le tratte siciliane, di attraversamento e continentali delle relazioni considerate, evidenziando alcune condizioni limitate.

Sulla base delle evidenze riscontrate, si propone una riorganizzazione dei tempi di percorrenza delle tratte complessive nelle ipotesi di nessuna modifica infrastrutturale alle linee ferroviarie ed ai terminali (stazioni ed invasature marittime) e di utilizzo di treni e navi disponibili.

Nello specifico l'adozione di materiale rotabile della serie ETR400, più comunemente noto col nome commerciale di Frecciarossa 1000, in composizione a 4 carrozze già utilizzata nel 2013 per dei test, permette di poter circolare sia sulla rete tradizionale che su quella riservata all'alta velocità e presenta una lunghezza compatibile per essere trasportato per intero su un binario delle navi traghetto attualmente in servizio.

Sulla base delle ipotesi fatte si potrebbero avere delle drastiche riduzioni dei tempi di percorrenza sulle relazioni tra le città metropolitane siciliane e Roma, quantificabili con valori superiori al 30% rispetto ai tempi attuali, peraltro immediatamente ottenibili e quindi per questo definite a tempo zero e costo zero.

I risultati ottenuti si ritengono utili in quanto permettono, da una parte, di conoscere quali riduzioni di tempo sono oggi possibili senza alcun investimento e, dall'altra, di definire i tempi di riferimento con cui confrontare qualunque operazione infrastrutturale si proponga per il mezzogiorno, eliminando quindi l'uso dei tempi dei treni senza cambi per i passeggeri attualmente in esercizio, che risultano più alti e non rispondenti alle effettive potenzialità attuali.

LO STATO DI FATTO

Per analizzare i tempi attuali di percorrenza sulle tratte ferroviarie dalla Sicilia (Catania e Palermo) verso Roma sono stati considerati gli itinerari Palermo Roma e Catania Roma e, per semplicità di trattazione, l'analisi ha riguardato solo i treni pari

I risultati del lavoro di analisi degli autori consente di auspicare politiche di gestione dei servizi ferroviari più efficaci

(direzioni sud-nord ovest-est).

Per gli itinerari considerati, i collegamenti diretti senza rottura di servizio (ovvero quelli in cui non si ha il trasbordo dei viaggiatori) sono stati desunti dall'orario Trenitalia consultato in data 27/02/2021 con riferimento a viaggi effettuati giorno 01/03/2021 (lunedì) e risultano essere quelli esposti nella Figura 1. Considerando questi itinerari, le analisi di seguito descritte sono state condotte spaccettando le relazioni in tratte siciliane e tratte continentali.

Palermo Centrale 06:50	→	Roma Termini 18:34	11 h 44'	Intercity 728	da 80,50 €
Palermo Centrale 10:00	→	Roma Termini 21:38	11 h 38'	Intercity 730	da 80,50 €
Catania Centrale 08:41	→	Roma Termini 18:34	9 h 53'	Intercity 722	da 69,50 €
Catania Centrale 11:18	→	Roma Termini 21:38	10 h 20'	Intercity 724	da 69,50 €

Figura 1: Collegamenti diretti considerati per le relazioni Palermo - Roma e Catania - Roma.

LA TRATTA PALERMO - MESSINA

Considerando l'orario Trenitalia consultato in data 11/03/2021 con riferimento a viaggi effettuati giorno 11/03/2021, si nota come la relazione venga percorsa in 2h 50 min dal treno IC 728 ed in 2h 43 min dal treno RV 5364 (Figura 2). Cioè il treno Regionale veloce, pur effettuando 2 fermate intermedie in più impiega 7 minuti in meno per percorrere la tratta.

Inoltre, i tempi di sosta alle fermate sono di 2 minuti per il treno IC e di 1 minuto per il treno RV ad eccezione, per quest'ultimo della stazione di S. Agata ove sosta per 4 minuti. Complessivamente si hanno 14 minuti di sosta per il treno IC e 12 minuti di sosta per il treno RV. Resta da vedere dove vengono recuperati i restanti 5 minuti rispetto alla percorrenza del treno IC.

Senza entrare nel dettaglio delle prestazioni della linea, da un semplice esame dei tempi e considerando le progressive chilometriche delle diverse stazioni desunte dal foglio di linea [1], le prestazioni da orario per le diverse tratte risultano essere quelle esposte nella Tabella 1 e il diagramma delle velocità medie delle tratte è mostrato in Figura 3.

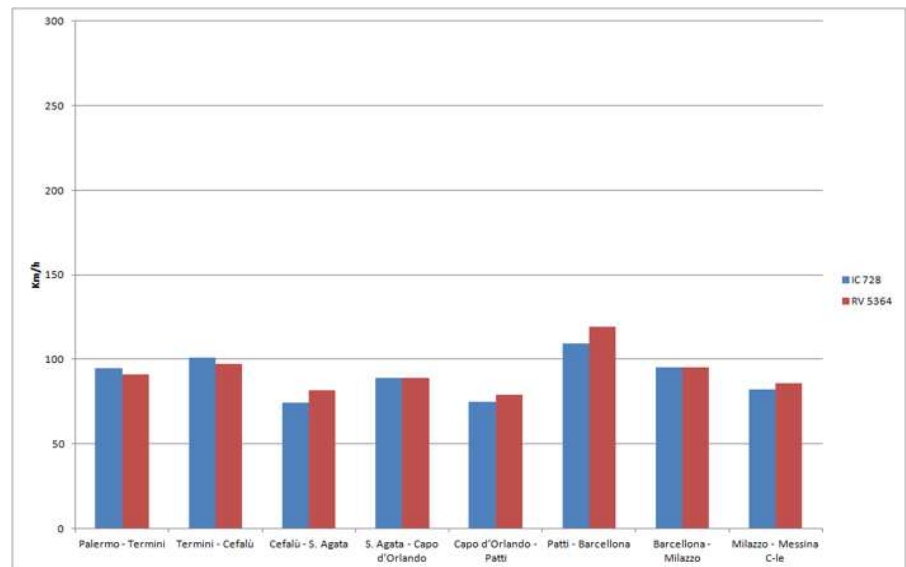
*Lo stato di fatto dei tempi
dei servizi ferroviari
tra la Sicilia e il continente*

Intercity 728				Regionale Veloce 5364			
06:50 Palermo Centrale		09:40 Messina Centrale		18:33 Palermo Centrale		21:16 Messina Centrale	
Arrivo	Partenza	Stazione		Arrivo	Partenza	Stazione	
06:50	07:15	Palermo Centrale		18:33	18:57	Palermo Centrale	
07:15	07:35	Termini Imerese		18:57	19:08	Termini Imerese	
07:35	08:00	Cefalù		19:08	19:18	Campofelice	
08:00	08:24	S. Agata Di Militello		19:18	19:28	Cefalù	
08:24	08:35	Capo D'Orlando Naso		19:28	19:43	S. Stefano Di Camastra-Milietta	
08:35	08:56	Patti S. Piero Patti		19:43	20:03	S. Agata Di Militello	
08:56	09:10	Barcellona-Castoreale		20:03	20:16	Capo D'Orlando Naso	
09:10	09:17	Milazzo		20:16	20:36	Patti S. Piero Patti	
09:17	09:40	Messina Centrale		20:36	20:47	Barcellona-Castoreale	
				20:47	20:53	Milazzo	
				20:53	21:10	Messina Centrale	

Figura 2: Dettaglio del quadro orario dei treni IC 728 e RV 5364 sulla tratta Palermo – Messina [fonte sito Trenitalia consultazione del 11/03/2021]

Tabella 1: Dettaglio delle prestazioni dei treni RV 5364 e IC 728 sulla tratta Palermo – Messina (elaborazioni da orario Trenitalia).

	km	RV 5364		IC 728	
		min	km/h	min	km/h
Palermo - Termini	36,415	24	91,04	23	95,00
Termini - Campofelice	16,378	9	109,19	18	101,26
Campofelice - Cefalù	14,001	10	84,01		
Cefalù - S. Stefano	31,219	23	81,44	47	74,66
S. Stefano - S. Agata	27,265	20	81,80		
S. Agata - Capo d'Orlando	13,363	9	89,09	9	89,09
Capo d'Orlando - Patti	23,705	18	79,02	19	74,86
Patti - Barcellona	21,901	11	119,46	12	109,51
Barcellona - Milazzo	7,939	5	95,27	5	95,27
Milazzo - Messina C.le	31,578	22	86,12	23	82,38



Esame in dettaglio
degli orari ferroviari

Figura 3: Diagramma delle velocità medie per tratta [elaborazione da orario Trenitalia]

LA TRATTA CATANIA – MESSINA

Considerando l'orario Trenitalia consultato in data 11/03/2021 con riferimento a viaggi effettuati giorno 11/03/2021, si nota come la relazione venga percorsa in 1h 12 min dal treno IC 722, in 1h 27 min dal treno IC 724, in 1h 34 min dal treno Regionale 5384 ed in 1h e 24 minuti dal treno RV 5386 (Figura 4).

Cioè il treno IC 724, pur facendo le stesse fermate aventi medesima durata, impiega 15 minuti in più del treno IC 722. Inoltre, il Regionale, pur effettuando 7 fermate intermedie in più, impiega solo 7 minuti in più rispetto al treno IC 722 ed il treno RV effettuando 3 fermate in più impiega 3 minuti in meno del

treno IC 722.

Anche in questo caso i tempi di sosta alle fermate sono di 2 minuti per i treni IC e di 1 minuto per i treni R ed RV ad eccezione, per il treno R 5384, della stazione di Letoiaanni ove sosta per 5 minuti e, per il treno RV 5386, della stazione di S. Teresa di Riva dove ferma per 4 minuti. Complessivamente si hanno 6 minuti di sosta per i treni IC, 14 minuti di sosta per il treno R e 9 minuti per il treno RV.

Senza entrare nel dettaglio delle prestazioni della linea, da un semplice esame dei tempi e considerando le progressive chilometriche delle diverse stazioni desunte dal foglio di linea [2], le prestazioni da orario per le diverse tratte risultano essere quelle espote nelle Tabelle 2, e 3 e il diagramma delle velocità medie delle tratte è mostrato in Figura 5.

*L'orario ferroviario
come descritto dal foglio
di linea*

Intercity 722

Arrivo	Partenza	Stazione
08:41	08:41	Catania Centrale
08:51	08:53	Acireale
09:02	09:04	Giarre-Riposto
09:16	09:18	Taormina-Giardini
09:53		Messina Centrale

Intercity 724

Arrivo	Partenza	Stazione
11:18	11:18	Catania Centrale
11:28	11:30	Acireale
11:40	11:42	Giarre-Riposto
11:54	11:56	Taormina-Giardini
12:45		Messina Centrale

Regionale 5384

Arrivo	Partenza	Stazione
14:10	14:10	Catania Centrale
14:21	14:22	Acireale
14:31	14:32	Giarre-Riposto
14:38	14:39	Fiamefreddo Sicilia
14:47	14:48	Taormina-Giardini
14:56	15:00	Letojanni
15:06	15:10	S. Teresa Di Riva
15:12	15:13	Funzi
15:15	15:16	Roccalumera-Ateneasideri
15:20	15:21	Ali Terme
15:27	15:28	Giampìneni
15:44		Messina Centrale

Regionale Veloce 5386

Arrivo	Partenza	Stazione
15:31	15:31	Catania Centrale
15:40	15:41	Acireale
15:51	15:52	Giarre-Riposto
15:59	16:00	Fiamefreddo Sicilia
16:09	16:10	Taormina-Giardini
16:23	16:27	S. Teresa Di Riva
16:34	16:35	Ali Terme
16:55		Messina Centrale

Figura 4: Dettaglio del quadro orario dei treni IC 722, IC 724, R 5384 e RV 5386 sulla tratta Catania - Messina [fonte sito Trenitalia consultazione del 11/03/2021]

Tabella 2: Dettaglio delle prestazioni dei treni IC sulla tratta Catania - Messina (elaborazione Trenitalia).

	IC 722			IC 724	
	km	min	km/h	min	km/h
Catania C.le - Acireale	13,054	10	78,32	10	78,32
Acireale - Giarre	16,757	9	111,71	10	100,54
Giarre - Taormina	17,951	12	89,76	12	89,76
Taormina - Messina C.le	47,009	35	80,59	49	57,56

Tabella 3: Dettaglio delle prestazioni dei treni R5384 e RV5386 sulla tratta Catania – Messina (elaborazione Trenitalia).

	km	R 5384		RV 5386	
		min	km/h	min	km/h
Catania C.le - Acireale	13,054	11	71,20	9	87,03
Acireale - Giarre	16,757	9	111,71	10	100,54
Giarre - Fiumefreddo	8,222	6	82,22	7	70,47
Fiumefreddo - Taormina	9,729	8	72,97	9	64,86
Taormina - Letojanni	4,943	7	42,37	13	68,38
Letojanni - S. Teresa Riva	9,873	9	65,82		
S. Teresa Riva - Furci	2,226	2	66,78		
Furci - Roccalumera	1,514	2	45,42	7	71,85
Roccalumera - Ali terme	4,643	4	69,65		
Ali Terme - Giampolieri	8,456	6	84,56	20	71,43
Giampolieri - Messina C.le	15,354	16	57,58		

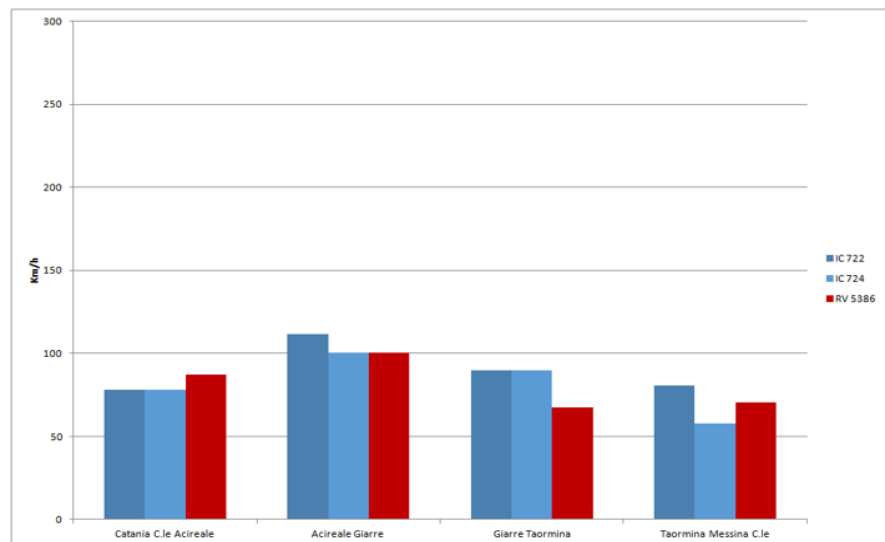


Figura 5: Diagramma delle velocità medie per tratta [elaborazione da orario Trenitalia]

L'ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA

La valutazione del tempo di attraversamento dello Stretto di Messina è stata effettuata considerando il tempo intercorrente tra l'arrivo alla stazione di Messina C. le e la partenza dalla stazione di Villa S. Giovanni per i collegamenti diretti senza rottura di servizio (ovvero quelli in cui non si ha il trasbordo dei viaggiatori). Sono state considerate le provenienze da Palermo e da Catania. Considerando l'orario Trenitalia consultato in data 11/03/2021 con riferimento a viaggi effettuati giorno 11/03/2021, si sono prese in esame le tratte Milazzo – Lamezia Terme e Taormina – Lamezia Terme per la coppia di treni IC728 - IC722 e per la coppia di treni IC730 – IC724 6. I tempi di attraversamento sono riassunti nella Tabella 7.

Il tempo di attraversamento dello Stretto di Messina richiede una valutazione geo-politica

Intercity 728

Arrivo	Partenza	Stazione
09:17	09:17	Milano
09:40	10:10	Messina Centrale
11:20	11:50	Villa S. Giovanni
12:15	12:17	Gioia Tauro
12:53		Lamezia Terme Centrale

Intercity 722

Arrivo	Partenza	Stazione
09:18	09:18	Tavenna-Giardini
09:52	10:10	Messina Centrale
11:20	11:20	Villa S. Giovanni
12:15	12:17	Gioia Tauro
12:53		Lamezia Terme Centrale

Intercity 730

Arrivo	Partenza	Stazione
12:34	12:34	Milano
12:55	13:10	Messina Centrale
14:20	14:50	Villa S. Giovanni
15:13	15:15	Gioia Tauro
15:59		Lamezia Terme Centrale

Intercity 724

Arrivo	Partenza	Stazione
11:56	11:56	Tavenna-Giardini
12:45	13:10	Messina Centrale
14:20	14:50	Villa S. Giovanni
15:13	15:15	Gioia Tauro
15:59		Lamezia Terme Centrale

Figura 6: . Dettaglio dei quadri orari dei treni IC 728, IC 722, IC 730 e IC 724 [fonte sito Trenitalia consultazione del 11/03/2021]

Tabella 4: Dettaglio dei tempi di attraversamento dello Stretto di Messina [elaborazione da orarioTrenitalia].

Treno	Tempo di attraversamento
728	2 ore 10 minuti
722	1 ora 57 minuti
730	1 ora 55 minuti
724	2 ore 05 minuti

LA TRATTA VILLA S. GIOVANNI – ROMA

Considerando l'orario Trenitalia consultato in data 11/03/2021 con riferimento a viaggi effettuati giorno 11/03/2021, si nota come la relazione venga percorsa in 6h 44 min dal treno IC 728 (Figura 7) . I tempi di sosta alle fermate sono di 2 minuti tranne che per le stazioni di Lamezia Terme, Paola e Salerno (3 minuti) e Napoli centrale (14 minuti).

L'analisi della tratta ferroviaria tirrenica fino a Roma

Intercity 728

Arrivo	Partenza	Stazione
11:50	11:50	Villa S. Giovanni
12:15	12:17	Gioia Tauro
12:53	12:56	Lamezia Terme Centrale
13:27	13:30	Paola
14:18	14:20	Sapri
15:34	15:37	Salerno
16:17	16:31	Napoli Centrale
16:47	16:49	Aversa
17:20	17:22	Formia-Gaeta
17:58	18:00	Latina
18:34		Roma Termini

Figura 7: Dettaglio del quadro orario del treno IC 728 sulla tratta Villa S. Giovanni – Roma Termini [fonte sito Trenitalia consultazione del 11/03/2021]

Senza entrare nel dettaglio delle prestazioni della linea, da un semplice esame dei tempi e considerando le progressive chilometriche delle diverse stazioni desunte dai fogli di linea [3] [4] [5] [6], le prestazioni da orario per le diverse tratte risultano essere quelle espone nella Tabella 5 e il diagramma delle velocità medie delle tratte è mostrato in Figura 8.

Tabella 5: Dettaglio delle prestazioni del treno IC 728 sulla tratta Villa S. Giovanni - Roma Termini [elaborazione da orarioTrenitalia].

	<i>km</i>	<i>min</i>	<i>km/h</i>
<i>Villa S. Giovanni - Gioia Tauro</i>	36,528	25	87,67
<i>Gioia Tauro - Lamezia</i>	69,703	36	116,17
<i>Lamezia - Paola</i>	56,87	31	110,07
<i>Paola - Sapri</i>	92,212	48	115,27
<i>Sapri - Salerno</i>	124,492	74	100,94
<i>Salerno - Napoli C.le</i>	53,09	40	79,64
<i>Napoli C.le - Aversa</i>	19,22	16	72,08
<i>Aversa - Formia</i>	50,077	31	96,92
<i>Formia - Latina</i>	67,225	36	112,04
<i>Latina - Roma T.ni</i>	61,018	34	107,68

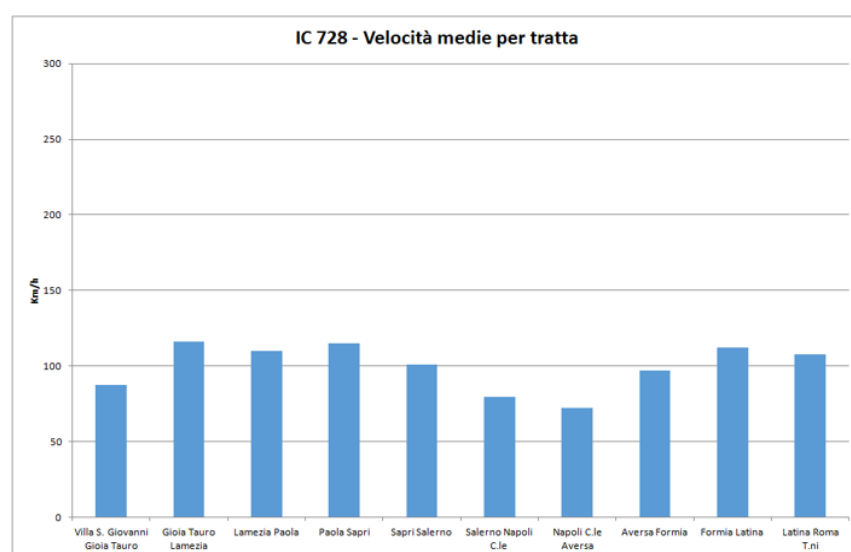


Figura 8: Diagramma delle velocità medie per tratta [elaborazione da orario Trenitalia].

LE POSSIBILI MIGLIORIE

LA TRATTA PALERMO - MESSINA

Considerando un arrotondamento dei tempi medi migliori tra le diverse tratte, peraltro inferiori a quelle relative alle velocità massime ammissibili, e diminuendo il numero delle fermate intermedie, si può pervenire alla situazione esposta nella Tabella 6. Considerando un tempo di fermata a ciascuna stazione intermedia pari a 1 minuto, si arriva ad un tempo totale pari a $145 + 5 = 150$ minuti ovvero 2h e 30 minuti.

Con una attenta
politica di gestione
dei servizi sono possibili
miglioramenti notevoli

Tabella 6: Dettaglio delle prestazioni sulla tratta Palermo – Messina

	<i>km</i>	<i>min</i>	<i>km/h</i>
<i>Palermo - Termini</i>	36,415	22	100
<i>Termini - Cefalù</i>	30,379	17	110
<i>Cefalù - S. Agata</i>	58,484	42	85
<i>S. Agata - Barcellona</i>	21,901	38	95
<i>Barcellona - Milazzo</i>	7,939	6	95
<i>Milazzo - Messina C.le</i>	31,578	20	95

LA TRATTA CATANIA – MESSINA

Anche in questo caso, considerando un arrotondamento dei tempi medi migliori tra le diverse tratte, peraltro inferiori a quelle relative alle velocità massime ammissibili, e diminuendo il numero delle fermate intermedie, si può pervenire alla situazione esposta nella Tabella 7. Considerando un tempo di fermata per la stazione intermedia pari a 1 minuto, si arriva ad un tempo totale pari a $54 + 1 = 55$ minuti.

Tabella 7: Dettaglio delle prestazioni sulla tratta Catania – Messina

	<i>km</i>	<i>min</i>	<i>km/h</i>
<i>Catania C.le - Taormina</i>	47,762	26	110
<i>Taormina - Messina C.le</i>	47,009	28	100

L' ATTRAVERSAMENTO DELLO STRETTO DI MESSINA

Per quel che riguarda l'attraversamento dello stretto sono state considerate 2 ipotesi.

Nella prima (denominata STRETTO1) viene considerato come tempo di attraversamento (tempo intercorrente tra l'arrivo del convoglio alla stazione di Messina c.le e partenza dello stesso dalla stazione di Villa S. Giovanni) il migliore tra quelli attuali, e precisamente 1 ora e 55 minuti.

Nella seconda (denominata STRETTO2) si considera un unico convoglio a composizione bloccata per cui i tempi attuali relativi al traghettamento ne risulterebbero notevolmente ridotti in quanto le operazioni di scomposizione e ricomposizione del convoglio e le relative verifiche di frenatura verrebbero a non essere più necessarie. In questo caso, da analisi effettuate considerando le diverse componenti di tempo, il tempo di attraversamento può essere stimato in 55 minuti.

*L'esame
"scintografico" dei servizi
non è una diagnosi
ma una possibile terapia*

LA TRATTA VILLA S. GIOVANNI – ROMA

Per valutare i tempi di percorrenza sulla tratta Villa S. Giovanni – Roma si considera il servizio di tipo Frecciargento già offerto dal

treno n. 8352 nel 2017. Il treno partiva alle ore 06.48 da Reggio Calabria ed arrivava a Roma alle 11.35, impiegando 4 ore e 47 minuti, fermando nelle stazioni di Villa San Giovanni, Lamezia Terme Centrale, Paola e Salerno, con gli orari riportati nella Figura 9 ricavata dal sito Trenitalia per il collegamento effettuato in data 10/02/2017. Il servizio per collegare Villa S. Giovanni con la Capitale impiegava 4 ore e 31 minuti.

Senza entrare nel dettaglio delle prestazioni della linea, da un semplice esame dei tempi e considerando le progressive chilometriche delle diverse stazioni desunte dai fogli di linea [3] [4] [7], le prestazioni da orario per le diverse tratte risultano essere quelle indicate nella Tabella 8.

I VEICOLI

IL NAVIGLIO

La nave Messina attualmente in servizio ha una capacità di carico media di 16 carrozze da m. 26,40 distribuiti su 4 binari. Dal tracciato binari contenuto nel Fascicolo Linea [1] si può notare come la lunghezza massima di binario che può essere occupata da un singolo convoglio è pari a poco più di 133 metri.

Tabella 8: Dettaglio delle prestazioni del treno Frecciargento 8352 sulla tratta Villa S. Giovanni - Roma Termini [elaborazione da orario Trenitalia].

	<i>km</i>	<i>min</i>	<i>km/h</i>
<i>Villa S. Giovanni - Lamezia</i>	106,231	49	130,08
<i>Lamezia - Paola</i>	56,870	27	126,38
<i>Paola - Salerno</i>	216,712	91	142,89
<i>Salerno - Roma T.ni</i>	264,091	95	166,79

La capacità di carico
dei veicoli a completamento
delle analisi

Frecciargento 8352

Chiedi x

06:48 Reggio Di Calabria Centrale

11:35 Roma Termini

 Servizio di 1° e 2° classe prenotabile

 Treno con carrozze attrezzate per il trasporto di passeggeri su sedia a rotelle. Per le località abilitate al servizio consultare l'elenco riportato sul sito www.rfi.it

 Treno con servizio bar.

	Arrivo	Partenza	Stazione
		06:48	Reggio Di Calabria Centrale
07:01	●	07:04	Villa S. Giovanni
07:53	●	07:56	Lamezia Terme Centrale
08:23	●	08:26	Paola
09:57	●	10:00	Salerno
11:35	●		Roma Termini

- Per viaggiare con i treni ALTA VELOCITA' FRECCIARGENTO è previsto il pagamento di prezzi di mercato comprensivi dell'assegnazione del posto
- Treno effettuato con materiale ETR 485

Figura 9: Dettaglio del quadro orario del treno Frecciargento 8352 [fonte sito Trenitalia consultazione del 10/02/2017]

IL MATERIALE ROTABILE

Come si è visto nel precedente paragrafo tratta Villa S. Giovanni, il treno che effettuava i tempi di percorrenza indicati consisteva

in materiale ETR485 la cui composizione tipo era di 9 elementi con lunghezza di 236,6 metri e velocità max 250 km/h.

Considerando al suo posto il materiale della serie ETR400, più comunemente noto col nome commerciale di Frecciarossa 1000, che fa parte della piattaforma V300 Zefiro prodotta dalla Bombardier. I convogli della piattaforma V300 Zefiro possono essere configurati in versione da 4, 8, 12 o 16 carrozze, con una postazione di guida ad ogni estremo.

La composizione standard del convoglio ETR 400 presenta 8 casse ed ha lunghezza totale di 202 m. Esiste peraltro una composizione a 4 carrozze, tra l'altro già utilizzata nel 2013 per dei test, in grado di poter circolare sia sulla rete tradizionale che su quella riservata all'alta velocità. Tale convoglio presenta una lunghezza di 102,4 m e può essere trasportato per intero su un binario dell'entità di un traghetto attualmente in servizio.

Qualora infine, si riorganizzasse una composizione a 5 carrozze, che è pienamente compatibile per la lunghezza con i traghetti già disponibili, si otterrebbe, con questa ipotesi un incremento del 25% dei posti disponibili a bordo.

CONSIDERAZIONI CONCLUSIVE

Riepilogando quanto sopra descritto, utilizzando rotabili e naviglio disponibile e non effettuando alcun intervento infrastrutturale, nella Figura 10 sono diagrammati i tempi di collegamento delle Città Metropolitane siciliane con Roma considerando le diverse componenti. In particolare in celeste sono indicati i tempi relativi alle tratte siciliane, in arancione quelli relativi all'attraversamento dello Stretto di Messina ed in grigio quelli relativi alla tratta continentale. Tali tempi sono raffrontati con quelli attuali, mostrati in rosso.

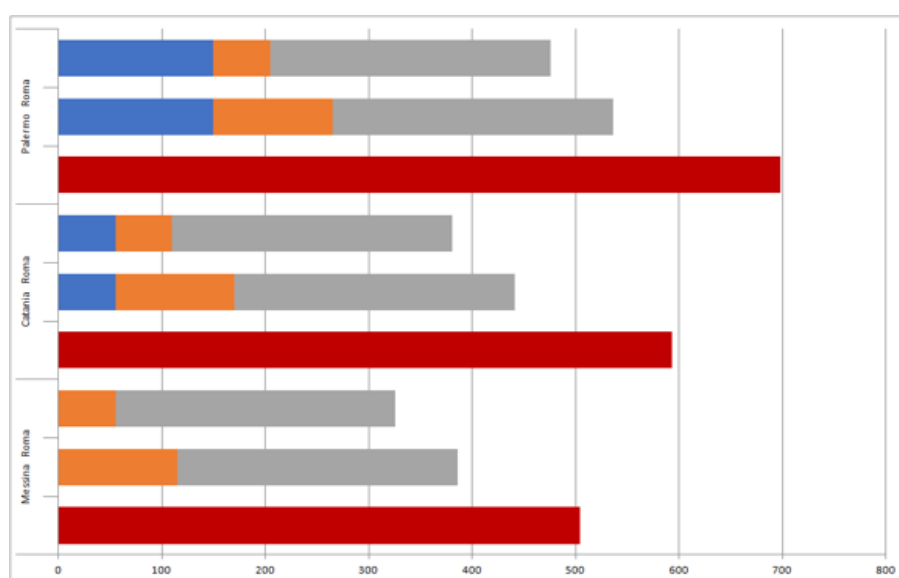


Figura 10: Visualizzazione delle componenti dei tempi di collegamento delle Città Metropolitane siciliane con Roma nelle due ipotesi di traghettamento e raffronto con i tempi attuali.

Il grafico è più eloquente di quanto possiamo esplicitare con considerazioni tecniche

In particolare, i tempi necessari per collegare le città metropolitane siciliane con Roma potrebbero essere pari a quelli indicati nella Tabella 9, in cui sono altresì evidenziate le riduzioni ottenibili.

Tabella 9: Tempi di collegamento delle Città Metropolitane siciliane con Roma e riduzioni ottenibili.

		<i>PA – Roma</i>	<i>CT – Roma</i>	<i>ME – Roma</i>
<i>ATTUALE</i>		11 h 38 min.	9 h 53 min.	8 h 24 min.
<i>STRETTO1</i>	<i>tempo</i>	8 h 56 min.	7 h 21 min.	6 h 26 min.
	<i>riduz.</i>	2 h 42 min.	2 h 32 min.	1 h 58 min.
	<i>rid.%</i>	23,2%	25,6%	23,4%
<i>STRETTO2</i>	<i>tempo</i>	7 h 56 min.	6 h 21 min.	5 h 26 min.
	<i>riduz.</i>	3 h 42 min.	3 h 32 min.	2 h 58 min.
	<i>rid.%</i>	31,8%	35,8%	35,3%

Le ipotesi qui enunciate sono tutte evidentemente fattibili e quindi, non richiedendo alcun intervento infrastrutturale ma solo di carattere riorganizzativo, immediatamente implementabili. Esse porterebbero ad avere -oggi- treni veloci sulla tratta Roma-Palermo con tempi di percorrenza riducibili di più del 20% rispetto al più veloce treno in esercizio. La riduzione percentuale per gli utenti utilizzando servizi senza cambi, sarebbe più elevata per Catania e Messina, con valori superiori al 35%.

I risultati ottenuti si ritengono utili in quanto permettono, da una parte, di conoscere quali riduzioni di tempo sono oggi possibili senza alcun investimento e, dall'altra, di definire i tempi di riferimento con cui confrontare qualunque operazione infrastrutturale si proponga per il mezzogiorno, eliminando quindi l'uso dei tempi dei treni senza cambi per i passeggeri attualmente in esercizio, che risultano ingiustificatamente più alti e non rispondenti alle effettive potenzialità attuali.

MASSIMO DI GANGI
mdigangi@unime.it

FRANCESCO RUSSO
francesco.russo@unirc.it

Francesco Russo, è professore ordinario di Trasporti presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria, dove è stato Prorettore Vicario, Coordinatore del dottorato di Ricerca in Ingegneria dei Trasporti e della Logistica, Direttore del Dipartimento di Informatica, Matematica, Elettronica e Trasporti. È stato Vice Presidente Regione Calabria, con delega alla Pianificazione dei trasporti, Referente per la Presidenza del Consiglio dei Ministri nella Commissione Grandi Rischi, Coordinatore del Comitato Scientifico istituito dal Ministro dei Trasporti per la redazione del Piano Generale della Mobilità.

Massimo Di Gangi, è professore ordinario di trasporti presso l'Università degli Studi di Messina dove è docente dei corsi di Tecnica ed Economia dei Trasporti e Logistica del Trasporto Marittimo ed è stato coordinatore del Corso di Laurea Magistrale in Ingegneria Edile per il Recupero. Le sue attività di studio e di ricerca riguardano lo sviluppo e l'applicazione di metodologie per l'analisi dei sistemi di trasporto, la gestione del traffico su reti urbane, la pianificazione del territorio e la valutazione delle prestazioni dei sistemi di trasporto. Ha fatto parte del gruppo di lavoro sull'attraversamento dinamico dello Stretto di Messina istituito presso la Struttura Tecnica di Missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

GLI EFFETTI DELLA CRISI SUI DIVERSI SETTORI ECONOMICI

La crisi del 2020

di CARLO PUTIGNANO

La ripresa economica italiana ha fatto registrare una decelerazione nel quarto trimestre del 2021, a cui è seguita, nei primi mesi del 2022, una leggera caduta evidenziata dai principali indicatori Istat (indice della produzione industriale, indice delle vendite al dettaglio, ecc.). A una congiuntura mondiale già abbastanza negativa si sono aggiunti ulteriori fattori di rischio legati alla crisi geopolitica internazionale che hanno provocato un'accelerazione dei prezzi delle commodity energetiche e alimentari che hanno frenato nuovamente la nostra economia.

Una stima dell'impatto della nuova crisi sull'economia italiana è estremamente difficile, ma, sulla base delle stime Istat relative ai conti economici nazionali del 2020 e 2021 possiamo leggere l'andamento economico recente, misurare la gravità degli effetti della crisi pandemica sui diversi settori di attività economica e la capacità di ripresa del sistema produttivo italiano, nonché l'efficacia degli interventi governativi. Tutte le crisi provocano effetti di differente gravità sulle diverse branche dell'economia sia in termini di perdita economica che di occupazione e le diverse attività impiegano tempi più o meno lunghi per il ritorno ai livelli pre-crisi.

La banca dati dell'Istat riporta stime per branca economica di attività relative a produzione, valore aggiunto, redditi di lavoro dipendente, spese finali, investimenti fissi, produttività e altri aggregati. Si può limitare una prima analisi a due aggregati principali: il valore aggiunto e l'occupazione.

IL VALORE AGGIUNTO

I dati diffusi dall'Istat nel Data Base dei Conti nazionali per branca di attività¹ espressi in valori concatenati con anno di riferimento 2015², rilevano che nel 2020 il valore aggiunto complessivo è diminuito in volume (al netto dell'inflazione) dell'8,8% rispetto all'anno precedente. Nel 2021 ha recuperato un 6,5% risalendo al 97,1% del valore del 2019. (Tavola 1).

¹ Conti nazionali, conti e aggregati economici nazionali annuali; Produzione e valore aggiunto per branca di attività, valori concatenati con anno di riferimento 2015.

² Valori concatenati: misura in volume degli aggregati di contabilità nazionale che permette di rappresentare la dinamica delle grandezze economiche al netto delle variazioni dei prezzi. Bisogna però ricordare che per ragioni matematiche calcolando con il metodo dei valori a catena tutte le componenti della domanda aggregata e sommandole non otteniamo esattamente il valore del Pil a valori concatenati. Si perde in altri termini la proprietà dell'additività.

*I dati dimostrano
una decelerazione
economica dovuta
alla crisi microbiologica*

Tavola 1: Valore aggiunto (Valori concatenati con base 2015) per branca di attività (dati in milioni di euro).

Branca di attività (NACE Rev2)	2019	2020	2021	variazione% 2020/2019	variazione % 2021/2020	% 2021 su 2019
Totale attività economiche	1.554.594,8	1.417.148,5	1.509.740,4	-8,8	6,5	97,1
attività economiche non market	219.854,5	211.746,5	212.210,8	-3,7	0,2	96,5
agricoltura, silvicoltura e pesca	32.961,0	31.399,2	31.152,2	-4,7	-0,8	94,5
industria estrattiva	5.899,8	5.370,8	5.295,6	-9,0	-1,4	89,8
industria manifatturiera	257.147,2	227.718,5	258.049,8	-11,4	13,3	100,4
costruzioni	68.171,2	63.845,9	77.466,9	-6,3	21,3	113,6
servizi	1.148.297,7	1.050.812,2	1.097.615,2	-8,5	4,5	95,6

Se si esaminano i dati per singola branca di attività economica si può osservare che il crollo più marcato si è registrato nell'industria manifatturiera (-11,4%) a cui però è seguita nel 2021 una crescita del 13,3% che ha riportato l'industria ai livelli del 2019, precedenti la pandemia.

Nel settore delle costruzioni la crisi è stata minore, il -6,3% nel 2020 ed è stata seguita da una crescita molto elevata nel 2021 (+21,3%) che ha portato a un valore aggiunto addirittura superiore a quello rilevato nel 2019 (un 13% in più).

Il settore dei servizi che in Italia, come in tutte le economie avanzate, costituisce il settore principale e nel 2019 produceva il 74% del valore aggiunto dell'economia nazionale ma nel 2021 ne rappresentava solo il 72%. Infatti il valore aggiunto dei servizi nel 2020 (Tavola 2) ha registrato una riduzione dell'8,5% rispetto all'anno precedente che la crescita del 2021 (+4,5) non è stata in grado di compensare. Nel 2021 il valore aggiunto del settore era solo il 95,6% di quello raggiunto nel 2019.

Se si approfondisce l'analisi del settore terziario, si può osservare che la crisi pandemica ha fatto registrare effetti molto diversi nelle branche economiche (Tavola 2), contrazioni particolarmente marcate hanno interessato alberghi e ristorazione (-41,2 %) il settore più colpito in assoluto, ma anche i servizi di trasporti e magazzinaggio (-18,9%), i servizi di attività artistiche, di intrattenimento e divertimento (-14,6 %) e il settore che include le attività professionali, scientifiche e tecniche e amministrative (-10,5%).

*Il settore dei servizi
è diventato
quello fondamentale
e tiene in termini
di valore aggiunto*

Tavola 2 – Servizi - Valore aggiunto (Valori concatenati con base 2015) per branca di attività (dati in milioni di euro).

Branca di attività (NACE Rev2)	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020	2021/2019
Totale servizi	1.148.297,7	1.050.812,2	1.097.615,2	-8,5	4,5	95,6
commercio all'ingrosso e al dettaglio, riparazione di autoveicoli e motocicli	185.748,5	170.929,7	183.970,8	-8,0	7,6	99,0
trasporti e magazzinaggio	87.973,6	71.315,0	80.498,7	-18,9	12,9	91,5
servizi di alloggio e di ristorazione	59.297,0	34.886,6	42.210,1	-41,2	21,0	71,2
servizi di informazione e comunicazione	58.680,1	59.656,1	61.835,4	1,7	3,7	105,4
attività finanziarie e assicurative	83.355,2	82.996,7	82.572,5	-0,4	-0,5	99,1
attività immobiliari	211.063,7	205.349,7	210.280,7	-2,7	2,4	99,6
attività professionali, scientifiche e tecniche, amministrazione	151.448,5	135.509,9	143.954,4	-10,5	6,2	95,1
amministrazione pubblica e difesa, assicurazione sociale						
istruzione, sanità e assistenza sociale	247.314,9	237.000,4	238.757,4	-4,2	0,7	96,5
attività artistiche, di intrattenimento						
riparazione di beni per la casa e altri servizi	63.382,4	53.969,3	53.567,4	-14,9	-0,7	84,5

Anche in tutti gli altri settori dei servizi si è registrata una brusca flessione dell'attività produttiva, l'unico incremento si è rilevato nel comparto dei servizi di informazione e comunicazione con un +1,7% nel 2020 e un +3,7% nel 2021, ma si tratta di un settore che da lungo tempo è in continua crescita.

Nel 2021 la crescita del 21,0% dei servizi di alloggio e di ristorazione non è stata sufficiente a permettere il ritorno al valore pre-pandemia, infatti ha prodotto solo il 71,2% del volume di valore aggiunto del 2019. Anche le attività artistiche, di intrattenimento e divertimento (ancora in decrescita nel 2021) e i servizi di trasporto, nonostante la crescita del 2021, si sono mantenuti ancora sotto i livelli del 2019.

OCCUPAZIONE

Il Data Base dell'Istat fornisce anche la stima del numero degli occupati regolari e irregolari per branca di attività³.

Se esaminiamo la decrescita del 2020 in termini di occupati (Tavola 3) si può osservare che il numero di lavoratori dipendenti nel complesso è diminuito di oltre mezzo milione (527.800 pari al -2,1%), tornando a crescere di solo dello 0,6% nel 2021 con un totale di 379.000 dipendenti in meno rispetto al 2019.

Nell'industria manifatturiera un crollo dell'11,4% del valore aggiunto nel 2020 è stato accompagnato da una riduzione dell'occupazione dipendente dell'1,1%, ma il successivo recupero ha portato a un incremento del valore aggiunto prodotto nel

*Aumenta l'occupazione
dei saltuari ma diminuisce
il numero dei lavoratori
dipendenti*

³ Conti nazionali, conti e aggregati economici nazionali annuali; occupazione regolare e irregolare per branca di attività.

2021 di ben il 13,3% permettendo, come già visto, di superare il valore pre-pandemia. Ma a questa crescita è corrisposta, una ulteriore, anche se limitata, riduzione dell'occupazione, raggiungendo un livello lievemente inferiore al 2019.

Tavola 3 – Occupazione dipendente per branca di attività (dati in migliaia).

Branca di attività (NACE Rev2)	2019	2020	2021	2020/2019	2021/2020	2021% 2020
Totale attività economiche	25.503,9	24.976,1	25.124,9	-2,1	0,6	98,5
agricoltura, silvicoltura e pesca	926,7	926,3	925,4	0,0	-0,1	99,9
industria estrattiva	22	21,7	21,3	-1,4	-1,8	96,8
industria manifatturiera	3.956,6	3.913,5	3.910,6	-1,1	-0,1	98,8
costruzioni	1.534,8	1.564,1	1.656,5	1,9	5,9	107,9
servizi	18.751,7	18.236,8	18.290,8	-2,7	0,3	97,5

OCCUPAZIONE

In conclusione non si è verificato un fenomeno di de-industrializzazione, come paventato da più parti, molto del valore aggiunto e dell'occupazione perduti dall'industria nel 2020 a causa della pandemia sono stati recuperati nel 2021 e il settore delle costruzioni ha fatto registrare anche una crescita consistente.

Il settore più colpito è stato quello dei servizi e in particolare i servizi relativi agli alberghi e alla ristorazione che nel 2021 erano ancora in crisi e ancora nettamente lontani da un recupero economico e occupazionale, questo era noto ma adesso i dati permettono di misurare correttamente l'ampiezza della crisi.

La nuova crisi internazionale, provocata dalla guerra in corso, apre scenari attualmente imprevedibili, la ripresa che avrebbe dovuto accelerare, grazie ai benefici effetti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza sembra momentaneamente sospesa.

I dati analizzati hanno permesso di misurare l'effettivo impatto economico ed occupazionale della crisi pandemica sia nel complesso che per singola branca di attività e la capacità delle diverse strutture produttive di recuperare in tempi brevi i livelli pre-crisi, confermando che ogni crisi colpisce con gravità diversa i differenti settori economici e la capacità di recupero registrata negli anni successivi consente di verificare l'efficacia degli interventi messi in campo dalle Autorità governative.

Il settore manifatturiero ed il settore dei servizi, legati dal turismo sono i più colpiti

CARLO PUTIGNANO
putignano.carlo@libero.it

Carlo Putignano, è laureato in Scienze statistiche. Ha svolto un'attività trentennale presso l'Istat e ha rappresentato l'Italia in numerose Commissioni presso l'Unione Europea. Ha insegnato Statistica applicata ai Trasporti alla Scuola di specializzazione in Economia e Politica dei Trasporti dell'Università di Roma.

UNA POLITICA DI SISTEMA PER IL SETTORE

Aggregazione per vincere le sfide future

di ROCCO GIORDANO

Ma l'Italia non è solo la Lombardia, Veneto ed Emilia-Romagna. I tre dell'"Ave Maria" fanno massa critica dal 1990 quando fu emanata la legge per il progetto degli interporti. La legge specifica era la N°240 del 1990; ancora giovane ricercatore del CSST, avemmo l'incarico dall'allora Ministero dei Trasporti di valutare le opportunità di realizzare una rete di interporti di primo livello a scala nazionale.

Iniziai il mio giro delle Regioni interessate e mi ritrovai il rappresentante dell'Interporto di Verona (Veneto), il rappresentante dell'Interporto di Bologna (Emilia Romagna) e Rivalta Scrivia che rappresentava la Liguria ma anche la Lombardia che facevano "massa critica" ritagliandosi il ruolo di capofila nel settore della logistica. Non si può continuare così, in un sistema globale non va più bene!

L'analisi che viene fornita sui "corridoi" da Contship con la collaborazione di SRM, sull'efficienza logistica dei territori è completa ma non basta. Le analisi devono anche servire a impostare una politica di sistema che deve guardare al territorio nella sua criticità, in particolare il Mezzogiorno per il ruolo che può avere nel Mediterraneo.

A questo punto ci piace richiamare quanto avemmo a scrivere nel 2005 nella necessità di puntare sulle macroaree territoriali; non bastano analisi parziali per dare competitività al Paese!

Allo stato attuale abbiamo un territorio parcellizzato: aree industriali, aree commerciali, poli logistici, autonomi e indipendenti gli uni dagli altri, ed una rete di servizi che non è finalizzata a supportare esigenze specifiche di area.

Bisogna puntare pertanto sui distretti economici che in una prima analisi vanno configurati sulle singole regioni per poi svilupparsi su macro aree economiche.

È con questa visione che vanno letti i diversi contributi di programma e di pianificazione della portualità e della logistica.

Fermo restando i punti richiamati l'aspetto specifico riguarda il sistema territoriale di riferimento che non è più un nodo ma un "cluster" economico a servizio delle nostre importazioni ed esportazioni ma anche a servizio di tutte le attività che si collegano al territorio di riferimento: turismo, cantieristica, ecc.

Rispetto al Mediterraneo, è importante anche valutare quanto la posizione baricentrica del Mezzogiorno possa sviluppare un ruolo

*La politica di sistema
serve a superare
le valutazioni settoriali
ed operare su macroaree*

lo nelle relazioni di scambio non solo con i paesi africani "sponda" mediterraneo, ma anche del Centro Africa, versante bacino atlantico.

In questi ultimi anni le sfide su cui la nostra società si confronta quotidianamente sono numerose e non sempre di facile soluzione. Per il territorio di riferimento che è quello nazionale queste sfide, sempre più incalzanti ed impegnative, sono calate all'interno di uno scenario mutevole e sempre più condizionato ed influenzato dalle diverse interrelazioni che si creano con i restanti territori del globo, non sono solo più numerose, ma anche più veloci e provenienti da territori sempre più lontani. Che si caratterizzano per:

- Un cambiamento sociale e demografico che sta modificando i lineamenti tradizionali delle comunità locali
- Un contesto generale in cui oltre la riduzione delle risorse c'è una difficoltà ad attivare quelle disponibili.

Attuare una politica di sostegno e razionalizzazione delle capacità progettuali e programmatiche per i settori strategici sono gli elementi su cui incardinare una politica basata su pochi e precisi concetti:

- Il lavoro sinergico di concertazione con e tra le diverse realtà territoriali
- Un deciso e necessario rafforzamento della capacità di operare in una logica di sistema, di cooperazione, di integrazione costantemente attenta all'evoluzione dei bisogni dei cittadini, delle imprese, del territorio.

Bisogna puntare alla creazione di un sistema dei trasporti **capace di garantire a chiunque una adeguata accessibilità ai posti di lavoro e ai servizi**, inteso non solo "quale strumento di supporto decisionale" ma ai diversi modi di programmare lo sviluppo del territorio. Bisogna, in sostanza, contrapporre alla globalizzazione un nuovo concetto: **"la glocalizzazione"**.

Nel caso degli spostamenti degli individui, la possibilità di prendere parte ad una determinata attività risulta quindi essere agevolata in proporzione al maggiore o minore livello di accessibilità del territorio. Analogo concetto vale nel caso della movimentazione di beni. È quindi una funzione dell'interazione spaziale tra il punto di partenza ed i possibili punti di arrivo. Il vantaggio derivante dall'utilizzo di tali simili concetti è plurimo:

Permette di introdurre una relazione fra trasporti e pianificazione territoriale;

Tiene conto delle variazioni socio/economiche della popolazione, in termini, per esempio, della sua capacità di usare diversi modi di viaggio, della sua percezione del tempo etc.;

Si configura come criterio di valutazione della pianificazione territoriale: essendo considerata un beneficio sociale; l'accessibilità risulta infatti un utile indicatore dei benefici associati ad un dato assetto del territorio.

*Il tema dell'area vasta
migliora la pianificazione
delle infrastrutture
e l'accessibilità alle reti*

Le infrastrutture diventano così beni pubblici competitivi capitali delle reti e **l'accessibilità elemento centrale per la competitività del sistema territoriale di riferimento.**

La relazione infrastrutture - crescita economica non è determinata dalla valutazione quantitativa del numero di porti, aeroporti o dai chilometri di strade rispetto alla superficie o alla popolazione di un territorio, ma dalla capacità delle infrastrutture di fare sistema per offrire un livello di servizi adeguato ai fabbisogni di mobilità;

L'accessibilità, nella fase di sviluppo diffuso, deve essere accompagnata da politiche di connettività delle reti; la connettività del sistema è la capacità del territorio di definire una rete di relazioni gerarchizzata sul piano funzionale. In questo contesto le scelte infrastrutturali assumono rilevanza non solo a scala regionale o di macro-area territoriale, ma come una regione europea inserita nel grande processo di globalizzazione e di intensificazione degli scambi.

Questo processo è delineato su una pre-condizione nella competitività di sistemi economici dove **non è più la distanza degli spostamenti, ma il fattore temporale che caratterizza lo spostamento delle persone e delle merci, che deve essere virtuoso dalla lunga distanza all'ultimo miglio.**

A conferma di quanto affermato è importante essere competitivi e l'accessibilità è **elemento centrale per il riposizionamento geo economico e geo-politico sul piano interno ed internazionale.** Per una delle analisi e della diagnosi occorre un metodo, una visione!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com

Rocco Giordano, è laureato in Economia Marittima all'Istituto Universitario Navale di Napoli. Nel 2004 gli è stata conferita la laurea Honoris Causa in Scienze dei Trasporti presso la Costantinian University di Providence (Usa). Responsabile degli Studi Economici del Csst dal 1978 al 2006, ha diretto la Rivista Scientifica «Sistemi di Trasporto». Edita la Rivista «Sistemi di Logistica» ed «European Transport» dell'ISTIEE e AIIT e la rivista "I Protagonisti" insieme al ilDenaro.it

PER DARE COMPETITIVITA' ALLA MOBILITA' NEL PNRR

Infrastrutture e servizi (parte prima)

di PIETRO SPIRITO

Siamo ad un anno di distanza dalla formazione del Governo Draghi e dalla successiva approvazione del Piano Nazionale di Rilancio e di Resilienza (PNRR). Questo strumento costituisce per l'Italia, ma anche per l'Europa, una occasione unica ed irripetibile. Mai, dal Piano Marshall in avanti, sono state rese disponibili fonti finanziarie così robuste per investimenti destinati a modernizzare il nostro Paese ed il nostro Continente in un arco di tempo così ristretto, sino al 2026.

Possiamo allora cominciare a riflettere sulla prospettiva che si è aperta, e sulla modalità con la quale stiamo orientando la risposta nazionale alla sfida della modernizzazione delle reti e delle regole per una mobilità sostenibile. Le infrastrutture costituiscono uno degli assi portanti su cui si fonda il meccanismo della competitività economica e sociale.

L'impostazione comunitaria del *Next Generation EU* (NGEU) è basata su due pilastri fondamentali: "I piani di rilancio e resilienza devono riflettere uno sforzo sostanziale di riforme ed investimenti" (Commissione Europea, 2021). I due pilastri stanno assieme, in un legame inscindibile, al punto tale che i fondi europei saranno erogati a condizione che siano approvate le regole di modernizzazione definite nel PNRR, oltre che siano rispettati i cronoprogrammi per la realizzazione degli investimenti. La discussione in corso si concentra molto sul versante della spesa prevista per gli investimenti, mentre minore attenzione viene prestata alle riforme necessarie per rendere moderno il tessuto sociale ed economico del nostro Paese.

La crisi pandemica ha costituito un drammatico acceleratore di difficoltà che si erano manifestate, sul versante economico e sociale, già da diverso tempo, almeno a partire dal 2007, se non dall'inizio degli anni Ottanta del secolo passato. "Gli Stati membri stanno fronteggiando un numero di sfide aggravate dalla crisi Covid19, che il *Recovery and Resilience Facility* (RFF) aiuterà ad affrontare" (Commissione Europea, 2021). Per il momento è stata anche messa in soffitta la disciplina di Maastricht. Non potrà durare per sempre.

*La connettività legata
ai porti può essere
determinata attraverso
la geografia dei flussi*

In questo scenario, denso di rischi, ma anche di potenziali opportunità, la connettività rappresenta una chiave strategica per rilanciare la competitività (Khanna, 2016, 2021). In un mondo in cui le comunicazioni, fisiche e telematiche, sono l'ossatura del tessuto produttivo e sociale, l'Italia deve cogliere l'opportunità

del *Next Generation EU* per riscrivere la trama della propria architettura infrastrutturale e logistica.

Il programma europeo individua obiettivi specifici e definisce priorità alle quali i singoli Stati debbono attenersi: “L’obiettivo generale del *Recovery and Resilience Facility* sarà quello di promuovere la coesione economica, sociale e territoriale dell’Unione, migliorando la resilienza, l’adeguata preparazione alle crisi, la capacità di aggiustamento e di potenziale crescita degli Stati membri, mitigando l’impatto sociale ed economico della crisi, contribuendo agli obiettivi politici dell’Unione, al pilastro europeo dei diritti sociali, supportando la transizione verde, e soddisfacendo all’obiettivo europeo della neutralità climatica al 2050 ed alla transizione digitale” (Commissione Europea, 2021).

Il percorso che ha condotto alla approvazione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), a fine aprile del 2021, è stato particolarmente travagliato: durante il Governo Conte erano state approvate in consiglio dei ministri due versioni, che poi sono state emendate in modo significativo dal Governo Draghi, per giungere alla formulazione conclusiva.

Tra la prima e l’ultima versione del PNRR, la ripartizione delle risorse è traslata maggiormente dagli incentivi agli investimenti. Mentre nella prima versione del Piano il rapporto era 40% a 60%, ora siamo a 30% per bonus ed incentivi e 70% per gli investimenti: tale riequilibrio è dovuto anche alla confluenza, nella ultima versione, del Fondo di sviluppo e coesione.

Maggiore approfondimento ed attenzione è stato dedicato anche al capitolo sulle riforme di sistema per rilanciare la produttività totale dei fattori; già entro la fine del 2021 sono state condotte a compimento 51 azioni previste dal programma di riforma nazionale contenuto nel PNRR.

Per riforme la Commissione Europea intende “una azione o un processo che comporta cambiamenti con un significativo impatto ed effetti di lunga durata nel funzionamento del mercato e delle politiche, nel funzionamento di strutture o istituzioni o amministrazioni, o sul progresso di rilevanti obiettivi politici, come la crescita e il lavoro, la resilienza e le transizioni”.

Nel settore delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità, il PNRR individua alcune riforme che possono incidere sui meccanismi di funzionamento di questi mercati. Innanzitutto si punta l’attenzione sulle regole di funzionamento per la realizzazione degli investimenti.

I tempi medi per realizzare le opere rilevanti si aggirano in Italia tra gli 11 ed i 14,5 anni (Bella, 2021), e sono incompatibili con tutti gli orizzonti di spesa delle risorse comunitarie. A legislazione vigente anche le opere finanziate e progettate corrono il rischio di non rispettare la scadenza del 2026 fissata dal NGEU.

Insomma, non solo per realizzare quei progetti, ma anche per attuare i più semplici interventi contenuti nel PNRR sulle infrastrutture, è assolutamente necessario modificare in profondità le

Non bastano risorse destinate agli investimenti.
Bisogna puntare sulla efficienza dei servizi

regole di ingaggio per semplificare l'assetto normativo in materia di opere pubbliche, ma devono anche essere riformate le regole di organizzazione e funzionamento della rete dei servizi. Sinora non si è mosso nulla di sostanziale da questo punto di vista.

Il pericolo più grave che l'Italia oggi corre nel processo di attuazione del PNRR è quello di scambiare il NGEU per l'ennesimo fondo strutturale, a disposizione delle amministrazioni centrali e locali per finanziare progetti di sviluppo più o meno utili, in tempi più o meno rapidi, in funzione della capacità amministrativa attuale, considerata come invariante.

LE RIFORME NELLE INFRASTRUTTURE E NEI SERVIZI PER LA MOBILITA'

Da diversi anni la discussione politica nazionale mette al suo centro la necessità e l'urgenza della semplificazione, con risultati sinora particolarmente deludenti, ad eccezione della ricostruzione del Ponte Morandi, realizzato in tempi europei grazie alla provvida decisione di applicare esclusivamente le regole comunitarie.

Il codice degli appalti ha mostrato tutta la sua inadeguatezza dal punto di vista della *execution*. La strada per semplificare consiste nel disboscare tutto ciò che è superfluo. Andare direttamente alla fonte del diritto europeo ha mostrato una elevata efficacia attuativa. Questo processo di disintermediazione deve riguardare anche quelle sovrastrutture che sono diventate produttrici di indirizzi comportamentali di natura giuridica che hanno reso ancora più complessa la stessa normativa nazionale.

A tale elemento di forte rallentamento nella realizzazione delle opere pubbliche si deve aggiungere anche la riforma delle stazioni appaltanti, prevedendone una drastica riduzione nel numero e, contemporaneamente, procedendo ad un loro accorpamento funzionale e ad un loro potenziamento, elevandone la qualità e le specializzazioni.

Le riforme strategiche per il miglior funzionamento delle infrastrutture e dei servizi per la mobilità non si fermano qui. Il PNRR evidenzia anche la necessità di mettere mano alla riforma delle concessioni nel settore portuale. L'attenzione è stata concentrata esclusivamente sulla possibilità di superare nei porti nazionali il vincolo di poter essere titolari di una sola concessione.

Non è questo il punto realmente rilevante. Nel settore marittimo si sta formando una struttura di mercato basata su un oligopolio bilaterale tra armatori e concessionari delle banchine: i grandi gruppi marittimi stanno acquisendo posizioni dominanti anche nei porti, con il rischio di condizionare l'assetto del mercato dal punto di vista della formazione dei prezzi e dello stesso accesso alla connettività.

Mettere mano alla riforma
delle concessioni
per rilanciare
la portualità

La stessa legislazione europea ha favorito questo processo, con la proroga al 2024 della *Block exemption regulation* che ha consentito alle grandi Alleanze nel settore dei container di continuare a fornire servizi comuni senza violare le norme comunitarie antitrust in materia di concorrenza: se questo principio era ragionevole nella fase precedente di crisi del settore marittimo, la decisione assunta dalla Commissione UE nel 2020 ha consentito la formazione di extraprofitti nel 2021. Nell'anno appena trascorso le tre grandi Alleanze hanno registrato utili superiori a 100 miliardi di dollari, ed hanno potuto, grazie alla norma europea, contare su una tassazione pari solo al 7%.

Se è vero che la *Block Exemption Regulation* non comprende la fissazione dei prezzi o la ripartizione del mercato, gli strumenti di controllo stanno fallendo, perché il rialzo drammatico e generalizzato dei noli marittimi sembra dimostrare l'esistenza di un cartello che si muove secondo logiche di coordinamento.

Nel corso del 2021 esistono tutte le evidenze per cui si sta determinando la formazione di enormi profitti per le grandi compagnie marittime, in uno scenario caratterizzato dall'aumento esponenziale dei prezzi del trasporto per i container su scala internazionale, generando uno dei meccanismi alla base della ripresa della inflazione. Forse, una riflessione su questo tema andrebbe aperta, a livello comunitario e nazionale.

Ma i percorsi istituzionali di modernizzazione nel settore devono sciogliere altri nodi ancora irrisolti, a livello europeo, ma soprattutto a livello nazionale. Da diversi decenni a questa parte, l'agenda comunitaria, nella regolazione e nella liberalizzazione delle attività economiche, ha posto al centro la separazione tra infrastrutture e servizi. Non è questione da porre ai margini. Prima nel caso del trasporto aereo e poi nel caso del trasporto ferroviario, i pilastri di sistema sono stati rappresentati da una articolazione duale delle attività economiche nel sistema delle reti di mobilità.

Nel trasporto marittimo l'Unione Europea non ha ancora con chiarezza definito i confini tra porti e vettori, al punto tale che diversi operatori di mercato posseggono concessioni con le quali gestiscono terminal portuali, in particolare nel segmento del trasporto dei contenitori. Non si capisce la ragione per la quale il principio dell'*unbundling* tra reti e servizi sia stato uno dei cardini della regolazione comunitaria in tutti i settori del trasporto, ad esclusione delle attività marittime e portuali.

Il tema del rapporto tra infrastrutture e servizi è ancora poco approfondito, non solo nella discussione pubblica italiana, ma anche nella articolazione delle proposte per il PNRR. La questione si incrocia con il nodo delle concessioni, che costituiscono lo strumento di regolazione con il quale viene disciplinato l'esercizio delle infrastrutture, sia che esse restino nella proprietà pubblica sia che vengano assegnate alla gestione di aziende private.

*I percorsi istituzionali
vanno modernizzati
in chiave europea e globale*

Le concessioni autostradale e portuali richiedono certamente una profonda revisione, come testimonia la vicenda del Ponte Morandi e la persistente immobilità dei concessionari nei principali porti del nostro Paese. Tra le riforme contenute nel PNRR è presente l'istituto della concessione, ma solo per quanto si riferisce alle attività portuali, e per superare il limite all'esercizio di un solo terminal in un porto da parte di un operatore.

Nei fatti, questa condizione è già presente in molti scali italiani: tale norma appare più la sanatoria di un assetto esistente che non una regolazione per favorire l'efficienza delle operazioni. Probabilmente si tratta del contrario di quello di cui ci sarebbe bisogno, vista la traiettoria oligopolistica che sta attraversando questo mercato.

In un primo tempo, il Governo italiano immaginava di intervenire sulle concessioni turistico balneari, in quanto siamo in grave difetto rispetto alla legislazione comunitaria, perché le norme nazionali attualmente in vigore prevedono una proroga delle concessioni sino al 2033.

Al posto del Governo è dovuto intervenire il Consiglio di Stato, che, con recenti due sentenze (n. 17 e 18 del 9 novembre 2021), ha sancito l'inconciliabilità tra la proroga e la legislazione comunitaria, fissando entro la fine del 2023 il tempo per mettere a gara le concessioni turistico-ricreative. Va comunque notato che il Ministero dello Sviluppo Economico ha inteso convocare un tavolo di discussione con gli operatori del settore, e le esperienze che gli anni hanno dimostrato in materia, indicano che nulla di buono per la concorrenza emergerà da queste discussioni.

Molti altri nodi di regolazione e di mancate riforme nelle infrastrutture e nei servizi di mobilità restano sul tappeto. La natura economica delle Autorità di Sistema Portuale sta generando un altro conflitto tra le istituzioni comunitarie ed il governo, perché secondo le norme comunitarie sono soggette a tassazione tutte le attività economiche, mentre l'Italia ritiene invece che basti la natura pubblica del soggetto per evitare l'applicazione delle regole di fiscalità generale (Spirito, 2021).

Questo nodo sta ancora tutto sul tappeto, in quanto Assoporti ha inteso impugnare la decisione della Commissione davanti alla Corte Europea di Giustizia, e la sentenza che si determinerà è destinata ad avere una influenza su una questione che resta ancora sotto traccia. La natura di ente pubblico non economico delle Autorità di Sistema Portuale ingabbia dentro le regole della amministrazione statale un soggetto che deve invece promuovere iniziativa economica.

Non va messa in discussione la proprietà pubblica degli scali nazionali, perché si tratta di infrastrutture essenziali per la competitività della Nazione. La forma di società per azioni per mano pubblica sarebbe tuttavia maggiormente adeguata per consentire di rendere maggiormente efficace l'azione di promozione dello sviluppo delle connessioni marittime.

*I nodi non sono solo i porti
ma va modernizzato l'intero
sistema delle infrastrutture
e servizi collegati*

Nel settore del trasporto pubblico locale da più di un quarto di secolo è stata approvata una riforma che prevede la contendibilità dei servizi mediante confronti competitivi per il mercato, ma praticamente nulla è accaduto. Un superamento dei monopoli locali secondo le regole della concorrenza per il mercato sarebbe utile, ed auspicabile.

Nel sistema ferroviario, resta ancora il nodo della separazione proprietaria tra RFI e le imprese di trasporto del Gruppo FS, per applicare sino in fondo il principio di terzietà tra gestore della infrastruttura ed aziende di servizi. Il coordinamento necessario all'interno di una stessa compagnia sociale rende meno stringenti i meccanismi di parità di condizioni di trattamento tra i vettori nell'accesso alle tracce ferroviarie.

Resta sospesa per aria, pur se va per mare, la crisi di Tirrenia, società privatizzata senza il pagamento del corrispettivo dovuto, che continua a ricevere risorse pubbliche per obblighi di servizio. Qualche gara è stata espletata, ma resta la questione di fondo di una cessione di un *asset* verso un privato che deve ancora allo Stato 180 milioni di euro, con una azienda sull'orlo del collasso. Le recenti notizie di cronaca sugli ipotizzati traffici di influenze rendono ancora più necessario il chiarimento su una delle privatizzazioni a scarso grado di efficacia che si sono realizzate a metà degli anni Novanta del secolo passato.

LA SELEZIONE DEGLI INVESTIMENTI

Costruire nuove infrastrutture senza aver effettuato una valutazione sugli impatti di queste reti rispetto alla densità delle connessioni può rappresentare un grave errore: non mancano in Italia casi di infrastrutture utilizzate poco, o quasi per nulla. Oltretutto, era stato recentemente deciso, e poi ce ne si è puntualmente dimenticato, che ogni investimento infrastrutturale avrebbe dovuto essere preceduto da una analisi costi-benefici. Ma la memoria degli atti normativi in Italia è assolutamente un assetto a geometria variabile.

La realizzazione della nuova diga foranea nel porto di Genova costituisce un caso di scuola da questo punto di vista. A beneficiare degli effetti di questo investimento sarà sostanzialmente un solo concessionario, rispetto ad un costo per la realizzazione dell'opera stimabile in quasi due miliardi di euro. Forse non servirebbe nemmeno l'analisi costi benefici per capire che questa decisione è quanto meno avventata. Realizzare investimenti pubblici nelle infrastrutture corrisponde ad una necessità strategica: ma non quando i benefici si orientano verso una platea ristretta di utilizzatori.

Poi ci sono altre decisioni che magari neanche corrispondono a criteri di valutazione economica dell'investimento, ma che sono ragionevoli dal punto di vista della valutazione politica e sociale, salvo poi a rivelarsi discutibili se si analizzano le caratteristiche tecniche delle scelte assunte.

Non mancano esempi di investimenti operati senza necessaria valutazione di impatto economico

Non vi è alcun dubbio che investire per migliorare le connessioni ferroviarie costituisce una questione vitale per l'economia meridionale, anche per le ricadute di competitività che si generano nel Sud e nel resto del Paese. In termini di accessibilità le regioni meridionali registrano un divario molto significativo rispetto alla media nazionale. Questa forbice si è allargata nel corso degli ultimi decenni: l'indice di accessibilità per il Sud è passato da 0,574 del 1995 a 0,436 del 2018, con un peggioramento pari al 24,1% (a cura di M. Bella, 2020).

Dunque, la scelta compiuta dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) di puntare su investimenti ferroviari essenzialmente concentrati nelle regioni meridionali costituisce un indirizzo coerente con gli obiettivi comunitari del programma *Next Generation EU*, e può essere anche uno degli ingredienti necessari per rilanciare la competitività delle regioni meridionali, considerato che nei periodi recenti solo il 22% degli investimenti ferroviari nazionali sono stati destinati al Sud (G. Viesti, 2021).

La connessione ferroviaria tra Salerno e Reggio Calabria costituisce la spina dorsale della infrastrutturazione meridionale prevista dal PNRR. Se però entriamo nel merito tecnico del progetto, qualche perplessità sulla struttura tecnica del progetto emerge. Partiamo dalla caratteristica della rete ad alta capacità, vale a dire compatibile con il transito contestuale di treni passeggeri e merci.

Al Sud non serve una rete di alta capacità, perché mai i treni merci circoleranno su una rete ad elevato pedaggio, con una domanda che richiede treni con caratteristiche di lunghezza e pesantezza completamente differenti, più adatti ad una rete tradizionale riqualificata. La lezione della rete ad alta capacità, già realizzata tra Salerno e Milano, dovrebbe essere di lezione: costruita con le caratteristiche per far transitare treni merci, e quindi con costi superiori di un terzo rispetto alla classica rete ad alta velocità, non ha visto transitare che un solo treno merci, peraltro neanche di successo commerciale.

Serve quindi, per il trasporto ferroviario delle merci, la riqualificazione della rete meridionale esistente aumentando le sagome, allungando i moduli di stazione, al fine di consentire la circolazione di treni merci più lunghi, incrementando il peso assiale ammesso e soprattutto introducendo alcune varianti di tracciato, adatte ad eliminare i tratti maggiormente acclivi che oggi limitano significativamente il peso dei convogli.

Per i passeggeri, la connessione ferroviaria nel Mezzogiorno richiede una rete ad alta velocità, specializzata solo in questo servizio. Costa molto meno (sagoma ridotta a tutto vantaggio dei costi delle gallerie, maggiori pendenze con riduzione del numero e della lunghezza di gallerie e viadotti) ed assicura una drastica riduzione dei tempi di percorrenza.

Insomma, per il Mezzogiorno sono necessari due approcci specifici dal punto di vista ferroviario: uno focalizzato sul trasporto delle merci, che deve essere basato sull'aumento del peso e della

*Le scelte di mobilità
non sono univoche
ma vanno studiate
a seconda del territorio*

lunghezza dei convogli, ed uno per il trasporto dei passeggeri, che deve guardare alla drastica riduzione dei tempi di percorrenza, ed al miglioramento della connessione anche verso il centro nord dell'Italia.

Pur se ormai vi è consapevolezza che la politica dei servizi deve essere attenta ai territori, si continua ad interpretare un modello di organizzazione, nelle infrastrutture e nei servizi, che privilegia un approccio standardizzato, spesso inefficace (F. Barca, E. Giovannini, 2020).

Non pare il caso di insistere in questo errore. Eppure il documento del PNRR parla ancora indifferentemente di alta capacità, di alta velocità e di alta velocità di rete per la realizzazione della rete ferroviaria nel Mezzogiorno, in particolare per il collegamento tra Salerno e Reggio Calabria.

Infine c'è un tema rilevante sulla scelta dei tracciati. Sulla Salerno-Reggio Calabria sarebbe irragionevole e sciagurato investire in un collegamento nelle aree interne, che avrebbe la caratteristica di dover realizzare un sistema di gallerie lungo decine e decine di chilometri, con tempi di realizzazione che andrebbero verso le calende greche.

Insomma, l'indirizzo del Governo nella architettura del PNRR pare solido e credibile. Come spesso accade, il diavolo sta nei dettagli. È auspicabile che si faccia più chiarezza sulle soluzioni progettuali e che si parta anche dalla esperienza che abbiamo maturato sull'alta velocità in Italia. Come sostiene spesso il Presidente del Consiglio Mario Draghi, farsi guidare dal buon senso è un eccellente viatico per proseguire su un corretto tracciato. Così direbbe anche un ferroviere.

Ma sono proprio i ferrovieri, in questo caso, a generare una commedia degli equivoci pericolosa. In un documento di 211 pagine della Direzione Investimenti di Rete Ferroviaria Italiana (RFI, 2021), invece di fare chiarezza sulle scelte tecniche, si intorbidiscono ulteriormente le acque.

È esattamente quello che non dovrebbero fare i tecnici. Il documento manca assolutamente di due requisiti indispensabili per una valutazione trasportistica, vale a dire da un lato l'analisi della domanda potenziale e dall'altro la costruzione di un modello di esercizio.

Questi pilastri, peraltro, sono possibili solo a condizione che sia chiaro ed univoco il disegno della rete. Non è affatto così. Il documento si compone di un caleidoscopio di opzioni possibili per singole tratte della linea: questo metodo non restituisce chiarezza di scelte. Siamo più in presenza di uno spezzatino ferroviario, che lascia impregiudicate le decisioni che devono essere assunte. Sull'alimentazione elettrica resta non sciolto il nodo tra tensione a 3.000 o a 25.000 mila Volt: pare un dettaglio ma non lo è, perché determina nel secondo caso una integrazione con la rete AV esistente, lasciando fuori gli operatori normalmente privi di materiale rotabile idoneo a circolare con detta tensione.

Va valorizzato, in un documento deludente, un elemento che può essere invece una chiave di volta importante per le operazioni

*Farsi guidare dal buon senso
è un eccellente viatico
per proseguire*

logistiche. Un collegamento trasversale dal porto di Gioia Tauro verso l'asse adriatico può costituire una soluzione interessante, dal momento che l'itinerario adriatico è stato già dotato di quelle caratteristiche, per modulo, sagoma e peso assiale, che sono coerenti con la circolazione di treni merci con standard europei.

Andrebbe però effettuata una analisi di sensitività competitiva tra la soluzione ferroviaria e le navi *feeder*: è noto che Gioia Tauro è un porto di *transshipment*: serve quindi confrontare l'assetto potenziale dei meccanismi competitivi tra soluzione ferroviaria e navi *feeder*.

Insomma, realizzare un collegamento veloce per le regioni meridionali è assolutamente opportuno per migliorare i collegamenti logistici con il ricorso alla intermodalità. Però è assolutamente urgente, come ha detto il Ministro Giovannini, avviare un dibattito pubblico sulle scelte tecniche opportune. Gli equivoci che si annidano nelle scelte tecniche vanno sciolti.

PIETRO SPIRITO

spiritopietro1962@gmail.com

Pietro Spirito, è laureato in Scienze Politiche presso l'Università Federico II. Ha frequentato il Master in sviluppo economico dell'Unioncamere. È stato componente dell'ufficio studi della CONSOB, per poi cominciare un lungo percorso professionale nelle Ferrovie dello Stato, dove ha svolto molteplici incarichi manageriali. È stato Presidente dell'Autorità di Sistema Portuale del Mar Tirreno Centrale. Attualmente è docente di management delle Infrastrutture presso l'Università Mercatorum e professore straordinario di Economia Applicata presso l'Università Pegaso.

GLI AUTORI DIMOSTRANO L'IMPORTANZA DEL TRASPORTO FERROVIARIO REGIONALE

Il trasporto ferroviario come indicatore dello sviluppo economico

di GIOVANNI PAPPALARDO,
LUCA TALUCCI

Il trasporto ferroviario regionale viene generalmente ritenuto di fondamentale importanza per lo sviluppo di un paese moderno, sia economico che sociale.

Il Gruppo FS dichiara che il numero di passeggeri che annualmente viaggiano sui treni regionali italiani si attesta a quota 800 milioni, cifra che costituisce all'incirca il 90% del totale dei passeggeri del sistema ferroviario nazionale. Proprio per questo ruolo fondamentale che il servizio ferroviario svolge nei confronti del tessuto sociale, il Gruppo FS ha presentato un piano industriale per il quadriennio 2019-2023 che prevede 6 miliardi di investimenti sulle sole linee regionali.

Il trasporto ferroviario è indubbiamente in grado di contribuire a garantire uno sviluppo della società che sia decisamente più sostenibile, più sicuro e di minor impatto ambientale rispetto al trasporto privato, che è ancora quello preferito dalla maggior parte della popolazione. Ma a dispetto di tutti programmi e dello stanziamento di fondi l'analisi dei dati del trasporto ferroviario denota un' Italia a due velocità. Come riportato sotto nel Grafico 1, analizzando la finestra temporale che va dal 2014 al 2019 (l' analisi si ferma al periodo ante pandemia di Covid per avere dati significativi) il numero di passeggeri al giorno del trasporto ferroviario regionale è aumentato costantemente, passando da circa 275.000 a circa 295.000 passeggeri al giorno.

Le linee ferroviarie regionali sono il tessuto connettivo di partenza

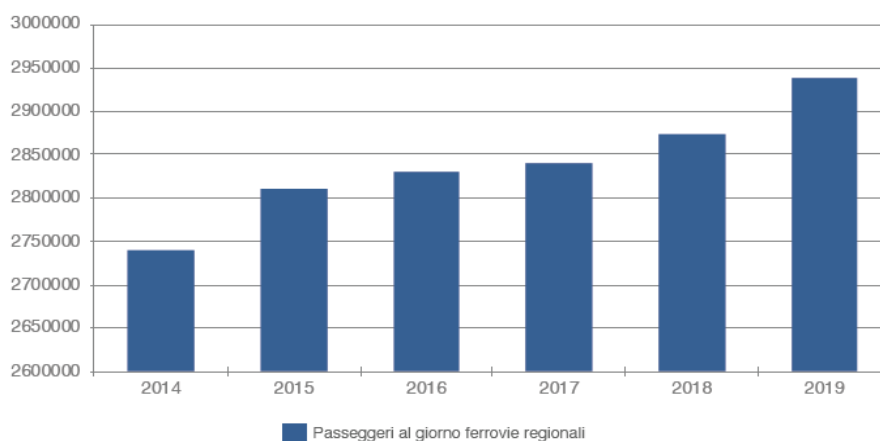


Grafico 1. Passeggeri al giorno del trasporto ferroviario regionale (Legambiente, Rapporto Pendolaria 2021).

Ma se si analizzano i dati per singole regioni (Tabella 1), si riscontrano alcune situazioni molto interessanti come il caso della Provincia di Trento dove il numero di viaggiatori è praticamente raddoppiato dal 2011 al 2019 e dell'Emilia-Romagna dove si è registrato un incremento del 52,5% di passeggeri, sempre dal 2011 al 2019. Viceversa si evidenziano delle ingenti perdite di viaggiatori sulle linee ferroviarie regionali nel caso della Regione Campania, sulla quale si focalizza il presente studio, che tra il 2011 ed il 2019 ha registrato una diminuzione del 44% del numero di viaggiatori.

Regioni e Pr. Autonome	Viaggiatori al giorno 2011	Viaggiatori al giorno 2019	Differenza %
Abruzzo	23 530	19 045	-19
Basilicata	7 702	4 979	-35,3
Pr. Bolzano	24 200	29 741	+22,9
Calabria	26 000	19 579	-24,7
Campania	467 000	261 193	-44,1
Emilia-Romagna	141 000	215 000	+52,5
Friuli-Venezia Giulia	21 915	28 993	+32,3
Lazio	540 000	530 000	-1,8
Liguria	105 000	128 218	+22,1
Lombardia	650 000	820 000	+26,1
Marche	16 400	21 486	+31
Molise	4 500	4 000	-11,1
Piemonte	175 400	185 929	+6
Puglia	108 100	150 527	+39,2
Sardegna	14 400	17 345	+20,4
Sicilia	44 300	46 969	+6
Toscana	232 000	232 312	+0,1
Pr. Trento	13 000	26 970	+107,5
Umbria	26 000	27 333	+5,1
Valle d'Aosta	3 500	8 401	+140
Veneto	152 620	160 108	+4,9
Italia	2 796 567	2 938 128	+5,06

Tabella 1. Viaggiatori al giorno sui treni regionali, confronto 2011-2019 (Legambiente, Rapporto Pendolaria 2021).

Si riflette a macchia di leopardo lo sviluppo dei servizi ferroviari regionali

Nel complesso quindi il trasporto ferroviario regionale in Italia ha subito una crescita globale del +5,06% (Tabella 1) ma in alcune regioni è aumentato mentre in altre è diminuito. Non solo, dal 2011 la crescita del numero dei treni regionali è stata solo dell'1,7%, a fronte di un aumento netto del numero di passeggeri.

Pertanto è lecito supporre che, a fronte di una domanda globale crescente di trasporto ferroviario regionale non ci sia stata, dall'altra parte, un'offerta di livello adeguato con una diminuzione globale della qualità del servizio.

Inoltre sono stati analizzati, nella stessa finestra temporale, altri dati economici come l'andamento del PIL e del tasso di disoccupazione. Nel Grafico 2 (sotto) viene riportato l'andamento del PIL nel triennio 2017-2018-2019 per le cinque principali macroregioni italiane attingendo da dati ufficiali ISTAT.

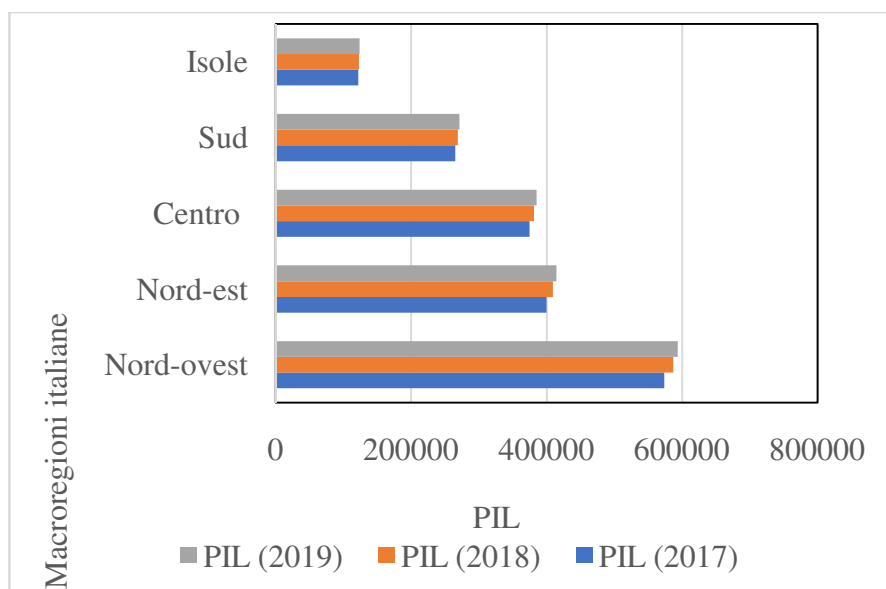


Grafico 2. Andamento del PIL dal 2017 al 2019 nelle cinque macroregioni italiane.

Dal Grafico 2 si possono estrapolare le seguenti osservazioni:

- Area Nord-ovest: il PIL aumenta progressivamente dal 2017 al 2019 con valori assoluti sempre decisamente superiori a quelli delle altre macroregioni;
- Aree Nord-est e Centro: in entrambe le macroregioni il PIL aumenta nel corso del triennio con valori confrontabili in senso assoluto ma nettamente inferiori rispetto a quelli ottenuti dall'area Nord-ovest;
- Aree Sud ed Isole: valori assoluti di PIL ancora più bassi delle Regioni del Centro Italia ma sempre in crescita nell'arco del triennio considerato.

Confrontando i dati del Grafico 2 con quelli in Tabella 1, si evidenzia una forte correlazione tra il PIL regionale ed il numero di viaggiatori al giorno sulle linee ferroviarie. Se si analizzano i dati nello specifico si può notare che:

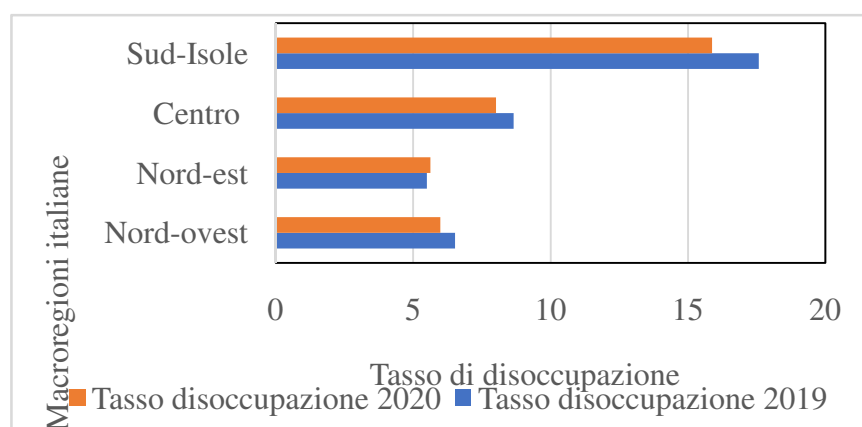
- Area Nord-ovest: il Piemonte negli ultimi dieci anni ha aumentato del +6% il numero dei viaggiatori su linee ferroviarie regionali a fronte di un progressivo incremento del PIL anno dopo anno. In Liguria i passeggeri sono cresciuti del +22.1% anche qui in corrispondenza di un PIL in continua crescita; in

Il grafico 2 non ha bisogno di commenti!

Valle D'Aosta l'incremento dei viaggiatori è stato del +140% in linea con il trend del PIL. Infine la Lombardia ha registrato un +26.1% di passeggeri in corrispondenza di una forte crescita del PIL;

- Area Nord-est: tutte le Regioni presentano la stessa correlazione dell'area Nord-ovest con alcuni casi più marcati. Ad esempio la provincia autonoma di Trento presenta una crescita molto sostenuta del PIL dal 2017 al 2019 con un conseguente aumento dei passeggeri regionali del +107.5%. Altro caso da mettere in evidenza è quello dell'Emilia-Romagna in cui la ricchezza prodotta dalla Regione aumenta come aumentano del +52.5% i passeggeri dal 2011 al 2019;
- Area Centro: già nelle Regioni del Centro Italia si cominciano a notare dei prodotti interni lordi più bassi e delle flessioni percentuali di passeggeri su treni regionali molto vicine allo zero come, ad esempio, nel Lazio che registra un decremento del -1.8% del numero di viaggiatori. Unica eccezione è rappresentata dalla Regione Marche che fa registrare un +31% di passeggeri a fronte di un PIL in linea con quello delle altre Regioni dell'area Centro;
- Area Sud: la ricchezza prodotta nelle Regioni del Meridione è nettamente inferiore rispetto a quella prodotta dalle Regioni del Nord Italia e questo sembrerebbe ripercuotersi sull'andamento del trasporto regionale, che presenta una flessione negativa nella maggior parte delle Regioni (Abruzzo, Molise, Campania, Basilicata e Calabria). La situazione peggiore si evidenzia in Campania che, pur avendo un PIL in lieve crescita, sembrerebbe non essere stato sufficiente ad evitare un crollo del -44.1% del numero di viaggiatori sulla linea ferroviaria regionale;
- Area Isole: qui la ricchezza prodotta, anche se in crescita, è di lunga inferiore a quella del resto della Nazione ma, nonostante ciò, sia in Sicilia sia in Sardegna i viaggiatori sono aumentati.

Altro parametro socio-economico analizzato è il tasso di disoccupazione. Nel seguente Grafico 3, viene riportato il tasso di disoccupazione delle macroregioni italiane negli anni 2019 e 2020.



L'analisi territoriale sul tasso di disoccupazione è solo una conferma della forte relazione tra sistema ferroviario regionale e sviluppo economico

Grafico 3. Andamento del tasso di disoccupazione dal 2019 al 2020 nelle cinque macroregioni italiane.

Come si nota nel Grafico 3, il livello di disoccupazione, ad eccezione del Nord-est dove tra il 2019 ed il 2020 si è mantenuto sostanzialmente invariato, in tutto il resto della Nazione è aumentato. In particolare si può notare come nella macroregione Sud-Isole ci sia un aumento del tasso di disoccupazione, un prodotto interno lordo molto inferiore a quello del Nord e Centro Italia e una drastica diminuzione del numero di viaggiatori su treni regionali.

CONCLUSIONI

Dall'analisi dei dati sopra riportati si evidenzia chiaramente la correlazione tra la ricchezza prodotta da un'area geografica e lo sviluppo delle infrastrutture di trasporto.

Inoltre il servizio di trasporto regionale genera, proprio nelle regioni con un Prodotto Interno Lordo totale e pro-capite inferiore, una diminuzione del numero di passeggeri.

La diminuzione del numero di passeggeri, o di pendolari, in questo caso non è da attribuirsi ad un forte aumento del tasso di disoccupazione (come abbiamo potuto vedere dai dati precedenti del Grafico 3) ma sicuramente ad una riduzione della offerta di trasporto, in termini quantitativi e qualitativi.

Questo comporta un aumento del trasporto privato, con un costo maggiore per persona ed un maggiore impatto ambientale, generando un "circolo vizioso" che penalizza sempre di più le regioni o le aree caratterizzate da un minore sviluppo economico.

GIOVANNI PAPPALARDO

g.pappalardo@unifortunato.eu

LUCA TALUCCI

l.talucci@studenti.unifortunato.eu

Giovanni Pappalardo, è laureato in Ingegneria Navale presso l'Università di Napoli e ha conseguito il Master in Ingegneria per la Produzione al Politecnico di Milano. Lavora nel settore degli impianti e infrastrutture di trasporto come dipendente di multinazionali, libero professionista, consulente e progettista. Attualmente docente di Infrastrutture per i trasporti presso l'Università Telematica Giustino Fortunato.

Luca Talucci, studente di Scienze e Tecnologie dei Trasporti presso l'Università Telematica Giustino Fortunato, lavora nel settore ferroviario e ricopre la posizione di Macchinista ferroviario di linea (trasporto merci) presso HUPAC Spa di Busto Arsizio.

LE CAMERE DI COMMERCIO GUARDANO AL TERRITORIO

Conclusa la fase di audit dei tavoli di confronto regionali

di ANTONELLO FONTANILI

Cinquantacinque Camere di commercio, con il coordinamento delle relative Unioni regionali e il supporto tecnico-scientifico di Uniontrasporti, hanno assunto il **ruolo di cabina di regia e collettore degli interessi economici del territorio**, favorendo l'animazione territoriale ed il confronto costruttivo intorno alle opere di interesse richiamati dai rispettivi **Libri Bianchi sulle priorità infrastrutturali**.

Avviato a metà 2021 con la realizzazione di una serie di attività centralizzate propedeutiche alle azioni previste sui territori, il Programma Infrastrutture ha visto **un'adesione pressoché totale del sistema camerale. Con l'ultimo Tavolo di confronto per lo sviluppo infrastrutturale e per la ripresa dell'economia delle Camere di commercio di Agrigento e Caltanissetta** si è giunti al termine della "fase di ascolto".

L'obiettivo del **Programma Infrastrutture** è mettere le Camere di commercio e le Unioni regionali nelle condizioni di partecipare attivamente alla ripresa del Paese – in questa fase particolarmente critica caratterizzata dalla pandemia e dal conflitto bellico tra Russia e Ucraina – fornendo analisi, ipotesi di intervento e contributi operativi allo sviluppo delle reti materiali ed immateriali, fornendo ai Governi centrali e locali un contributo per una migliore strategia sulle infrastrutture.

Oltre ad attivare azioni di monitoraggio sui territori, il Programma Infrastrutture si propone di introdurre competenze che, a tutti i livelli, possano contribuire a disegnare una strategia di medio-lungo periodo sullo sviluppo della mobilità e della logistica in Italia, per supportare una più efficace pianificazione ed una veloce realizzazione degli interventi infrastrutturali e manutentivi su strade, ferrovie, porti, aeroporti, città, fiere, interporti e connessioni digitali. Le strategie infrastrutturali hanno una valenza almeno regionale, per cui le attività a livello locale del progetto prevedono un coordinamento ed uno sviluppo su scala regionale attraverso momenti di **confronto e concertazione**, individuazione delle **opere strategiche** per le proprie imprese e sviluppo di **iniziative specifiche**, il tutto in stretta relazione con le **esigenze dei singoli territori**.

A partire dagli studi realizzati da Uniontrasporti in merito a domanda e offerta infrastrutturale per ogni singola regione, sono stati progettati ed organizzati – da novembre 2021 ad aprile 2022 – ben **55 tavoli di confronto per lo sviluppo** (in presenza

*Il programma
infrastrutturale trova
la collaborazione
delle Camere di Commercio*

o tramite webinar), che hanno coinvolto **quasi 1.200 soggetti tra associazioni, imprese ed enti locali.**

*“È stata un’esperienza davvero positiva e molto interessante, dalla quale è emersa in maniera evidente la capacità delle Camere di commercio di coinvolgere l’intera business community intorno ad un tema prioritario per la ripresa economica del Paese - commenta **Antonello Fontanili, Direttore di Uniontrasporti, nel ruolo di coordinatore e moderatore del confronto** - Avendo seguito in prima persona quasi tutti i tavoli - da Bolzano a Reggio Calabria, passando per i 3 Tavoli della Sardegna e i 7 della Lombardia -, ho avuto la chiara sensazione di un reale bisogno non solo di confronto tra i diversi soggetti, ma anche di ascolto in merito alle loro necessità. Oltre a segnalazioni puntuali di opere e interventi strategici e prioritari per i diversi territori, i numerosi partecipanti ai nostri tavoli hanno fornito indicazioni trasversali relative all’esigenza di dotarsi di infrastrutture efficienti, di rendere la logistica e la mobilità più sostenibili, e soprattutto di poter operare in un ambito normativo più chiaro e semplice. Un altro concetto emerso in numerosi tavoli è il “fare squadra”, quindi fase sistema ed essere coesi per avere un maggiore peso nel raggiungere più velocemente un obiettivo comune e strategico come può essere considerato un sistema infrastrutturale e logistico moderno ed efficiente. I prossimi step del progetto prevedono la redazione di un Libro Bianco per ogni regione aderente al progetto, una nuova fase di condivisione con il territorio, lo sviluppo di focus progettuali ed un roadshow di presentazione dei risultati sull’intero territorio nazionale, con tappe regionali ed un evento finale su scala nazionale, previsto per fine settembre 2022”.*

Uno dei principali obiettivi del Programma Infrastrutture è infatti dotare ogni regione di uno specifico “Libro Bianco sulle priorità infrastrutturali regionali” che vuole essere uno strumento di proposta per far giungere agli enti di governo centrali e locali le richieste del sistema produttivo regionale circa le opere indifferibili e necessarie per tornare a competere sui mercati nazionali e internazionali, grazie ad una rete infrastrutturale completa ed estesa, ad una logistica efficiente e ad connettività digitale performante, in grado di cogliere le opportunità dei cambiamenti del contesto socio-economico globale.

Gli stakeholders coinvolti nei diversi incontri hanno apprezzato in particolare l’approccio utilizzato e lo strumento dei tavoli di confronto, sintomo di un’evidente necessità di una piena e autentica condivisione degli indirizzi strategici e delle scelte, in materia di sviluppo e rilancio infrastrutturale. La documentazione utilizzata da Uniontrasporti per stimolare il dibattito ha incontrato ovunque il favore dei partecipanti, grazie alla qualità delle analisi e alla chiarezza delle esposizioni.

Tra le numerose **richieste del sistema economico-produttivo** raccolte nei diversi tavoli di confronto, se ne possono segnalare alcune in particolare:

*Per tornare a competere
occorre una politica
di ricerca tra le singole
realità regionali*

- Monitorare in maniera costante i manufatti infrastrutturali esistenti (soprattutto quelli datati) e di conseguenza procedere ad una rigenerazione e manutenzione ordinaria e straordinaria delle risorse in essere, da effettuare in maniera programmata, innovativa e coordinata, in modo da incidere il meno possibile sulla normale circolazione
- Completare in tempi rapidi le opere già cantierate, per superare le difficoltà di circolazione dovuti ai cantieri e giungere all'utilizzo del nuovo sistema di trasporto progettato
- Migliorare la sicurezza delle strade e delle ferrovie esistenti, a partire da una buona progettazione, perseguendo standard europei per la gestione efficiente dei servizi di trasporto, come i sistemi di segnalamento ferroviario
- Puntare all'intermodalità e all'integrazione dei servizi, per rendere il sistema dei trasporti più efficiente, più sostenibile e più rispondente alle esigenze, sia per le merci che per i passeggeri, aumentando il livello di servizio offerto a turisti, residenti e imprese e migliorare in generale la fruizione del territorio, dalle aree metropolitane alle aree montane
- Potenziare i collegamenti dell'ultimo miglio, spesso difficoltosi per le imprese, in termini di tempo, agendo anche con piccole infrastrutture che migliorano le criticità e i colli di bottiglia puntuali
- Promuovere percorsi formativi nel settore dei trasporti e della logistica, per colmare la mancanza di competenze nel settore logistico e dell'autotrasporto
- Avviare attività di sensibilizzazione, informazione e confronto con il territorio per superare l'eventuale opposizione alla realizzazione di alcune infrastrutture, per superare la sindrome Nimby
- Aumentare la capillarità delle infrastrutture digitali (anche nelle aree rurali, vallive, remote e marginali), favorendo la connettività per imprese e cittadini, che si traduce in nuovi servizi e quindi minore mobilità e minore impatto sul territorio (il livello delle connessioni non è sempre omogeneo e adeguato rispetto alle aspettative);

Le infrastrutture non sono solo quelle fisiche ma anche immateriali

Introdurre una forte digitalizzazione dei processi, per migliorare il sistema di mobilità, rendere più sostenibili i processi, ottimizzare i flussi di traffico e i servizi forniti ai passeggeri, ma anche per efficientare la logistica, permettendo una gestione sicura e veloce dei dati, delle informazioni, del magazzino, della spedizione, della Reverse Logistics, dei controlli doganali e delle autorizzazioni per i trasporti eccezionali.

ANTONELLO FONTANILI
fontanili@uniontrasporti.it

Antonello Fontanili, è laureato in Ingegneria Civile Trasporto. Entra in Uniontrasporti, assumendo dopo qualche anno, il ruolo di Direttore. Coordina la struttura nella realizzazione di studi e progetti relativi allo sviluppo Infrastrutturale, all'impatto socioeconomico, alle strategie di intervento e di investimenti del sistema camerale.

IL GRUPPO AMATI SI FA CAPOFILA DEI SERVIZI PER LE IMPRESE DI TRASPORTO

Il trasportatore torna a dedicarsi al proprio core business

di GIANLUCA AMATI

Il Gruppo Amati da 40 anni opera nel settore manutenzione e riparazioni di veicoli industriali ed autobus; nasce dall'esperienza di Carlo Amati, ed è divenuto per il Lazio realtà leader nella gestione della manutenzione di grandi flotte. Grazie ad una squadra altamente specializzata in meccatronica, carrozzeria e pneumatici.

Giunta alla seconda generazione, la famiglia Amati punta ad espandere il proprio core business in tutta Italia e all'estero, grazie all'operato delle due società operative Drive Line Service Spa, officina autorizzata ZF e Voith, e specializzata nel settore ferroviario, e la Global Truck Service S.r.l. specializzata nella manutenzione e riparazione di veicoli industriali trailer e autobus. Partner di comprovata affidabilità, recentemente è diventato Service Partner Kögel, uno dei maggiori produttori di rimorchi e semirimorchi. A Gennaio 2022, con l'obiettivo di espandere i propri servizi ai clienti, è entrato a far parte dell'universo Al-trucks, network europeo di officine. "Non siamo semplici fornitori di servizi ma veri e propri partner" - spiega Gianluca Amati, amministratore delegato del Gruppo, con 140 tecnici siamo in grado di dare assistenza in vari settori del trasporto; truck, trailer, bus, e ferroviario. Un requisito imprescindibile, per fare bene questo mestiere, è lavorare costantemente al proprio miglioramento; il Gruppo lo sa bene, avendo impiegato l'anno 2021 per metter a punto un percorso di organizzazione interna, il tutto implementato con il "MOG 231", un'idea lungimirante che li distingue dalla concorrenza.

Con un fatturato annuo attestato sui 16 milioni di euro, anche il 2021 è stato un anno di crescita, in virtù di accordi con costruttori di autobus con il quale gestiamo in "Full Service" 1000 autobus in Italia e con una multinazionale del trasporto pubblico locale, con il quale gestiamo il parco mezzi, in Full Service, con un accordo che prevede anche la gestione dell'officina interna.

Ad inizio 2022 ha rafforzato l'organico inserendo nuove figure manageriali di grande esperienza internazionale (CFO, Direttore marketing, e un Operation Manager) **Oltre a ciò, procede il giovane progetto di Accademy in collaborazione con le società Adecco e Nexteria, dove c'è l'ambizione di formare nuovi meccanici, e meccatronici ed inserire nel Gruppo ogni anno fino a sei neo-diplomati. "La nostra sfida è trovare ra-**

*Una Accademy
per i trasporti per rafforzare
le competenze*

gazzi motivati, entusiasti e interessati a trovare un'occupazione stabile, a cui offrire corsi sulle competenze del auto motive".

Sta arricchendo e migliorando la tipologia di servizi da offrire al settore dei trasporti stradali e ferroviari, con un importante servizio da offrire che è quello di liberare i grandi clienti dalla gestione delle loro officine interne e seguire la flotta con contratti di manutenzione in **"Full Service"**, così che questi possano dedicarsi esclusivamente al loro business. La filosofia operativa della formula del **Full Service** comprende la pianificazione, l'esecuzione e la gestione di tutte le attività relative alla manutenzione preventiva e correttiva, finalizzate all'efficienza e all'affidabilità, in una ottica di **disponibilità del veicolo**.

Vengono compresi infatti, tutti i servizi complementari di assistenza su strada con soccorso h24, le revisioni periodiche ministeriali MCTC, la riparazione e la gestione dei sinistri. La soluzione di gestione del veicolo attraverso un contratto di **Full Service** permette la migliore ottimizzazione dell'impiego del veicolo e il rigoroso controllo dei costi di gestione.

Insieme ai lavori di manutenzione e riparazione del veicolo, vengono integrate tutte le attività logistiche e organizzative che contribuiscono a raggiungere un'eccellente gestione funzionale dei veicoli.

Il **Gruppo Amati** è certo che nei prossimi anni ci saranno nuove sfide e nuovi obiettivi molto impegnativi e stimolanti che solo con competenza, formazione e determinazione potranno essere raggiunti il raddoppio del fatturato e degli utili, ad offrire nuovi servizi, aprire a nuovi mercati, a specializzarsi sempre di più sui mezzi elettrici ma soprattutto sull'idrogeno con cui abbiamo già delle partnership con costruttori e clienti.

GIANLUCA AMATI

gianluca.amati@gtsonline.it

Gianluca Amati, è Amministratore Delegato del Gruppo Amati, responsabile dello sviluppo del business e delle relazioni con i clienti pubblici e privati. Ha conseguito un Executive Master in Sviluppo Manageriale presso la Liuss Business School, fa parte del Consiglio Direttivo di Alis.

RECENSIONE DEL LIBRO DI GIORGIA VOLTA E PAOLO VOLTA

Trasporto merci: l'uomo al centro del trasporto sostenibile

di ROCCO GIORDANO

Il libro di Giorgia Volta e Paolo Volta “Trasporto merci: l'uomo al centro del trasporto sostenibile” merita di essere recensito per migliorare il processo culturale del settore sempre più orientato alle sole infrastrutture, senza avere attenzione ai servizi prodotti, siano essi viaggiatori o merci, senza avere attenzione alla evoluzione dei mercati, al processo geo-economico e geopolitico che si sta modificando!



In tutta questa fase di grande transizione dobbiamo avere cura di quanto abbiamo trascurato nel tempo: l'ambiente e il rapporto dell'uomo con la natura, che gli autori analizzano con cura, soprattutto nel quarto capitolo – la componente ecologica – fornendo una serie di suggerimenti sulle azioni possibili quali: energia, trasporti, rifiuti, edilizia, agricoltura, digitalizzazione, intelligenza artificiale.

Sono tutti settori che richiedono competenze specifiche ed una programmazione di sistema. Le competenze che stiamo invocando da anni e per le quali cerchiamo sempre di “alzare l'asticella” delle conoscenze anche se a prevalere è ancora la logica settoriale e non quella di sistema. Siamo fiduciosi che una svolta anche se lenta ci sarà. “Che cosa possiamo prevedere e cosa possiamo prevedere solo all'insegna del forse” come raccomandano gli autori in premessa; una visione bisogna averla! Gli interventi possibili che vengono descritti con cura solo per i trasporti vengono identificate 82 iniziative che nella prospettiva della sostenibilità sono attuate con veicoli a emissione zero, combustibili rinnovabili ed entro il 2030 sarà possibile utilizzare numerosi punti di ricarica pubblica. È comunque necessario un cambio di paradigma che per il momento stiamo solo invocando. La visione futura sarà di un sistema globale governato da nuove norme (che ultimamente non ci sono!) ed il Mediterraneo sarà il punto di congiunzione. Ci auguriamo come testimoniamo i giovani che la componente ecologica sia più presente e l'economia circolare aiuti questa fase di transizione!

ROCCO GIORDANO

r.giordanoeditore@gmail.com