

Speciale Ferpress

Ottobre 2021



"LA CURA DEL FERRO"
8ª EDIZIONE

Oltre la crisi: la logistica
integrata nell'era post Covid 19

08 ottobre 2021



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA





Il programma del convegno

Apertura dei lavori

DANILO MARGARITELLA, Segretario Generale UIL Milano e Lombardia
ANTONIO ALBRIZIO, Segretario Generale Uiltrasporti Lombardia

Relazione al dibattito

ANGELO COTRONEO, Segretario Regionale Uiltrasporti Lombardia delega al ferro

ANDREA APPETECCHIA Ricercatore Senior Isfort Spa

Dibattito

Moderatore: MARCO ROMANI AD Isfort Spa

Partecipanti:

LIVIA SPERA Segretario Generale ETF
SANDRO SANTAMATO Capo Dipartimento Commissione Europea Trasporto e Mobilità Generale
TERESA BELLANOVA Viceministra Infrastrutture e Mobilità
ALESSANDRO VALENTI Società Hupac
FEDERICO PITTALUGA Società Medway
MARCO SPINEDI Presidente Interporto di Bologna
IVANO RUSSO Direttore Generale Confetra
EMANUELE ARCESE Presidente Sezione Trasporti Intermodali

Chiusura lavori

CLAUDIO TARLAZZI Segretario Generale Uiltrasporti

EDITORIALE



Buongiorno a tutti,

vi ringrazio, a nome della Uiltrasporti, per essere presenti a questo dibattito annuale arrivato all'ottava edizione e diventato un evento atteso nel panorama politico/istituzionale ed imprenditoriale.

L'obiettivo di questa ottava edizione, come nelle passate, è quello di mantenere alta l'attenzione sul trasporto merci su ferro e stimolare tutti gli attori interessati: Governo, Parlamento, Regioni ed Enti Locali, affinché vi sia una vera svolta nel settore, approfittando anche delle enormi risorse messe a disposizione dal PNRR utili a migliorare tutte le infrastrutture ferroviarie e non. L'emergenza Covid-19 ha dimostrato, ancora una volta, il ruolo strategico del trasporto ferroviario delle merci nel nostro Paese, come driver insostituibile per l'approvvigionamento di beni delle diverse filiere produttive e dei generi di prima necessità; ecco perché bisogna investire senza tentennamenti e, nello stesso tempo, bisogna creare quella necessaria sinergia della logistica cercando di favorire il più possibile il trasporto intermodale e una maggiore integrazione della gomma con la ferrovia. Le risorse dedicate alle infrastrutture nel PNRR hanno l'obiettivo di ridurre i tempi di percorrenza al sud, aumentare il traffico merci su rotaia e migliorare le connessioni con i porti, anche se non vi sono novità significative del sistema portuale ed in particolare dei porti del sud.

Sarebbe necessario superare l'attuale ingessamento burocratico, a tutti i livelli, per consentire il rispetto delle tempistiche previste. Il rischio è che non vengano

rispettate le indicazioni della Comunità Europea sulla realizzazione delle opere. Molta attenzione va posta a quello che è noto come ultimo e penultimo miglio, garantendo l'accesso ai porti/retro porti e terminal a tutte le IF; utile a tale scopo dovrebbe essere aumentare i retroporti, se si vuole incrementare l'intermodalità in modo massivo. Bisogna perseguire lo sviluppo tecnologico, in particolar modo nei nodi ferroviari, tale da poter eliminare i famosi colli di bottiglia. La decisione del GI di volere attrezzare le linee tradizionali con la tecnologia ERTMS, per migliorare la capacità delle linee, è un elemento positivo; a tal proposito apprezziamo lo stanziamento di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026 per finanziare i costi del sotto sistema ERTMS a bordo dei veicoli previsto in decreto legge che speriamo sia convertito nel breve. Gli interventi infrastrutturali devono ridurre necessariamente anche il gap tra il nord e il sud del paese: solo così il Paese può ripartire.

Bisogna mettere al centro degli investimenti anche il benessere delle persone, il rispetto dell'ambiente, pensando ad una mobilità più sostenibile, nella quale la vita è direttamente collegata alla qualità dell'ambiente in cui si vive, mentre, al contrario, il degrado ambientale è il presupposto di impoverimento e declino. Il 2021 è stato scelto dalle Istituzioni Europee come Anno europeo delle ferrovie - European Year of Rail 2021 per accendere i riflettori su un trasporto più sostenibile, innovativo e sicuro.

Nei fatti le emissioni inquinanti del ferro sono molto basse rispetto alla gomma che emette oltre il 70% di CO₂.

La quota del trasporto sul ferro in Italia è la più bassa d'Europa, si aggira intorno al 12%, di contro, il trasporto su gomma copre una percentuale del 80%, mentre il resto è trasporto marittimo.

Lo squilibrio tra trasporto merci su ferro rispetto alla modalità stradale comporta un inquinamento notevole.

Il Governo italiano in sede internazionale si è impegnato a ridurre tale inquinamento cercando di trasferire, entro il 2030, il 50% del trasporto dalla gomma al ferro, che è quanto suggerito dalla Commissione Europea.

Senza prova di smentita possiamo sostenere che i vari incentivi messi in campo dagli ultimi Governi,

per spostare la merce dalla gomma al ferro, non andrebbero considerati come un costo per la collettività, bensì un investimento, se pensiamo, nei fatti, ai benefici diretti ed indiretti che la collettività usufruisce.

A tal proposito sarebbe utile che i vari bonus introdotti abbiano una valenza strutturale e duratura nel tempo e non legati unicamente alle disponibilità economiche stabilite dalla legge di bilancio.

Nei mesi scorsi abbiamo sentito affermare più volte al Ministro Giovannini che sarà approvato velocemente il piano della logistica, quello attuale risale al 2001; noi e non solo noi, sosteniamo da anni che per poter parlare di logistica nel suo insieme bisognava adeguare il Piano del 2001 alle nuove realtà esistenti e in divenire da parte della Comunità Europea: finalmente pare che questa intuizione prenda corpo.

Un ruolo fondamentale per il rilancio del settore lo avranno le IF, anche alla luce della maggiore richiesta di trasporto da parte degli spedizionieri.

Viste le numerose IF merci presenti sul mercato, non ci stancheremo di ripetere che occorre, assieme alle varie riforme che servono a rendere il Paese più dinamico, più competitivo ed inclusivo, la condivisione di una regola comune come la sottoscrizione di un contratto unico che, attraverso una reale imposizione legislativa, sia adottato da tutte le IF.

Solo così avremo la certezza del mantenimento minimo degli standard di sicurezza per la circolazione dei treni e la garanzia che non vi sia il dumping salariale tra le IF, a discapito dei lavoratori, della loro sicurezza

e della giusta commisurazione tra tempi di lavoro e vita privata. Da anni sosteniamo e ne siamo sempre più convinti che non esiste impresa senza lavoratori e lavoratori senza impresa.

Era il lontano 2014 quando abbiamo deciso di coinvolgere pubblicamente gli attori coinvolti nel mercato del trasporto delle merci per ferrovia attraverso il primo convegno sulla materia, perché credevamo e crediamo ancora, nonostante lo scetticismo nel mondo politico e imprenditoriale, che solo con il vero rilancio del settore e il trasferimento di quote di trasporto su ferrovia, si possano raggiungere gli obiettivi e migliorare l'ambiente in cui viviamo: "la cura del ferro è l'unica soluzione ad un mercato che chiede, sempre più, di abbattere le distanze nel pieno rispetto dell'ambiente e della salute pubblica, la giusta risposta alla crisi in quanto reale opportunità di rilancio economico per l'Italia e per l'Europa".

Ringrazio ancora tutti per l'inestimabile partecipazione e per l'attenzione dimostrata al nostro convegno. Buona continuazione e buon dibattito.

Angelo Cotroneo



Uiltrasporti - Lombardia

La cura del ferro 8^a edizione

**Oltre la crisi: la logistica integrata
nell'era post Covid 19**

Discussion paper



Andrea Appetecchia



L'edizione 2020 del convegno annuale Uiltrasporti Lombardia candidava il trasporto ferroviario quale modalità di trasporto di riferimento per l'atteso "rimbalzo economico" legato alla riapertura delle attività economiche dopo la pausa imposta dalle prescrizioni sanitarie emanate per contenere la Pandemia COVID-19. Gli importanti investimenti programmati per sostenere il vantaggio ambientale del treno inducevano ad ipotizzare - qualora tutte le iniziative programmate fossero state implementate correttamente - di riuscire finalmente a trasferire quote significative di traffico dalla strada alla ferrovia.

L'edizione 2021 del convegno prosegue lungo questo percorso di analisi approfondendo le potenzialità del vettore ferroviario all'interno della soluzione di trasporto intermodale, considerata da molti osservatori la più efficiente per le medio-lunghe percorrenze. Dopo un anno pur non potendo ritenere estinto il ciclo pandemico, si notano i primi timidi segnali di avvio della ripresa prevista lo scorso anno (anche grazie all'approvazione da parte della Commissione Europea del Piano Nazionale di Resilienza e Rilancio - PNRR), tuttavia, da una parte, la ripartizione modale del trasporto tra vettori rimane immutata e, dall'altra, si avverte la necessità di guardare con maggiore oggettività e concretezza agli obiettivi di decarbonizzazione dei trasporti fissati dalla Dichiarazione di Parigi (COP21) dell'Agenzia delle Nazioni Unite dedicata ai cambiamenti climatici e successivamente dal *Green Deal* dell'Unione Europea.

Si è consapevoli che la portata dei mutamenti attesi è talmente ampia da non poter essere realizzata in un lasso di tempo così ravvicinato, tuttavia è possibile identificare quei nodi critici che anche nel medio e lungo periodo rischiano di non essere risolti. Lo sviluppo del trasporto intermodale poggia, oltre che su una rete ferroviaria tecnologicamente avanzata ed in grado di garantire i più recenti standard di sicurezza e di trasporto, anche sull'integrazione con la modalità stradale per completare il servizio di presa e consegna della merce (il cosiddetto ultimo miglio). Il camion dunque non è un antagonista ma un partner strategico del trasporto ferroviario senza il quale il servizio offerto dal treno sarebbe sostanzialmente incompleto.

Puntare al riequilibrio modale per cogliere il target di un sistema di trasporto ad emissioni "0" deve

dunque fare i conti, sul versante dell'autotrasporto su due dati di partenza:

- 1) il camion rimane il principale mezzo di trasporto merci all'interno dei confini comunitari assorbendo circa $\frac{3}{4}$ del traffico;
- 2) la quasi totalità dei camion utilizza carburante fossile (diesel) così come il 98% dei nuovi camion immatricolati nel 2020;
- 3) buona parte del traffico merci generato dal sistema produttivo nazionale non è raggiungibile dal trasporto ferroviario poiché ha un raggio di percorrenza che spesso non supera i 200 km.

L'innovazione tecnologica sperimentata nel corso degli ultimi anni ci ha dimostrato che è possibile produrre energia senza far ricorso a combustibili fossili e che è inoltre possibile trasformare l'energia in movimento senza un motore a scoppio, oppure utilizzando carburanti alternativi come l'idrogeno. Tuttavia ciò non è ancora chiaro come e quando ciò sarà possibile.

1. Un impegno ambizioso

Il *Green Deal* europeo indica il trasferimento sulle ferrovie di una parte sostanziale del 75% dei trasporti interni di merce che oggi avviene su strada, tra le misure necessarie per trasformare l'Europa - entro un orizzonte temporale di massimo trent'anni - nel primo continente al mondo "ad emissioni 0".

Si tratta di un obiettivo condivisibile, ma impegnativo se si considera che la quota modale delle ferrovie nel trasporto interno di merci in Europa si è attestata nel 2018 al 17,9 % con un lieve calo rispetto al 18,3 % registrato nel 2011. Per ridurre in modo così rilevante l'attuale quota modale del trasporto su strada non sarà sufficiente superare la sostanziale stagnazione del trasporto ferroviario, ma occorrerà fare molto di più.

2. Un obiettivo non solo ferroviario

La rilevanza strategica del trasporto ferroviario nel quadro delle politiche comunitarie non è una novità. Già da tempo la Commissione ha finanziato - e continua a finanziare - il completamento della rete infrastrutturale ferroviaria, adeguando i sistemi tecnologici di controllo e di sicurezza di tale rete ed incentivando la domanda di trasporto che sceglie utilizzare tali vettori.

Nel periodo compreso tra il 2003 ed il 2015 - secondo la DGMOVE della Commissione

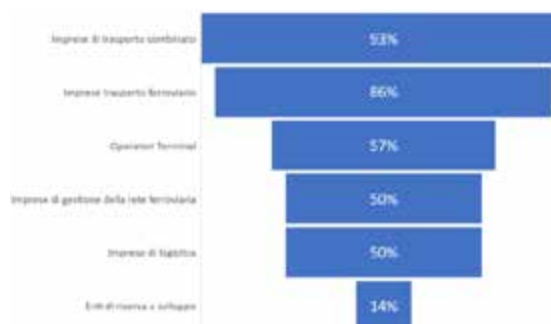
Europea - sono stati realizzati in Italia interventi finalizzati al potenziamento del trasporto ferroviario per oltre 1 miliardo di Euro (1,150 MLD) con una quota di co-finanziamento comunitario di circa il 25%. Tali interventi hanno riguardato per 2/3 lo sviluppo soprattutto della rete ferroviaria ad Alta Velocità (Linee Venezia-Trieste, Milano-Verona, Torino-Padova, Tortona-Voghera), per il 13% l'estensione dei sistemi di controllo e sicurezza ERMTS, per l'11% il potenziamento delle connessioni alle reti TEN-T (Asse di collegamento del Brennero, Corridoio Adriatico e Tirrenico), per il 10% l'adeguamento tecnologico ed efficientamento dei principali nodi urbani (Roma, Bologna e Milano), mentre solo l'1% per lo sviluppo del Centro Intermodale di Novara (CIM).

L'obiettivo prioritario, almeno fino al 2015, sembra dunque essere stato quello di completare e attrezzare la rete (le linee ferroviarie e l'estensione dell'ERMTS rappresentano quasi l'80% dei finanziamenti), mentre gli altri interventi di potenziamento degli assi TEN-T, il rafforzamento dei nodi urbani superano di poco il 20%, mentre la diffusione e l'avanzamento tecnologico dei terminali di scambio modale, non solo hanno valori unitari residuali rispetto al totale dei finanziamenti erogati, ma sono anche concentrati in un unico progetto di potenziamento di un terminal già attivo.

Il supporto pubblico al rilancio del trasporto ferroviario non si è limitato nel corso di questi ultimi anni al solo rafforzamento della dotazione infrastrutturale, ma si è anche tradotto in numerose iniziative di incentivazione dei servizi di trasporto ferroviario. La quasi totalità dei Paesi europei ha varato programmi ed iniziative volti a sostenere l'uso del mezzo ferroviario per migliorare le *performance* ambientali del trasporto merci.

Secondo la *survey* condotta da parte dell'Unione Internazionale delle Imprese Ferroviarie (UIC), presso gli operatori del trasporto, i beneficiari degli incentivi pubblici sono prevalentemente le imprese di trasporto combinato (93%) ed imprese ferroviarie (87%) e raramente realtà non direttamente legate al mondo ferroviario come ad esempio enti di ricerca e sviluppo (14%) (Graf. 1).

Graf. 1 - Imprese beneficiarie dei sussidi



Fonte: Indagine BSL e UIC (2021)

L'incentivazione dunque è più orientata a sostenere l'offerta (imprese che erogano il servizio) piuttosto che la domanda (imprese clienti o fornitrici). Inoltre sarebbe necessario, in relazione al dispiegarsi così esteso e rilevante di finanziamenti, definire anche criteri omogenei per valutare l'efficacia nonché la durata di tali finanziamenti.

Spostando dunque l'attenzione dalle caratteristiche dei beneficiari ai risultati attesi si può notare che a proposito degli incentivi orientati al miglioramento della rete e dei nodi, si rileva una maggiore attenzione per i terminali (57%), piuttosto che per l'ampliamento della rete (29%), prendendo in considerazione i servizi sicuramente il trasporto combinato non accompagnato (TCNA) (64%) prevale sull'accompagnato (TCA) e trasporto ferroviario tradizionale (43% entrambi), molto meno frequenti sono i supporti all'innovazione, sia degli equipaggiamenti, sia della tecnologia (IT) (36%), e alle attività di ricerca e sviluppo dei processi IT (21% entrambi), molto rari infine i sostegni allo sviluppo dei corridoi ferroviari (7%) (Graf. 2).

Graf. 2 – Ambiti di incentivazione del trasporto combinato

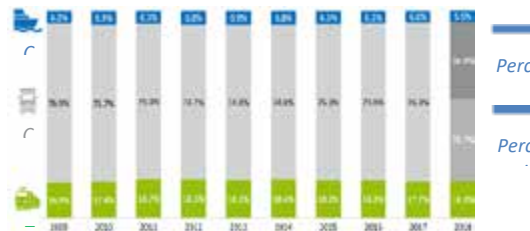


Fonte: Indagine BSL e UIC (2021)
 N.B. La somma delle percentuali non è 100 perché erano possibili più risposte

Il supporto comunitario e nazionale allo sviluppo del trasporto ferroviario non solo è condiviso, ma è anche diversificato ed orientato a sostenere - seppur in quote diverse - infrastrutture, servizi e innovazione. Nonostante ciò questa modalità di trasporto ancora stenta a decollare. Se si esclude il caso della Confederazione elvetica dove storicamente il trasporto ferroviario assorbe la maggior parte del traffico merci del Paese ed oggi si attesta al di sopra del 70%, nel resto nel continente europeo la ripartizione modale è decisamente sbilanciata, come si evince dal grafico seguente, verso il trasporto su strada. Il timido segnale di incremento del trasporto ferroviario fatto registrare tra il 2009 ed il 2011 (quasi del 2%) è stato progressivamente riassorbito negli anni seguenti; tra il 2011 fino a 2018 la quota modale del traffico ferroviario è sostanzialmente rimasta invariata, anzi è leggermente arretrata (Graf. 3).

Nel contesto europeo le *performance* migliori dal punto di vista del peso percentuale (quota modale) del trasporto ferroviario sono realizzate dai Paesi dell'Est (Lettonia 68%, Estonia 46% e Slovenia 35%). I principali generatori di traffico ferroviario in termini di volumi di merce trasportata su ferro (Germania, Francia, Italia, ecc.) si collocano su percentuali decisamente inferiori.

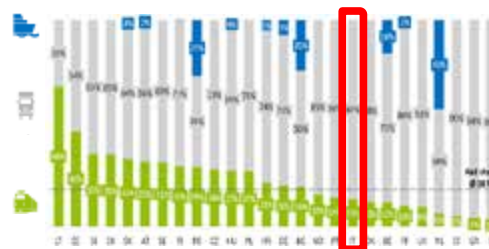
Graf. 3 – Evoluzione nel contesto europeo della quota di trasporto ferroviario merci (tonn./km)



Fonte: Eurostat (2020)

La prima di queste è la Germania ferma al 20%, seguita dall'Italia che raggiunge il 13% e dalla Francia che non supera il 10% (Graf. 4).

Graf. 4 – Quota modale (val. %) dei 26 Paesi europei e variazione percentuale dal 2016 (tonn./km)



Fonte: Rapporti UIC e dati Eurostat 2020

Il trasporto ferroviario sembra dunque affermarsi all'interno di Paesi di piccole dimensioni ed in grado di generare modesti volumi di traffico complessivi, oppure come nel caso dei Paesi dell'Est dove sopravvive un modello di organizzazione del trasporto merci dell'ex blocco sovietico, mentre appare meno competitivo in realtà più consistenti dal punto di vista della dimensione degli scambi commerciali (come la Germania) ed anche più articolate all'interno di una fitta rete di poli produttivi e di consumo (come ad esempio l'Italia).

Proprio per concentrare gli sforzi dell'intera Unione sul rafforzamento di questa componente del trasporto la Commissione ha consacrato l'anno in corso (2021) alle Ferrovie con l'obiettivo di promuovere non solo il trasporto delle persone, ma anche delle merci, aumentandone l'attrattività, sia dal punto di vista dell'efficacia (qualità percepita da utenti e clienti), sia dell'efficienza (effettivo vantaggio economico e razionalizzazione delle catene di trasporto).

Tale consacrazione che intende celebrare, rafforzandolo, l'obiettivo di promuovere il

trasporto ferroviario deve però fare i conti con la sua attuale posizione. Non si tratta solo di finanziare il trasporto ferroviario, ma anche di identificare soluzioni di trasporto sostenibili alternative al tutto strada. Non è solo la disponibilità dell'infrastruttura ferroviaria che rende "attraente" il treno, ma anche le *performance* di questo vettore.

Il criterio per orientare l'innovazione tecnologica necessaria per rendere sempre più competitivo il trasporto ferroviario è senza dubbio l'efficienza energetica che deve tenere conto dell'intero ciclo di vita dell'energia utilizzata, come d'altronde anche la Commissione Europea sostiene¹, sforzandosi di adottare le soluzioni tecnologiche che garantiscano il più possibile le norme in materia di CO₂ e inquinamento.

In questa duplice prospettiva l'integrazione modale (mare/ferro e strada/ferro) appare la soluzione più efficace non solo in termini congiunturali, ma anche strutturali. Tuttavia lo sviluppo del trasporto combinato richiede non solo il coinvolgimento delle imprese ferroviarie, ma di tutta la filiera del trasporto (autotrasporto, trasporto marittimo, imprese di logistica, ecc.), nonché dei caricatori, ovvero delle imprese dei comparti agricolo e industriale, che – con il supporto delle Istituzioni pubbliche – devono assumersi la loro parte di responsabilità nell'avvio di nuove soluzioni di trasporto più sostenibili.

3. Le risorse aggiuntive allocate dal PNRR

Lo scorso 22 giugno la Commissione Europea ha formalmente approvato il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza il cui valore complessivo - com'è noto - supera i 200 miliardi di €. Il Piano si articola in 6 misure di cui 4 prevedono investimenti rilevanti (62 miliardi di €)² nei settori delle infrastrutture e della mobilità sostenibile. La maggior parte di tali investimenti sono concentrati nella missione "Infrastrutture per una mobilità sostenibile" (quasi 42 miliardi di €) che si pone soprattutto l'obiettivo di rafforzare ed estendere l'alta velocità ferroviaria nazionale e la rete ferroviaria regionale ed in misura minore i servizi di trasporto merci secondo una logica intermodale.

Si tratta dunque di un Piano di investimento assolutamente straordinario visto che incrementa decisamente gli investimenti per potenziare il

trasporto ferroviario (da poco più di 1 miliardo nei dodici anni compresi tra il 2003 ed il 2015 ad oltre 40 nei prossimi dieci anni) tuttavia gli obiettivi fissati non si discostano dal solco tracciato dai precedenti interventi sul sistema ferroviario. Il PNRR proposto dal Governo italiano e recentemente approvato dalla Commissione Europea prevede infatti il finanziamento di interventi volti al potenziamento del trasporto ferroviario per favorire il riequilibrio modale. L'obiettivo del Piano non è solo quello di ridurre le emissioni generate dal sistema di trasporto grazie allo sviluppo della rete ferroviaria ad Alta Velocità/Capacità e linee regionali (700 km), del Trasporto Rapido di Massa nelle aree urbane (216 km di nuove linee tranviarie, metropolitane, filobus) e l'acquisto di nuovi treni, ma anche quello, più generale, di garantire una maggiore connettività del Paese migliorandone il posizionamento competitivo in Europa e nel resto del Mondo.

Il PNRR non intende essere un mero elenco di interventi (lista della spesa), ma un piano strategico portatore di una nuova visione della mobilità e di un nuovo approccio alle politiche di infrastrutturazione del Paese. A tale proposito il Piano prevede un articolato programma di riforme che nell'ambito dei trasporti, ad esempio, sia in grado di garantire un drastico abbattimento dei tempi per la realizzazione delle opere, ma anche di rivoluzionare l'organizzazione delle filiere logistiche attraverso interventi innovativi e tecnologici per il risparmio energetico e per la riduzione delle emissioni.

L'investimento sul potenziamento del trasporto ferroviario assorbe circa il 60% delle risorse gestite dal Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile, (poco più di 38 MLD su quasi 62 MLD) ed è concentrato, anche per i prossimi dieci anni, nell'ampliamento della rete (potenziamento linee, nodi e sistema di sicurezza ERMTS raccolgono quasi 37 MLD su 38), mentre le risorse rimanenti sono destinate per una pluralità di interventi che vanno dall'ultimo miglio ferroviario nei porti, all'ammodernamento del materiale rotabile fino alla sperimentazione di sistemi di trazione ferroviaria ad idrogeno (Tav. 1).

¹ COM (2020) 789 Commissione Europea, Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente: mettere i trasporti europei sulla buona strada per il futuro, Bruxelles 2020

² Si tratta di circa 47 miliardi € aggiuntivi che si sommano ai circa 15 già pianificati dal Governo italiano per il prossimo

decennio. Il contributo della Commissione Europea è particolarmente rilevante perché si attesta attorno al 60% del valore complessivo dei progetti

Finanziamento			Ripartizione dei fondi per missione			Trasporto ferroviario		
Provenienza	MLD €	Val. %	Missione	MLD €	Val. %	Interventi	MLD €	Val. %
Next Generation EU	40,7	65,8	Digitalizzazione, innovazione e cultura	0,5	0,8			
			Rivoluzione verde e transizione ecologica	15,8	25,5	Rinnovo treni del Trasporto Pubblico Locale (TPL)	0,6	1,6
Rinnovo treni intercity al Sud	0,2	0,5						
Rinnovo locomotori, rotabili e infrastrutture per il trasporto delle merci	0,2	0,5						
Sperimentazione trasporto ferroviario a idrogeno in Val Canonica, nel Salento e su altre reti	0,3	0,8						
Fondo complementare	10,6	17,1	Infrastrutture per una mobilità sostenibile	41,8	67,5	Sviluppo linee alta velocità/capacità	25	64,8
						Potenziamento reti regionali ed elettrificazione con attenzione al Sud	5,5	14,2
						Nodi ferroviari urbani	3	7,8
						Stazioni ferroviarie al Sud	0,7	1,8
						Sviluppo del sistema europeo ferroviario ERTMS	3	7,8
Scostamento di bilancio	10,3	16,6	Inclusione e coesione	3,8	6,1	Ultimo miglio ferroviario nei porti	0,1	0,3
Totale	61,9	100		61,9	100		38,6	100

Tav. 1 - Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Infrastrutture e Mobilità sostenibile) – miliardi €

Fig. 1 – Quadro dei segmenti di mercato del trasporto intermodale (ferro-gomma)

Fonte: PNRR Italia, 2021

Nonostante l'enfasi posta sull'impostazione strategica del PNRR e sulla necessità di accompagnare gli interventi infrastrutturali con un programma di riforme di sistema più complessivo, l'approccio alla valorizzazione del trasporto ferroviario si concentra per lo più sull'estensione, potenziamento ed aggiornamento tecnologico della rete, meno sui nodi di scambio tra modalità. L'unico accenno in proposito riguarda il potenziamento dell'ultimo miglio ferroviario nei porti (0,1 mld).

4. Il ruolo strategico del trasporto intermodale

Recentemente l'Unione internazionale delle imprese ferroviarie (UIC) ha pubblicato un manifesto all'interno del quale sostiene che il trasporto combinato rappresenta la migliore organizzazione del trasporto di merci per raggiungere gli obiettivi del *Green Deal*, in quanto riesce a trarre il meglio dalle diverse modalità di trasporto stradale, ferroviario, così come marittimo.

Definire genericamente il trasporto combinato la migliore soluzione in assoluto rischia di essere una definizione troppo generica, in quanto le *performance* ambientali, economiche e sociali del trasporto combinato variano notevolmente a seconda della modalità in cui avviene l'integrazione tra vettori di trasporto (trasporto accompagnato e non accompagnato), delle caratteristiche del servizio (nazionale ed internazionale) e dell'ambito territoriale (terrestre o marittimo) (Fig. 1)



L'esperienza di questi anni tende a qualificare come più efficiente il trasporto non accompagnato nella dimensione internazionale e con origine o destinazione in un porto di rilevanza internazionale. Mentre per aumentare la capacità di attrazione del traffico da parte del vettore ferroviario occorrerebbe prestare maggiore attenzione al trasporto di semi-rimorchi che richiedono livelli di prestazione della rete ferroviaria, sia in termini di sagoma (dimensione delle gallerie) che di lunghezza dei treni non sempre disponibili all'interno della rete attualmente in esercizio.

Tuttavia anche queste generalizzazioni possono essere contraddette dalla pratica. Ad esempio, nel caso del trasferimento tra Inghilterra e Francia (il cosiddetto tunnel che passa sotto la Manica) il trasporto combinato avviene per la quasi totalità con tutto in mezzo (trattore+trailer) che sale sul carro ferroviario, oppure una parte rilevante del traffico ferroviario combinato che avviene tra Italia e Germania non riguarda non ha origine e/o destinazione in alcun porto.

Seppure dunque il trasporto combinato ha quale asse prevalente di trasporto il vettore ferroviario, tuttavia il segmento di trasporto affidato

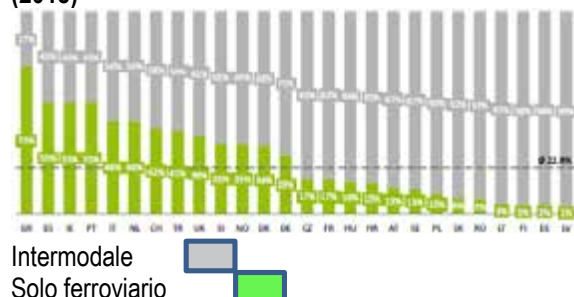
all'autotrasporto è fondamentale perché consente alla soluzione di trasporto di guadagnare flessibilità rispondendo così efficacemente alle mutevoli richieste del mercato. Proprio per questo la Commissione Europea - sempre secondo l'UIC - dovrebbe sostenere con maggiore convinzione il trasporto combinato. Gli assi di intervento attraverso i quali sostenere lo sviluppo di questo segmento del trasporto riguardano: il potenziamento del quadro regolativo; l'ampliamento delle infrastrutture soprattutto di scambio; l'incremento dell'efficienza e dell'innovazione; le politiche di incentivo.

Il Manifesto dell'UIC indica quale unico strumento per favorire l'incremento del trasporto combinato, il sostegno alle imprese ferroviarie che sottende una dichiarata volontà di trasferire dalla strada alla ferrovia, oltre che quote di traffico, anche i sostegni economici.

Al di là delle inevitabili contrapposizioni corporative, che nel mondo delle organizzazioni di rappresentanza di interessi sono sempre pronte a riemergere, si deve comunque sia apprezzare, condividendolo, l'approccio di fondo che guida la rivendicazione dell'UIC. Ovvero la capacità del trasporto intermodale, per alcuni segmenti di traffico, di prendere il meglio da ciascuna modalità di trasporto divenendo così la migliore soluzione di trasporto, sia in termini di efficacia, sia di efficienza, sia infine di sostenibilità.

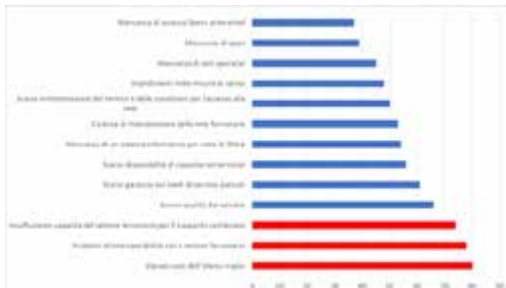
Il nodo principale del trasporto combinato è la sua attuale dimensione di "nicchia". Nonostante il suo valore strategico, esso rappresenta ancora una quota minoritaria del traffico ferroviario europeo (26% in Europa e 46% in Italia del totale del traffico ferroviario) ed una quota residuale del traffico complessivo (4,0% in Europa e 5,9% in Italia del totale del trasporto merci interno) (5).

Graf. 5 - Ripartizione traffico ferroviario (solo trasporto ferroviario/trasporto intermodale) (2018)



essere considerati da molti un particolare problema (Graf 7).

Graf. 7 - I punti critici del trasporto combinato secondo gli operatori



Fonte: Indagine BSL e UIC (2021)

Il trasporto combinato quindi secondo l'opinione degli operatori conserva elementi di vantaggio ed altri di svantaggio. Mettendo le valutazioni opposte sui due piatti di una bilancia gli aspetti positivi prevalgono nella dimensione ambientale e sociale, mentre nelle componenti di efficienza economica e trasportistica in senso stretto i punti di forza e quelli di debolezza sostanzialmente si equivalgono.

Il trasporto combinato infatti può essere una soluzione economicamente vantaggiosa solo se tutte le componenti della filiera rispettano gli impegni e sono in grado di assicurare le "promise" concordate. La pianificazione e il coordinamento sono una delle chiavi del successo di questa organizzazione del trasporto, ma anche uno dei principali fattori di fallimento, poiché il ritardo di un tratto, o il mancato rispetto di tempi e modi di trasferimento delle unità di carico rischiano di compromettere non solo la *performance* complessiva, ma addirittura l'effettiva realizzazione del servizio programmato.

Andando oltre l'efficienza e prendendo in considerazione l'efficacia del servizio le variabili di costo e di tempo costituiscono i punti critici del successo, poiché fattori quali la capillarità delle opportunità di presa e consegna della merce, la modesta disponibilità di terminal per una gestione rapida e sicura dello scambio modale rischiano di offrire al Tutto strada un vantaggio competitivo difficilmente colmabile (Tav. 2).

Tav. 2 – Aspetti positivi e negativi del trasporto combinato

	Positivi	Negativi
Economico	La pianificazione è più semplice poiché i tempi del trasporto ferroviario sono fissi	Maggiore impegno per il coordinamento di tutte le fasi e di tutti gli attori
	Minore incidenza della variabile congestione del traffico stradale	Minore flessibilità dovuta alla rigidità del trasporto ferroviario
	Maggiori economie di scala nelle lunghe percorrenze	Le ridotte capacità di rispetto dei promise di viaggio possono causare perdite economiche
Ambientale	Minore usura dei mezzi di trasporto su gomma (dovuti alla ridotta percorrenza dei viaggi su strada)	Maggiori tempi di spostamento complessivi
	Risparmio di carburante	Meno efficienza energetica e maggior emissioni nel tratto stradale del trasporto combinato
	Riduzione delle emissioni	
	Meno inquinamento atmosferico	
Maggiori efficienze energetiche		
Sociale	Meno costi esterni	
	Maggiore sicurezza stradale	Concentrazione del rumore in alcuni segmenti della filiera del CT (in particolare nei terminal)
	Meno rumore	
Modalità di trasporto	Riduzione del cambiamento climatico	
	Trasporto più sicuro	Carenza di omogeneità di affidabilità nelle varie componenti del trasporto
	Benefici indiretti (superamento dei divieti di transito per l'autotrasporto)	Le variabili di costo e tempo nelle fasi di cambio modale possono incidere negativamente sull'efficienza complessiva del servizio
	Riequilibrio modale	Il livello di copertura del servizio stradale è ancora incomparabile rispetto al trasporto combinato
	Aumento dell'automazione	La diffusione dei terminali di cambio modale rappresentano ancora un limite allo sviluppo

Fonte: Indagine BSL e UIC (2021)

Uno dei principali elementi di rallentamento dello sviluppo del trasporto combinato è la modesta disponibilità di terminal.

L'analisi della distribuzione mette in evidenza la forte concentrazione delle aree di scambio modale all'interno di un nucleo ristretto di Paesi. I 1.100 terminal rilevati dalla piattaforma europea *Rail Facilities Portal* in 37 Paesi europei, sono per il 70% concentrati nei primi 10 Paesi. Germania, Francia e Italia raccolgono da sole oltre il 35% dei terminal europei ed insieme al blocco scandinavo (Svezia, Finlandia e Norvegia) rappresentano buona parte dell'offerta di aree attrezzate per l'integrazione modale. Le altre due aree di riferimento, seppur meno rilevanti, sono le Isole della Gran Bretagna e la penisola iberica.

La maggiore criticità si registra nell'est europeo, soprattutto a causa dell'estrema polverizzazione degli Stati che, eccezion fatta per la Polonia, sono in grado di mettere a disposizione del *network* europeo intermodale un numero limitato di terminal (Fig. 2).

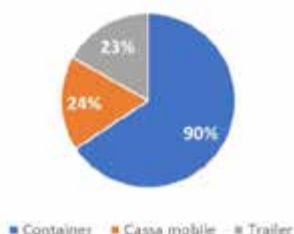
Fig. 2 – Distribuzione terminal intermodali in Europa



Fonte: Rail Facilities Portal, 2021

Oltre alla presenza/assenza di aree attrezzate per l'integrazione modale lungo la rete ferroviaria, vi è anche da considerare la qualità e l'efficienza di tali aree. In primo luogo la possibilità di effettuare lo scambio modale. Nella quasi totalità dei terminal censiti è possibile trasferire container dal camion al vagone ferroviario (90%), ma solo in un terminal su quattro è possibile farlo con una cassa mobile (24%) e meno di frequente con un trailer (23%) (Graf. 8). Secondo le informazioni disponibili, la maggior parte dei terminal intermodali europei sono di piccole dimensioni, se si considera che più della metà non ha una gru fissa (*gantry crane*) e tutta la movimentazione delle unità di trasporto avviene attraverso mezzi mobili (*reach stacker* e muletti). Soltanto una piccola parte dei terminal censiti possiede un numero consistente di equipaggiamenti per la movimentazione delle unità di trasporto intermodali fisse. Infine guardando oltre che alla dotazione di mezzi anche alla dimensione delle aree, si può notare che soltanto una quota residuale dei terminal europei può essere considerata di grandi dimensioni (*extra-large*).

Graf. 8 – Terminal Europei: attività di trasbordo consentite (per unità di carico)³



Fonte: Rail Facilities Portal, 2021

³ La somma delle percentuali è superiore a 100 perché i terminal possono realizzare una o più modalità di trasbordo

5. Il punto di vista degli operatori

Nel corso della stesura del presente paper sono stati informalmente consultati alcuni esponenti del mondo della rappresentanza datoriale e delle imprese di settore sui temi fin qui richiamati che hanno fornito una serie di spunti che aggiungono ulteriori elementi di riflessione.

Per quanto riguarda la questione del lavoro all'interno delle filiere del trasporto secondo i firmatari del Contratto Collettivo Nazionale di Categoria meglio noto come CCNL Trasporto merci e Logistica esso viene applicato al complesso della filiera, le uniche eccezioni riguardano, per il trasporto ferroviario, il contratto del Gruppo FS applicato da Mercitalia e, per le attività terminalistiche portuali, il contratto dei porti applicato per i lavoratori portuali.

Al di fuori delle due eccezioni (porti e parte delle ferrovie) tutti gli altri attori della filiera si trovano nelle medesime condizioni (qualità del lavoro e tutele) perché regolati dal medesimo contratto di lavoro. Ovviamente tutta la filiera è ben consapevole dell'esistenza di condizioni al limite della regolarità che si insinuano soprattutto nel mondo della cooperazione, o anche totalmente irregolari, rispetto alle quali, sono soprattutto le forze dell'ordine e la magistratura che devono intervenire per sanare comportamenti illeciti.

Un altro aspetto richiamato dagli interlocutori consultati è il vincolo nazionale per il personale conducente e di bordo nel trasporto ferroviario. In proposito è utile riportare un esempio concreto che più di tanti discorsi descrive lo svantaggio competitivo del trasporto ferroviario rispetto all'autotrasporto.

Un camion che parte dalla Svezia ed arriva in Sicilia, ha un unico conducente che svolge il proprio orario di lavoro (compresi i periodi di riposo obbligatori). Al contrario un convoglio ferroviario (locomotore + carri) per effettuare il medesimo servizio deve cambiare macchinisti e personale di bordo in ogni Paese che attraversa. Proprio per tale ragione le ore di lavoro medie di un macchinista ferroviario sono bassissime.

Un altro aspetto che limita fortemente il trasporto ferroviario è legato all'uso delle lingue nazionali all'interno di ciascun Paese. Anche per questa ragione è necessario cambiare tutto il personale ogni volta che si attraversa il confine, perché tutti

i sistemi di segnalamento, e le comunicazioni di servizio e di sicurezza avvengono nella lingua locale. Sarebbe opportuno passare ad una lingua franca (inglese) come avviene nel trasporto marittimo ed in quello aereo.

Per quel che concerne le caratteristiche del tessuto imprenditoriale, alcuni dei testimoni consultati hanno sostenuto che il freno principale all'ulteriore sviluppo del traffico ferroviario, in generale, e combinato, nel particolare, al di là delle possibili imperfezioni del mondo del lavoro e del mancato allineamento delle condizioni di impiego all'interno della catena logistica, è soprattutto legato alla struttura industriale, sia della domanda, sia dell'offerta.

La configurazione del mercato dei servizi di trasporto merci in Italia risente molto delle caratteristiche, sia della domanda, con una committenza polverizzata in una galassia dispersa di piccole e medie imprese, sia dell'offerta, con una rete di micro imprese, soprattutto nell'autotrasporto ulteriormente frammentata da una quota rilevante di operatori autonomi (padroncini).

Si tratta di caratteristiche strutturali del mercato che mal si conciliano con il trasporto ferroviario il quale al contrario richiede una forte concentrazione della domanda. Non a caso il trasporto ferroviario è particolarmente efficace in un contesto economico come quello della Germania dove buona parte dell'export nazionale è generato da un numero molto contenuto di imprese.

Per superare questo limite strutturale del Paese è necessario riuscire a concentrare ciò che al momento è invece disperso. In tal senso gli interporti potrebbero avere un ruolo strategico fondamentale per tentare di aggregare le PMI per farle convergere verso nodi di scambio modale. Gli interporti dovrebbero andare oltre la loro attuale funzione di agenzia immobiliare logistica, ed attivare come recettori di traffico attraverso vere e proprie campagne di "freight raising", coinvolgendo il tessuto imprenditoriale che li circonda.

Allo stesso modo sul versante dell'offerta serve un deciso intervento soprattutto nel segmento dell'autotrasporto con una riorganizzazione della struttura del comparto. Le attuali caratteristiche imprenditoriali del settore sono antitetico rispetto alle esigenze del trasporto ferroviario. Il numero di imprese di autotrasporto italiane è tre volte superiore a quello delle imprese dello

stesso comparto tedesche, queste ultime però gestiscono volumi di traffico di quattro volte superiori a quelle italiane. Per ottenere una integrazione sana di tutti i livelli servirebbe una crescita dimensionale degli attori, sia sul versante della domanda (imprese di produzione), ma anche dell'offerta (polverizzazione dell'autotrasporto).

Anche gli incentivi hanno il fiato corto, perché la dimensione e la portata del cambio che si propone è tale, che non può essere risolta con un supporto economico temporaneo, la cui esistenza, valore e modalità di erogazione viene stabilita di anno in anno (più che di incentivi potremmo parlare di sovvenzioni).

L'Italia genera poco trasporto combinato perlopiù lo riceve oppure è quello di transito. Il tessuto imprenditoriale italiano ha una produzione dispersa e parcellizzata sul territorio ed inoltre una distanza media di spostamento attorno ai 2.000 Km. Mi sembra che ci sia strutturalmente poco spazio per il trasporto ferroviario.

In particolare gli operatori consultati hanno indicato che la "battaglia" del riequilibrio modale può essere vinta e gli obiettivi fissati dal *Green Deal* possono essere raggiunti a patto che si realizzino alcune condizioni essenziali.

1) Indicazione politica chiara e netta a favore del trasporto ferroviario

La strategia di potenziamento ferroviario, ad esempio, in Svizzera è entrata all'interno della Costituzione della Federazione elvetica tra le misure di salvaguardia dell'arco alpino. Inoltre si è avuto il tempo di programmare perché la politica di supporto al trasporto ferroviario ha avuto un arco temporale iniziale di 25 anni.

2) Non serve solo la volontà politica ma anche un pacchetto di investimenti (infrastrutturali), di incentivi alle imprese ferroviarie (per colmare il gap iniziale con l'autotrasporto), di riforme per rendere il mercato dei servizi ferroviari più dinamico (liberalizzazione dei servizi ferroviari).

Per raggiungere l'obiettivo del *Green Deal* ci vogliono:

- Infrastrutture moderne produttive (Sagoma per i trailer, modulo di oltre 750mt)
- Mercato ferroviario libero e non con operatori che hanno una posizione dominante

- Procedure burocratiche per accesso alla rete, trazione ferroviaria (norme antiquate)
- Mancanza di una lingua unica del trasporto ferroviario.
- Voltaggio, impianti frenanti e sistemi di segnalamento diversi in ogni Paese.

Finché non si realizzano tutte le condizioni fin qui esposte il trasporto ferroviario è sempre svantaggiato rispetto al trasporto su strada. Quindi per colmare questo svantaggio e consentire alle imprese ferroviarie di rimanere competitive durante la fase di transizione è assolutamente necessario il supporto pubblico

Tale supporto deve essere omogeneo, ingente e soprattutto avere un arco temporale di implementazione oltre che congruo, anche certo.

L'erogazione dei contributi non deve limitarsi al semplice riconoscimento di un quantum economico, ma deve essere anche l'occasione per raccogliere informazioni, sia rispetto alla congruità dell'incentivo, sia rispetto alla sua efficacia (verificando se gli obiettivi per cui erano stati erogati sono stati raggiunti).

Gli incentivi devono avere sia voci in uscita (contributi), sia voci in entrata (informazioni e dati sul servizio effettivamente erogato) e soprattutto una struttura stabile di monitoraggio in grado di fornire indicazioni in merito alla necessità di identificare misure correttive

Se si creano le condizioni poc'anzi richiamate, gli autotrasportatori sono i primi ad essere interessati allo sviluppo dei servizi combinati.

3) Risolvere la carenza dei terminal

La questione dei terminal è una criticità diffusa in tutto il continente europeo. Ce ne sono pochi al momento e fra l'altro quelli in cui sono disponibili spazi e servizi completi sono ancora di meno. Fra l'altro non è semplice costruirne di nuovi perché sono rumorosi e con un notevole impatto sul contesto circostante (flussi intensi di camion, movimentazione mezzi ferroviari, mezzi di movimentazione merci) e quindi le procedure per la costruzione dei nuovi terminal richiedono tempi lunghi, sia per l'identificazione della collocazione, sia poi per ottemperare a tutte le prescrizioni che ciascun luogo pone per la costruzione (nessuno vuole un centro intermodale nel proprio giardino).

⁴ È opportuno sottolineare che buona parte di queste posizioni lavorative sono a termine e nei

4) La ragioni della scarsa diffusione del ferroviario verso il sud d'Italia

1. Bilanciamento del traffico: Il traffico ferroviario richiede un traffico bilanciato, il costo di un viaggio a vuoto ferroviario è insostenibile (contrariamente all'autotrasporto)

2. Disponibilità della rete ferroviaria: la linea adriatica consente di trasportare container, ma anche trailer fino alla Puglia, sulla linea tirrenica da Bologna in giù si possono portare solo container.

6. L'allineamento della qualità e delle condizioni di lavoro lungo la filiera

Il trasporto intermodale non è solo un'integrazione di mezzi di trasporto, ma anche di sistemi imprenditoriali e di uomini che ne organizzano i flussi e ne garantiscono le *promise* di consegna pattuite con il cliente. È per questo che il lavoro nel trasporto intermodale va oltre la conduzione dei mezzi, ma riguarda anche il *management* dei sistemi complessi più o meno con il supportati da macchine e tecnologia in grado di sostituire alcune fasi del lavoro umano.

In Italia il lavoro nei servizi di trasporto merci e logistica non è perfettamente allineato e ciascun sub-comparto sebbene concorra alla medesima filiera di servizio è assolutamente disomogeneo per numero medio di addetti per impresa, per livelli di qualificazione e specializzazione ed infine anche per qualità e sicurezza dei luoghi di lavoro. Superando le caratteristiche specifiche di ciascuna componente e guardando all'insieme dei servizi logistici si può apprezzare la debolezza del tessuto imprenditoriale fatto soprattutto di piccole imprese i cui addetti per il 71% (Tab. 1) hanno livelli retributivi piuttosto contenuti con salari giornalieri medi attorno agli 80 euro⁴.

Tab. 1 - Distribuzione per qualifica degli occupati nella logistica terrestre anno 2019

qualifica	numero
operai	625.905
impiegati	210.859
quadri	20.399
dirigenti	3.961
apprendisti	11.063
Altro	12.490
Totale	884.677

Fonte: INPS

casi in cui sono a tempo indeterminato molto di frequente si tratta di impegni part-time

Eppure si tratta di un comparto che ha un valore complessivo (fatturato) piuttosto elevato che supera i 110 miliardi di euro, di cui quasi il 60% riguarda i costi delle attività di logistica e di trasporto svolte dal personale interno delle imprese non del comparto in conto proprio (in-house), mentre poco meno del 40% rappresenta il fatturato delle imprese di trasporto e logistica che svolgono tali attività in conto terzi (Osservatorio *Contract Logistics*, 2019).

I dati relativi alla distribuzione del fatturato logistico nazionale tra conto proprio e conto terzi (logistica come servizio), mettono chiaramente in evidenza che le attività logistiche non si concentrano esclusivamente all'interno delle imprese di trasporto e di logistica (Tab. 2). Considerando le categorie professionali classificate dall'Istat all'interno dei Codici Professionali (CP) si possono identificare circa 54 codici pertinenti rispetto alle competenze ed alle funzioni svolte da un lavoratore del comparto logistico. I settori economici, oltre a quello dei trasporti e della logistica (logistica come servizio) sono gli altri servizi, l'industria, il commercio, alberghi e ristorazione e costruzioni. Considerando le altre filiere produttive gli addetti aumentano di oltre il 140% arrivando a circa 2,4 milioni di lavoratori⁵.

Tab. 2 - Occupati in attività logistiche per settore economico
anni 2014-2018

	2	2	2	2	2018
	0	0	0	0	
	1	1	1	1	
	4	5	6	7	
logistica come servizio	9	9	9	9	986.036
	0	1	4	9	
	8	5	7	4	
	
	6	6	7	0	
	1	1	4	7	
	9	9	2	6	
altri servizi	2	2	1	2	210.363
	0	0	9	1	
	0	0	3	6	
	
	1	1	4	6	
	1	2	7	0	
	7	6	6	7	
industria	7	6	6	7	741.376
	1	9	9	2	
	5	8	5	8	
	
	2	2	9	4	
	4	0	1	8	
	4	3	0	4	

commercio	3	3	3	3	352.591
	6	6	3	6	
	6	0	9	6	
	
	0	0	8	2	
	2	1	8	4	
	8	0	7	2	
alberghi e ristorazione	2	3	2	2	30.790
	2	0	6	7	
	
	6	1	6	8	
	7	5	6	7	
	2	0	5	7	
costruzioni	5	4	4	4	54.889
	3	7	6	9	
	
	0	4	7	6	
	9	2	2	5	
	8	0	4	2	
totale	2	2	2	2	2.376.044
	
	2	2	2	3	
	6	5	5	8	
	5	1	0	2	
	
	7	5	4	9	
	7	2	0	3	
	8	7	4	9	

Fonte: Randstad Research - Istat/Rcfl

Poco più della metà degli occupati nella logistica sono operai, specializzati e non, e il secondo gruppo più numeroso è costituito dai tecnici (29,4%), impegnati soprattutto nella manutenzione dei macchinari (non solo di trasporto) e nel funzionamento dei sistemi. Molto più contenuti sono i gruppi professionali legati al middle e top management (9,2%) e dei servizi (per lo più di carattere amministrativo), mentre ancora residuale è la quota di addetti specializzati nelle attività connesse al mondo digitale ed alla robotica (2,0%), specializzazione che è, però, in rapida crescita (Tab. 3).

⁵ Randstad Research, Le nuove sfide per il futuro del lavoro nella logistica, 2019

Tab. 3 - Evoluzione e peso degli occupati in attività logistiche per gruppi professionali

quote % nel 2018 e numeri indice 2014=100

	quote % sul totale	occupati, numeri indice 2014=100				
		2014	2015	2016	2017	2018
operai (specializzati e non)	50,8	100	103	101	106	106
Servizi	8,5	100	94	96	99	72
digitale e robot	2,0	100	91	90	120	132
Tecnici	29,4	100	94	97	106	113
<i>middle e top management</i>	9,2	100	104	103	103	115

Elaborazioni su dati Randstad Research-Istat/Rcfl.

Nonostante gli interessanti incrementi delle figure dei tecnici tradizionali e avanzati e un cospicuo investimento in personale addetto alla direzione ed al *management*, il comparto rimane sostanzialmente dominato da figure professionali operative e con livelli di qualificazione e specializzazione piuttosto modeste. Il profilo degli operai con livelli di specializzazione bassa e modesta (non così elevata da collocarli all'interno del gruppo dei tecnici) rappresenta ancora la metà della forza lavoro impiegata.

L'analisi delle caratteristiche dimensionali del comparto dei servizi di trasporto e logistica, la scarsa qualificazione professionale degli addetti e, infine, il peso delle attività svolte in conto proprio dalle aziende non del comparto, in realtà rappresentano elementi di criticità diversi, ma che in fondo fanno riferimento alla scarsa capacità del tessuto imprenditoriale di affrontare con coraggio il tema dell'innovazione, sia dei processi organizzativi sia dei servizi di trasporto e logistica. Si tratta di un limite non solo del comparto, ma del complesso della filiera che, se in linea teorica è pronta a riconoscere il valore strategico della movimentazione delle merci e dell'organizzazione logistica dei flussi, nella prassi quotidiana continua a considerarli semplicemente un costo.

7. La difficile transizione ecologica dell'autotrasporto

In un articolo apparso di recente sulla rivista di ingegneria ferroviaria⁶ si mette in evidenza la sostanziale stabilità tecnologica del settore dei trasporti ancora oggi vincolato alla trazione a combustione interna. Nel ragionamento non si

dimenticano le innovazioni comunque intervenute da 70 anni a questa parte, tuttavia si evidenzia che tali mutazioni sono state concepite in altri comparti economici, soprattutto nell'ambito delle telecomunicazioni, ma anche dell'informatica. Su questa sostanziale stagnazione tecnologica si è "abbattuta" la nuova sensibilità ecologica che ha stimolato i governi a fissare obiettivi di decarbonizzazione sempre più vincolanti per un comparto che rimane uno dei principali contributori alle emissioni di gas climalteranti del Pianeta.

Tale nuovo contesto ha imposto un'accelerazione sul fronte dell'innovazione tecnologica che ha riguardato soprattutto la ricerca di fonti energetiche alternative ai carburanti fossili. Si tratta di uno sforzo notevole che già oggi consente di poter affermare che sia possibile realizzare sistemi di trasporto ad emissioni "0", tuttavia è allo stesso modo chiaro quando tutto ciò entrerà in esercizio, né tanto meno in che misura sarà possibile sostituire i carburanti fossili.

L'incertezza di cui sopra assilla circa 3,5 milioni imprese di trasporto che quotidianamente muovono oltre 200 milioni di camion su cui poggia buona parte dello scambio internazionale e locale di merci. Il nodo principale da un punto di vista ambientale sono i cosiddetti mezzi pesanti (sopra le 3,5 tonn.) che pur rappresentando poco meno del 30% della flotta sono responsabili di metà della CO₂ prodotta dall'intero comparto dell'autotrasporto (Tav. 3).

⁶ E. CASCETTA e altri "La settima rivoluzione dei trasporti. Le innovazioni in corso e i possibili

scenari futuri" in Ingegneria ferroviaria n. 6/2021

Tav. 3 - Flotta mondiale dell'Autotrasporto merci (in milioni di veicoli)

	Mezzi <3,5 tonn. (Light Commercial Vehicles)		Mezzi >3,5-15 tonn. (Medium duty trucks)		Mezzi > 15 tonn. (Heavy duty trucks)		Totale	
	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %	Val. ass.	Val. %
Europa	28	19,4	2	5,6	4	14,8	34	16,4
Stati Uniti	20	13,9	5	13,9	3	11,1	28	13,5
Cina	21	14,6	4	11,1	7	25,9	32	15,5
India	5	3,5	3	8,3	2	7,4	10	4,8
Altri Paesi	70	48,6	22	61,1	11	40,7	103	49,8
Totale	144	100,0	36	100,0	27	100,0	207	100,0
Emissioni autotrasporto merci (in Milioni di tonn. di CO₂)								
	596	25,2	587	24,8	1183	50,0	2366	100,0

Fonte: Deloitte, 2021

Per raggiungere dunque gli obiettivi fissati dall'Unione Europea il trasporto stradale dovrà ridurre le proprie emissioni di almeno il 60% entro il 2050, a fronte però di un raddoppio del traffico gestito da questo segmento del trasporto nel medesimo arco temporale. Ciò significa che il comparto, se vorrà allinearsi ai target fissati, dovrà comprimere di circa l'80% il livello medio di emissione dei propri mezzi (tenendo conto dunque della crescita prevista del traffico). Si rende necessaria una netta inversione di tendenza che al momento non sembra essere adeguatamente supportata:

- 1) dalle imprese costruttrici di mezzi (che ancora non hanno messo sul mercato mezzi in grado raggiungere l'obiettivo emissioni zero);
- 2) dalla rete di rifornimento energetica che al momento non è in grado di rifornire i mezzi con la capillarità e la velocità garantita dal motore a scoppio alimentato a diesel;
- 3) dalle Istituzioni pubbliche che non sono in grado di offrire un piano di interventi e di sostegni chiaro, completo e di media lunga durata di supporto alla transizione ecologica.

Il ritardo delle imprese costruttrici di camion

Le case costruttrici di camion ancora oggi non sono in grado di mettere in produzione mezzi capaci di riprodurre le stesse condizioni (Efficacia della trazione, capacità di carico, tempi di rifornimento e capillarità dei punti di rifornimento) di un mezzo alimentato a diesel.

Il secondo fattore critico di successo, spesso trascurato, è il costo totale di proprietà (TCO) dei veicoli a emissioni zero, al momento decisamente più elevato rispetto a quello dei veicoli convenzionali. Nonostante tutti gli sforzi in corso per ridurre al minimo il divario TCO, così come per rendere più efficienti i veicoli con

alimentazioni alternative in modo, i produttori da soli non saranno in grado di colmare questo divario nel prossimo futuro ed ancora oggi continuano a concentrare la produzione su camion tradizionali alimentati a diesel (97%)

La rete di rifornimento

I proprietari di flotte infatti quando acquistano un mezzo diesel sono perfettamente a conoscenza della durata del mezzo, dei costi di manutenzione e della perdita di valore di anno in anno. Per un'impresa che vive dell'esercizio di questi mezzi conoscere il valore di mercato dei mezzi di loro proprietà è un elemento di certezza importante, nonché una sorta di *cash flow* per garantire sostenibilità all'attività economica. I nuovi mezzi alimentati da batterie elettriche o ad idrogeno, oltre ad avere costi iniziali decisamente superiori rispetto ad un tradizionale camion diesel, hanno valori di mercato difficilmente quantificabili nel breve e medio periodo. La rapida innovazione tecnologica di tali mezzi rischia di mettere rapidamente fuori mercato anche dopo pochi anni mezzi oggi all'avanguardia e pertanto piuttosto costosi, ma che già tra qualche mese potrebbero avere *performance* decisamente inferiori a quelli nuovi e conseguente valori economici decisamente più contenuti.

La questione del contenimento delle emissioni

La decarbonizzazione del trasporto commerciale richiede un giusto mix di incentivi e di investimenti per accelerare le alternative a basse ed eventualmente zero emissioni di carbonio per raggiungere gli obiettivi 2030 e 2050. Tuttavia è fondamentale contabilizzare in modo corretto la CO₂ prodotta.

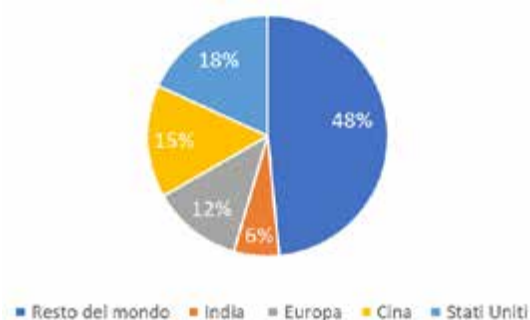
Misurare le emissioni di CO₂ solo al tubo di scappamento (tank-to-wheel) non prende in considerazione la CO₂ generata nella fase di produzione del carburante. Questo produce un quadro distorto del potenziale di decarbonizzazione, soprattutto nei casi in cui viene utilizzata energia di origine fossile per produrre l'elettricità o l'idrogeno utilizzato dal veicolo, che può portare a emissioni di CO₂ effettive significativamente più elevate rispetto al diesel.

Un nodo non secondario riguarda la distribuzione dell'inquinamento prodotto dall'autotrasporto nelle varie regioni. Quattro aree geografiche (Europa, Stati Uniti, India e Cina) assorbono poco più della metà delle emissioni, mentre soltanto Stati Uniti e Cina ne assorbono circa 1/3 (Graf. 12).

Graf. 12 - Distribuzione dell'inquinamento generato dall'autotrasporto per regione (2018)

Emissioni globali autotrasporto: 2.366 Milioni di tonn. di CO₂

22



Fonte: IEA, 2020

La certezza degli aiuti governativi

Lo sforzo che l'autotrasporto dovrà compiere nei prossimi anni per raggiungere gli obiettivi fissati in Europa e nel resto del Mondo appare notevole, ma - come già ricordato - non riguarda solo le imprese di autotrasporto, ma anche le imprese produttrici di mezzi, le multinazionali che producono energia ed anche le istituzioni pubbliche.

Gli investimenti sono ingenti e richiedono il concorso sia del pubblico, sia - ovviamente - del privato. Tuttavia il supporto pubblico deve avere, oltre che un'adeguata copertura finanziaria, anche un sufficientemente ampio arco temporale di applicazione in cui le condizioni di aiuto siano mantenute inalterate e certe.

8. Conclusioni

Il 2021, come è già stato richiamato nel testo, è stato dichiarato dall'Unione Europea l'anno del trasporto ferroviario. L'Europa dunque indica il treno quale modalità di riferimento per raggiungere l'ambizioso obiettivo di implementare un sistema europeo di trasporti ad emissioni "0".

Lo sforzo di queste pagine è stato quello di mettere in evidenza la piena condivisione di questo orientamento strategico, guardando però con estrema concretezza alle condizioni attuali del comparto. La transizione ecologica richiederà tempi di adeguamento non necessariamente

rapidi e determinerà importanti impatti economici e sociali che non possono essere trascurati.

La drammatica evoluzione del quadro climatico mondiale richiede uno sforzo comune che vada oltre il necessario sostegno economico pubblico, teso a consolidare un nuovo approccio non solo nell'organizzazione dei trasporti e quindi delle imprese di trasporto e di logistica, ma anche nell'organizzazione dei cicli produttivi e nelle modalità di distribuzione della merce, e quindi dei caricatori (la committenza). Il Green deal Europeo ha quale obiettivo ultimo l'abbattimento totale delle emissioni, non del solo comparto dei trasporti. Opportunità e sacrifici devono pertanto essere condivisi, sia da chi offre, sia da chi domanda servizi di trasporto. Sarà opportuno scegliere i propri partner oltre che in base alle tradizionali variabili di tempo, costo e sicurezza, anche di impatto ambientale.

Il medesimo discorso vale all'interno delle imprese di trasporto. Se l'integrazione tra modalità rappresenta - nelle medie e lunghe percorrenze - l'organizzazione di trasporto più efficace ed efficiente secondo criteri economici ed ambientali, non si può ritenere di caricare i maggiori costi della transizione ecologica in base ai livelli di emissione di ciascuna componente, ma sarà necessario valutare l'impatto complessivo del percorso identificando strategie organizzative (contenimento dei viaggi a vuoto), tecnologiche (mezzi alimentati da energie rinnovabili), di conoscenza (ICT e Big data) volte a migliorare progressivamente tutte le componenti del trasporto.

Un sistema dei trasporti europeo sostenibile si potrà raggiungere solo se tutte le modalità di trasporti saranno allineate, altrimenti le fughe in avanti di una modalità rispetto alle altre rischiano di costruire un sistema dei trasporti sostenibile, ma forse incompleto e quindi inutile. Una nave non scarica la propria merce direttamente nel supermercato, così come un treno non ha il proprio terminal di carico all'interno della fabbrica di produzione ed un Camion non può raggiungere un'isola senza una nave.

Parafrasando il titolo di un noto libro di Margaret Mazzantini⁷ potremmo dunque dire che nessuno può pensare di completare la transizione ecologica nel mondo dei trasporti da solo. Serve il contributo di tutti, nessuno escluso.

⁷ M. Mazzantini, Nessuno si salva da solo, Mondadori 2011

GLI INTERVENTI

PER IL BENE DEI TRASPORTI E DEL PAESE È ARRIVATO IL MOMENTO DI AGIRE. BASTA CON LE ENUNCIAZIONI

Antonio Albrizio
Ultrasporti Lombardia



Siamo giunti all'ottava edizione di questo evento e ogni anno abbiamo l'occasione di capire ciò che è stato fatto e ciò che ci aspetta, è un modo anche per poter far avanzare i lavori e le proposte avendo questo tipo di confronto con tutti gli attori in campo.

Iniziando questo convegno non posso non ricordare che l'edizione dell'anno scorso fu l'ultimo appuntamento che riuscimmo a fare in presenza, subito dopo scattò la nuova chiusura e il nuovo lockdown.

Oggi siamo in una condizione decisamente diversa, grazie alle misure messe in campo e alla campagna vaccinale ormai avviata, grazie a questo oggi vediamo una prospettiva che è decisamente diversa ed è più positiva rispetto all'anno scorso.

E' evidente che è un percorso ancora complicato, in salita, non bisogna perdere l'attenzione e fare in modo di creare strumentalizzazioni da un lato e dall'altro, bisogna essere concentrati sul problema e quindi uscire da questa emergenza.

I primi segnali ci sono, c'è un atteggiamento delle persone diverso rispetto alla pandemia.

E' vero che la pandemia ha inciso e sta ancora incidendo sulla vita delle persone, ha cambiato molti aspetti della vita delle persone e della società.

C'è più attenzione a elementi che prima erano sottovalutati, alla salute, alla prevenzione ed è un fatto positivo.

Oggi abbiamo un atteggiamento diverso, è chiaro però che anche il sistema si dovrà adeguare se no ci saranno delle difficoltà, e questo vale per molti degli aspetti della nostra società. Pensiamo all'utilizzo massiccio della tecnologia.

Le persone ormai hanno molta più confidenza con questi mezzi, anche con i sistemi di pagamento, e quindi questa confidenza porterà questo tema ad essere sempre più sviluppato e chiaramente dovremmo fare i conti con questo nuovo tipo di approccio che hanno le persone.

Nel mondo dei trasporti la pandemia ha avuto degli effetti significativi, alcuni molto negativi e altri, se vogliamo, positivi. Tra quelli negativi pensiamo gli aeroporti che per mesi e mesi sono stati chiusi e quando sono stati riaperti erano deserti, hanno avuto un po' di vitalità nel periodo estivo e oggi siamo tornati ad una situazione ancora di calo di traffico ma non a quella desertificazione che abbiamo.

Per contraltare però abbiamo avuto uno sviluppo dell'e-commerce e quindi della consegna delle merci, dove si è registrato un incremento significativo, se pensiamo che negli ultimi due anni è cresciuto del 78%.

Questo vuol dire una modalità di consegna e di trasporto diverso, che c'era ma in questo momento si è ampliata e che ha sicuramente degli impatti significativi nel nostro lavoro.

Questo si traduce in più mezzi sulle strade, più traffico, uno stress sulle nostre città che se prima c'era oggi ancora di più a cui bisogna dare delle risposte che non possiamo dare da soli ma che coinvolgono tutto il mondo delle istituzioni e della politica.

Dobbiamo ragionare che effetti ha questo tipo di aumento, sull'ambiente ad esempio sono incrementate le emissioni di Co2 che comportano un danno sull'ambiente su cui bisogna lavorare. Le città non si possono permettere in questo contesto questo tipo di conseguenze.

Noi abbiamo sempre sottolineato l'importanza dell'intermodalità e della logistica integrata con una visione proattiva, di cercare di capire quali sono le soluzioni che possiamo mettere in campo perché sia un fatto e non un'enunciazione, perché si tratta di un trend che dobbiamo gestire.

Non è più sufficiente ricordare e ribadire la necessità di dare ascolto a questi temi, è il momento di agire, non abbiamo più tempo. Lo si dice in ogni assise e in ogni contesto.

Abbiamo anche l'occasione, con i fondi del PNRR e quest'occasione non deve essere buttata. I fondi che devono essere utilizzati in modo organico. Non è più tempo delle parole ma dei fatti. Ci piace pensare che oltre a questo dobbiamo affrontare il tema dei trasporti nella sua complessità e nella sua interezza, dal cielo al mare passando per la terra, ragionando su tutta la filiera dei trasporti per un'azione coordinata sui nodi di interscambio, sull'ultimo miglio su una serie di temi che sono poi quelli che mettono in crisi quel sistema di logistica integrata e di trasporto sia di persone che di merci.

Speriamo che lo stanziamento di 200 milioni preannunciato da Giovannini possa rappresentare l'inizio di investimenti sul materiale rotabile, su infrastrutture, sui cosiddetti colli di bottiglia con l'obiettivo di aumentare sia la velocità commerciale che quello di ridurre l'impatto ambientale e rendere il trasporto su ferro in una logica di intermodalità più accessibile e più appetibile.

Quindi un'azione di sistema che risponda all'esigenza non più procrastinabile della battaglia al cambiamento delle condizioni climatiche e allo stesso tempo che abbia al centro non solo la sostenibilità ambientale ma anche la sostenibilità sociale che è da garantire perché se no poi le conseguenze si riversano su quella che è la nostra struttura sociale.

Nel mezzo, ma per noi è principale, c'è la tutela dei lavoratori. Non possiamo pensare che la continua richiesta di implementazione del servizio sia in termini di qualità, quantità, puntualità e velocità si possano tradurre solo in una maggiore richiesta di flessibilità da parte dei lavoratori.

E' necessario affrontare questo tema su aspetti contrattuali, che possano contemperare da un lato le esigenze di crescita e di modifica rispetto alle nuove necessità ma dall'altro anche le condizioni dei lavoratori che devono essere garantite.

Altro tema fondamentale è quello della sicurezza sul lavoro che per noi è un must e non deve essere mai dimenticato. Come UIL abbiamo lanciato una campagna che si chiama "Zero morti sul lavoro".

Noi a questa campagna crediamo fermamente e speriamo che questa sensibilità sia presente per tutti gli attori in campo, non solo del sindacato.

La sicurezza non è un costo ma un investimento perché salva vite e serve a tutelare le persone nel loro percorso lavorativo.



GREEN E DIGITALIZZAZIONI I PERNI DEL PROCESSO DI CAMBIAMENTO PER I TRASPORTI

Danilo Margaritella

Segretario generale Uil Milano



Quando immagino Milano, la Lombardia e l'Italia di domani vedo una città, una regione, una nazione dove, come del resto del mondo, dovranno convivere due filoni essenziali: uno che mette al centro le problematiche legate alla salute e all'ambiente e l'altro quello di un modello economico completamente mutato.

E' una rivoluzione che immagino segni il mondo del lavoro, dell'economia ed è impostata su tre filoni inderogabili e a loro volta declinabili: uno è quello di nuovi modelli di organizzazione del lavoro in cui lo smart-working ha rappresentato un pezzo significativo in questo ultimo anno e mezzo di pandemia ma non esclusivo, il trasporto e la logistica pubblico e di merci e una diversificazione degli orari di lavoro.

Stiamo vivendo un'occasione da non perdere per uscirne più forti e più moderni dal periodo della pandemia.

Ed è un'occasione che ci deve arrivare anche attraverso il corretto utilizzo dei fondi del PNRR. Quindi investimenti sui nuovi modelli di lavoro, sul lavoro agile che da tempo sosteniamo come sindacato che si è dimostrato un elemento imprescindibile per una nuova organizzazione aziendale.

Un nuovo modo di lavorare quindi che però necessita di essere normato, di essere garantito con precisione e con puntualità all'interno dei contratti collettivi e degli accordi territoriali.

In merito ai trasporti e alla logistica integrata credo che sia indispensabile fare una seria riflessione abbinandoli a mirati investimenti che dovranno essere definiti in ogni città e in ogni territorio.

Il comparto della logistica nazionale e del trasporto ferroviario hanno seguito l'evoluzione del tessuto imprenditoriale del nostro Paese.

Gli anni '50 e '60 hanno vissuto entrambi il boom economico, dove la ferrovia era un importante partner per il movimento delle merci delle grandi imprese del nord. Poi è arrivata la fase più delicata dei distretti industriali, delle PMI degli anni '70 e '80 dove il camion è diventato il principale vettore del trasporto merci sino a qualche mese fa dove, di fronte ad una progressiva diminuzione dei volumi di merce legate al processo di deindustrializzazione del Paese, sembrava che i vettori fossero chiamati a rivedere il proprio posizionamento sul mercato.

Ma poi è arrivata la pandemia, un fattore esterno non prevedibile, un fattore esterno alle politiche economiche strategiche di ogni Paese che però ci ha condizionato e ci condiziona pesantemente nel vivere quotidiano di ognuno di noi.

Nella necessità di spingere ad accelerare i processi di cambiamento io credo debbano essere seguite due direttrici fondamentali, uno si chiama green e l'altro si chiama digitalizzazione.

Green e digitalizzazione sono e devono essere il salvagente per il nostro futuro, salvagente perché solo da una radicale politica di cambiamento potremo sollevare le sorti del nostro pianeta e queste linee presenti nel Recovery Fund europeo devono realizzarsi anche sul trasporto su ferro.

Abbiamo necessità di avere un trasporto merci e passeggeri efficiente, efficace, basato su una mobilità urbana ed extraurbana efficiente che risolva problemi di spostamento e di salvaguardia dell'ambiente. Abbiamo soprattutto la necessità di una logistica che io definirei a misura d'uomo, che comprende sia l'utente finale che le lavoratrici e i lavoratori di questo settore. Proprio questi ultimi nell'e-commerce subiscono trattamenti lavorativi che non possono più funzionare, sono algoritmi che dettano la vita lavorativa, ritmi insostenibili che creano non solo disagio ma anche incidenti.

Contratti spesso fantasma che derogano i modelli di contrattazione collettiva, cooperative utilizzate per aggirare l'ostacolo della contrattazione.

Modelli che anziché far crescere l'economia della nostra nazione l'affossano piegando e insultando i lavoratori e le lavoratrici di questo settore.

Diventa necessario pensare ad orari di lavoro flessibili che debbano essere determinati da accordi puntuali, precisi, che consentano di lavorare bene, in sicurezza e con le dovute garanzie ma anche con la possibilità di lavorare meno e meglio, aspetto questo che dovrà essere più incisivo nelle fasce più deboli dei cittadini, i giovani, le donne e coloro che hanno più di altri subito quest'anno e mezzo di pandemia. Il trasporto su ferro rappresenta uno degli assi fondamentali attorno ai quali l'Unione europea intende costruire un modo di trasporto di passeggeri e merci efficace ed efficiente e soprattutto sostenibile da un punto di vista ambientale.

Non bisogna ripensare ma ricostruire un sistema di trasporti che diventi un perno per l'economia del nostro Paese, penso ai sistemi interconnessi su rotaia che uniscano più comuni possibili arrivando capillarmente in ogni angolo del nostro Paese consentendo di avere più corse, servizi di qualità.

Penso anche all'energia che muoverà questi mezzi che dovrà essere ad emissioni zero e quindi prodotta solo attraverso l'uso di fonti rinnovabili, fotovoltaico, geotermico, eolico, biogas abbandonando completamente la produzione di combustibili fossili.

Ce lo ricordano gli accordi sul clima che sono stati firmati e rinnovati in questi anni a cui chiamiamo le grandi potenze ad essere coinvolte.

Penso all'integrazione dei mezzi su rotaia con mezzi elettrici, non inquinanti, le bici elettriche le auto ad idrogeno. Penso ad un futuro di trasporti green ultra competitivo, moderno, vero motore dell'Europa che abbia a cuore l'ambiente e i diritti dei lavoratori e delle lavoratrici.

Di queste soluzioni di cui si parla bisogna realmente investire, deve essere accompagnato ad una digitalizzazione moderna, ultramoderna sempre a misura d'uomo perché serve un sistema che consenta di monitorare, tracciare, selezionare le merci dove il lavoratore sia il protagonista e non lo schiavo che permetta ai passeggeri di poter prenotare un treno in maniera sempre più semplice e veloce e che si adegui ai nuovi modelli organizzativi del lavoro consentendo di ottimizzare maggiormente il traffico pendolare che potrebbe essere destinato a diminuire con lo smart-working o con altri modelli organizzativi a favore anche di quello merci. Tutto questo significa lavoro e occasioni per lavoratrici e lavoratori.

La digitalizzazione e la tecnologia non devono essere visti come il nemico del lavoro ma un'occasione, devono essere governate perché portino benessere e creino lavoro.

Tutto questo non dimenticando una cosa importante, la salute e la sicurezza saranno, come sono sempre stati per il sindacato e per la Uil, il primo pensiero sempre e comunque nel lavoro come nei trasporti perché senza salute non può esserci né crescita né futuro.

UNIRE LE FORZE PER DARE UNA SVOLTA AL NOSTRO PAESE

Teresa Bellanova

Vice ministro dei Trasporti e della Mobilità sostenibile



Ho letto attentamente il rapporto che è stato presentato ed è, insieme alla relazione, uno strumento capace di restituire l'attuale contesto in cui si collocano il trasporto ferroviario e soprattutto le principali sfide che tutti noi ci accingiamo ad affrontare per agevolare lo shift modale, e così sancire definitivamente il trasporto su ferro come modalità di trasporto prevalente, in linea con le direttive europee.

Il successo del Green Deal Europeo infatti è inesorabilmente legato a quella che sarà la nostra capacità di rendere sostenibile e interoperabile l'intero sistema dei trasporti perché la sostenibilità agisca sui tre fondamentali livelli, così come è stato richiamato anche nella relazione, e cioè sul versante sociale, ambientale ed economico.

Ed il treno rappresenta un mezzo di trasporto veloce, sostenibile e sicuro, come voi ben sapete, fulcro di un sistema mirato a interventi che hanno tra i principali obiettivi la decarbonizzazione dei trasporti.

Come già accennato, ad oggi in Italia la quota del mercato ferroviario si attesta attorno al 12%, ben al di sotto della media europea - che è circa il 18% - e assai inferiore anche rispetto ad altri Paesi, ad esempio alcuni dell'est Europa.

Per questo, il riequilibrio a favore di modalità di trasporto sostenibili e la riduzione delle quote di mobilità su gomma sono obiettivi che non possono più essere procrastinati se si vuole davvero, come diciamo tutti, convergere verso una mobilità a zero emissioni entro il 2050.

Il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza si inserisce perfettamente all'interno di questa strategia per una mobilità più sostenibile, resiliente ed inclusiva, in quanto prevede ingenti investimenti per il settore ferroviario che contribuiranno a migliorare l'efficienza e la competitività del settore promuovendo proprio quello shift modale ed agevolando la transizione ecologica.

Sappiamo che nel PNRR, nel quale il nostro Ministero è centrale per le risorse e le linee di azione, gli investimenti sulla rete ferroviaria ammontano a 24,77 miliardi di euro che saranno utilizzati per finanziare le sette linee di intervento, volte allo sviluppo dell'alta velocità, alla capacità, alla velocizzazione della rete ferroviaria per passeggeri e merci, al completamento dei corridoi ferroviari TEN-T, al completamento delle tratte di valico e al potenziamento dei nodi delle direttrici ferroviarie e delle reti regionali.

Sappiamo anche che uno degli obiettivi principali nell'attuazione del piano, motivo anche della rilevantissima quantità di risorse assegnate al nostro Paese, è la riduzione del gap infrastrutturale tra il nord e il sud dell'Italia: al Mezzogiorno, infatti, andrà il 45% degli investimenti in infrastrutture ferroviarie mirati ad omogeneizzare e ad elevare anche gli standard prestazionali, sia per il traffico viaggiatori sia per il traffico merci.

Se si pensa che dei 62 miliardi di euro destinati ad interventi sulle infrastrutture, la mobilità e la logistica sostenibili, circa 35 miliardi di euro, cioè il 56%, sono destinati ad interventi sul Mezzogiorno, credo che sia evidente il preciso indirizzo da parte del Governo Draghi di colmare gli attuali divari tra le diverse aree del Paese.

Ma non è tutto: a queste risorse si aggiungono 1,75 miliardi del fondo complementare, volti al rafforzamento delle linee regionali gestite dalle regioni e al rinnovo delle infrastrutture ferroviarie e del materiale rotabile per dotare il trasporto merci di ulteriori 200 milioni di euro.

Come ricordato poc'anzi per spingere le merci verso la rotaia, è necessario, aumentare la capacità delle reti e dei modi ma è anche - e soprattutto - necessario migliorare i collegamenti tra la rete ferroviaria, i porti e gli aeroporti.

Fondamentalmente è, quindi, importante superare gli attuali colli di bottiglia, come è stato richiamato anche nella relazione, che impediscono un rapido collegamento nelle linee ferroviarie nazionali con le infrastrutture portuali, limitando di fatto lo sviluppo del trasporto merci su ferro.

Obiettivo a cui si correla la necessità di sviluppare l'intermodalità portuale e i collegamenti di ultimo miglio, in modo particolare quelli ferroviari.

E' per questo che 250 milioni di euro del fondo complementare puntano a realizzare i collegamenti di ultimo e penultimo miglio ferroviario e stradale nei porti di Civitavecchia, Napoli, Salerno, Ancona, Venezia e Trieste.

Ma l'accrescimento della capacità produttiva degli scali passa anche attraverso una maggiore integrazione tra aree portuali e retro-portuali a cui bisogna porre particolare attenzione se si vuole garantire un adeguato ed effettivo sviluppo della intermodalità.

Una grande spinta al ferro sarà anche data inevitabilmente dallo sviluppo delle nuove tecnologie: con il "Decreto Legge Infrastrutture" è stata avviata l'attuazione dell'implementazione del sistema di gestione europeo del traffico ferroviario.

Nello specifico, nello stato di previsione di questo Ministero è stato istituito un fondo di dotazione di 60 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2022 al 2026, proprio per finanziare i costi di implementazione del sotto-sistema a bordo dei veicoli.

Inoltre, sull'attuazione del P.N.R.R., il MIMS ha un ruolo di assoluto protagonista come è ben dimostrato dai 62 miliardi di euro destinati alle infrastrutture sulla mobilità e sulla logistica sostenibili.

Questo dato potrebbe destare preoccupazione viste le ingenti risorse da investire e viste anche le performance che negli anni passati ha dato il nostro Paese. Ma come affermato anche dal ministro Giovannini, siamo in perfetta linea con le scadenze fissate, e infatti il 74% delle risorse - circa 45 miliardi di euro - attribuite al Ministero, è già stato assegnato ai diversi soggetti attuatori, tra cui RFI che ha un ruolo di importanza strategica nella realizzazione degli interventi previsti.

Un fattore di rischio che potrebbe compromettere il decollo dei progetti è legato alla burocrazia: anche in questo caso il Governo è intervenuto con il "Decreto

semplificazioni e governance” del P.N.R.R. con il quale sono stati introdotte importanti misure di semplificazioni che incidono su alcuni settori strategici per l’attuazione del P.N.R.R. quali opere pubbliche, digitalizzazione e transizione ecologica con l’obiettivo di favorirne la completa realizzazione nei tempi previsti.

In ottica di semplificazione, si colloca anche la presentazione della proposta di legge delega per la riforma del Codice degli appalti che è stata fatta a giugno anziché a dicembre.

Anche le opere pubbliche commissariate procedono nei tempi previsti. Parliamo di 103 opere per un valore complessivo di circa 96 miliardi di euro e sono 31 le infrastrutture ferroviarie commissariate per un importo complessivo di circa 70 miliardi di euro.

Si tratta di opere vitali per lo sviluppo del Paese e che molti territori attendono da anni.

In virtù della mia delega sul “coordinamento funzionale delle attività svolte dai commissari straordinari per gli interventi ferroviari”, sono in costante dialogo con tali commissari, lavorando quotidianamente per garantire il puntuale rispetto delle scadenze previste dai crono-programmi e per superare congiuntamente, ma soprattutto rapidamente, le eventuali criticità che possono insorgere durante le tante attività procedurali da portare avanti.

Ed è grazie al lavoro e all’impegno anche dei commissari nominati ad aprile che sono stati già aperti nuovi cantieri relativi alle opere ferroviarie.

Come si vede anche da queste brevi linee, abbiamo la responsabilità della realizzazione di un programma denso e molto ambizioso destinato a modificare radicalmente, sia nel trasporto merci che nel trasporto passeggeri, il profilo del nostro Paese e l’accessibilità per quanto riguarda la qualità territoriale e quella dei servizi di mobilità per cittadini e imprese.

Quando parlo di qualità territoriale penso al modo in cui le connessioni con le reti strategiche europee, fino a quelle con le direttrici nazionali, insieme alla qualificazione e implementazione dei trasporti su ferro nelle regioni potranno agire e modificare radicalmente il concetto di inclusione e integrazione territoriale tra nord e sud dell’Italia, tra nord e sud dell’Europa e tra aree del Paese attualmente più o meno svantaggiate.

In questo scenario di radicale trasformazione dei paradigmi sui quali si fondano i sistemi di mobilità, la logistica multimodale e intermodale è, a mio avviso, parte integrante del cambiamento.

L’autotrasporto ad oggi assolve un ruolo di assoluto

protagonista nella movimentazioni di merci via terra: avendo anche la delega all’autotrasporto, in questi ultimi mesi ho toccato con mano, grazie al confronto costante con tutti i protagonisti di questo settore strategico, come accelerare lo spostamento del traffico merci dalla rete stradale a quella ferroviaria, debba coincidere necessariamente con il favorire l’uso del trasporto combinato e trasbordato da e verso i nodi logistici e interporti italiani.

Al riguardo, sono consistenti gli incentivi introdotti dal MIMS per favorire il trasporto intermodale tra i quali il ferrobonus, misura nata proprio per sostenere il trasporto combinato e trasbordato su ferro.

Con uffici preposti del ministero sto lavorando perché questa misura possa essere ottimizzata e vada a regime, diventando una misura strutturale in modo che le imprese operanti nel settore possano predisporre adeguati piani industriali.

Altro obiettivo fondamentale è quello di incrementare le risorse attualmente disponibili, compatibilmente con le regole sugli aiuti di Stato, per la semplice ragione che sostenere lo shift modale rappresenta non un investimento sullo sviluppo sostenibile del Paese, rappresenta proprio il cuore centrale dell’azione che noi dobbiamo fare.

Questo è l’anno europeo delle ferrovie, un anno destinato a promuovere a livello europeo il trasporto ferroviario come uno dei mezzi di trasporto più sostenibili, innovativi e sicuri.

Questo va fatto in una fase in cui nel nostro Paese, a causa dell’emergenza sanitaria, sono cambiate anche le modalità di mobilità delle persone.

Il Covid, non è un mistero per nessuno, ha spinto all’uso del mezzo proprio piuttosto che dei mezzi pubblici e noi questo lo dobbiamo recuperare anche per una maggiore efficienza e una maggiore accessibilità ai mezzi pubblici.

L’attenzione del Governo su questi interventi, tesi a sensibilizzare le comunità territoriali sul cambiamento in atto, sul valore dei sistemi di mobilità efficace, accessibili, è molto forte, ben sapendo come anche attraverso queste modalità diffuse si rafforzi la coesione e l’integrazione europea.

L’ho voluto ribadire recentemente, nel corso di un evento organizzato sul treno nella tratta tra Bolzano e il Brennero, con l’obiettivo di tenere alta l’attenzione sull’importanza di una pianificazione e di un finanziamento sostenibile delle infrastrutture, incoraggiando l’utilizzo della ferrovia da parte di persone e merci contribuendo fortemente così a raggiungere il target della neutralità climatica entro il 2050, così

come stabilito dal Green Deal. In quell'occasione, ho voluto sottolineare un elemento che io ritengo essenziale nel processo in atto: il carattere di settore strategico della logistica, quello su cui si misura di fatto il successo del P.N.R.R. dal momento che sarà la cartina di tornasole su cui si misurerà la capacità nel nostro paese di realizzare gli investimenti materiali e immateriali, investimenti che - è bene ricordarlo e ribadirlo anche in questa sede - non sono fini a se stessi perché funzionali, concorrendo al rilancio del Paese e al rafforzamento della nostra capacità di essere player globali, all'esigenza più forte dell'Italia che si chiama lavoro.

Tutti questi investimenti devono puntare a rafforzare le postazioni di lavoro, a migliorarne la qualità e la stabilità. Quella del P.N.R.R., e lo spazio che ha la logistica nel piano, è un'occasione secondo me irripetibile e lo è anche ora di più se valorizzeremo a pieno l'integrazione degli strumenti e delle risorse e se su questo si misurerà la capacità della filiera sia pubblica che privata.

C'è un punto in cui queste filiere convergono: è la capacità di allargare la base produttiva e occupazionale del Paese, di rafforzare il mercato del lavoro di renderlo più inclusivo per le nuove generazioni e per le donne e di rendere il lavoro sempre più sicuro.

E qui si annida il valore più profondo dell'oltre che voi avete indicato nel titolo di questa giornata, per questo la parola d'ordine non è solo qualità dei progetti e della spesa, rispetto dei tempi e dei crono-programmi, qualità delle pubbliche amministrazioni e di ogni singola stazione appaltante, ma deve essere anche, e soprattutto, qualità e tutela del lavoro.

Il richiamo vale per tutti gli snodi strategici del processo in atto, e richiede la massima allerta e la massima attenzione da parte di tutti noi perché se il piano è il punto più alto di una strategia complessiva per incidere sui punti di debolezza del Paese, allora deve saper incidere in profondità anche sul tessuto sociale, economico, produttivo, istituzionale e avrà successo nella misura in cui avrà dimostrato che la qualità del lavoro e la tutela delle lavoratrici e dei lavoratori è una condizione irrinunciabile per uno sviluppo di lunga durata.

Questo è stato l'anno delle ferrovie ma le ferrovie in Italia non sono all'anno zero: le potenzialità del traffico merci sono altissime e il nostro dovere è svilupparle a pieno investendo molto in termini infrastrutturali e garantendo al contempo un'elevata qualità del processo di sviluppo, spesa compresa.

E' evidente: c'è ancora molto lavoro da fare ma gli in-

terventi in atto e quelli programmati saranno in grado, a mio modo di vedere, di accrescere la capacità, l'efficienza e la regolarità del traffico ferroviario, con benefici diretti e indiretti sulle imprese e i cittadini.

Oggi abbiamo la grande opportunità di creare un sistema di mobilità sostenibile, resiliente e multimodale, realmente al servizio dei territori, delle comunità e dei cittadini che guardi al futuro e che ponga al centro il suo sviluppo e lo sviluppo per le generazioni future.

Allora, favorire transizione ecologica e attuare la cura del ferro significa intervenire e investire su tutte le componenti dell'intero sistema dei trasporti, per questo serve un forte impegno da parte di tutti gli stakeholder coinvolti, sia pubblici che privati, coadiuvati dall'attuazione di una logica coesa di sistema che per tanti anni è mancata e su questi aspetti io credo che il ruolo del sindacato è un ruolo di primaria importanza.

Sostenibilità, sicurezza e neutralità climatica sono gli obiettivi che non possiamo mancare.

Credo che dobbiamo ulteriormente rafforzare la coesione e il lavoro che dobbiamo fare insieme rispettando le singole autonomie ma, come viene detto nel vostro rapporto, nessuno da solo può farcela. Insieme possiamo dare davvero una svolta al questo Paese.

IMPOSSIBILE PARLARE DI AUMENTO DEL TRASPORTO MERCÌ SU ROTAIA SENZA PARLARE DI QUELLO CHE SUCCÈDE AL TRASPORTO SU GOMMA

Livia Spera

Segretario generale ETF



È l'anno europeo ferroviario. Per chi non conoscesse l'ETF, è la Federazione Europea dei Lavoratori dei Trasporti di cui UIL Trasporti è un membro molto attivo; rappresentiamo i lavoratori di tutti i settori dei trasporti e della logistica, 5 milioni di lavoratori provenienti da più di 200 sindacati di 40 Paesi europei, quindi ci occupiamo anche di questioni che vanno al di là dell'Unione Europea.

La Commissione Europea ha deciso di proclamare l'anno ferroviario europeo nel 2021, un'iniziativa pensata nell'ambito del Patto verde europeo e del pacchetto di misure che la Commissione sta, insieme agli Stati membri, cercando di mettere in atto per combattere il cambiamento climatico.

Fin dall'inizio noi come ETF siamo stati piuttosto critici, non sul fatto che si volesse appoggiare lo sviluppo ferroviario ma sul concetto, sulla forma che la Commissione ha dato a questa iniziativa.

Anzitutto, per la mancanza di coinvolgimento da parte degli organizzatori dei sindacati ma anche per la scelta di un focus che secondo noi è stato superficiale e non necessariamente attento ai problemi veri del settore.

Per anni noi abbiamo combattuto i processi di liberalizzazione e la politica ferroviaria europea perché, appunto, secondo noi è stata una politica che non ha contribuito a un aumento del trasporto merci.

Come si è detto, c'è stato un calo del trasporto merci: in particolare, in Italia, in seguito alle liberalizzazioni, il calo è stato molto importante, dando la prova che la liberalizzazione non ha contribuito al miglioramento e alla crescita del settore.

La Commissione Europea nel corso degli anni ha stabilito degli obiettivi che però non sono stati raggiunti, quindi dobbiamo partire da un'analisi delle ragioni di questo fallimento. Non si tratta semplicemente di liberalizzare il settore e lasciare l'iniziativa al mercato perché i problemi sono molto più complessi.

Siamo andati a Parigi dove c'è stata una manifestazione per accogliere questo treno chiamato Connecting Euro Express che è andato in giro per l'Europa, è arrivato anche in Italia, portando il messaggio per cui è bello viaggiare con il treno, il treno è l'alternativa ecologica ad altri modi di trasporto.

Secondo noi se vogliamo parlare di un appoggio concreto al settore ferroviario bisogna guardare anche ad altre cose. Sicuramente dal nostro punto di vista c'è una questione fondamentale che viene sempre lasciata fuori dalle politiche europee dei trasporti ed è appunto la questione dell'occupazione e delle condizioni di lavoro e del numero di occupati nel settore. Sono d'accordissimo sul fatto che per il settore dei trasporti, e in particolare per i sindacati dei trasporti, la logistica sia la sfida del presente e del futuro.

L'EDF sta cercando di mettere l'accento su questo aspetto e di trattarlo come un tema che possa coinvolgere tutti i settori dei trasporti, poiché in passato c'è stata la tendenza a identificare la logistica con il trasporto su strada.

Noi stiamo cercando di fare parlare tutti i nostri settori tra di loro -anche alla luce di ciò che è successo durante la pandemia con lo sviluppo del commercio elettronico- per fare in modo che ci sia un punto di vista centrale per quanto riguarda l'attività sindacale. Organizzeremo il 26 ottobre a Bruxelles, e la UIL sarà presente, una riunione dei nostri sindacati che coinvolgerà anche i delegati, perché vogliamo avere una prospettiva dai luoghi di lavoro, e che sarà occasione per fare il punto della situazione e per pensare a quali saranno le nostre attività future anche rispetto al nostro congresso del maggio 2022.

Perché è importante parlare di logistica ferroviaria nell'ambito del resto del sistema dei trasporti?

Perché non possiamo, e questa è una delle critiche

che muoviamo alla Commissione Europea, non possiamo parlare di aumentare il trasporto merci su rotaia senza parlare di quello che succede al trasporto su gomma.

E' una cosa su cui abbiamo parlato ai rappresentanti della Commissione che erano presenti a Parigi e che ci hanno ricevuto dopo la manifestazione: non si può sperare di rendere più attraente il trasporto su rotaia se, allo stesso tempo, si permette che il trasporto su gomma sia estremamente economico per le imprese utilizzatrici.

Per incrementare il trasporto su rotaia bisogna intervenire sugli altri modi di trasporto: i passeggeri, il trasporto aereo low-cost, e il trasporto merci.

La logica del low-cost che ha pervaso il settore dei trasporti e paradossalmente sta influenzando negativamente anche il settore ferroviario.

Bisogna intervenire sulle criticità sociali del sistema del trasporto su strada.

Stiamo tutti guardando con interesse e paura a quello che sta succedendo in Gran Bretagna con la mancanza di autotrasportatori, e quello che stiamo dicendo ai numerosi giornalisti che ci fanno interviste è che questa situazione critica, verificatasi in seguito a Brexit, potrebbe accadere da un giorno all'altro anche nel resto dell'EU e che non si tratta di una mancanza di autotrasportatori ma di una crisi delle condizioni di lavoro.

Questo è un punto che è stato presentato anche da UIL Trasporti in modo chiaro nel dibattito in Italia: guardare i trasporti in modo sistemico e non prendere il settore ferroviario in modo isolato rispetto a tutto quello che sta accadendo intorno.

Noi dell'ETF abbiamo fatto, nel corso degli anni, un lavoro sulle priorità rispetto a cosa debba avvenire per incentivare il trasporto delle merci su rotaia: investimenti; tornare a un sistema in cui ci sia integrazione delle imprese tra gestione delle infrastrutture e operazioni; rivedere il sistema di impresa che è stato promosso nel corso degli anni con le liberalizzazioni; guardare quello che sta succedendo con gli investimenti stranieri in Europa, soprattutto investimenti cinesi.

Siamo tutti molto curiosi di vedere cosa che succede adesso con l'iniziativa One belt one road, la creazione della nuova Via della Seta che riguarda in modo diretto anche l'Italia e in particolare tutti i Paesi dell'est Europa.

C'è un aumento del traffico ferroviario nell'Europa dell'est, c'è un interesse molto grande della Cina e la risposta dell'Unione Europea ha un po' tardato

ad arrivare. Nell'ultimo discorso fatto dalla Presidente della Commissione Von der Leyen sullo stato dell'Unione Europea si è annunciata un'iniziativa per confrontarsi con i progetti cinesi ma fino adesso la risposta europea riguardo l'influenza della Cina, dei capitali cinesi e della strategia del governo cinese sulla rete e sulle decisioni strategiche di mercato fatte poi in Europa, è stata abbastanza debole.

Se guardiamo, per esempio, a ciò che sta succedendo ai Paesi dell'est c'è una crescita di compagnie private più o meno grandi, sono centinaia di compagnie, che si stanno sviluppando senza alcun tipo di presenza della contrattazione collettiva.

Sappiamo che nei Paesi dell'Europa dell'est c'è una estrema frammentazione dal punto di vista sindacale, per lo più non c'è contrattazione collettiva a livello settoriale e quindi noi stiamo cercando di lavorare con i nostri sindacati del settore ferroviario in Repubblica Ceca, in Polonia, in Slovacchia, in Ungheria per far cercare di far comprendere ai nostri membri quanto sia importante agire sindacalmente in questo contesto e occuparsi di questo settore che si sta sviluppando in un ambito che per lo più non è sindacalizzato.

Anche noi come sindacati dobbiamo fare il nostro lavoro e adeguarci a questi cambiamenti.

Un altro asse fondamentale che come ETF stiamo prendendo in considerazione è la digitalizzazione perché anche il trasporto ferroviario sta subendo dei cambiamenti molto importanti in conseguenza al progresso tecnologico, dell'automazione delle operazioni. Per questo stiamo guardando con le parti datoriali ai processi che devono essere messi in atto per fare in modo che l'impatto sui posti di lavoro sia minimo, ma anche per quello che riguarda la preparazione per il futuro per l'evoluzione del settore.

Ho già parlato del Patto verde europeo e di come con tutti i fondi che sono stati stanziati per la ripresa dopo la pandemia ci sia un focus sul settore ferroviario.

Dal nostro punto di vista però non è abbastanza concentrarsi su questo: per una ripresa del settore è importante pensare una politica di trasporti globale che intervenga sul piano della concorrenza tra settori. Noi rappresentiamo i lavoratori di tutti i settori, il trasporto su gomma, ferroviario, marittimo, aereo, quindi per noi è importante non metterli uno contro l'altro e stabilire una base comune che sia equa. Quando si parla di internalizzazione dei costi si tende a parlare solo dei costi esterni, che pur essendo importanti, non includono i costi sociali. In alcuni settori è permesso di usare pratiche di dumping sociale,

delle forme di impresa che permettono, ad esempio, di avere delle imprese con registrazioni in Paesi in cui la tassazione è più favorevole o un costo del lavoro più basso.

Non ci sarà mai una base comune per una coesistenza dei vari settori che possa essere basata su un sistema equo se esistono queste pratiche.

Per avere un sistema più equo bisogna intervenire con delle politiche e con una legislazione che siano in grado di migliorare le condizioni di lavoro degli altri settori che sono in condizione di concorrenza con il ferroviario. Per quanto riguarda gli investimenti e la condizionalità, perché una grande battaglia del sindacato europeo, che non è stata del tutto vinta a questo livello - anche se a livello nazionale c'è una situazione più complessa - riguarda la condizionalità degli investimenti.

Nel corso della pandemia sono stati dati aiuti di Stato e, successivamente, aiuti alla ripresa; i fondi sono ingenti e l'Italia è il Paese che ne avrà la percentuale maggiore, la condizionalità è importante perché altrimenti facciamo gli errori del passato e si continuano a finanziare imprese e sistemi che non prendono in considerazione il valore e le condizioni del lavoro, l'occupazione e così via.

Pensiamo che sia importante in questo ambito continuare ad essere attivi e presenti per creare ancora una volta un sistema equo che non guardi solo alla parte tecnica dello sviluppo dei trasporti ma guardi anche alla parte umana del lavoro.

NECESSARIO DECARBONIZZARE IL TRASPORTO UTILIZZANDO TUTTI GLI STRUMENTI E INVESTENDO SU MODALITÀ DI TRASPORTO PIÙ SOSTENIBILI E CON MENO EMISSIONI

Sandro Santamato

Commissione Europea



Il tema in discussione è un tema indubbiamente importante per la Commissione Europea e che ha un posto di rilievo nella strategia per la mobilità sostenibile e intelligente che la Commissione ha adottato nel dicembre dell'anno scorso e che delinea le varie azioni che servono a realizzare il Green Deal nel settore dei trasporti.

All'interno di quella strategia esistono una serie di iniziative principali, "iniziative faro", come vengono chiamate, e una di queste è proprio cercare di rendere più sostenibile ed ecologico il trasporto delle merci.

C'è anche un obiettivo specifico che è quello di aumentare il traffico merci su rotaia del 50% entro il 2030 e poi raddoppiarlo entro il 2050.

E' chiaramente un obiettivo molto ambizioso se consideriamo che invece la quota del ferroviario nel trasporto terrestre rimane una quota relativamente modesta, siamo attorno al 18,7% nel 2018 ed è anche una quota stagnante, nel periodo 2015-2018 è rimasta ferma, anzi forse si è anche ridotta dello 0,1%. I volumi aumentano perché aumenta la domanda di trasporto in generale però la strada rimane la modalità più attraente perché più semplice, più flessibile,

anche più affidabile e meno costosa e ha una serie di vantaggi per gli operatori ma non necessariamente per la società.

Il trasporto stradale ha dei costi per la società in termini di impatto sul clima, inquinamento, traffico e incidenti. E quindi nella strategia della Commissione Europea c'è l'obiettivo di cercare di riequilibrare l'uso dei diversi modi di trasporto e non è certo un obiettivo nuovo, anzi è un obiettivo che ha molti anni alle spalle ma con scarsi progressi.

Il motivo è che l'alternativa al "solo strada", cioè il trasporto multimodale -perché come è stato giustamente osservato negli interventi precedenti, l'alternativa è necessariamente multimodale perché la gomma deve intervenire nel primo e nell'ultimo miglio- questo tipo di trasporto, dicevo, ha dei costi maggiori inerenti al trasbordo e si deve confrontare con una serie di problemi come la mancanza di infrastrutture, problemi di gestione e di coordinamento sia della catena multimodale ma anche all'interno del settore ferroviario. Inoltre, c'è il fatto che la strada non deve pagare per i costi sociali aggiuntivi che comporta.

Vi sono comunque dei segnali positivi anche livello politico da parte dei vari Paesi membri e si vogliono affrontare questi ostacoli con maggiore determinazione.

Questo è dovuto anche all'emergenza climatica che si fa sempre più grave e che impone progressi anche nel settore dei trasporti che è forse il più difficile da decarbonizzare; adesso però non ci si può più esimersi dal farlo e bisogna utilizzare tutti gli strumenti, da quelli tecnologici, dai carburanti alternativi all'efficienza energetica ma anche all'utilizzo dell'impiego maggiore delle modalità di trasporto più sostenibili e con meno emissioni.

Il 30 giugno del 2020 il Consiglio Europeo ha adottato delle conclusioni che fanno riferimento al riequilibrio del trasporto ferroviario sia di merci che di passeggeri e il Consiglio incoraggia lo sviluppo di procedure per l'attribuzione più efficiente della capacità ferroviaria, la rimozione degli ostacoli tecnici, il rafforzamento del funzionamento dei corridoi merci, c'è un regolamento su questo che, appunto, si intende rafforzare. Il Consiglio non si è spinto fino a richiedere misure legislative ma la Commissione, di propria iniziativa, sta ponendo sul tavolo molte proposte e iniziative. Ci sono anzitutto quelle che riguardano gli aspetti economici che cercano di colmare il gap tra il costo del trasporto solo stradale e quello multimodale. Nell'ambito del pacchetto di luglio sulla realizzazio-

ne del Green Deal c'è la proposta per introdurre il sistema di emissioni nel trasporto stradale, ovvero un sistema ITS di scambio dei permessi di emissioni nel settore stradale.

C'è poi la proposta di revisione della direttiva sulla tassazione dei prodotti energetici, cioè si tasseranno i carburanti non più sul volume ma sul contenuto di energia, e verrà meno la possibilità di fare una distinzione tra uso commerciale e uso privato, con la conseguente abolizione di una serie di agevolazioni. Infine, c'è la conclusione della revisione della direttiva dell'eurobollo che prevederà che entro otto anni la tariffazione a forfait sarà sostituita, per lo meno sulla rete centrale TEN-T, con un tariffazione basata sulla distanza.

Ci sarà poi un obbligo di far pagare i veicoli pesanti in base all'inquinamento locale e poi ci saranno altre possibilità per gli Stati membri di far pagare anche altre esternalità: quella climatica, la congestione, il rumore.

Tutti questi vari elementi dovrebbero contribuire a colmare un po' il gap di costo tra il trasporto solo stradale e quello multimodale.

C'è poi tutto il capitolo delle infrastrutture e lì ci sono tutte le risorse messe a disposizione dal Next Generation EU; nei piani nazionali di ripresa e resilienza è necessario attribuire un'ampia quota a interventi che hanno impatto sul clima, e direi che il trasporto ferroviario sta facendo la parte del leone nell'aggiudicarsi questi fondi.

Gli investimenti sono possibili per tutta una serie di cose come i collegamenti mancanti; investimenti nel settore ITMS per aumentare lo sfruttamento della rete; aggiustamenti alla rete per utilizzare treni più lunghi, di 740 metri; c'è la necessità di usare treni con la sagoma adatta per il trasporto intermodale, ci sono investimenti necessari nell'accoppiamento automatico digitale.

C'è la necessità di investire anche nei terminal, quindi un tipo di investimento non specifico per il trasporto ferroviario ma essenziale per consentirne lo sviluppo.

Per concludere con i vari interventi e proposte, ci sono due importanti proposte di revisione: una riguarda quella del regolamento sui corridoi ferroviari, un regolamento attuale che ha avuto qualche effetto positivo in termini di coordinamento e coinvolgimento ma che in realtà non ha prodotto effetti significativi sull'assegnamento della capacità e quindi si vuole rinforzare questo regolamento.

C'è una seconda iniziativa importante che è la revisione della Direttiva del 1992 sul trasporto combinato che ha disposizioni ormai obsolete; la Commissione aveva già proposto una revisione nel 2017 ma gli Stati membri erano molto divisi e hanno proposto un compromesso che era talmente al ribasso che la Commissione ha preferito di ritirare la propria proposta.

Nel frattempo il livello di ambizione è aumentato, non certo diminuito, e quindi la Commissione proporrà una nuova iniziativa di revisione anche perché il segmento del trasporto combinato è molto promettente: è quello che è cresciuto di più tra il 2009 e il 2019, il traffico intermodale su ferrovia è cresciuto del 34%, in termini di tonnellate/chilometro, quindi è cresciuto del 3% annuo, praticamente quasi tre volte il tasso di crescita degli altri tipi di trasporto merci su ferrovia.

E' quindi un comparto da seguire con attenzione, la proposta di revisione della Direttiva sarà piuttosto ambiziosa, stiamo considerando varie possibilità, per esempio una che riguarda l'identificazione delle operazioni da sostenere.

Adesso la Direttiva ha una definizione molto rigida di cosa è il trasporto combinato che spesso dà adito a contese, dispute, denunce, segnalazioni, molte proprio in Italia e perciò stiamo riflettendo se non sia il caso di proporre una definizione di operazioni multimodali in base all'impatto che hanno in termini di esternalità.

Operazioni multimodali che hanno un impatto inferiore a quello del trasporto solo stradale potrebbero essere quelle a beneficiare di forme di sostegno.

Bisogna poi decidere le forme di sostegno; il problema è che i Paesi non hanno bisogno delle stesse cose, ci sono molti Paesi che hanno una carenza di terminali per il trasbordo, ma per esempio non è il caso della Germania.

C'è la necessità di differenziare a seconda delle esigenze dei vari Paesi ma pensiamo che per esempio il minimo sia chiedere che le autorità nazionali, per lo meno, costituiscano una strategia di sostegno per il loro trasporto combinato perché in molti casi questo tipo di strategia nemmeno esiste.

Concludo facendo riferimento a due iniziative ulteriori: la prima non è nuova ma siamo adesso in fase di attuazione del regolamento sull'informazione elettronica, che in sostanza consentirà agli operatori di comunicare con le autorità attraverso piattaforme certificate, quindi non più documenti da portare in formato cartaceo a bordo del camion, del treno,

dell'aereo, questa proposta stabilirà anche un formato armonizzato del modello dati che poi a sua volta potrà essere di grande utilità per lo scambio di informazioni tra i business.

Questo tipo di scambio di informazioni è fondamentale per facilitare il trasporto multimodale perché c'è una necessità di coordinamento e quindi pensiamo che gli strumenti digitali siano importanti per favorire l'alternativa multi-modale.

L'ultima iniziativa, questa invece è nuova, riguarda la misurazione standard dell'impronta di carbone delle operazioni di trasporto.

Esistono già varie metodologie ma pensiamo sia utile cercare di definire uno standard comune che possa consentire confronti obiettivi e che possa essere utilizzato per iniziative di labelling e di marketing e anche questo pensiamo possa essere di utilità per il trasporto multimodale e intermodale.

Molti aspetti secondo noi vanno tenuti in considerazione ma ci sono anche molte iniziative per cercare di favorire il trasporto ferroviario e rimuovere i vari ostacoli.

STOP ALLA MOLTIPLICAZIONE DEI TERMINAL. FACCIAMO UN CATTIVO SERVIZIO AL TRASPORTO INTERMODALE FERROVIARIO

Marco Spinedi

Presidente Interporto di Bologna



Cercherò di esser sintetico e andare ad alcuni punti chiave partendo proprio dal ruolo che svolgiamo come interporto nell'ambito della galassia del trasporto ferroviario merci e della logistica anche perché uno degli obiettivi fondamentali degli interporti è proprio questo.

Noi nasciamo negli anni 90 da una legge statale e siamo, anche se con diverse caratteristiche, da Nord a Sud, tendenzialmente delle società pubbliche o a partecipazione pubblica, prevalentemente di enti locali e/o regioni, province, ex province, città metropolitane e comuni e molte camere di commercio e quindi con una forte attenzione al territorio.

E nasciamo con fondamentalmente due obiettivi: sviluppare l'intermodalità e nello stesso tempo razionalizzare il mondo della logistica.

Nella logica di concentrare la presenza di magazzini sul territorio, in punti chiave che prevedano anche l'intermodalità e quindi consentire all'impresa di scegliere il mezzo più opportuno in funzione dell'origine/destinazione delle proprie merci e quindi facilitare i flussi, il trasporto verso i nodi urbani che sono poi i punti critici di tutto il sistema della rete dei trasporti. Questa è stata la funzione storica degli interporti.

Poi si sono evoluti, nel bene e nel male.

Il campanilismo ha spinto, come sappiamo, le città a chieder ognuna il proprio interporto e questo è un male, soprattutto nel settore ferroviario.

Vorrei partire da un concetto chiave: le ferrovie, è stato già detto, sono competitive su distanze lunghe (e questo lo sappiamo).

E, ovviamente, collegato alla lunghezza dei treni (più lunghi sono meglio è), ci sono il peso e la famosa saggoma che consente di trasferire carichi anche ingombranti su linee ferroviarie.

Lunghezza e peso e quindi capacità di trasporto per unità di treno è ovviamente il metodo competitivo più importante.

Concentrare lunghezza e peso è ovviamente l'obiettivo economico più importante perché i treni lunghi e su distanze lunghe sono pochi.

Quindi se moltiplichiamo i terminal e li mettiamo in concorrenza tra loro facciamo un cattivo servizio al trasporto intermodale ferroviario.

Quindi il primo compito della politica è quello di far attenzione a non moltiplicare i terminal che poi si fanno la guerra tra di loro: io sto vivendo oggi il risultato della mancanza di programmazione o della cattiva programmazione in certe situazioni territoriali con un eccesso di offerta...per cui il tema non è facciamo traffico in più ma il tema diventa ci rubiamo il traffico tra un terminal e l'altro alla faccia dell'autotrasporto che fa invece una politica molto più flessibile e concorrenziale.

Quindi stop alla moltiplicazione di terminal: negli Usa 300 mln di abitanti su un continente hanno una decina di punti chiave di interscambio.

Io vivo in una regione dove il 70-75% del traffico merci su strada è fatto entro i 100 km e quel traffico non si trasferirà mai in trasporto su ferro perché non ha senso a meno che non mettiamo in piedi un sistema di sussidi che ha oggi il TPL (ditemi una città che fa pagare agli utenti il costo del servizio...a Londra arriviamo all'80% del costo coperto dal biglietto da noi arriviamo al 40-60%).

Io sono pronto a prendermi i sussidi per supportare i treni. Al momento però ce li mettiamo noi (anche come interporto di Bologna), supportiamo alcuni servizi nuovi e ci mettiamo i nostri soldi.

Come funziona il meccanismo nel mondo del trasporto e degli interporti?

L'interporto fa logistica e nelle situazioni più virtuose è proprietario dei magazzini, affitta i magazzini con margini importanti, trasferisce risorse per incentivare il trasporto ferroviario che ha margini molto molto ridotti o negativi però se in più ci mettiamo i bastoni

fra le ruote creando terminal in più, moltiplicando un'offerta soprattutto nel sud, dove non serve, il risultato è esattamente l'opposto cioè danneggiamo la ferrovia.

Questo era un tema. Altro tema che mi interessava toccare...l'altro ieri sono intervenuto a un convegno a Bologna sulle energie alternative e in particolare sull'idrogeno.

Ecco lì i tempi sono lunghi: c'erano almeno tre costruttori di mezzi e hanno detto che c'è ancora un salto tecnologico che richiede tempo quindi la prospettiva migliore per adesso è quella dell'elettrico.

E' divertente che ieri sera, mentre nei convegni ci diciamo quanto sia importante il passaggio all'elettrico, da Lilli Gruber Pagliaro ha raccontato che una delle industrie più fiorenti è quella del carbone, i grandi fondi di investimento stanno investendo nel carbone perché pare stia andando benissimo per la produzione di energia elettrica....quindi al di là del blablabla, nei fatti ci si muove ancora in modo molto tradizionale.

Altro tema: il lavoro. Siamo in una sede sindacale, voi saprete che negli interporti c'è un momento di criticità importante.

Abbiamo assistito a un fenomeno in questi ultimi 5 anni in cui abbiamo creato nell'interporto di Bologna 2000-2500 posti di lavoro nuovi con l'arrivo di almeno una decina di imprese nuove.

Stiamo facendo un'indagine approfondita sulla struttura dell'occupazione: il nostro mondo sta prendendo 2 direzioni molto nette all'interno della struttura di occupazione di un magazzino: una fascia di basso livello...abbiamo attivato da alcuni anni 2 protocolli che abbiamo faticosamente firmato con le rappresentanze sindacali che sono sostanzialmente concentrati sul tema della sicurezza e della chiarezza nei rapporti di lavoro e quindi nella trasparenza nei contratti.

Questo per intervenire su tutta una serie di fenomeni legati alle cosiddette cooperative grigie che sono presenti nelle nostre strutture, peraltro anche con problemi sociali....

Accanto a questo però c'è l'altra faccia della medaglia cioè magazzini che oggi sono a livello di automazione e robotizzazione molto spinta e quindi richiedono personale specializzato e noi stiamo investendo in modo particolare nelle problematiche legate alla formazione partendo dagli ITS che lavorano proprio sulla formazione dal medio alto livello in su.

Oggi un magazzino tipo di ultima generazione ha ormai un rapporto diciamo 60-40 tra fascia alta (tra in-

tegnere professionisti e figure con tagli professionali elevati) e la parte di schema più operaio.

Essendo la nostra un'area particolarmente sviluppata dal punto di vista economico, all'avanguardia dal punto di vista tecnologico, la fascia alta è ancora più spinta verso automazione, robotizzazione...

Chiudo col discorso sul settore ferroviario perché qui abbiamo parlato giustamente di condizioni dei lavoratori...ecco anche lì c'è da gestire un processo di trasformazione che è importante perché non bisogna soltanto sviluppare il ferroviario ma svilupparlo in modo efficiente cioè il tema del ferroviario, oltre a quello del trasporto, dei treni lunghi, pesanti, su percorso lunghi, e quindi concentrazione del traffico, è anche il tema della riduzione dei costi nei processi e quindi automazione e robotizzazione ..la nostra prospettiva è quella...

Noi stiamo investendo adesso in uno dei terminal che gestiamo insieme con terminal Italia a Bologna con la prospettiva di andare verso un terminal che lavora 7 giorni su sette 24 ore al giorno con un sistema di robotizzazione per il carico scarico di treni e per la movimentazione su piazzali.

Questo è un tema importante dal punto di vista del lavoro perché vuol dire riqualificazione e anche problemi di occupazione cioè di riorganizzazione e in alcuni casi riduzione del lavoro a parità o in presenza di un aumento della produttività.

E questo sarà determinante perché se io non ho un terminal che lavora su tutte le 24 ore 7 giorni su 7 il camion me lo scordo di batterlo dal punto di vista della competitività.

Quindi dobbiamo trovare, all'interno delle leggi e delle norme che tutelano il lavoro il modo di orientarlo in un certo verso

PRIMA LE POLITICHE INDUSTRIALI PER LA LOGISTICA E POI LE INFRASTRUTTURE

Ivano Russo

Direttore generale Confetra



Dal 2008, subito dopo la grande crisi e fino al 2019 (prima del Covid), abbiamo avuto quello che gli economisti dei trasporti hanno definito effetto decuping cioè siamo passati da un rapporto storico consolidato tra l'andamento del Pil e dei trasporti di 1 a 3 (cioè se il Pil cresceva di 1 i trasporti crescevano di 3) a un rapporto di 1 a 15 cioè, a fronte di un Pil sostanzialmente stagnante (noi siamo cresciuti in 11 anni dello 0,2) abbiamo avuto una logistica che è cresciuta del 3-4%.

Questo da un lato ha un elemento positivo perché la logistica si manifesta come un settore che gode di una particolare resilienza anticiclica e che quindi è in grado di restare in piedi, anzi di crescere, anche in un contesto di economia stagnante ma dall'altra parte c'è anche un grande dato preoccupante che voglio condividere con voi, perché voi rappresentate il mondo del lavoro: è il divorzio che questo dato potrebbe rappresentare tra la logistica e l'economia reale del Paese.

Questo secondo me è il cuore della questione ...il cuore della questione è se questa logistica che abbiamo in Italia (a prescindere che sia su ferro, su gomma, combinato) è capace di generare ricchezza e di essere un valore aggiunto per l'economia reale o se rischia invece di non esserlo, di avere un approccio economico un po' autoreferenziale cioè a vantaggio di pochi rispetto a un tessuto composto da oltre 100 mila imprese.

Vi cito un dato significativo: nel 2017, che è stato l'anno del picco della movimentazione portuale italiana, con record di traffici nei porti liguri (4 mln di teu)...il pil regionale ligure del 2018 è stato del +0,1%.

Quindi si sta sviluppando una logistica che incrocia poco la produzione industriale, gli investimenti, la ricerca applicata...tutte le componenti dell'economia reale.

Questo in parte ha radici storiche ma è anche il frutto di assenza di politiche industriali per il nostro settore. Vi do qualche dato a contro prova: il tessuto industriale è molto debole e parcellizzato con 110 mila imprese e l'85% ha meno di 5 mln di fatturato e meno di 9 addetti; il 70% dell'import export italiano (72% export, 67% import) avviene in un raggio di 800 km che significa avere una gittata logistica asfittica.

Un altro dato che avvalorla la tesi che ho sostenuto è che nel paese mancano campioni nazionali: noi non abbiamo una Eurogate, non abbiamo una Schenker, una Dhl, non abbiamo grandi terminalisti portuali, non abbiamo grandi competitor del sistema ferroviario che siano attori globali, non abbiamo shipping line nazionali a differenza di tutto il resto del mondo e delle potenze industriali europee, non abbiamo grandi gruppi di spedizioni a livello globale del calibro di Dhl...non che non abbiamo grandi imprese o che le nostre imprese non stiano anche all'estero... non sto dicendo questo...sto dicendo che però c'è un'unità dell'industria logistica mondiale dove con uno o più soggetti ci sono tutti tranne noi e questo è un problema enorme perché tra l'altro non avere grandi gruppi significa non riuscire neanche a far crescere un tessuto di piccole o medie imprese che crescano in filiera con questi grandi gruppi.

Per l'Italia i problemi della logistica non esistono, i produttori si fermano al cancello poi il problema è di chi porta via la merce e di chi la compra.

Questo dato fa perdere all'Italia qualcosa come 130-140 mld di fatturato logistico all'anno (che sono punti di pil, ricchezza per le imprese, lavoro, salari più alti per chi lavora).

Se guardate la classifica delle città più ricche e più vivaci del mondo sono tutte città portuali o centri logistici. In Italia, al netto di Trieste, nelle prime dieci città italiane, non ce n'è una portuale.

E' chiaro che c'è qualcosa che non va, c'è qualcosa che non va nella dimensione industriale del settore e questo tema non è stato mai toccato...mai.

Va bene parlare di ferrobonus ma la madre di tutte le domande è: per chi? se poi la logistica cresce ma non cresce la ricchezza che essa produce?

Io conosco la realtà, la frequento, ci sono nostre associate. Le imprese piccole che sono il 90% stanno soffrendo in modo enorme, ci sono continui processi di acquisizione, di vendita perché non ci se la fa più a stare in piedi...insomma avvertiamo che la logistica cresce ma evidentemente cresce lasciando poca utilità al sistema industriale, al mondo del lavoro del Paese.

Ecco allora concludo: il Pnrr a mio avviso può essere un grande volano per provare a cambiare rotta in parte...non completamente perché alcune grandi scelte che andavano fatte nei primi anni 90 non le puoi fare con 30 anni di ritardo...il mercato ormai è occupato...(noi negli anni 90 a ferrovie dicevamo fai il treno più veloce del mondo e mettevamo da parte il cargo) però c'è ancora modo di giocare una partita. Qualcosa sta avvenendo in questa direzione ma è qualcosa che va accompagnato con una politica industriale per consolidare le imprese, aiutarle a investire in tecnologie perché altrimenti è chiaro che il sistema rischia di collassare oppure rischiamo di degradare il paese a un grande nastro trasportatore di merci se continuiamo a realizzare solo infrastrutture per trasportare merci prodotte da altri, su vettori di altri paesi che passano per l'Italia e non lasciano ricchezza

E' una cosa molto diversa rispetto alla logistica industriale tedesca, olandese, belga.

Il covid ha rappresentato un po' la safety car: il pil del paese è diminuito dell'8,8, il fatturato dell'industria logistica è diminuito del 5,8 ...ora è come se fossimo un po' alla ripartenza.

Dobbiamo porci il tema che questa ripartenza avvenga innanzitutto parlando di politiche industriali per la logistica e di regolazione e poi anche di infrastrutture perché se invertiamo l'ordine dei fattori possiamo costruire tutte le opere del mondo...diventeremo una perfetta aerea di transito ma i transiti non generano ricchezza e quindi rischiamo paradossalmente di accelerare quella dinamica che era in corso tra 2008-2019 cioè la separazione tra logistica ed economia reale

INTERMODALITÀ HA BISOGNO DI TECNOLOGIE, INFRASTRUTTURE E INVESTIMENTI IMPORTANTI

Alessandro Valenti

Hupac



Il sistema dell'intermodalità ha bisogno di tecnologie, infrastrutture e investimenti importanti.

Questa è la caratteristica che rende il nostro settore molto dipendente anche dalla politica e dalle sue scelte perché c'è bisogno di una grossa spinta soprattutto a livello infrastrutturale.

Poi ci sono i privati che devono chiaramente dare il loro contributo per creare le risorse produttive che utilizzeranno queste infrastrutture. Hupac l'ha fatto investendo in vagoni e materiale rotabile.

Una prima lacuna, un punto ancora da chiarire nell'ambito del Pnrr, è la necessità di favorire e di spingere le aziende a investire in materiale rotabile che sia anche ecocompatibile, nell'ambito del Green Deal quindi, perché al di là delle emissioni di Co2, c'è tutta una serie di altri fattori di inquinamento che riguardano ad esempio la tecnologia che viene utilizzata nel settore.

Quindi anche qui la spinta ecologica può essere utile per far crescere la flotta di vagoni ecosostenibili.

Elemento chiave di tutto ciò sono i terminali di transbordo. Nella definizione "meglio pochi ma buoni" che credo sia valido per tutti, c'è però nella realtà un problema di capacità.

Una riflessione importante da fare è che oggi come oggi il trasporto su ferrovia ha delle percentuali davvero basse, se pensiamo a quello che succederà nei prossimi anni in Italia, attraverso i maggiori valichi che sono la Svizzera e l'Austria, c'è un potenziale di

trasferimento, numeri alla mano, di 750-800 mila camion da trasferire su ferrovia, in un orizzonte temporale relativamente breve.

Già solo la Svizzera per legge (legge di Protezione delle Alpi, inserita nella Costituzione), è obbligata a ridurre i camion in transito.

Solo da qui ci sarà un apporto di trasporti su ferrovia di oltre 350-400 mila trasporti che arriveranno nell'asse nord-est, nord-ovest e lì oggettivamente, oggi, non c'è la capacità per accoglierli.

Se poi pensiamo a quello che succederà una volta aperto il Brennero, dove attualmente solo il 25% del traffico via Austria transita su ferrovia, è facile immaginare come questo sia un punto cruciale.

Hupac su tutto questo ha dei progetti, in collaborazione anche con il mondo Fs italiano, con il quale da anni esiste una sinergia comune per sviluppare delle piattaforme proprio nei punti chiave dal punto di vista logistico come Milano, Piacenza e Brescia.

Investimenti quindi come elementi chiave.

Quelli di aziende private sono molto importanti ma hanno senso solo se camminano in parallelo con gli investimenti pubblici per tutto quello che riguarda la parte infrastrutturale.

Un esempio, considerato ormai virtuoso, di trasferimento intermodale è quello del transito via Svizzera. Proprio la Svizzera, secondo i dati del primo semestre 2021, ha il 74% del traffico su rotaia e il 25,6% su strada. Questi, per le medie europee, sono numeri assolutamente entusiasmanti.

Ma dietro questi risultati c'è una realtà preesistente, un esempio che si può cercare di imitare: un piano trentennale di investimenti che si componevano di una parte di infrastrutture con l'apertura delle gallerie di base che dovevano rendere la Svizzera virtualmente un paese di pianura.

È un sistema di sostegno alla operatività ferroviaria, le cosiddette misure di accompagnamento, alle quali c'era un sostegno, l'equivalente di quello che in Italia è il Ferrobonus ma in una forma pluriennale, con uno stanziamento di fondi assolutamente importante, che ha dato dei risultati stupefacenti.

Ovviamente la produzione ferroviaria, in questi anni, è stata molto onerosa dal punto di vista produttivo. Nonostante ciò, questo sistema ha creato dei frutti, con dei numeri positivi, anche se a fronte di uno sforzo finanziario importante.

Questo sforzo finanziario adesso, con le nuove infrastrutture, però si riduce e il governo si è reso conto che andava prolungato in ragione dell'esistenza dei colli di bottiglia.

Ed è qui che è importantissimo il legame tra la politica e gli operatori.

Il Governo svizzero ha ascoltato il mondo della logistica, si è reso conto che c'erano delle iniziative che non potevano essere sospese nei tempi previsti. E queste iniziative vanno prese in considerazione anche in merito ai colli di bottiglia fuori dal territorio svizzero.

E, sorprendentemente, quelli più grossi sono al nord. La Germania, dove in realtà non sono stati fatti i lavori di potenziamento che si erano previsti (l'Italia in questo senso è stata più virtuosa) ha dato seguito alla spinta degli investimenti dell'adeguamento delle linee, ma ci sono ancora delle criticità: linee molto delicate e sensibili, parametri operativi (lunghezza, peso per esempio) che nonostante le infrastrutture, ancora non riescono a dare la produttività sperata. La competitività, quindi, non è ancora quella giusta. Dobbiamo fare un ragionamento che va oltre i propri confini e capire quali sono i colli di bottiglia, cercare di trovare in modo coordinato, politica e operatori del settore insieme, la soluzione a lungo termine per avere un sistema continuo che abbia un obiettivo numerico e temporale.

Abbiamo parlato di infrastrutture, un altro elemento critico riguardo i colli di bottiglia è l'adeguatezza delle sagome ferroviarie all'equipment di trasporto utilizzato.

Oggi sappiamo che uno dei limiti dello sviluppo intermodale, anche in Italia soprattutto nel centro sud Italia, è legato alla limitatezza delle sagome. Sulla linea adriatica gli investimenti sono stati abbastanza efficaci, hanno creato un corridoio che consente di trasportare i semirimorchi con dimensioni di 400 metri. Questo non sta succedendo per la linea tirrenica anche se i progetti ci sono.

Questo è un elemento di criticità che va assolutamente accelerato perché ovviamente il trasferimento dei trasporti dalla strada alla rotaia riguarda prevalentemente la tipologia dei semirimorchi. Quindi se non abbiamo la possibilità dei limiti di sagoma per arrivare più a sud, succederà che le ditte utilizzeranno i terminali del nord Italia e poi proseguiranno via strada o, come succede in molti casi, non utilizzeranno quei terminali e sceglieranno una soluzione tutto strada dal resto d'Europa.

Il trasferimento sarà comunque limitato solo a determinate categorie di trasporto che potrebbero adattarsi a questi limiti.

Come ultimo input, va considerato l'aspetto più generale della digitalizzazione, un elemento un po'

trasversale a tutti i settori. Anche in questo caso è importante lavorare con un supporto nell'ambito dei finanziamenti.

Riassumendo quindi, gli inputs per lo sviluppo intermodale da/per l'Italia sono:

- PNRR piani di implementazione coordinati da strutture specifiche e con priorità (ferroviario e terminalistico)
- Coordinazione tra i diversi stakeholder e le associazioni per una linea condivisa a favore di un trasporto ecocompatibile (mare-ferro) – piano della logistica
- Potenziare e velocizzare i piani di implementazione delle piattaforme intermodali di trasporto (porti, retro-porti e terminali)
- Potenziare i parametri tecnici di circolazione dei treni sulla rete per una connessione ferroviaria domestica e di rilancio (Gateway) verso estero.

PER SVILUPPO INTERMODALE NECESSARIO UN QUADRO NORMATIVO EUROPEO

Emanuele Arcese

Anita



Da oltre 15 anni in Anita, un lavoro improntato sin dall'inizio sullo sviluppo intermodale, è stato di fatto il fautore del modal-shift, ci parla dei punti fondamentali dello sviluppo intermodale.

Importante e strategico per lo sviluppo dell'intermodale è il corretto uso dei fondi previsti dal Pnrr, ma

ci sono altre questioni che vanno affrontate e risolte prima, altrimenti l'efficacia di questi fondi sarà molto ridotta.

Fondamentale è il quadro normativo in ambito intermodale europeo: si sta parlando proprio in questo periodo della modifica della direttiva 92/106, assolutamente strategica nell'ottica del Green Deal; altra direttiva da rivedere è quella dei combinati del 2017. Nell'ambito europeo, queste sopra citate si vanno ad intersecare con il "Pacchetto Mobilità".

Questo avrà un ruolo importantissimo nell'ambito del trasporto stradale e intermodale e giocherà un ruolo altrettanto strategico tra le due modalità produttive. Fondamentale quindi che queste due normative vengano, nella quota in cui dovranno essere riviste, elaborate nell'intento unico non di favorire un Paese o un particolare indotto ma piuttosto viste in un'ottica unica di sviluppo intermodale nel contesto europeo. Diversamente non si va da nessuna parte.

Questo credo sia l'approccio che debba avere l'Italia nelle proposte che farà alla Commissione europea che dovrà porsi come operatore neutrale nell'interesse di tutti.

Altro argomento che ritengo rilevante è la mancanza del personale viaggiante, sia per i camion che per i treni, perché ricordiamoci che le unità di carico vengono portate ai porti o ai terminal dagli autisti. Servono delle decisioni che vadano al supporto di una accelerazione dell'ingresso di nuovo personale in questo ambito, noi possiamo mettere tutti i soldi del Pnrr sullo sviluppo delle infrastrutture e su quello dei terminal ma i semirimorchi, le casse mobili e i container nei porti, negli interporti, senza autisti, non ci vanno.

Confindustria recentemente ha fatto anche degli interventi affinché vengano fatti dei decreti che agevolino l'ingresso nel mondo del lavoro di tutta quella fetta di gente che arriva da noi e in Europa in generale. L'Inghilterra, ad esempio, sta cercando di abbassare i costi e ridurre i tempi per far prendere la patente a tutta quella "forza lavoro" che è rappresentata dalle diverse nazionalità presenti sul proprio territorio e che cercano lavoro.

Ovviamente senza i due sopracitati temi, non possiamo pensare di arrivare agli obiettivi posti dal Green Deal.

Altro tema da trattare è la digitalizzazione, considerata in tutti i vari segmenti del trasporto, e che dovrebbe corrispondere ad una sorta di ecosistema che non si fermi solo a risolvere specifici problemi di qualche comparto del trasporto.

Dovrebbe essere intanto ricondotta ad una dimensione più umana, ed essere sfruttata da tutto il mondo del trasporto intermodale.

Ultima menzione la voglio fare sulle fonti rinnovabili. Idrogeno, mezzi elettrici possono sicuramente essere il futuro ma non quello più prossimo.

Alcune tecnologie, se saranno disponibili, lo saranno solo tra parecchi anni. Per questo oggi è più importante porre l'attenzione sul parco circolante attuale italiano ed europeo. L'abbattimento della Co2 si ottiene in tempi ragionevoli e solo in un modo: fermare tutti i veicoli euro 0,1,2 3 che ancora circolano.

Per esempio, già potremmo utilizzare la tecnologia dei veicoli euro 6 che abbattano pesantemente le emissioni di co2 nell'atmosfera.

AUMENTARE IL TRASPORTO INTERMODALE E MIGLIORARE L'EFFICIENZA DELL'ULTIMO MIGLIO FERROVIARIO

Vittorio Cascetta

Responsabile dell'ufficio studio e analisi di Medway e Medlog



Noi rappresentiamo aziende molto giovani nell'ambito della logistica italiana. Le aziende Medway e Medlog fanno parte del gruppo MSC, un gruppo che non ha bisogno di grosse presentazioni.

Accanto alla shipping line quindi al vettore marittimo e a TIL che è la società che gestisce terminal portuali

in giro per il mondo, vediamo la presenza di Medlog transport logistics. Medlog è una holding che ha sede a Ginevra, in Svizzera, ed è un vero operatore logistico globale; è presente in 70 paesi, comprende 112 società e impiega più di 8.200 dipendenti, nel business dei trasporti movimentata 4 milioni e mezzo di TEU pieni all'anno. Medlog e Medway Italia sono due realtà molto giovani, entrambe fondate nel 2018 e controllate al 100% da Medlog SA.

Medlog Italia è l'operatore di trasporto multimodale, gli uffici sono a Genova e a Milano, l'attività operativa ha avuto inizio nel 2019 e il percorso di crescita porta oggi Medlog Italia a gestire una media di 2 mila viaggi al giorno in tutta Italia.

Medway Italia è l'impresa di trasporto ferroviario, anch'essa fondata nel 2018 e controllata al 100% da Medlog SA, affianca agli uffici di Genova e Milano, tre sedi operative a La Spezia a Padova e a Marzaglia e dopo aver ottenuto la licenza ferroviaria, il certificato di sicurezza nel 2019, nel 2020 inizia le proprie attività commerciali, nel 2021 è arrivata ad effettuare 140 coppie di treni alla settimana.

Veniva citata prima l'integrazione verticale come un elemento di interesse, noi in realtà vorremmo presentarvi due esperienze: la prima è quella dell'integrazione verticale intesa non solo come modello di business e quindi avere il controllo di tutta la filiera logistica, shipping line, operatore multimodale e impresa ferroviaria, ma anche integrazione verticale intesa come modello di gestione aziendale.

Le due aziende hanno una condivisione di uffici e ne deriva dunque una stretta collaborazione tra i dipendenti delle due aziende, questo dà un forte impulso ai risultati aziendali.

Il secondo elemento che ci terremo a presentarvi è quello legato alla politica di incentivazione dei giovani. Entrambe le aziende hanno una fortissima attenzione alla formazione professionale di giovani, entrambe le aziende hanno più del 50% dei dipendenti al di sotto dei 30 anni e oltre il 90% è al di sotto dei 50 anni: sono numeri significativi.

Altra importanza viene data all'equilibrio tra i due sessi. Nel 2020 Medway ha collaborato con la scuola nazionale dei trasporti per la formazione di personale di PdT con un conseguente inserimento in organico dell'85% dei partecipanti.

Nel 2021 sono previste ulteriori collaborazioni con centri di formazione.

Ci teniamo a presentarvi quello che a noi piace definire il "Metro" intermodale: potete vedere una rappresentazione a cui si è soliti assistere nelle stazioni

delle metropolitane piuttosto che nell'ambito del trasporto merci, che indica come Medlog e Medway colleghino i porti tirrenici e adriatici con i principali terminal interni che sono posti ad una distanza non superiore ai 100 km tra di loro e sono collocati lì dove è maggiore la produzione industriale del centro Nord Italia.

Gran parte dei carichi trasportati da Medlog rientra in un raggio che è al più pari a 100 km rispetto al terminal intermodale che viene servito con mezzo ferrovia dai porti da Medway.

Quindi noi copriamo più dell'80% dei nostri traffici in un raggio di 100 km dal terminal interno.

Condividiamo con voi quello che può essere uno scenario futuro del medio periodo riportando i risultati di questo rapporto appena pubblicato da SACE che indicano una ripresa del paese: il rapporto si focalizza sulla produzione di beni quindi l'export italiano, associato alla produzione di beni in valore monetario. Nel 2021 secondo questo rapporto l'export avrà un +11% rispetto al 2020 e nel 2022 la crescita sarà del + 6% rispetto al 2019 (anno pre-pandemico).

I segnali sono sicuramente incoraggianti, tuttavia come tutti i qui presenti saranno a conoscenza, vi è un'enorme criticità che è quella della carenza di autisti. In Europa si stima manchino 600 mila figure, in Italia si parla di 20 mila/30 mila deficit di autisti, questa carenza vorrebbe dire meno viaggi e meno merce trasportata e di fatto rallentare la crescita del paese. Questo non è uno scenario che ci auspichiamo, lo scenario che invece auspichiamo e per il quale stiamo lavorando è quello di ridurre i chilometri camionistici, fare meno viaggi lunghi e più viaggi brevi e aumentare la quota di traffico intermodale: far percorrere alle merci la distanza principale su ferrovia e far fare al camion quello che il camion è giusto che faccia, ovvero il primo ultimo miglio.

Prima il Dott. Appetecchia diceva che la gran parte dei trasporti in Italia avviene in un raggio di 200 km per la conformazione della domanda e anche per la conformazione geografica italiana.

Noi non ci possiamo privare di offrire un trasporto intermodale a queste che sono distanze che teoricamente non sono idonee al trasporto ferro più gomma e quindi vogliamo riportarvi tra gli sviluppi che riteniamo necessari per aumentare la quota di traffico intermodale questa nostra esperienza diretta.

L'attenzione va posta sul migliorare l'efficienza operativa ed economica dell'ultimo miglio ferroviario, sia ai porti che ai terminal interni.

La nostra esperienza diretta di impresa ferroviaria e

di MTO ci porta a dire che in un trasporto ferroviario con una percorrenza di circa 200 km come potrebbe essere quello che collega Milano ad un porto ligure, il 55% dei costi che noi abbiamo, sono costi industriali interni (locomotive, carri ferroviari, pedaggio dalla rete ferroviaria ...) e il 45% dei costi sono costi esterni dovuti in particolare alle manovre ferroviarie, ai terminal interni e ai porti.

Vi garantisco che per alcune relazioni ferroviarie e per alcuni porti le percentuali si ribaltano: 40% costi interni, 60% costi esterni dovuti alle manovre ferroviarie e ai porti e ai terminal interni.

Questo ha come effetto quello di andare a penalizzare notevolmente il vantaggio competitivo ed economico che il trasporto intermodale potrebbe garantire rispetto al tutto camion e va a minare il vantaggio competitivo che l'offerta di trasporto intermodale potrebbe assegnare allo scalo portuale stesso.

Il secondo elemento di sviluppo sul quale noi poniamo l'attenzione è quello dell'implementazione dello sportello unico doganale per ridurre tempi e costi di sdoganamento delle merci.

I benefici attesi da questa auspicata crescita del trasporto intermodale sono una riduzione del congestionamento portuale in primis e viario dei camion e una riduzione delle emissioni inquinanti nell'atmosfera.

Secondo l'iniziativa Trenta 2030 che promuove il trasporto ferroviario per raggiungere gli obiettivi europei del Green Deal, al 2030 qualora il trasporto ferroviario assumesse una quota del 30% di modal share sarebbero 290 i milioni di tonnellate di CO2 salvate e 45 mila le vite salvate.

LA LOGICA INTEGRATA È UN ECOSISTEMA: HA BISOGNO DI SINCRONIZZAZIONE

Claudio Tarlazzi

Segretario Generale Ultrasporti



Non si è parlato solo di ferrovia ma anche di logistica integrata perché finalmente è stato acquisito un concetto: che le modalità di trasporto non si sviluppano se non incardinate in un sistema molto più complesso e quindi parlare di logistica integrata significa parlare del modello di sviluppo di questo paese.

E' chiaro che le opportunità che ci vengono rappresentate sono ampie, come i progetti come il Green New Deal e il Next Generation, programmi europei di sviluppo sostenibile dal punto di vista ambientale e sociale.

Abbiamo grandi opportunità e abbiamo grandi necessità di seguire questi obiettivi, perché se è vero che l'economia del paese sta crescendo a ritmi del 6% è altrettanto vero che veniamo da una crisi molto ampia e occorre darci una mossa per recuperare quanto perso l'anno scorso, ma soprattutto quanto avevamo ancora da recuperare rispetto alle crisi del 2007 e del 2008.

Serve un paese molto più competitivo e quindi segue un modello di sviluppo diverso: abbiamo risorse, soprattutto abbiamo da rispettare delle scadenze e questo imprime anche uno snellimento e un approccio diverso rispetto alle dinamiche che devono portare dal punto di vista infrastrutturale e non solo, a

migliorare le condizioni di questo paese. C'è molto da recuperare anche in termini occupazionali: mancano ancora 100 mila persone da recuperare rispetto alla condizione pre-pandemica, c'è una differenza di genere che crea inefficienza, quindi vogliamo un modello di sviluppo più incline alla valorizzazione della persona, incline alla valorizzazione del lavoratore e della lavoratrice.

Il PNRR con i fondi complementari sono una grande occasione: 248 miliardi, di cui 62 miliardi sono di competenza del Ministero dei Trasporti, per creare quella rete di interconnessione necessaria che noi da tanti anni abbiamo rivendicato, interconnessione reale ed efficace tra i vari nodi logistici attraverso collegamenti efficaci e veloci.

Bisogna incidere sulla domanda aggregata, senza di essa è impossibile pensare di incentivare il trasporto su ferrovia e quindi di approcciare a un sistema di sviluppo dei trasporti che sia rispettoso di quelli che sono gli obiettivi per ridurre le emissioni di inquinamento nell'ambiente.

Dal punto di vista infrastrutturale l'approccio è assolutamente adeguato anche se secondo noi dobbiamo fare qualcosa di più al Sud per ridurre il gap tra il Sud e Nord: gli interventi sui porti ci sembrano anch'essi adeguati anche se molto incentrati allo sviluppo del sistema portuale ligure e di quello triestino.

Però quello che secondo noi sarebbe un approccio migliore è sul sistema: le infrastrutture sono indispensabili, ma se alle infrastrutture non viene associato un sistema e delle riforme che spingono in una certa direzione, il tutto rischia di essere una lunga elencazione di opere utilissime, ma si rischia di non cogliere i veri obiettivi di quello che invece ci dobbiamo prefiggere.

Quindi uno sviluppo del paese attraverso un riequilibrio modale e attraverso lo sviluppo dei territori e anche dal punto di vista sociale.

Quello che è emerso nel rapporto dell'Isfort è esattamente questo: la logistica integrata ha bisogno di sincronizzazione, è un piccolo ecosistema nel quale convivono tutte le aziende ed è importante il processo di digitalizzazione (flusso delle informazioni), ma è altrettanto importante la scelta dei fornitori e se si inceppa un segmento della logistica integrata, avviene ciò che sta avvenendo in questi giorni: un rallentamento delle merci, un aumento del costo dei prodotti e di conseguenza il verificarsi di effetti speculativi. Ma si è inceppato anche un segmento della logistica integrata: mancano gli autisti e manca la manodopera e si inceppa il sistema.

La logistica integrata va recuperata perché noi abbiamo ancora un gap molto importante di produttività, di logistica rispetto ad altri paesi europei concorrenti, il tutto funziona se tutti gli attori suonano la stessa musica. Per organizzare un sistema del genere, sono importanti le infrastrutture, gli incentivi ma occorre che ci sia un vantaggio di tutti quelli che concorrono a determinare la filiera della logistica.

Manca una cultura, le fabbriche producono franco fabbrica poi non gliene frega niente della fine che fa il prodotto una volta uscito dal cancello della fabbrica: non si vende franco destino. Serve una politica che spinga di più verso quella direzione per creare quell'integrazione ed ecosistema che deve funzionare. Bisogna cambiare sistema di approccio verso una logistica migliore altrimenti siamo perdenti.

Per battere questa disorganizzazione ci vogliono delle regole, è la loro inosservanza che crea poi il disservizio. Fino a che i camionisti vengono sfruttati e sottopagati noi avremmo a che fare con la mancanza di manodopera, con la mancanza di autisti. Fino a che non vengono fatti controlli di quanto guida un autista, sicuramente il camion rappresenta ancora la condizione più favorevole in questo settore.

Le regole sono determinanti per cogliere l'obiettivo che ci vogliamo dare. In tutto questo la dimensione di impresa è fondamentale: noi al governo abbiamo chiesto cose che nel PNRR non ci sono.

Bisogna spingere per aumentare la dimensione dell'impresa, abbiamo una media nella logistica di 9 dipendenti per impresa al netto delle multinazionali estere. Con 9 dipendenti di media, difficilmente si fa innovazione di processo, di prodotto, di investimenti nella sicurezza sul lavoro, al contrario sono più inclini a creare maggior profitto comprimendo le tutele dei lavoratori che poi dopo ci vengono a mancare.

Possiamo parlare di digitalizzazione, di processi tecnologici, tutto bene però alla fine è l'uomo che scarica la merce, è l'uomo che guida un camion o un treno, non siamo ancora arrivati a processi che possono tendere a eliminare il fattore umano e non ci dobbiamo neanche arrivare.

La dimensione di impresa per noi è un elemento sul quale il governo deve investire molto di più e che consenta un approccio di sistema, migliore, di innovazione organizzativa che non può avere un'impresa piccola di 4/5 dipendenti.

Ed è questo uno dei motivi per il quale abbiamo criticato anche il PNRR.

L'altra questione è quella del lavoro: non possiamo permettere che ci sia un livello come quello a cui as-

sistiamo di autosfruttamento per quanto riguarda i conducenti di camion e non possiamo permettere che ci sia uno sfruttamento come assistiamo nel mondo della logistica, tanto nell'autotrasporto quanto nel sistema della logistica e dei magazzini.

Perché questo porterà solo a una cosa: l'involuzione del sistema qualitativo, mentre abbiamo bisogno di personale altamente professionalizzato, altamente qualificato e che su queste persone sia fatta formazione, investimenti e sia garantito il contratto nazionale di lavoro e non i contratti pirata che possono premiare anche nell'immediato ma poi portano all'involuzione del sistema.

Su questo abbiamo chiesto un intervento del governo, un sostegno legislativo affinché si individui il contratto di riferimento minimo da applicare in quel settore, cosa che ha già funzionato in altri settori perché se il mondo portuale non vive lo stesso livello di sfruttamento che invece c'è nel mondo della logistica, è perché c'è un sostegno legislativo che individua nel contratto l'unico contratto di riferimento sotto il quale nessuno può andare se vuoi lavorare dentro i porti: questo deve avvenire in tutti i settori liberalizzati compreso il ferroviario, sul quale anche io credo che sia necessario arrivare a un contratto unico di riferimento più inclusivo.

Ma bisogna arrivarci è ora di finirla di fare competizione sul costo del lavoro quando poi abbiamo degli obiettivi così alti di sviluppo di questo paese.

Manca la manodopera perché non la si paga, perché se la si pagasse non mancherebbe. Se assistiamo a tanti incidenti mortali sul mondo del lavoro è perché non si investe sulla prevenzione, su tutto quello che invece dovrebbe essere una maggior sensibilizzazione non solo da parte delle istituzioni ma anche da parte delle aziende per garantire una maggior sicurezza ai lavoratori. Queste sono le condizioni sulle quali noi non vogliamo indietreggiare, vogliamo uno sviluppo equilibrato del nostro paese, attraverso infrastrutture adeguate, attraverso le giuste interconnessioni che devono assolutamente essere migliorate, la comunicazione sia il materiale che ci consente di essere agganciati a tutto il mondo, all'Europa, lo vogliamo fare però attraverso una maggiore consapevolezza di quanto sia importante la componente lavoro in tutto questo processo di sviluppo del paese. Non ci può essere sviluppo se ancora si continua a comprimere quelle che sono le tutele delle lavoratrici e lavoratori.



FERPRESS QUOTIDIANO



AGENZIA DI INFORMAZIONE
FERROVIE, TRASPORTO LOCALE E LOGISTICA

DAILY LETTER

redazione@ferpress.it

Ogni giorno alle 18.00

FERPRESS CONSULENZA

Monitoraggio Parlamento e Governo
Monitoraggio Media e social,
International Tender
Servizi di Comunicazione e Relazioni
pubbliche

FERPRESS SETTIMANALE



FERPRESS EVENTI



Progettazione e organizzazione di eventi

FerPress.it è un'agenzia di informazione

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo

Mobility Magazine - settimanale di Ferpress
FerPress.it è un'agenzia di informazione
specializzata trasmessa da Roma e registrata
presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453
del 06/12/2010). ISSN 2531-4955
00186 ROMA – Piazza di Firenze 24
Tel 06-4815303 fax 06-68806085
Per Pubblicità e abbonamenti
Segreteria di redazione segreteria@ferpress.it

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo
Direttore editoriale Antonio Riva
A cura di Valentina Onori
Redattore esperto Antonio D'Angelo
Redazione quotidiano, settimanale e speciali:
Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi
Redazione social Silvia D'Andrea
e-mail Desk centrale: redazione@ferpress.it
partita iva e cod fisc. 12510731008