

## ISFORT 18mo Rapporto Audimob 2021

la Redazione

Si è svolto a Roma lo scorso 17 novembre 2021 presso la bella sede del CNEL in Viale Lubin la presentazione del 18mo rapporto AUDIMOB.

È un appuntamento ormai consolidato ed atteso nel mondo della mobilità e delle istituzioni. Interventi d'eccezione anche quest'anno: la presentazione del Presidente del CNEL Tiziano Treu, l'intervento del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile Prof. Giovannini, del presidente di ISTAT Cruciani, gli interventi di esperti ed operatori del settore.

Il Ministro ha sollecitato l'estensione del *mobility manager* nei centri urbani medio grandi, ha ricordato che il fondo per il TPL è stato incrementato e che per il rinnovo del parco autobus non saranno più dati finanziamenti per acquisto i autobus a gasolio.

Giuseppe Catalano, responsabile della Struttura Tecnica di missione del MIMS ha tratto le conclusioni del forum.

Diamo qui di seguito una sintesi del rapporto, presentato dal Direttore di ricerca di ISFORT Carlo Carminucci.

Il dato – prevedibile - più rilevante è la forte flessione della domanda di mobilità. Carlo Carminucci ha spiegato che, insieme a questo fenomeno, si registrano un aumento della domanda di trasporto di prossimità, con un "ricentraggio" sulla mobilità di corto o addirittura cortissimo raggio.

Si registra anche una forte riduzione del peso degli spostamenti per lavoro e per studio, in particolare per quest'ultimo per le note vicende della didattica a distanza. Anche per il lavoro, ha pesato il ricorso massiccio alla pratica dello smart working, con tendenze che possono trasformarsi in fenomeni di lungo periodo.

Forte sviluppo della mobilità alternativa, affiancata però da due fenomeni decisamente preoccupanti, vale a dire la forte crisi del trasporto pubblico (e, in particolare, dell'intermodalità, cioè dello scambio e integrazione tra diverse modalità), e il forte incremento del ricorso

alla mobilità con mezzi privati, che ha ingigantito ancor più il ruolo dell'automobile che già era assolutamente predominante nel settore. Particolarmente rilevante anche la diminuzione dei chilometri percorsi: è cresciuta fino al 40% (dal 32% degli anni precedenti) la domanda di mobilità entro il raggio di 2 chilometri, e – in generale – nei centri urbani gli spostamenti sono concentrati per il 70% in un tempo massimo di 15 minuti.

L'influsso della pandemia è evidente nel dato riguardante i passeggeri del trasporto pubblico, che complessivamente sono diminuiti del 60%, con fenomeni che hanno accentuato le fratture territoriali già esistenti nel settore.

Un ultimo dato significativo può riguardare la crescita, ancora percentualmente irrilevante nel mercato globale, ma significativa nel segmento di nicchia della diffusione delle auto elettriche o ibride, cresciute anche a due cifre (con punte del 16-17%) nell'ultimo periodo.

1. ISFORT - 18°  
RAPPORTO AUDIMOB  
2021

2. LA NUOVA FERROVIA  
AD ALTA VELOCITA'  
SALERNO - REGGIO  
CALABRIA

3. TRASPORTO MERCI E  
LOGISTICA NEL  
GRUPPO FSI: IL NUOVO  
PLAYER C'È?

Per il **2022**

la quota di adesione  
a DT è di **almeno €30,00**  
da intestare a

**DIMENSIONE TRASPORTI**

c/c postale **61369252**

**IBAN**

**IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

## LA NUOVA FERROVIA AD ALTA VELOCITA' SALERNO - REGGIO CALABRIA

Antonio Castellucci

Desta meraviglia che tra gli interventi più impegnativi e costosi del PNRR (Piano nazionale di ripresa e resilienza), rientri anche una parte della ipotetica nuova rete ferroviaria ad alta velocità/capacità Salerno-Reggio Calabria.

Guardando il grafico si rileva che il nuovo tracciato segue, quasi in parallelo, la tanto "famosa" autostrada Salerno-Reggio Calabria, tra l'altro non del tutto completata dopo decenni, per difficoltà territoriali, tecniche e di altro genere. Quando si fanno nuovi tracciati, stradali o ferroviari si cerca anche, logicamente, di accorciare le distanze, in questo caso, invece, si passerebbe dai circa 400 km attuali ad oltre 445 km con modesti guadagni dei tempi di percorrenza.

Ad esempio, per la nuova linea Roma Firenze si è passati da 315 km a 237, circa 78 km in meno.

Le opere finanziate con questi fondi europei debbono essere completate ed utilizzabili entro il 2026 e dare risultati concreti in tempi brevi, 3/4 anni; ma questa condizione non verrebbe rispettata. Con il finanziamento di circa 12 mld di fondi europei si coprirebbe meno della metà del percorso, da Salerno a Tarsia, e si realizzerebbe in oltre 8/9 anni e l'opera non sarebbe utilizzabile. Il resto dovrebbe essere completato con fondi nazionali e, secondo esperti, sarebbe ultimata verso la fine degli anni 2030. L'ipotizzato tracciato, come si è già riscontrato con l'autostrada parallela non è agevole e sono previste 150/160 km di gallerie ed impegnativi ponti.

La linea ferroviaria attuale, tirrenica, è di tipo tradizionale, ma è tra le più veloci del Paese ed il doppio binario, completato 50/60 anni fa, ha una capacità di circa 150 treni al giorno, ma l'utilizzo è molto inferiore.

Le "frecce" attuali, due per senso di marcia da Roma a Reggio Calabria, percorrono il tratto Salerno Reggio C. in 3 ore e 40', percorrenza aumentata, inspiegabilmente, di circa 25 minuti negli ultimi tempi. I maggiori successi di linee ad alta velocità si sono riscontrati là dove i livelli di domanda sono molto elevati come avviene, in particolare, sulla linea Torino-Milano-Roma-Napoli, ma le aree del Sud interessate non hanno, purtroppo, queste caratteristiche, inoltre e non è secondario che la Calabria ha una popolazione totale inferiore ai tre milioni di abitanti.

Migliori risultati si potrebbero avere con interventi adeguati sulla linea attuale con costi contenuti, senza spreco di territorio ed in tempi brevi.

L'Associazione "Disuguaglianze e Diversità", presieduta dall'ex Ministro Fabrizio Barca ha recentemente organizzato uno specifico convegno per conoscere il libero pensiero su quest'opera molto impegnativa. Vi hanno partecipato il Ministro delle Infrastrutture Prof. Enrico Giovannini, i massimi dirigenti delle FS, autorevoli professori e Legambiente. Il prof. Gianfranco Viesti, economista dell'Università di Bari ha posto molti motivati dubbi su un'opera la cui realizzazione si avrebbe in non meno di 20 anni. Il prof. Paolo Beria, che insegna economia al Politecnico di Milano, evidenzia la mancanza di un'analisi approfondita dei costi e benefici e ritiene, tra l'altro, più opportuno intervenire per migliorare la linea esistente nonché i servizi metropolitani e del trasporto locale sul ferro. Il prof. Francesco Russo dell'Università Mediterranea di Reggio Calabria teme che questa nuova linea possa subire la stessa sorte dell'autostrada. Edoardo Zanchini di Legambiente che, ogni anno, redige un rapporto sul trasporto su ferro, "Pendolaria", evidenzia forti perplessità anche come portavoce di amministratori e comitati locali del Cilento.

Le Ferrovie dello Stato presenteranno un più preciso programma nei primi mesi del prossimo anno e solo allora il Governo farà le dovute scelte.

Dei fondi straordinari europei, Pnrr, ne ha parlato anche il Presidente della Repubblica il 23 Novembre nel saluto ai nuovi referendari della Corte dei Conti. In merito, tra l'altro, ha detto: "Stiamo attraversando tempi straordinari e le ingenti risorse del Pnrr impongono in un arco temporale breve un volume considerevole di investimenti e la Corte è chiamata a tenere conto dell'importanza riservata a fenomeni di corruzione e frodi nell'uso dei fondi".

Ci sono molti dubbi che quest'opera possa contribuire a migliorare la difficile situazione del Meridione ed occorrono, pertanto, iniziative che diano risposte concrete e nel rispetto delle direttive europee.

## TRASPORTO MERCIE LOGISTICA NEL GRUPPO FSI IL NUOVO PLAYER C'È?

Francesco Del  
Vecchio

Mi sono imbattuto in una dichiarazione della FIT-CISL dello scorso settembre 2021, di cui riporto i punti principali:

“Nel 2016 quando è nato il Polo Mercitalia suscitando grandi aspettative, perché ci era stato presentato come una grande sfida nel campo della logistica e delle merci, con l’ambizione di rilanciare e sviluppare il trasporto merci su ferrovia sul mercato italiano e internazionale, recuperando competitività e rafforzando tutta la filiera fino all’ultimo miglio. Ci siamo, invece, ritrovati una serie di società, con una frammentazione eccessiva nell’ambito della filiera”...”Oggi il Polo conta ben sette società con circa 5mila lavoratori che non riescono a fare sinergia tra di loro, anzi, in alcuni casi sono persino in competizione le une con le altre, specie nei servizi di trazione, come pure in quelli di manovra e di terminalizzazione”.

La lettura di questa dichiarazione mi ha sorpreso. D’altra parte come Assidifer – l’Associazione sindacale dei dirigenti del Gruppo FSI – già nel lontano 2010 avevamo fatto un’analisi del segmento cargo di Trenitalia e nel nostro documento avevamo concluso tra l’altro quanto segue:

“Nel pieno rispetto dei vincoli normativi, appare ormai indilazionabile concentrare in un unico soggetto il coordinamento di tutte le attività del gruppo nella logistica delle merci, vale a dire: un’unica regia per le attività di impresa ferroviaria, MTO, spedizioniere/Operatore Logistico. Non solo: le funzioni commerciali dovrebbero risultare il più possibile accentrate e articolate sul territorio europeo, proponendo al mercato soluzioni integrate che utilizzino al meglio le capacità di offerta delle società operative controllate e trasmettano ai Clienti l’idea di un brand univoco (come accade in Francia e in Germania: SNCF Geodis e DB Schenker).

Nel 2016-2017 ci fu finalmente la rivoluzione merci nel Gruppo. il segmento merci uscì da Trenitalia e fu riorganizzato nel “Polo Mercitalia” di FSI.

La riorganizzazione nel “Polo” era apparsa subito la soluzione perfetta. Lo stesso termine “polo” lasciava intendere unità di governo del settore. L’operazione fu subito ben salutata dai media.

Il Sole 24ore titolò e commentò: “FS Italiane, con il Polo Mercitalia cambiano trasporto merci e logistica”. “Decolla il maxi-progetto delle Ferrovie dello Stato Italiane per rilanciare il business del trasporto merci... Con il Polo Mercitalia...la Compagnia si candida a essere il nuovo soggetto trainante nel Paese del business del trasporto merci e della logistica integrata...Il Polo raggruppa in un’unica grande realtà le Società del Gruppo FS Italiane che operano nel business del trasporto merci e della logistica...Il raggruppamento delle società operative in un unico Polo...consentirà di ottimizzare i servizi: i clienti potranno confrontarsi con un unico interlocutore, con conseguente risparmio di tempo e risorse”.

“Repubblica”: FS rilancia i treni merci: "Li faremo diventare un business". “Ferrovie dello Stato presenta il nuovo polo Mercitalia e annuncia la svolta del settore dei treni merci. Un settore che per anni è stato in perdita ma che ora il nuovo piano industriale prevede di "rilanciare e risanare". A fare da capofila la nuova sub holding Mercitalia Logistic, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato e che raggruppa sette società che si occupano di logistica e merci. Mercitalia avrà il compito di essere l'unico interlocutore per clienti e investitori privati”.

Il sito ferrovie@info riprendeva l’evento con questi annunci: “Cambiano in modo radicale il trasporto ferroviario merci e i servizi di logistica del Gruppo FS Italiane. Il Polo MERCITALIA si candida ad essere il nuovo soggetto trainante, nel Paese, del business del trasporto merci e della logistica integrata...Il Polo è un unico grande raggruppamento delle società del Gruppo FS Italiane che operano nel business del trasporto merci e della logistica: la capogruppo subholding MERCITALIA Logistics, MERCITALIA Rail (maggior player italiano del settore con 500 mln € di fatturato annuo), Gruppo TX Logistik (con base in Germania, ma attivo in diversi Paesi europei), Cemat (terzo player europeo del combinato), MERCITALIA Transport Services, MERCITALIA Terminal, TerAlp (Terminal AlpTransit) e TLF”.

Già. L’esigenza c’era, era avvertita da tempo. Troppo tardi era arrivata la soluzione. Ma era arrivata. C’era fiducia. Leggere pertanto oggi – a circa 4 anni dall’operazione – osservazioni del tipo di quella riportata all’inizio, lascia perplessi. Il contenuto non mi sembra che sia dettato da strumentalità (se non la più volte rivendicata adozione del contratto unico FSI per le società del Polo). D’altra parte non sarebbe neanche così strano, potremmo dire, visto da dove si veniva e visto che diverse Società hanno continuato ad esistere ed operare. Forse è mancato un governo forte del nuovo soggetto? Forse il progetto riorganizzativo non è stato abbastanza ben articolato rispetto all’obiettivo di governo forte e di unità di regia del comparto?

Non sappiamo. Ma una cosa è certa. Qualora ci fossero ancora elementi centrifughi o autonomisti - diciamo - del tipo adombrato, ancora una volta non si andrebbe lontano nel progetto di rilancio del trasporto merci su ferro e della sua affermazione rispetto al tutto strada, che è poi anche l’obiettivo strategico della Unione Europea.