

ISFORT CONFRONTO PARTI SOCIALI-IMPRESE AL CNEL SU LAVORO E MOBILITÀ ANTE E POST COVID IL NODO CONTRATTO

La Redazione

Lo scorso 9 marzo 2021 si è svolto il Webinar di Isfort su “Mobilità, Lavoro, Imprese” nella sede virtuale del Cnel, per mettere a confronto istituzioni, parti sociali e imprese sul tema di una ripartenza del settore del trasporto pubblico locale dopo la crisi del Covid.

Il tema del dibattito è risultato di particolare interesse, in relazione ai tre processi di trasformazione che stanno coinvolgendo o coinvolgeranno il settore: le variazioni della domanda e dell’offerta in conseguenza della pandemia e al di là della pandemia. Carlo Carminucci, Direttore Ricerca

di Isfort, ha illustrato gli aggiornamenti del 17° Rapporto Audimob 2019-2020, curato dall’istituto); i piani di riforma e di investimento nel settore, anche in conseguenza degli interventi previsti dal PNRR (Piano nazionale di ripresa e resistenza) ; il rapporto sociale e la partecipazione del mondo del lavoro, in un settore – quello specifico del TPL (Trasporto pubblico locale) – che non vede rinnovato il contratto collettivo nazionale di lavoro oramai da tre anni.

Il Webinar ha destinato particolare attenzione (oltre alla situazione del settore alle prese con la

crisi Covid) al tema dei rapporti sociali, con la partecipazione dei rappresentanti delle maggiori sigle sindacali del comparto. Un’attenzione in parte dovuta perché – come ha sottolineato, in particolare, Stefano Malorgio, segretario generale Filt-Cgil – il Covid ha accentuato le criticità di un comparto che ora “deve riuscire ad arrivare vivo al domani”, e che soprattutto deve riuscire a risolvere questioni che riguardano l’immediato, guardando contemporaneamente alle prospettive per il domani. Anche gli altri esponenti sindacali – Salvatore Pellicchia, segretario generale Fit-Cisl, Claudio Tarlazzi, segretario generale Uil-Trasporti, Andrea Pelle, segretario generale Orsa Trasporti, Ezio Favetta, segretario generale Ugl Ferrovieri, Pietro Serbassi, segretario generale Fast-Confasal – hanno sottolineato le attese di una categoria che ha fornito un essenziale contributo nella fase della pandemia, continuando a recarsi al lavoro anche in piena

1. ISFORT—CONFRONTO PARTI SOCIALI-IMPRESE AL CNEL SU LAVORO E MOBILITÀ ANTE E POST COVID IL NODO CONTRATTO
2. RAPPORTO PENDOLARIA 2021 DI LEGAMBIENTE
3. INSTANT DELIVERY
4. LA NUOVA GOVERNANCE DI TRENITALIA

emergenza sanitaria e consentendo così di garantire le essenziali funzioni della mobilità per tutte le categorie comunque impegnate in funzioni produttive.

Al di là di questi aspetti importanti rimangono attive le questioni di un rinnovo contrattuale del settore che non trova soluzione ormai dal 2017, e che dovrebbe tener conto – come ha sottolineato, in particolare, Salvatore Pellicchia, della Fit-Cisl – degli aumenti di produttività registrati in questo ultimo periodo.

Gli interlocutori delle parti sociali sono stati i rappresentanti delle associazioni datoriali: Arrigo Giana, di Agens, Andrea Gibelli, di Asstra. Sia Giana (Agens) che Gibelli (Asstra) hanno confermato che c’è apertura, ed anzi necessità, del dialogo sindacale, pur avendo presente che la crisi del Covid ha accentua-



to le difficoltà – anche e soprattutto finanziarie – delle aziende, e vanno quindi individuate soluzioni nuove, guardando anche alle effettive risorse che verranno messe a disposizione dal governo nel piano dei ristori alle imprese.

Giuseppe Catalano, coordinatore della Struttura tec-

nica di missione del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile, che ha ricordato gli elementi essenziali di scenario in cui si inseriscono le problematiche del trasporto pubblico locale, anche e soprattutto in relazione al Piano di Ripresa e Resilienza e al complessivo proces-

so di investimenti e di riforme che lo stesso Piano deve riuscire a mettere in moto. Nei prossimi anni, il TPL avrà a disposizione notevoli risorse per gli investimenti nel rinnovo dei mezzi.

“I dati sulla mobilità sostenibile sono preoccupanti: dal 2012 al 2019 siamo ar-

retrati dal punto di vista degli enti pubblici. Gli obiettivi per la mobilità sostenibile non sono stati raggiunti, il traffico privato non è stato sconfitto”, ha concluso Giuseppe Ruzziconi, presidente di FederMobilità”.

RAPPORTO PENDOLARIA 2021 DI LEGAMBIENTE

Antonio Castellucci

Legambiente, ogni anno, dal 2008, presenta un rapporto sullo stato del trasporto ferroviario in generale e di quello pendolare in particolare. Negli anni passati la presentazione è stata fatta quasi sempre in impianti ferroviari alla presenza di pubblico e con la partecipazione di autorevoli dirigenti politici e del settore. L'anno scorso la presentazione fu fatta a Palermo, il 3 Febbraio, con la partecipazione dell'ex Ministro per il Sud Giuseppe Provenzano che, tra l'altro, anticipò il “Piano per il Sud da 132 mld di euro”, presentato poi, con la partecipazione dell'ex Presidente del Consiglio Giuseppe Conte, il giorno 14 dello stesso mese a Gioia Tauro. Gli autorevoli impegni però dovettero essere accantonati perché pochi giorni dopo siamo stati colpiti dalla terribile pandemia, ma i programmi sono ancora più che validi.

Il rapporto di quest'anno, presentato il 15 Febbraio, è avvenuto, purtroppo,

senza pubblico, in streaming; al dibattito, diretto dal vice Presidente di Legambiente Edoardo Zanchini, hanno partecipato ugualmente autorevoli dirigenti e politici impegnati nel settore: Giuseppe Catalano, Direttore della “Struttura di missione” del MIT; Sabrina De Filippis, Direttore “Trasporto Regionale Trenitalia” e Christian Colaneri, “Direttore commerciale RFI”, Ferrovie dello Stato; gli on. Paolo Ficara, Vice Presidente commissione Trasporti e Rossella Muroni, Vice Presidente Commissione Ambiente della Camera dei Deputati; Luca Cascone, Presidente commissione Trasporti Regione Campania; Veronica Aneris, Direttrice Italia Transport e Environment e Leonardo Impagliazzo, Chief digital di Hitachi. Tutti hanno dato un interessante contributo per i rispettivi ruoli.

Il dibattito, non formale, si è soffermato sia sulla difficile realtà, ma maggiormente sulle prospettive, la

pandemia ha determinato uno sconvolgimento della vita delle persone ed ha stravolto in modo particolare il mondo dei trasporti. Fino all'8 Marzo 2020, data di inizio del “lockdown”, c'erano stati segnali positivi nel trasporto su ferro nel suo complesso, ma con la pandemia tutto è cambiato.

Il 2020 è stato molto complicato e, purtroppo, nell'avvio del nuovo anno la situazione non è molto cambiata. Le decisioni sono state immediate ed opportune, riduzione delle corse dei treni di circa il 30% e limitazioni nel riempimento dei mezzi del 50% per garantire il distanziamento dei viaggiatori. Tutto ciò ha creato forti disagi sia per chi si muove in treno e sia per chi gestisce i servizi. Si sono dovute adottare nuove regole soggette, tra l'altro, a continui cambiamenti e non sempre omogenei per l'intero Paese. L'emergenza sanitaria ha ridotto i servizi creando disagi ai viaggiatori e causerà, di conseguenza, forti perdite economiche per le imprese.

Legambiente evidenzia che negli anni 2019 e 2020 non è stato inaugurato nemmeno un km di linee metropolitane ed è au-

mentato il distacco tra le città italiane e quelle europee, pertanto occorre cambiare e dare priorità alle infrastrutture dove, tra l'altro, persiste il divario Nord/Sud come evidenziato nel piano per il Sud dell'ex Ministro Provenzano.

In Italia continua ad essere prevalente il trasporto su gomma che copre circa il 62,5% degli spostamenti delle persone ed oltre l'86% del trasporto delle merci. I finanziamenti statali sono andati per il 60% alle strade e, tra il 2010 ed il 2018, sono stati realizzati 298 km di autostrade e 2479 km di strade nazionali a fronte di appena 91 km di metropolitane e 58 km di linee tramviarie.

La rete ferroviaria è di circa 19350 km, il 56% è ancora a binario unico, nel 2019 il numero dei viaggiatori giornalieri su ferro, per le lunghe percorrenze, è stato di 50 mila per i treni intercity e di 170 mila per i treni ad alta velocità. Per i treni Intercity l'offerta del 2019, rispetto al 2010 è calata di circa il 17% ed il numero dei viaggiatori è diminuito di circa il 46%. Il più forte cambiamento negli ultimi anni è dovuto al forte incremento dell'alta velocità ferroviaria e ciò

ha ridotto enormemente il trasporto aereo e quello su gomma. I passeggeri della alta velocità di Trenitalia sono passati da 6,5 milioni del 2008 a 40 milioni del 2019, più 515%, per Italo si è passati da 4,5 milioni del 2012 a 17,5 milioni.

Circa 6 milioni di pendolari utilizzano, ogni giorno, il trasporto su ferro: 50% a livello regionale e 50% le metropolitane di cui sono dotate solo 7 città: Milano, Torino, Genova, Brescia, Roma, Napoli e Catania che, tra il 2018 ed il 2019, hanno avuto un incremento di circa il 7,5%.

Nel 2019 hanno utilizzato il servizio regionale su ferro circa 3 milioni di persone.

Tra il 2011 ed il 2019, in Lombardia si è passati da 650 mila viaggiatori al giorno a 820 mila, in Emilia Romagna da 141 mila a 215 mila, in Piemonte c'è stato un lieve incremento, da 175 mila a 186 mila ed anche in Liguria, da 105 mila a 124 mila, nel Sud c'è stato un calo generalizzato ad eccezione della Puglia dove si è passati da 108 mila a 150 mila ed in Sardegna dove c'è stato un lieve incremento da circa 14 mila a 17 mila, nel Lazio c'è stato un lieve calo, da circa 540 mila a 530 mila viaggiatori al giorno, calo dovuto essenzialmente alla linea concessa Roma - Lido di Ostia che, tra il 2014 ed il 2019, ha perso il 45% dei

viaggiatori che sono passati da circa 100 mila al giorno a circa 55 mila, in Campania si è passati da circa 465 mila viaggiatori del 2011 a 262 mila del 2019, anche qui c'è stato un forte peggioramento dovuto maggiormente alla rete concessa Circumvesuviana, forti cali ci sono stati in Lucania - 35%, Calabria -25%, Abruzzi -19%, e Molise -11%. La situazione risente molto del materiale rotabile regionale la cui età media è di circa 15,2 anni, ma al Sud è di 19 anni mentre al Nord è di 12,5 anni.

Legambiente ritiene necessario ipotizzare per il prossimo decennio una programmazione dei servizi in

relazione alla crescita della domanda. Con il piano dei 209 mld di euro del Recovery plan, bisognerebbe affrontare il problema del trasporto pendolare su ferro in modo più radicale anche per contribuire a ridurre le emissioni di anidride carbonica in conformità agli obiettivi dell'Ue al 2030. A tal fine occorre potenziare le infrastrutture per il trasporto regionale con investimenti ipotizzati in 13 miliardi di euro ed altrettanto per le metropolitane e cinque miliardi per il materiale rotabile per l'acquisto di 650 treni regionali, 180 convogli metropolitani e 320 tram.

INSTANT DELIVERY

Francesco Del Vecchio

La rivoluzione dell'e-commerce

Stiamo assistendo ad una rivoluzione della modalità di acquisto di beni da parte dei consumatori. Non si sposta il consumatore per raggiungere il bene dove è in vendita, ma si sposta il bene per raggiungere il consumatore a casa propria. Rivoluzione non generata, ma ingigantita da internet e dall'e-commerce.

Beninteso, anche prima dell'avvento di queste tecnologie e relative modalità operative accadeva questo. Acquisti da casa e vendite per corrispondenza sono sempre esistite. L'ordine non era fatto on line, ma per posta ordinaria cartacea, solitamente tramite la compilazione di un apposito form. Lo strumento pro-

mozionale era solitamente una rivista o un quotidiano.

I volumi acquistati ovviamente erano trascurabili rispetto a quelli di oggi. Le nuove tecnologie hanno favorito immensamente questa modalità o nuovo modello culturale nel comportamento e scelta di acquisto.

L'e-commerce è passato da 4 miliardi di euro del 2012 a oltre 8 del 2017 e genera oltre il 10% della domanda di logistica, con incrementi del 20% l'anno.

I consumatori online italiani sono circa 38 milioni, ovvero il 62% della popolazione, e si prevede che entro il 2023 raggiungeranno quota 41 milioni (Statista - Germania).

Il food delivery

Abbiamo imparato a conoscere questo mercato attraverso i *delivery rider* (fattorini, in bicicletta o in scooter), giovanotti con sulle spalle vistosi zaini termici, che consegnano i pasti a casa.

La consegna dei pasti a domicilio sta conoscendo una crescita esponenziale. Da quando Pizza Hut lanciò il primo ordine online di pizza nel 1994, la consegna di cibo online è diventata un'attività da miliardi di

dollari. I ricavi nel segmento della consegna di cibo online ammontano a 122.739 milioni di dollari nel 2020.

Si prevede un tasso di crescita annuale dei ricavi nel periodo 2020-2024 del 7,5%, con un giro di affari in dollari USA di 164,002 milioni entro il 2024.

L'evoluzione del servizio

Le consegne in un giorno sfioreranno nel 2030 il 40% del totale, mentre crescerà

2021

sono aperte le iscrizioni a

DT



la quota è di
almeno € 30.00 da versare
c/c postale **61369252** o

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

costantemente la quota delle consegne entro 2-3 ore dall'ordine: è *l'instant delivery*.

Conseguenze:

il traffico nelle città

Ai tassi di crescita attuali e senza interventi sulla filiera dell'e-commerce, entro il 2030 nelle prime città del mondo il numero di veicoli adibiti alle consegne delle

merci aumenterà del 36%.

I ricercatori del World Economic Forum stimano che le consegne dell'ultimo miglio saranno nel 2030 del 78% in più rispetto al 2019.

Camion e furgoni nelle città determineranno un aumento delle emissioni di CO2 del 32% e gli ingorghi del 22%.

Che fare?

Bisognerà correre ai ripari al più presto. Ad Amsterdam hanno un piano per eliminare dalla città i camion e furgoni alimentati a combustibili fossili. Poi una strategia di consegne notturne, negozi multi-brand per il servizio di ritiro pacchi, postini-robot. Queste alcune delle misure possibili.

Fonti:

- M. Marciani, "Boom dell'e-commerce e sviluppo sostenibile delle città". (a cura) - Pubblicato l'11 Aprile 2018 sul sito web: www.leadershipmanagementmagazine.com.
- Sole 24 ore, martedì 16 marzo 2021

LA NUOVA GOVERNANCE DI TRENITALIA

La Redazione

Nel numero di gennaio abbiamo esaminato le principali figure che amministrano la rete ferroviaria italiana e, in questo numero, esaminiamo quelle che gestiscono i mezzi che la percorrono.

Il consiglio di amministrazione di TRENITALIA si compone di cinque figure: il presidente, l'amministratore delegato e tre consiglieri. Presidente del consiglio di amministrazione è l'On. **Michele Pompeo Meta**, diplomatico all'Istituto Tecnico Aeronautico, dirigente del Partito Democratico.

Eletto deputato in tre legislature, è stato Presidente della IX Commissione Trasporti della Camera dal 2006 al 2008 e dal 2015 al 2018; nel periodo 2008-2013 ha fatto parte della stessa Commissione in veste di Capogruppo.

Amministratore Delegato è il Dottor **Luigi Corradi**, laureato all'Università di Genova in ingegneria meccanica; ha conseguito il titolo di Master in Business Admi-

nistration presso la Scuola di Direzione Aziendale dell'Università Bocconi di Milano.

Corradi ha iniziato la sua carriera in Ansaldo Energia e si è trasferito dopo tre anni, nel 1996, nella fabbrica delle locomotive di Vado Ligure allora sotto le insegne di ADTranz.

In questo stabilimento, dove era stato realizzato il primo locomotore elettrico italiano, ha trascorso diciassette anni come ingegnere progettista, responsabile della produzione e direttore dei progetti, prima di essere promosso al ruolo di presidente e amministratore delegato.

Attualmente è vice presidente di Assifer, l'associazione che riunisce le imprese italiane che operano nel settore ferroviario e del pubblico trasporto a trazione elettrica.

La consigliera Prof. **Clara Celauro**, laureata all'Università degli Studi di Palermo in Ingegneria civile dei Trasporti, è professore as-

sociato presso l'Università degli Studi di Palermo dove è delegata ai rapporti con le istituzioni relativamente al finanziamento dell'edilizia universitaria.

È autrice di numerose pubblicazioni scientifiche in lingua inglese, concernenti soprattutto la rete stradale.

Consigliera di Trenitalia, l'On. **Cristina Bargerò** è laureata in Giurisprudenza presso l'Università degli Studi di Torino con un percorso di studi economico.

Ha conseguito due titoli di Master, uno in Analisi delle Politiche Pubbliche e l'altro in Pubblica Amministrazione.

Ricercatrice presso l'Istituto di Ricerche Economiche e Sociali del Piemonte, è stata docente a contratto presso l'Università degli Studi di Torino ed è autrice di diverse pubblicazioni.

La sua attività politica è iniziata con la fondazione del Partito Democratico nella provincia di Alessandria; eletta alla camera dei Deputati nel 2013. Nel 2018 viene candidata al Senato ma non viene eletta; nel 2019 aderisce al partito Italia Viva.

Il consigliere On. **Danilo Leva** è laureato in Giurisprudenza ed è avvocato penalista presso la cattedra

di diritto penale dell'Università telematica "Guglielmo Marconi" di Roma.

Nel corso della sua attività professionale si è occupato di processi penali per "white collar crimes" difendendo numerosi amministratori pubblici locali, nonché di processi riguardanti reati ambientali, assumendo la difesa di importanti società del settore.

La sua attività politica è iniziata in Molise nella Sinistra giovanile ed è proseguita con l'incarico di segretario dei DS a Isernia e di consigliere comunale del comune di Fornelli (IS). Ha partecipato attivamente alla costituzione del Partito Democratico; nel 2013 è stato eletto deputato e ha ricevuto l'incarico di vicepresidente della Giunta per le Autorizzazioni a procedere.

Alle elezioni politiche del 2018 è stato ricandidato alla Camera con Liberi e Uguali nella circoscrizione Abruzzo, ma non è stato eletto.

Questi, in sintesi, i profili dei nuovi amministratori di Trenitalia, ai quali Dimensione Trasporti augura buon lavoro