

Saluto del neo Presidente

FRANCESCO DEL VECCHIO

Innanzitutto un grazie sentito a tutti i soci. Un grazie particolare al mio predecessore Ugo Surace, che mi coinvolse qualche anno fa in questa storica Associazione, che conosco peraltro fin dalla sua nascita. Nascita che fu stimolata dalla grande trasformazione delle Ferrovie da amministrazione a società di diritto privato, a impresa, benché pubblica al 100%. Vicende che hanno comportato nel mondo dei ferrovieri (dirigenti e personale tutto) dialettiche anche forti in alcuni momenti, nelle scelte strategiche e decisive, ma sempre tutte convergenti verso il meglio possibile per l'azienda e per la famiglia dei ferrovieri. Sono tempi ormai passati, oggi siamo orgogliosi che il Gruppo FSI sia ormai un'impresa leader in Italia e non solo e capace di cogliere al meglio le finalità del PNRR e di fare la sua decisiva parte.

La nostra Associazione si occupa di trasporti. Siamo ferrovieri e nella realtà ci occupiamo essenzialmente di trasporto ferroviario. Ma possiamo e dobbiamo occuparci di tutte le modalità di trasporto, anzi, come si dice oggi, di mobilità. Stando allo spirito dello statuto riteniamo che il trasporto abbia una funzione sociale. Per molti aspetti è anche un servizio che risponde ad esigenze di sicurezza dello Stato.

In questo quadro vanno certamente quindi tenuti distinti due campi di indagine: l'erogazione del servizio e le aziende che lo producono.

Le aziende devono sempre operare con criteri di economicità. Lo Stato invece decide quali sono i servizi da erogare alla collettività (sociali) e deve tenere le aziende fuori da queste esigenze. Esistono infatti da un po' di tempo i cosiddetti *contratti di servizio*, proprio per regolare questi aspetti. Noi proveniamo tutti da esperienze aziendali. A me personalmente però appassiona anche l'altra faccia della medaglia, il mondo dei cittadini destinatari dei servizi. Quindi lo Stato, la sua strategia in questo settore.

In questo spirito e con la collaborazione dei soci, lavoreremo per continuare a dare il nostro contributo di idee alla società.

Francesco Del Vecchio

**1. SALUTO DEL NEO
PRESIDENTE
FRANCESCO DEL
VECCHIO**

**2. LA NUOVA STRUTTURA
ORGANIZZATIVA DI
DIMENSIONE
TRASPORTI**

**3. L'INTEGRAZIONE
EUROPEA NEL
TRASPORTO
FERROVIARIO**

**4. RAPPORTO CENSIS
2021**



La nuova struttura organizzativa di Dimensione Trasporti

la Redazione

Si è svolta lo scorso 16 dicembre 2021 l'Assemblea di Dimensione Trasporti. Scopo della convocazione era il rinnovo delle cariche sociali e le modifiche dello Statuto.

Nonostante il perdurare delle restrizioni dovute alla pandemia da Covid e la concomitante proclamazione di uno sciopero nazionale da parte di alcune sigle sindacali, l'Assemblea ha visto la partecipazione di un apprezzabile numero di soci. Gli interventi dei due Vice Presidenti Antonio Castellucci e Francesco Del Vecchio (il Presidente uscente Ugo Surace era assente per motivi di salute), hanno confermato la natura dell'Associazione come entità culturale costituita a suo tempo da ferrovieri e composta tuttora prevalentemente di soci provenienti da questo mondo, mirante essenzialmente a promuovere e realizzare studi in tutto il comparto dei trasporti, esaminando, in particolare, costi, modelli di gestione, allocazione degli investimenti, impatto ambientale e territoriale, fruibilità, standard di qualità e livelli di sicurezza, nonché a favorire l'aggiornamento, l'arricchimento culturale e professionale degli associati. Il Presidente dell'Assemblea Vincenzo Fragolino ha illustrato le modifiche statutarie, sintetizzabili sostanzialmente in uno snellimento dell'operatività dell'Associazione, senza intaccare lo spirito e gli scopi della quasi trentennale Associazione. Il successivo passaggio - la nomina degli componenti degli organi - ha visto l'elezione dei seguenti soci alle rispettive cariche:

Presidenza:

<i>Presidente:</i>	Francesco Del Vecchio	(neo eletto)
<i>Vice Presidente:</i>	Antonio Castellucci	(confermato)
<i>Vice Presidente:</i>	Vincenzo Saccà	(neo eletto)

Tesoriere:

	Mirella Camilletti	(confermata)
--	--------------------	--------------

Giunta Esecutiva:

	Giampaolo Basoli	(confermato)
	Antonio Dentato	(neo eletto)
	Pasquale Grossi	(confermato)
	Mario Miniaci	(neo eletto)
	Francesco Natoni	(confermato)
	Paolo Parrilla	(neo eletto)
	Franca Pieraccioni	(confermata)
	Angelo Platania	(neo eletto)
	Vittorio Porzio	(neo eletto)
	Giovanni Saccà	(confermato)
	Antonino Serra	(confermato)
	Antonio Ventimiglia	(confermato)

Revisori dei Conti:

	Vincenzo Fragolino	(presidente, confermato)
	Umberto Lavini	(componente, confermato)
	Gabriella Rossi	(componente, confermata)

Probiviri:

	Luciano Dipietrantonio	(presidente, confermato)
	Gaetano Zampognaro	(componente, confermato)
	Giuseppe Baldassari	(componente, neo eletto)

L'INTEGRAZIONE EUROPEA NEL TRASPORTO FERROVIARIO

Antonio Dentato

“Tante e tante volte annunciata, attesa, poi ritardata, poi sperata, poi messa in dubbio... infine si è concretizzata: la concorrenza”. Nel trasporto ferroviario dei passeggeri. Così il giornale francese *“Le Monde”* del 18 dicembre 2021 ha dato notizia della prima volta di un treno non della SNCF in partenza da una stazione francese. Un treno italiano. Un *“Frecciarossa” (Flèche Rouge)* è partito dalla Stazione di Parigi *“Gare de Lyon”* Sabato 18 dicembre alle 7 h 26. Servirà la tratta Parigi – Lione – Milano: la più frequentata e la più redditizia.

Per passare dal monopolio alla concorrenza ferroviaria, il percorso è stato lungo. Bisogna risalire alla Direttiva 91/440/CEE del Consiglio europeo (29 luglio 1991), relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie e ai successivi atti modificativi per entrare nello spirito della politica dei trasporti che ha animato l'Ue. Politica finalizzata alla maggiore integrazione del sistema ferroviario europeo in un mercato sempre più concorrenziale. La stessa Direttiva stabiliva, fin da allora, la distinzione fra l'esercizio dei servizi di trasporto e la gestione dell'infrastruttura. Una distinzione necessaria, con il precipuo scopo di gestire in maniera distinta queste due aree e favorire così il futuro sviluppo e l'efficienza delle ferrovie comunitarie.

Una serie di successivi atti dell'Ue (c.d. 4 *“Pacchetti”*) hanno portato al recepimento e all'attuazione della normativa comunitaria in materia ferroviaria. Normativa che ha trovato ora, per riferirci all'Italia e alla Francia, un alto suggello nel *“TRATTATO DEL QUIRINALE”*, (Trattato tra la Repubblica italiana e la Repubblica francese per una cooperazione bilaterale rafforzata) firmato a Roma, alla presenza del Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella, il 26 novembre 2021: per l'Italia, dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Mario Draghi e, per la Francia, dal Presidente Emmanuel Macron.

Nel *“Trattato”*, è all'art. 3 (Affari Europei) il richiamo esplicito al rafforzamento, fra i due Paesi, del *“coordinamento nei principali settori della politica economica europea”*. Tra i quali settori vi sono, appunto, *“i trasporti, la concorrenza”*. Tutto questo per dire della leva politica utilizzata per giungere all'attuale sistema integrato del trasporto ferroviario europeo.

Ma, sul piano tecnico, l'esigenza di definire un sistema di trasporto comune in Europa, fu il proposito che le Reti ferroviarie europee si posero molti, molti anni prima. Quasi un secolo e mezzo fa.

A seguito di una serie di *“Conferenze”* preparatorie, nel 1882, fu convocata a Berna la *“Conferenza internazionale per l'unità tecnica delle ferrovie”*, con la partecipazione dei governi e degli esperti di sei nazioni: Svizzera, Prussia, Austria, Francia, Ungheria e Italia. L'approvazione della *“Convenzione Internazionale sull'Unità Tecnica delle Ferrovie”* nota come *“Unità Tecnica delle Ferrovie”* fu l'atto conclusivo di quella Conferenza.

Furono definite norme comuni per la geometria delle ruote dei treni, per la posizione e dimensioni degli organi di accoppiamento dei veicoli, per la sagome limite, il freno, il limite di peso per asse e per metro, le norme di carico, la manutenzione. Norme comuni all'interno di una valutazione tecnica di grande importanza, risalente a molti anni prima: l'adozione di uno scartamento unificato (la distanza fra i bordi interni dei funghi delle due rotaie costituenti il binario). Il sistema è ora codificato nella norma UIC (*Union internationale des chemins de fer*). Evolvendosi, il sistema consente ora la perfetta intercambiabilità e interoperabilità dei mezzi ferroviari. Come la nostra *“Frecciarossa”*, sui binari che uniscono la Francia e l'Italia.

2022

sono aperte le iscrizioni a

DT



la quota è di

almeno € 20,00 da versare

c/c postale **61369252** o

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

A buon diritto le Reti ferroviarie possono vantare il merito di aver contribuito, con atti concreti, alla formazione di un disegno che si va concretizzando nel tempo: la costruzione dell'Europa Unita.

RAPPORTO CENSIS 2021

Antonio Castellucci

Il 3 dicembre, 1° Venerdì del mese, come avviene da anni, il CENSIS ha presentato “ Il Rapporto sulla situazione sociale del Paese “ presso la sede del CNEL in Roma. Come lo scorso anno, a causa della pandemia, la presentazione è avvenuta in diretta “streaming “, senza pubblico. I lavori sono stati aperti, con una approfondita introduzione, dal Presidente del CNEL prof. Tiziano Treu, il Direttore generale del CENSIS, Massimiliano Valerii, ha svolto un'ampia illustrazione a cui sono seguiti ulteriori approfondimenti del Segretario generale Giorgio De Rita che ha rivolto un ringraziamento al Presidente della Repubblica a cui, il giorno precedente, era stato presentato il rapporto in anteprima.

I dati del rapporto sono il risultato di una indagine molto recente, effettuata nei mesi di settembre ed ottobre su un campione di 1000 persone stratificate per sesso ed età in un'ampia area geografica.

Innanzitutto, è stata evidenziata la difficile situazione economica e sociale del Paese generata dalla pandemia ed aggravata da atti irrazionali contro i grandi progressi della scienza e della ricerca che sono riusciti a produrre vaccini efficaci ed in tempi brevi.

“Irrazionale“ è la parola che il Censis ha scelto per definire la società italiana. Dall'indagine emergono dati molto preoccupanti; per circa tre milioni di persone, il 5,9% della popolazione il Covid non esiste, per 6 milioni il vaccino è inutile e che la terra è piatta, che l'uomo non è mai arrivato sulla luna, che il vaccino è un farmaco sperimentale e che le persone che si vaccinano fanno da cavie, per il 12,5% la scienza, in merito, produce più danni che benefici. E' un quadro inquietante e, purtroppo, c'è una larga percentuale di negazionisti nel Mondo, è necessario un forte coinvolgimento collettivo per superare il difficile momento.

Per molti, dopo la pandemia, la situazione peggiorerà e c'è il rischio di una forte erosione dei patrimoni familiari. Tra il 1990 ed oggi l'Italia è l'unico Paese OCSE in cui le retribuzioni medie lorde annue sono diminuite del 2,9% in termini reali rispetto al più 33,7% in Germania ed al più 31% in Francia e l'82,3% degli italiani pensa di meritare di più nel lavoro ed il 69% si dichiara preoccupato per il futuro. C'è una profonda inquietudine, specie dei giovani, che abbandonano gli studi in quanto anche con la laurea le paghe restano basse.

Due milioni circa di famiglie vivono in povertà assoluta, il doppio rispetto a dieci anni fa, il 65% risiede al Nord, il 21% nel Mezzogiorno ed il 14% al Centro. Oltre il 40% dei cittadini si sente insicuro per le eventuali necessità di dover ricorrere a prestazioni sanitarie. Va posta molta attenzione agli investimenti, non solo infrastrutturali, ma anche sociali.

La curva del Pil per quest'anno è in forte crescita, circa 6,2 per cento, ma poi ci sarà un ridimensionamento, si stima che nel 2022 scenda al 4%, nel 2023 al 2,5% e nel 2024 all'1,7%. Senza una coscienza collettiva, capace di guardare lontano, senza una unitarietà di approccio agli investimenti produttivi e senza immaginare una politica organica di sviluppo, il Paese rimarrà prigioniero della fragilità. La ricchezza delle famiglie che era un riferimento positivo si sta riducendo. Un problema molto preoccupante è la forte diminuzione delle nascite, meno di 500 mila nell'ultimo anno e la popolazione complessiva, dal 2014 ad oggi, è diminuita di circa due milioni di abitanti.

Con la pandemia tutto il settore dei trasporti, nostro settore di appartenenza, ha subito un forte calo. Per il settore ferroviario, già nel 2019, ultimi dati consolidati, c'era stato un calo, nel decennio 2009/2019 i viaggiatori sono diminuiti dell'11,5% ed il traffico merci del 29,9%. Per il traffico autostradale, nel 2020, il calo maggiore riguarda i veicoli con passeggeri, ma già nel primo semestre del 2021 si è avuta un recupero di circa il 24%. Il traffico aereo dei passeggeri, nel 2020, ha avuto un crollo del 72,4%, con maggiore accentuazione per il traffico internazionale. Il traffico marittimo ha avuto una contrazione del 40,8% per quello dei passeggeri e del 12,7% per quello delle merci.

CONVEGNO “AGORÀ” DI CONFETRA 2021

Francesco Del Vecchio

Il PNRR, è partito. 61 miliardi di euro sono destinati ad investimenti in infrastrutture, mobilità sostenibile, trasporti, logistica: oltre il 25% dell'intera dotazione economica del NGEU Italia. Al Settore trasporti e logistica è pertanto riconosciuto un ruolo centrale per la ripartenza del Paese, ed una funzione trasversale a supporto dell'intero sistema economico nazionale. Logistica e industria: la sfida è accompagnare il processo di ricostruzione economica del Paese ripartendo da un binomio, logistica – economia reale – troppo spesso in Italia dimenticato. Questo il tema della quarta edizione dell'annuale Convegno “Agorà” di Confetra, tenutosi lo scorso 16 Novembre 2021.

Il Prof. Ennio Cascetta - Ordinario di Infrastrutture e Sistemi di Trasporto presso l'Universitas Mercatorum - e il dott. Massimo Deandreis - Presidente GEI – Gruppo Economisti di Impresa - hanno fornito dei dati molto interessanti, che riproponiamo in sintesi:

Ennio Cascetta

- Peso crescente del settore trasporti sulle emissioni di gas serra: dal 1990 al 2019 è passato dal 22% al 25% (in Gg CO₂ equiv.).
- Trasporto su strada: il 64% delle emissioni di CO₂ è imputabile al trasporto passeggeri, il 36% alle merci, che sono solo l'8% dei veicoli.
- Peso crescente del trasporto merci sulle emissioni di gas serra: la sua incidenza rispetto alle emissioni totali del trasporto è del 42% nel 2019 si prevede che sarà del 44 % nel 2050.
- Rilevanza del trasporto merci sulle emissioni di gas serra rispetto agli altri settori: 93% rispetto alla manifattura e alle costruzioni.
- Emissioni del trasporto per le diverse modalità di trasporto in Europa (valore medio WTW - g CO₂ equivalente/t.km):
 - ⇒ Air cargo medio raggio: 710
 - ⇒ Furgoner fino a 3,5 ton: 680
 - ⇒ Autoarticolato 40 ton: 80
 - ⇒ Nave RO-RO: 74
 - ⇒ Nave porta container;: 66
 - ⇒ Treno a trazione diesel: 28

Su questi dati incidono il *load factor* e le percorrenze a vuoto, che sono la prima inferiore al 50% e le seconde il 29%.

Massimo Deandreis

- Mediterraneo: 1% dei mari del mondo, ma vale:
 - ⇒ 20% del traffico marittimo mondiale
 - ⇒ 30% dell'oil
 - ⇒ 27% dei servizi di linea container
- Il Mediterraneo sarà il secondo mare al mondo nei prossimi cinque anni dopo la Cina per crescita di traffico container:

- ⇒ Cina + 6%
- ⇒ Mediterraneo orientale + Mar Nero: + 4,9%
- ⇒ Sud Est Asiatico: + 4,8%
- ⇒ Medio Oriente: + 4%
- ⇒ America del Nord: + 3,8%
- ⇒ America Centrale e Sud America: + 3,5%
- ⇒ Europa Nord-Occidentale: + 3,3%

- Crescita della regionalizzazione: nel 2019 le rotte infraregionali erano il 40 % del totale. Nel 2022 si prevede che saranno il 43,3% del totale.
- Il canale di Suez è strategico per molti porti italiani: nel 2020 l'import-export marittimo tra l'Italia e l'Asia è stato oltre il 40% del traffico marittimo italiano complessivo in valore.
- La regionalizzazione accelera il *reshoring-nearshoring*: nei casi di reshoring in Europa l'Italia è al secondo posto con 171 casi, dopo la Francia con 174 casi. Le principali aree di provenienza del reshoring in Italia sono la Cina per il 33%, l'Europa Occidentale per il 26%, l'Europa dell'Est e la Russia per il 22%.
- Casi di reshoring:
 - ⇒ IKEA ha spostato parte delle produzioni dall'Asia alla Turchia;
 - ⇒ Benetton ha deciso di portare in vari paesi dell'Area mediterranea (Turchia, Serbia e Tunisia) circa la metà della sua produzione realizzata in Asia.
- Le dinamiche dello shipping:
 - ⇒ IKEA, Amazon, Home Depot e Walmart hanno deciso di acquistare container e noleggiare navi.
 - ⇒ Concentrazione: Maersk, MSC e Cosco detengono il 45,3% della flotta mondiale.
 - ⇒ I loro bracci operativi nel terminalismo hanno una incidenza del 37%.
 - ⇒ Per i grandi carrier si assiste alla diffusione della Integrazione verticale terminalistica ferro gomma.
 - ⇒ Nel contesto della regionalizzazione cresce lo *short sea shipping* (SSS): l'Italia è prima in Europa con 311 milioni di tonnellate.