

**Confindustria: Trasporti e logistica per il Paese**  
**Arcangelo Scattaglia (Amtab): l'AI nei trasporti**  
**Intervista ad Andrea Giuricin: prospettive 2024**  
**Marciani (FLC) sul blocco del canale di Suez**  
**Anche sul porto di Ravenna ripercussioni per Suez**  
**Trend: troppi container persi nei mari del mondo**  
**Roma e la "Giostra Urbinati"**  
**Si possono privatizzare le ferrovie?**





# C'È UN GRUPPO ITALIANO

CHE HA  
A CUORE  
LE GENERAZIONI  
FUTURE

Progettiamo e realizziamo infrastrutture  
per una mobilità sostenibile di persone e merci.  
Accorciamo le distanze per lo sviluppo  
e la crescita del nostro Paese.

[fsitaliane.it](http://fsitaliane.it)



**Gruppo FS**

The Mobility Leader



## Editoriale

# L'insostenibile leggerezza delle privatizzazioni

“Il dossier è sul tavolo”. Ora c’è anche la conferma da parte della presidente del Consiglio Giorgia Meloni, la privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane è un progetto del Governo, anche se non si conoscono ancora le modalità. L’intenzione, del resto già preconizzata nei documenti del governo che prevedono di incassare 20 miliardi in 3 anni per le manovre di rientro dal debito pubblico, aveva già scatenato la ripresa di un dibattito, che – per la verità – sembra ora passato un po’ di moda. L’ipotesi è di realizzare uno “spezzatino” dell’attuale gruppo per mettere sul mercato le società commerciali che effettuano i servizi passeggeri e merci (o la progettazione e gli investimenti urbanistici), con particolare riguardo al settore ultraprofittevole dell’alta velocità. L’idea è la riproposizione (in forme, se vogliamo, più speculative) dell’antico progetto di separazione e scorporo della rete ferroviaria dal servizio dei treni, un concetto che ha guidato la famosa direttiva Cee 91/440, e che – di fatto – ha segnato la rivoluzione del sistema ferroviario europeo, oltre che quello nazionale, dove – per effetto di una decisione dell’allora ministro Bersani – si è dato vita all’esperimento (per molto tempo diventato un esempio unico in Europa) della liberalizzazione prima del trasporto merci e poi del servizio passeggeri, e l’introduzione quindi della concorrenza tra due operatori nel settore dell’alta velocità. Quel concetto di separazione tra rete e servizi ha subito poi varie declinazioni, ma è rimasto comunque alla base dell’organizzazione del sistema ferroviario oramai su scala europea, dato che la concorrenza tra diverse imprese ha ormai travalicato i confini e la stessa Trenitalia è presente sul mercato internazionale in diversi paesi, a partire da Spagna, Inghilterra e Grecia, ma con estensioni che riguardano oramai anche la Francia e promettono ulteriori sviluppi sulle principali rotte continentali.

Col senno di poi, bisognerebbe dire che è stata una fortuna che – a suo tempo – non si è insistito molto sullo “spezzatino”: il gruppo Ferrovie dello Stato è diventato oggi uno dei maggiori protagonisti dello scenario economico italiano (ma anche internazionale, come si diceva), e tutto ciò si deve anche alla decisione di conservare l’unitarietà del gruppo, in particolare in relazione al ruolo poi assunto da RFI-Rete Ferroviaria Italiana (grazie anche al PNRR) come

maggiore investitore nel campo delle infrastrutture.

In pratica, tutto ciò significa che la proposta più credibile di “privatizzazione” riguarda in realtà la collocazione sul mercato di una quota non maggioritaria del gruppo FS; l’ipotesi più probabile riguarda la vendita a privati di un 40% del pacchetto azionario, mantenendo il controllo saldamente nelle mani dello Stato. Una quota maggiore (anche se già verificata in altre occasioni) non appare credibile, perché nel gruppo ferroviario una componente essenziale è costituita proprio dalla rete, di fatto inalienabile proprio per la centralità assunta anche dalla dinamica infrastrutturale. Una simile limitazione non diminuisce però l’appealabilità della partecipazione azionaria di grandi o piccoli investitori proprio per l’importanza assunta dal business ferroviario in tutte le sue declinazioni, di fatto gli investimenti in questo settore rimangono comunque interessantissimi perché la ferrovia ha conosciuto una seconda fase di enorme sviluppo, e non solo nel nostro Paese o nel nostro continente; forse solo qualche esperto mondialista come il professor Giuricin potrebbe dire qual è la dimensione globale degli investimenti sulla modalità ferroviaria, tormentata per molti anni dalla retorica del “ramo secco” e del mezzo diventato ormai obsoleto.

Tutto bene, dunque? Dipende, perché anche se non si tratta di una “privatizzazione” vera e propria, l’ingresso di soggetti non pubblici nella struttura societaria qualche conseguenza la comporta. L’incasso della vendita di azioni di un gruppo in così buona salute può essere indubbiamente consistente o addirittura molto consistente, ma in pratica è come alienare (anche se in modo parziale) la proprietà di un immobile rinunciando ai redditi che può generare: in sostanza, il MEF (oggi azionista unico) rinuncia alla porzione di dividendi che gli sarebbero spettati negli anni seguenti, e più delicato ancora diventa il discorso degli investimenti o le politiche che potrebbero e dovrebbero essere fatte a favore dell’intermodalità ferroviaria, già oggi in lotta con le direttive europee in materia di aiuti di Stato e che domani potrebbero vedere qualche ostacolo in più (la questione Alitalia dovrebbe pur aver insegnato qualcosa). Ma sono scenari tutti da vedere e che andranno seguiti con interesse, per ora siamo al “dossier sul tavolo”.

# NME

NEXT  
MOBILITY  
EXHIBITION

## MEZZI, SOLUZIONI, POLITICHE E TECNOLOGIE PER UN SISTEMA DI MOBILITÀ SOSTENIBILE DELLE PERSONE

8 - 10 MAGGIO 2024  
FIERAMILANO – RHO

NEXTMOBILITYEXHIBITION.COM

In contemporanea con

**TRANSPORTEC**  
**LOGISTICA**

SALONE DEI TRASPORTI  
E DELLA LOGISTICA

8 - 11 MAGGIO, 2024 | fieramilano

Con il patrocinio di



Commissione  
europea



Regione  
Lombardia



FIERA MILANO



## Confindustria

### Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: INSIEME per la competitività del Paese.



Per l'industria italiana, fortemente orientata all'export, trasporto e logistica rappresentano vere e proprie leve di competitività. Oggi, in una prospettiva di rafforzamento delle connessioni europee e di affermazione di un nuovo ruolo dell'Italia come ponte tra il Nord Europa e il Mediterraneo, Confindustria ha assunto un ruolo attivo nella promozione di iniziative volte ad integrare domanda e offerta. Per questo, insieme al Sistema associativo, ha elaborato il documento "Industria, Trasporti, Logistica e Infrastrutture: INSIEME per la competitività del Paese", individuando nuove linee strategiche di politiche industriali in questo ambito.

Mobility Magazine pubblica questa settimana l'introduzione dello studio.

"Una struttura logistica nazionale efficiente, ovvero moderna, integrata, sicura e più facilmente realizzabile, mediante una sem-

plificazione delle procedure burocratiche, rappresenta un asset competitivo determinante per gli operatori economici e per la qualità di vita dei cittadini. In quest'ottica, data la necessità di accrescere la complementarità tra logistica e produzione, l'Italia può affermarsi come ponte tra il Nord Europa ed il bacino del Mediterraneo. Il PNRR è l'occasione per imboccare questa direzione; il rischio, non sfruttando tale occasione, è quello di vedere la logistica nazionale marginalizzata nel contesto euro-mediterraneo.

A seguito degli eventi di questo ultimo triennio, il sistema economico italiano ha visto un incremento del già forte orientamento all'export. Questo rende ancora più centrale la questione degli investimenti e della pianificazione, nel medio e lungo periodo, nei settori dei trasporti e delle infrastrutture, che sono settori la cui domanda viene generata, sia qualitativamente che quantitativamente, da quella dei beni. Il sistema





# EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2024

18 - 20 SEPTEMBER 2024  
UNIVERSITY OF ANTWERP,  
BELGIUM

## Call for Papers

La 52esima edizione della European Transport Conference (ETC2024) si terrà dal 18 al 20 Settembre presso l'Università di Anversa (Belgio).

Il programma della Conferenza tratterà di questioni sovranazionali, politiche nazionali, nonché di pianificazione e attuazione di progetti in ambito locale. Quest'anno gli interessati sono invitati a presentare contributi sulle seguenti tematiche:

- **Human Wellbeing** – trasporti efficienti, sani, sicuri e inclusivi per le generazioni attuali e future
- **Sustainable Travel** – favorire il cambiamento comportamentale per far fronte al cambiamento climatico e alla transizione energetica
- **Mode-specific and inter-modal aspects** – mobilità attiva, micro-mobilità, trasporto pubblico locale, trasporto ferroviario, Mobility-as-a-Service, consegne di ultimo miglio, logistica integrata
- **Labour, resource and energy challenges** – vincoli nell'offerta di trasporto merci e passeggeri
- **Regulatory Issues** – impatti delle leggi e dei regolamenti internazionali, nazionali e locali sulle infrastrutture e sui servizi di trasporto
- **Funding and financial sustainability** – partenariato pubblico privato e finanza di progetto
- **Cities and Transport** – pianificazione integrata, città vivibili e mobilità attiva
- **Transport planning analysis and models** – metodi e strumenti all'avanguardia
- **Air travel and airports** – verso un futuro ambientalmente ed economicamente più sostenibile
- **Technology and Artificial Intelligence** – come l'innovazione cambierà il futuro dei trasporti?

Si accolgono con favore anche paper che rientrano nelle aree di interesse dei Comitati di Programma della Conferenza. Ulteriori informazioni sulla ETC2024 e maggiori dettagli su come sottoporre un paper sono disponibili all'indirizzo: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)

Oppure inviando un'email a: [dalia.zecchi@aetransport.org](mailto:dalia.zecchi@aetransport.org)  
[fulvio.silvestri@aetransport.org](mailto:fulvio.silvestri@aetransport.org)



logistico e trasportistico cresce, da diversi anni, a ritmi ben superiori rispetto a quelli del PIL. Dall'analisi dei dati relativi alla crescita del settore della logistica emergono alcuni elementi rilevanti: quasi i due terzi del traffico delle merci sono concentrati nel Nord del Paese, mentre, con riferimento ai collegamenti Nord/Sud, appaiono avere forti potenzialità le modalità alternative alla strada.

Il peso crescente dell'export richiede un'attenta analisi della geografia dei mercati internazionali, in particolare, quali siano i traffici della produzione manifatturiera italiana nei prossimi 30 anni. A tal riguardo, le previsioni confermerebbero il ruolo centrale del mercato europeo, la tenuta di quello nord-americano e la crescita di quello asiatico. Oltre il 60% degli scambi commerciali italiani avviene con altri paesi europei. I valichi alpini svolgono quindi un ruolo determinante sia per il trasporto ferroviario, sia per quello stradale.

L'Italia si trova all'interno di 4 Corridoi strategici per l'Europa: Mediterraneo, Reno-Alpi, Scandinavo-Mediterraneo e Baltico-Adriatico. Il Corridoio Scandinavo-Mediterraneo collega, a Nord, Norvegia e Svezia, e, a Sud, l'Italia e Malta ed è, in termini di quote di PIL e di popolazione, il più importante. Il Corridoio Reno-Alpi collega il porto di Genova ai grandi porti del Nord Europa (Rotterdam, Anversa). Il Corridoio Mediterraneo si estende dal sud della Spagna fino al confine unghero-ucraino, attraversando Italia e Francia ed è il principale

corridoio orizzontale europeo. Il Corridoio Baltico-Adriatico collega i porti dei paesi baltici con quelli dell'Adriatico. La rilevanza degli scambi commerciali con la Germania rende ancora più strategico il valico del Brennero, che però pone problematiche di varia natura. Per il futuro, quindi, è da considerare fondamentale l'implementazione delle grandi opere relative all'arco alpino. La crescita dei mercati extra-europei, inoltre, porta a focalizzare l'attenzione anche sullo sviluppo di porti ed aeroporti. Il settore cargo è già tornato ai livelli pre-COVID; l'Italia deve quindi fare forza sulla sua posizione geografica strategica, al centro del Mediterraneo, che per diverse ragioni sta tornando ad essere uno snodo centrale del commercio internazionale (porta per l'Africa, hub per la sponda atlantica degli USA, punto di incontro tra Nord Europa ed area MENA e crescente importanza del canale di Suez).

L'Allegato Infrastrutture al DEF 2023 è lo strumento principale di pianificazione degli investimenti in infrastrutture dei prossimi anni. Oltre a far riferimento al nuovo codice degli appalti che determina nuovi criteri per l'individuazione di infrastrutture strategiche, l'Allegato sottolinea la volontà da parte del MIT di garantire un processo di programmazione, di controllo e di costante aggiornamento sullo stato degli investimenti infrastrutturali. Nell'Allegato viene posta attenzione sulla necessità di coordinare l'elaborazione dei documenti strategici



Settimanale digitale di



Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 - tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it) - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo - Direttore editoriale Antonio Riva - Redattore esperto Antonio D'Angelo - Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva - Redazione social Silvia D'Andrea - Segretaria di Redazione Angela Torrisi - Desk redazione [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it) -

Ferpress Srl - Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008





Accademia  
Italiana  
Alta  
Formazione  
Ferroviaria

**aiaff.it**  
**clienti@aiaff.it**  
**348 706 9140**

# Corso Preparatore del treno completo

**11 MAR**



**Bari**



**60 giornate**



**In promo a 7.400 €  
fino al 12-02**

**PRESTITO PER MERITO**  
**INTESA  SANPAOLO**



## INDUSTRIA, TRASPORTI, LOGISTICA E INFRASTRUTTURE: INSIEME PER LA COMPETITIVITÀ DEL PAESE GENNAIO 2024

settoriali, nonché i finanziamenti per la realizzazione, manutenzione, e implementazione di opere infrastrutturali strategiche, ponendo come obiettivo fondamentale la promozione dell'intermodalità.

Nel PNRR-PNC, il costo delle infrastrutture prioritarie, commissariate e non, ammonta, al 31/12/2022, a 132,5 miliardi e le risorse disponibili al momento coprono circa il 77% di tale cifra.

Il sistema logistico moderno deve essere un fattore di competitività per il settore manifatturiero, con il quale sussiste un rapporto di connaturale interdipendenza. Il settore della logistica, in passato, integrato con la filiera manifatturiera, si è esternalizzato sempre di più. Il valore totale delle attività logistiche in Italia nel 2023 è di 135,4 miliardi di euro, l'8,2% del PIL Italiano e occupa circa un milione e 400 mila addetti operanti nel settore. La logistica terziarizzata rappresenta il 45,3%, pari a 61,3 miliardi di euro, al netto degli scambi interni alla filiera.

Malgrado questa congiuntura favorevole, permangono diverse criticità. Occorre uscire dall'ottica in cui logistica e trasporti sono considerati solo come un costo e non, come sarebbe corretto pensare, come un asset competitivo su cui far leva.

Nello specifico, in Italia, è nettamente preponderante la logistica orientata alla distribuzione, con prevalenza di aziende di auto-transporto e spedizionieri. Inoltre, rispetto agli altri Paesi europei, la componente stradale è molto forte ed il mix risulta meno equilibrato.

L'offerta logistica, così frammentata, presenta costi meno competitivi rispetto ai grandi operatori internazionali. L'Italia risulta al 19° posto nella classifica mondiale del Logistic Performance Index, elaborato dalla Banca Mondiale (Germania, Olanda

e Belgio sono fra le prime sei). Le aziende italiane rispetto ai loro concorrenti del Nord Europa soffrono, pertanto, di uno svantaggio competitivo.

L'Italia è anche al 14° posto nella classifica mondiale del Liner Shipping Connectivity Index, che misura la competitività del sistema portuale e logistico nazionale. Il nostro sistema portuale dovrebbe, pertanto, saper sfruttare la sua strategica posizione geografica ed i porti italiani dovrebbero diventare punti di transito alternativi a quelli del Nord Africa e al Pireo, in particolare per quanto riguarda il diretto commercio con la Cina.

Nel quadro delle proposte per lo sviluppo e l'ammodernamento dei trasporti e della logistica nazionali, è, innanzitutto, necessario un miglioramento della programmazione infrastrutturale e della qualità dei progetti e delle opere da realizzare. In questo senso, emerge la necessità di un'efficiente regolamentazione dei contratti pubblici, di un buon funzionamento del sistema portuale e della definizione di un efficace piano nazionale degli aeroporti. Oltre a garantire un'adeguata dotazione di infrastrutture, queste devono anche assicurare servizi che le rendono pienamente fruibili da chi le utilizza. A tale scopo, le procedure burocratiche devono essere semplificate e digitalizzate, i vincoli obsoleti ed i colli di bottiglia rimossi. Per quanto riguarda le specifiche aree di intervento, il primo step riguarda la gestione dei valichi alpini dai quali transita il 60% degli scambi commerciali italiani. Le criticità, nella gestione di questi valichi, sono la mancanza di una visione nazionale, di un ruolo più pregnante dell'UE e di un'analisi dello scenario di sviluppo del traffico che riguarderà i suddetti valichi.

Il secondo ambito di intervento è l'intermodalità, ambito in cui le inefficienze infrastrutturali e di servizio determinano uno sfavorevole rapporto qualità/prezzo





Centro di formazione riconosciuto  
dalle National Safety Authorities in:



ITALIA



AUSTRIA



# 2024 Verona

AMPIA E MODERNA DOCUMENTAZIONE  
COSTITUITA DAI MANUALI DI MESTIERE  
**EUnomos**

in uso nella maggior parte delle Imprese Ferroviarie  
(aggiornati con la normativa ERTMS/ETC Livelli 1 e 2)

**ISTRUTTORI** ALTAMENTE QUALIFICATI

INNOVATIVE METODOLOGIE DIDATTICHE  
supportate dal simulatore di condotta di  
ultima generazione **SIMULAPro**\*

\* per maggiori informazioni [www.trainingsrl.it](http://www.trainingsrl.it)

UN **ESPERTO** SPIEGA COME  
**COMPILARE IL CV** E AFFRONTARE  
IL **COLLOQUIO** DI SELEZIONE

**FOCUS** SULL' ATTRIBUZIONE  
DELLE **SALE OPERATIVE** E  
LE INTERAZIONI  
CON IL **PERSONALE**  
**DI CONDOTTA**



**FORMAZIONE PROFESSIONALE**



Istruttori  
Riconosciuti  
ANSFISA



Attestato di  
Partecipazione

Stralcio dell'Opera "Treni Astratti"  
donata da MICHELE ANSELMO  
a TRAINing: l'immagine completa  
è visionabile sul sito della società.

## CORSO **CONDOTTA DEI TRENI**

### MACCHINISTA



**045 511 82 78**

[info@trainingsrl.it](mailto:info@trainingsrl.it)



[www.trainingsrl.it](http://www.trainingsrl.it)

dell'offerta. In questo senso, svolgono un utile contrappeso il Ferrobonus ed il Marebonus (Sea modal shift) che, però, devono ricevere una maggiore dotazione finanziaria.

Il terzo ambito di intervento dovrebbe incentrarsi sulle infrastrutture logistiche, come ad esempio gli interporti sui quali la Proposta di Legge AC 703 propone aspetti di modernizzazione rispetto alla precedente legislazione risalente agli anni '90.

Per quanto riguarda il trasporto marittimo occorre una rinnovata strategia industriale che miri, in modo particolare, alla semplificazione dei processi burocratici tramite la digitalizzazione, all'investimento mirato di nuove risorse, a garantire l'indipendenza della catena di approvvigionamento nazionale.

Nel settore del trasporto aereo delle merci, la strategia nazionale dovrebbe puntare a garantire livelli competitivi con i principali aeroporti europei, tramite la semplificazione delle procedure doganali, la digitalizzazione dei sistemi logistici aeroportuali e l'efficace integrazione degli aeroporti con le altre reti di trasporto (sviluppo di cargo city aeroportuali).

Per quanto concerne la digitalizzazione nel settore dei trasporti è necessario stimolare l'uso di applicazioni operative e di alcune tecnologie come, ad esempio, i Big Data, la Blockchain, la Cybersecurity e l'AI. Risultano anche necessarie politiche pubbliche volte a favorire l'automazione dei magazzini logistici e dei centri distributivi e la digitalizzazione delle imprese di trasporto e di tutta la filiera logistica.

Per ciò che concerne la circolazione delle merci, gli obiettivi devono coniugare efficienza, sicurezza e continuità produttiva e logistica. Tali obiettivi si possono raggiungere con un ammodernamento del calendario nazionale dei divieti, la sua armonizzazione a livello europeo, la revisione della

normativa relativa ai trasporti eccezionali e, per quanto riguarda le merci pericolose, una definizione più chiara della cd. sosta "tecnica".

Un altro ambito su cui intervenire è il rinnovo del parco circolante in un'ottica "green", con una riforma del Fondo Investimenti Autotrasporti, con una congrua dotazione finanziaria per il periodo 2023-2026.

Per ciò che concerne i vettori energetici, sul caposaldo del principio della neutralità tecnologica, l'infrastruttura logistica è chiamata a garantire alti livelli di flessibilità e di adattabilità al fine di assicurare la continuità dell'approvvigionamento, anche dei combustibili più innovativi. A tale scopo, devono essere semplificate ed accelerate le procedure autorizzative.

Per quanto riguarda il fabbisogno energetico degli immobili logistici e la loro localizzazione, si deve puntare sulla capacità di autoproduzione ed autoconsumo di energia da parte delle aziende della logistica, sostenendo i loro investimenti per l'acquisto di sistemi di accumulo e per la messa in opera di colonnine di ricarica per i mezzi elettrici. Riveste, inoltre, di particolare importanza la questione del capitale umano: la sua formazione ed il suo reperimento costituiscono un ostacolo allo sviluppo del settore logistico. Per superarlo, bisognerebbe integrare i percorsi formativi degli istituti tecnici con indirizzi specifici, rivedere i suddetti programmi formativi d'intesa con le aziende del settore e spingere sull'impiego della forza lavoro immigrata.

Infine, risulta necessaria un'attenta revisione del ruolo dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, soprattutto per quanto riguarda il suo ambito di competenza ed il suo finanziamento che coinvolge eccessivamente le imprese del settore logistico e trasportistico. “



## Innovazione

# L'intelligenza artificiale nel trasporto pubblico: AMTAB Computer Vision



Facciamo un passo indietro al 2020, siamo in piena emergenza COVID e il 26 aprile viene emanato un DPCM che disciplina, fra le altre cose, l'accesso ai mezzi del trasporto pubblico, affidando alle aziende di trasporto l'onere del controllo del rispetto delle norme.

Si pone quindi il problema di avere una situazione in tempo reale dell'occupazione dei mezzi oltre che della corretta dislocazione degli utenti, cosa che con i normali contapasseggeri, che già si erano dimostrati poco affidabili per il normale calcolo degli accessi, sembrava impossibile.

Da qui le prime sperimentazioni con la Computer Vision, grazie al supporto di una startup tecnologica del territorio, Techrail, che ha fornito ad AMTAB la necessaria assistenza tecnica nelle fasi di progettazione e sviluppo dei nuovi sistemi di bordo.

L'utilizzo di algoritmi di IA per la Computer Vision, al servizio del trasporto pubblico, non nasce, tuttavia, in questo periodo; basti pensare a MERMEC Group, multinaziona-



le con sede in Puglia, che ha realizzato un sistema di ispezione automatica delle ruote dei treni, utilizzato da anni in tutto il mondo, che attraverso telecamere ad alta definizione e sistemi di illuminazione progettati ad hoc è in grado di rilevare sgranature, scheggiature o appiattimenti.

Per la prima volta, però, questa tecnologia viene utilizzata per rilevare dati e informazioni per un'analisi del sistema di mobilità cittadino al fine, non solo di semplificare la gestione del servizio di trasporto pubblico ma anche di supportare le scelte strategiche in ottica di governance a livello territoriale.

### Che cos'è e come funziona la Computer Vision

La Computer Vision è un campo dell'Intelligenza Artificiale, in rapida evoluzione grazie ai progressi del machine learning, che si occupa di sviluppare algoritmi e tecniche per consentire ad un sistema software di estrarre informazioni utili da immagini e video, in modo simile a quello che fa il cervello uma-

no.

La Computer Vision può essere utilizzata per identificare oggetti in immagini o video, come persone, veicoli, volti o prodotti oltre che per riconoscere l'ambiente in cui si trova una scena, come una strada, un negozio o un ufficio.

Fra i vari campi di applicazione abbiamo:

Segnalazione di eventi: capacità di rilevare eventi specifici in una scena, come il movimento di una persona o il passaggio di un veicolo.

Segmentazione di immagini: capacità di suddividere un'immagine in parti distinte, come oggetti, regioni o trame.

Rilevamento di anomalie: capacità di rilevare anomalie o deviazioni da un modello atteso, come un difetto in un prodotto o un comportamento anomalo in una persona.

Il processo di Computer Vision agisce in tre fasi fondamentali:

Acquisizione dell'immagine: può essere effettuata tramite fotocamere (nel caso di AMTAB vengono utilizzati tre o più sensori ottici dotati ognuno di più telecamere ad alta definizione) per essere digitalizzata e convertita in un formato che può essere gestito da una o più entità di elaborazione.

Elaborazione dell'immagine: consiste in una serie di operazioni matematiche che vengono eseguite sull'immagine digitalizzata al fine di estrarre le informazioni utili. Queste operazioni possono includere:

Ridimensionamento: l'immagine viene ridimensionata per ridurre il consumo di memoria.

Applicazione di Filtri: l'immagine viene filtrata per rimuovere il rumore o per evidenziare determinati dettagli.

Segmentazione: l'immagine viene suddivisa in parti distinte, come oggetti, regioni o trame.

Interpretazione dell'immagine: consiste nell'assegnare un significato alle informazioni estratte durante l'elaborazione dell'im-

agine. Questa fase è spesso affidata a un algoritmo di machine learning, che viene addestrato utilizzando una grande quantità di immagini catalogate in un dataset che permette all'algoritmo di riconoscere quelle successive in modo "intelligente".

Nel caso del sistema AMTAB Computer Vision (ACV), attualmente basato in larga parte sul sistema Right METRO, sviluppato dalla startup hi-tech Techrail, vengono usate tecniche di machine learning avanzate attraverso l'apprendimento supervisionato (con il quale gli algoritmi creano previsioni in base a un set di esempi etichettati) e algoritmi di deep learning basati sulle Convolutional Neural Network (CNN).

Le immagini sono quindi suddivise in cluster (gruppi di pixel) che vengono analizzati, elaborati e confrontati con altri pixel per trovare uno schema specifico effettuando diverse convoluzioni per ottenere il risultato. Alla prima iterazione la rete neurale cerca di rilevare i modelli analizzando i bordi, gli spigoli e le curve presenti nell'immagine, successivamente effettuando più convoluzioni ACV riesce ad identificare entità specifiche come persone, biciclette, monopattini ecc... all'interno dell'immagine. Ad ogni iterazione del processo di analisi viene applicata una funzione di errore che analizza il risultato confrontandolo con il dataset di riferimento fino a che il sistema non è certo di aver compreso appieno il contenuto dell'immagine.

### **Applicazioni di AMTAB Computer Vision**

Dopo le prime sperimentazioni, durante il periodo pandemico, il sistema di analisi dei passeggeri a bordo è stato implementato integrandolo con i sistemi ITS tradizionali per avere un meccanismo di conteggio passeggeri in grado di rilevare in tempo reale il numero di persone a bordo e individuare il numero dei saliti e dei discesi con un'affidabilità del 99%. ACV è inoltre in grado di





## Nulla si distrugge, tutto si trasforma.

Il tuo abbonamento come prima ma più unico di prima!

Dal 1 gennaio 2024, l'abbonamento mensile sarà disponibile solo su Smart Card, APP Unicocampania e App delle aziende consorziate.

Richiedi la tua Smart card sul [online.unicocampania.it](https://online.unicocampania.it) o scarica l'App dagli store.

Più sicuro, più ecosostenibile e **ancora più Unico.**



rilevare, a bordo del mezzo, eventuali altri dispositivi di mobilità (biciclette o monopattini) e calcolarne la relativa occupazione. L'hardware necessario per l'applicazione del sistema di ACV è stato successivamente integrato nelle specifiche tecniche dei sistemi di bordo dei bus di nuova acquisizione, andando a sostituire, fra l'altro, il classico sistema di videosorveglianza utilizzando le telecamere ad alta risoluzione dei sensori (minimizzando i costi di impianto e di manutenzione di due sistemi diversi) e ha consentito l'avvio della sperimentazione delle nuove applicazioni progettate e sviluppate nel 2023.

Con la consegna dei primi 35 autobus dotati dell'hardware necessario e integrando, i sensori del Blind Spot Assist (sensore angolo cieco), ormai obbligatorio per i mezzi del TPL, infatti, si sono avviati i test per il sistema di rilevazione automatica dei sinistri, con la rete neurale in grado di analizzare eventuali urti o atti vandalici lungo le fiancate del bus ed inviare le informazioni (di tutti i sensori ottici) in centrale senza alcun intervento umano. Inoltre un ulteriore sensore, posizionato frontalmente al bus, è in grado di analizzare il manto stradale per rilevare eventuali irregolarità da segnalarle agli uffici comunali competenti.

Ma non finisce qui. Nel 2023, il Comune di Bari, ha avviato, per primo in Italia, la sperimentazione per un titolo di viaggio elettronico ad un prezzo calmierato (MUVTinBUS365 a 20 euro), che consente di viaggiare per un anno su tutto il territorio di della città. Il necessario monitoraggio della misura sarà a breve affidato al sistema ACV che analizzerà il sistema di mobilità cittadina attraverso i sensori ottici interni ed esterni ai bus integrando i dati con quelli provenienti dal sistema AVL e dalla piattaforma di vendita ABT MUVT. In questo modo sarà possibile ottenere tutte le informazioni necessarie a verificare la qualità dell'intervento, oltre

a consentire di analizzare l'utilizzo dei vari mezzi di trasporto nelle diverse zone e nelle diverse fasce orarie per ritarare l'offerta di mobilità, in vista dell'avvio del nuovo BRT (Bus Rapid Transit) e della conseguente rivoluzione dell'offerta del servizio TPL. Le informazioni provenienti da ACV, saranno inoltre fondamentali per l'analisi ex-post della sperimentazione MaaS4Bari finanziata nel progetto MaaS4Italy che verrà avviata nei prossimi mesi.

### **Sviluppi Futuri**

Le possibilità di utilizzo del sistema ACV sembrano quasi illimitate e in questo momento è in corso uno studio di fattibilità (anche normativa) circa la possibilità di ulteriori integrazioni di ACV con la piattaforma di vendita MUVT al fine di consentire un accesso al servizio di TPL ancora più semplice ed efficiente per gli utenti, attraverso nuove modalità di pagamento basate sull'IA.

In attesa delle prime conclusioni sui dati di monitoraggio della misura MUVTinBUS365, inoltre, si sta ipotizzando di estendere l'analisi di ACV con l'obiettivo della creazione di una matrice O/D dinamica in grado di consentire di verificare in tempo reale la domanda di mobilità e analizzarne le variazioni nel tempo e in funzione di mutate condizioni ambientali.

Arcangelo Scattaglia



## Intervista

# Il bilancio 2023 di Andrea Giuricin e le prospettive del nuovo anno



**Si è chiuso un anno complicato: l'avvio di molti lavori in co-finanziamento PNRR, il consolidamento di traffici, dei bilanci e del business dopo l'inverno del Covid, le tensioni internazionali in Europa e nel vicino Oriente che non accennano a diminuire.**

**Possiamo fare un bilancio dell'anno appena trascorso nel grande comparto dei trasporti che la vede protagonista?**

È bene distinguere per i diversi segmenti di mercato ferroviario. L'Italia si è confermata leader per quanto riguarda l'alta velocità grazie al processo competitivo che si è sviluppato da oltre un decennio.

La frequenza dei treni è ormai pari o superiore a quella pre-covid e siamo di gran lunga in una situazione migliore a quella di altri paesi e anche la domanda è tornata a livelli record. Ad esempio, tra Roma e Milano abbiamo 164 connessioni al giorno contro i 38 collegamenti tra Berlino e Monaco o i 26 tra Parigi e Londra. Oltre ai livelli di domanda elevati, i lavori necessari avuto del PNRR indubbiamente hanno un impatto rilevante, ma bisogna dire che sorprendentemente

la puntualità è leggermente migliorata rispetto sia all'anno precedente che al 2019.

Se prendiamo il settore merci, invece la storia è completamente diversa. Siamo nel mezzo di una tempesta perfetta, con due trafori chiusi totalmente o parzialmente e con le merci che iniziano a non arrivare nei porti per la crisi nel Mar Rosso. In particolare, verso la Francia il Frejus rimarrà chiuso fino alla fine del 2024 per via della frana avvenuta in territorio francese in agosto, mentre il Gottardo, in Svizzera, è limitato nel traffico per via del deragliamento avvenuto anch'esso ad agosto 2023 e rimarrà parzialmente chiuso fino alla fine dell'estate 2024.

Il settore logistico italiano vede oltre il 30% della propria merce passare su ferro nei valichi alpini e queste chiusure mettono in difficoltà tutto il sistema ferroviario merci e logistico e chiaramente hanno anche un impatto sull'economia italiana. Le compagnie ferroviarie vedono in molti casi una forte riduzione dei fatturati, a fronte di costi fissi che sono comunque da sostenere. Si evidenzia un impatto di quasi 50 milioni di euro l'anno per i soli operatori ferroviari. Si ricorda che nel settore ferroviario merci, se un cliente cambia modalità (perché il ferro non è più disponibile), tale cliente è molto difficile da "riconquistare".

Una prima stima dell'impatto di lungo periodo per i soli operatori ferroviari in Italia è di circa 141 milioni di euro.

Avere un sistema logistico efficiente è alla base della competitività dell'economia e le interruzioni dei trafori fanno evidentemente perdere questa competitività.

Anche solo stimando un aumento del 5% dei costi logistici ferroviari, l'impatto negativo sull'economia del nord-ovest potrebbe arrivare fino a 870 milioni di euro l'anno.

Ci sono poi gli extra-costi derivanti dai lavori ne-

cessari del PNRR, che portano un'altra perdita di efficienza del 6/7 % per gli operatori merci ferroviari.

Se non si interviene urgentemente, magari con una riduzione della componente b del pedaggio ferroviario come fatto durante il covid19, rischiamo di avere una distruzione del settore merci ferroviario.

### **Ampliando lo sguardo su altri settori della mobilità, come quella non di linea, cosa è successo e cosa potrebbe succedere nel 2024?**

Il 2023 si è caratterizzato dall'intervento del Governo con il DL asset che prevede la possibilità per le città di aumentare il numero delle licenze dei taxi. Tuttavia la situazione è davvero critica, come ha sottolineato la stessa Antitrust, perché si arriva tante città non hanno emesso nuove licenze per tanti anni e questa situazione è molto simile da nord a sud dell'Italia.

Solo per portare un esempio, in tutta la Lombardia ci sono circa 5800 taxi, mentre a Madrid, la situazione vede oltre 16 mila licenze per una popolazione che è circa la metà di quella lombarda. C'è anche da sottolineare che nella capitale spagnola si hanno quasi 9000 vetture di noleggio con conducente, che rendono l'offerta più adeguata alla domanda.

Però in Italia non si è avuta nemmeno una riforma del settore che abbia permesso l'entrata di altri player in maniera sostanziale come successo in tante parti del mondo.

La riforma credo debba passare da un incremento sostanziale del numero di vetture NCC che porti finalmente ad un adeguamento dell'offerta ai livelli di picco della domanda. Migliaia di auto che poi potrebbero essere "utilizzate" all'interno delle diverse piattaforme che popolano la mobilità non di linea.

Siamo in una situazione quindi molto complessa, quando in altre parti del mondo si discute di tematiche più interessanti dell'uso o del non uso del POS.

Ad esempio, abbiamo già dei modelli di opera-

tion con i robo-tax in Oriente e in Occidente e un caso interessante è quello di Phoenix, in Arizona, dove il servizio di taxi a guida autonoma copre un'area che è grande tre volte il Comune di Milano e che ha già visto centinaia di migliaia di corse effettuate in questo modo.

Sarebbe responsabilità della politica rendere il 2024 un anno più vicino ai cittadini e ai turisti.

### **E per quanto riguarda il mondo aereo e ITA?**

Abbiamo appena ricevuto notizia dell'allungamento della procedura per la vendita del 41% di ITA Airways al gruppo Lufthansa. La necessità di integrazione tra i due vettori è importante e riconosciuta da tutte le parti, anche perché il gruppo Lufthansa è il player che ha la possibilità di aiutare lo sviluppo del network intercontinentale da Roma Fiumicino per ITA Airways.

Le sinergie, infatti, sono essenziali sia dal lato dei ricavi che dal lato dei costi per ITA perché diversi fattori di costo possono essere ridotti grazie al gruppo Lufthansa (si pensi ad eventuali acquisti congiunti) e al tempo stesso, anche dal lato dei ricavi è possibile stimare i benefici di un'integrazione.

In particolare, è possibile stimare che la lentezza nel processo possa portare a mancati ricavi di anche 50/60 milioni e al tempo stesso i costi potrebbero essere superiori di ulteriori 40/50 milioni.

Si stima un impatto inferiore dal lato costi, perché la compagnia italiana è già stata in grado di ridurre i costi operativi a valori spesso più bassi di tante altre compagnie legacy, mentre è dal lato ricavi che ITA potrebbe avere i maggiori benefici dell'integrazione anche grazie alla forza commerciale e di network di Lufthansa.

Andrea Giuricin



## Intervista

# Marciani (FLC): crisi Suez, una tempesta perfetta sui traffici mondiali di merci

“Con la crisi di Suez e del Mar Rosso, sta accadendo la tempesta perfetta, se vogliamo usare un termine tratto dal gergo marinresco. I punti di crisi e i focolai di guerra che si stanno svolgendo in varie parti del mondo stanno avendo un impatto importante sull'industria italiana, come al solito ci si accorge della logistica solo nei momenti in cui è costretta ad affrontare situazioni di difficoltà, quando tutto funziona la si dà per scontata e non ce ne si interessa, ma si commette un errore fondamentale, perché il vero motore della vita economica è

la logistica”. Massimo Marciani, presidente del Freight Leaders Council (il think tank della logistica) ha concesso un'intervista alla radio del Sole 24 Ore, spiegando con la consueta franchezza tutta la gravità della situazione venutasi a creare sul fronte dei trasporti marittimi, ma

in realtà sull'intero circuito produttivo e di distribuzione delle merci.

“Abbiamo cominciato con la guerra in Ucraina, che ha creato tensioni sui prezzi del gas e inevitabili squilibri sui commerci mondiali, ora la tensione che si è creata sul fronte mediorientale con il conflitto in Israele ha inficiato la nostra capacità di export verso tutta l'area medioasiatica, ed ora dobbiamo fare i conti con la chiusura sostanziale del canale di Suez, con 18 compagnie di navigazione che hanno spostato 270 navi verso il

traffico lungo il Capo di Buona Speranza. E questa cosa non comporta solo una perdita secca di attracchi nei nostri porti, un aumento dei tempi di percorrenza delle navi e dei relativi costi, ma espone a tutta una serie di tensioni relative anche al particolare periodo in cui si sta svolgendo questa tempesta perfetta. Non possiamo dimenticarci - infatti - che il 10 febbraio parte il periodo del cosiddetto Capodanno cinese, che comporta come minimo una decina di giorni di festività in quel paese e fermi produttivi, ma anche un tradizionale rallentamento di tutte

le attività commerciali soprattutto legate ai trasporti per un periodo che dura anche più di un mese; ebbene, le navi dalla Cina che oggi impiegano 10-12 giorni in più per il viaggio di andata e 10-12 giorni per il viaggio di ritorno finiranno per ritrovarsi nel paese asiatico mentre è in

pieno svolgimento il Capodanno cinese, e la crisi della catena di approvvigionamento è destinata inevitabilmente ad aggravarsi, con dirette conseguenze sul settore produttivo. In pratica, andremo verso una situazione di shortage, di carenza di fattori e componenti produttivi essenziali per le imprese che porteranno molte aziende a sospendere la produzione”, spiega ancora con grande chiarezza Massimo Marciani.

Al presidente del Freight Leaders Council viene quindi chiesto cosa possono fare e



come possono attrezzarsi le imprese della logistica, e in particolare gli autotrasportatori, nei turbini di questa tempesta perfetta. Marciani è quanto mai diretto: “Massimo rispetto per la categoria, ma in questa situazione gli autotrasportatori sono – per usare un eufemismo - l’ultima ruota del carro, sono i soggetti che intervengono solo nella fase finale di carico e scarico delle merci, e non voglio essere negativo ma temo che possano subire conseguenze pesantissime dalla situazione che si è creata nei trasporti marittimi. Noi già oggi vediamo che è nettamente diminuito il flusso delle petroliere che raggiungono i nostri porti, questo comporta un inevitabile aumento dei prezzi (una volta che le riserve si esauriranno) e in particolare del gasolio, indispensabile per far funzionare l’autotrazione: inutile ricordare che noi trasportiamo l’85 per cento delle nostre merci tutte ed esclusivamente su gomma, e sono intuitive le conseguenze che si possono avere per un’impennata dell’inflazione ma soprattutto dei costi per le imprese. Ed è altrettanto intuitivo osservare che, in questo momento, l’autotrasporto si trova in una situazione completamente passiva, non può far altro che subire le conseguenze di tutto ciò che sta avvenendo sopra le proprie teste”, argomenta ancora Massimo Marciani.

Riprendendo molte delle argomentazioni che fanno parte delle tematiche sollevate dalla sua associazione in relazione al problema della monodalità che caratterizza il nostro sistema dei trasporti e della logistica, il presidente del Freight Leaders Council sottolinea: “Questo sistema è di una precarietà folle, l’autotrasporto pensa di avere in mano i destini del Paese ma a sua volta si rivela completamente impotente di fronte a fenomeni che lo trascendono”, osserva Marciani, che poi allarga il discorso, alzando anche il tono della polemica: “L’industria italiana è soprattutto un’industria di tra-

sformazione, il che vuol dire che importiamo materie prime ed esportiamo prodotti finiti. Per noi la logistica deve essere il punto fondamentale di sviluppo dell’economia. Il piano della logistica – con tutto il rispetto – non può collocarsi al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la logistica deve essere il capitolo di apertura del Piano economico e finanziario definito ogni anno dalla politica del governo nella sua interezza, e questo va fatto non nei periodi di crisi o quando c’è l’eccezionalità, ma quando c’è la tranquillità e la possibilità di programmare investimenti ed interventi di medio e lungo periodo. Anche se dovremmo parlare ormai di pseudo-tranquillità, perché quanto abbiamo capito soprattutto dopo il Covid è che non ci saranno più periodi di normalità, ma piuttosto una nuova normalità (diciamo molto più agitata) o addirittura un’assenza di normalità intesa alla vecchia maniera. La questione è che noi dovremmo essere capaci di avere dei progetti di resilienza del nostro sistema, che ci consentono sempre di importare materia prima ed energia e di esportare prodotti. Se noi non puntiamo su questo, noi saremo sempre passivi, sempre esposti alle crisi e sempre più a rischio”, ha concluso la sua significativa intervista il presidente del Freight Leaders Council Massimo Marciani.

I presidente FLC Massimo Marciani ha descritto così ai microfoni di Radio24 l’attuale situazione globale.

“Le continue tensioni e i focolai di guerra - ha proseguito Marciani - stanno interessando in maniera importante industria italiana. Di fronte a questo scenario, è importante capire che la Logistica non può mai essere data per scontata, ma deve essere il punto fondamentale di sviluppo della nostra economia”.

A.D.



# CONOSCIAMO LE RISPOSTE PERCHÉ I PRIMI A PORSI LE DOMANDE SIAMO NOI

Anticipiamo le sfide HR con Soluzioni Innovative. Esperti in Change Management e Digital Transformation, ci dedichiamo a guidare il cambiamento e a valorizzare ogni talento. La nostra promessa? Sviluppare approcci rivoluzionari e autentici per un mondo del lavoro in continua evoluzione

[.genuina.eu](https://genuina.eu) | [hello@genuina.eu](mailto:hello@genuina.eu)

Roma - Italy - World



## Traffico navale

# Attacchi alle navi nel canale di Suez: quali ripercussioni per il traffico del porto di Ravenna

A seguito degli attacchi delle forze ribelli scite, Houthi, di stanza nello Yemen alle navi in transito nel Canale di Suez, le compagnie di navigazione Cosco, MSC, Maersk, CMA CGM, Hapag Lloyd oltre all'israeliana ZIM, a partire da metà dicembre 2023 hanno temporaneamente sospeso il transito vicino alle coste yemenite e attraverso il Canale di Suez, da cui passa il 12% delle merci mondiali.

La rotta alternativa è la circumnavigazione dell'Africa dal Capo di Buona Speranza e l'arrivo al Mediterraneo attraverso Gibilterra o la Manica, che significa percorrere oltre 2500-3500 miglia nautiche e tempi di navigazione più lunghi del 30%, ovvero circa 10 giorni in più. I porti potenzialmente più svantaggiati dovrebbero essere quelli del Mediterraneo

Orientale e, in particolare, quelli dell'Adriatico, mentre ne trarranno vantaggio gli hub di Le Havre, Rotterdam, Amburgo e in generale i porti del Nord Europa.

L'11 gennaio 2024 gli Stati Uniti e la Gran Bretagna hanno colpito oltre una sessantina di obiettivi degli Houthi nello Yemen, nel tentativo di interrompere gli attacchi con missili e droni verso le navi che passano davanti alle coste yemenite per raggiungere il Canale di Suez.

Secondo gli analisti di Xeneta, la piattaforma che monitora le tariffe del trasporto marittimo, questa azione non dovrebbe risolvere il problema nel breve termine, anzi sta aumentando la tensione in tutta la regione. Il 12 gen-

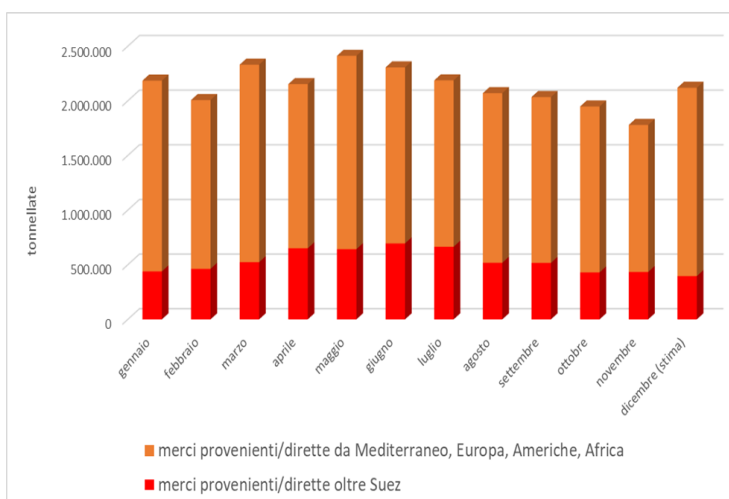
naio, infatti, gli yemeniti hanno dichiarato che non interromperanno gli attacchi e ne sono la prova i lanci di missili contro navi in transito in quell'area, che si stanno succedendo nelle ultime ore

Sempre secondo Xeneta, "le tariffe di trasporto marittimo dall'Estremo Oriente al Mediterraneo e al Nord Europa sono destinate ad aumentare del 200% da metà dicembre nei prossimi sette giorni". Più a lungo durerà questa crisi, maggiori saranno i disagi che causerà al trasporto marittimo di merci in tutto

il mondo e i costi continueranno ad aumentare. Ciò significa che le merci subiranno ritardi o non arriveranno affatto e che i prezzi aumenteranno per il consumatore finale". Conclude Xeneta: "ci vogliono mesi e non settimane o giorni

prima che questa crisi raggiunga una qualsiasi soluzione".

Secondo Drewry, società che elabora l'indicatore dell'andamento dei noli marittimi dei container, con la crisi di Suez il trasporto dei container tra Asia -Europa sulla rotta tra Shanghai e Genova (il porto con maggiori traffici verso l'Oriente, ma la medesima situazione è estesa a tutti i porti mediterranei) sta subendo i rincari più alti: la tratta Cina - Italia fa segnare un ulteriore +25%\$. Nell'ultimo periodo monitorato, quello della settimana al 4 all'11 gennaio, il nolo medio per trasportare un container da 40 piedi è salito a 5.213 dollari, +25% rispetto alla settimana precedente, +78,1% rispetto a gennaio dello scorso anno,

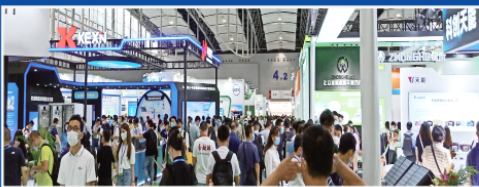
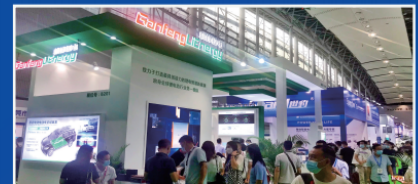
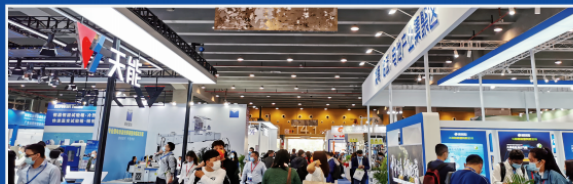




# **WBE** World Battery & Energy 2024 Storage Industry Expo

**China's Biggest Trade Show for Battery and Energy Storage!**

🔋 August 8th-10th, 2024 | Guangzhou, China



☎ TEL:

**+86-18565156106**

**Visiting for free:**

**<http://en.battery-expo.com>**

**WBE is currently looking for reliable partners to represent our show in the worldwide markets!**

+287,8% rispetto a fine ottobre, prima che iniziassero gli attacchi Houthi. Il trasporto via mare di un container da Shanghai a Genova costa quindi di più che portarlo a Rotterdam (4.406 dollari, +23% in una settimana), New York (4.170, +8%) o Los Angeles (2.790, +2%). Oltre al fatto che girare attorno all'Africa richiede più tempo e più carburante, va considerato inoltre il rincaro dei cosiddetti Eu Ets, (European Union Emissions Trading System), Il Sistema europeo di scambio di quote di emissione di gas a effetto serra, che sono una specie di tassa sulle emissioni di CO2.

Tutto questo si scarica sui prezzi dei prodotti pagati dai consumatori, il rischio è che l'inflazione aumenti ulteriormente, e che i tagli dei tassi da parte delle banche centrali vengano rinviati. L'esito sarebbero più inflazione e meno crescita economica, cioè il contrario di quello che si prevedeva nel 2024.

Intanto la crisi del Mar Rosso sta già causando problemi alla produzione industriale europea.

Il 12 gennaio, Tesla ha annunciato che sospenderà la produzione delle sue autovetture elettriche in Germania per mancanza di alcuni componenti provenienti dall'Asia. La società spiega che "il notevole allungamento dei tempi di trasporto crea un divario nelle catene di approvvigionamento". La produzione sarà sospesa tra il 29 gennaio e l'11 febbraio.

I dati certi sul traffico navale sembrano preludere a una chiusura di fatto del Canale di Suez. Il Kiel Institute for the World Economy segnala che il numero dei transiti è crollato del 60 per cento, da 500.000 container al giorno a 200.000. Da quando sono cominciati gli attacchi degli Houthi, dice ancora l'istituto di Kiel, il traffico marittimo mondiale è dimi-

nuito dell'1,3%. Tuttavia ci sono due postille: quel -1,3% può dipendere dagli attacchi dei terroristi, ma anche da altre cause (ad esempio, potrebbe essere sintomo di un'incipiente recessione internazionale).

Inoltre, per l'Italia l'impatto rischia di essere molto maggiore, visto che la nostra quota di import e di export che transita da Suez è vicina al 40%.

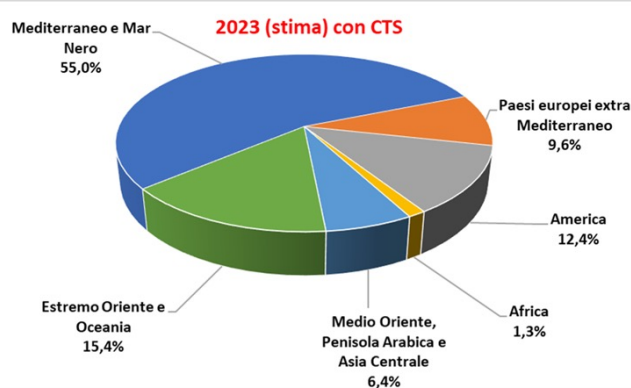
Ritardi e cambi di rotta potranno interessare anche il porto di Ravenna che importa dal Medio ed Estremo Oriente soprattutto prodotti metallurgici e che, pur non avendo servizi container diretti con l'estremo Oriente, ha comunque collegamenti feeder con porti maggiori situati nel Mediterraneo e a loro volta collegati con porti del Medio ed Estremo

Oriente.

Ad oggi non sono ancora evidenti ripercussioni sul traffico del Porto di Ravenna, anche se si registra una lieve flessione nella movimentazione della merce proveniente dai porti del Medio ed estremo

Oriente per il mese di dicembre: i dati del mese, ancora provvisori, indicano un mese positivo ma con una percentuale di merce proveniente dal Medio e Estremo Oriente pari al 18%, il mese più basso del 2023, tenendo conto che in alcuni mesi dell'anno la percentuale è stata anche superiore al 30%.

Rispetto ai volumi movimentati nell'intero anno, se è vero che nel 2022 il traffico attraverso il Canale di Suez ha rappresentato il 17% di quello totale del Porto (19% includendo i container), nelle stime per il 2023 il traffico attraverso il Canale di Suez è invece salito al 20% di quello totale del Porto (24% includendo i container).



RED



## Trend

### World Shipping Council: 22.000 i container persi nei mari del mondo. Vicini (Serpac), 10% sono merci pericolose e vanno messe in sicurezza



Ogni anno, in media, vengono persi in mare 1.566 container. Il dato è emerso da un'indagine condotta tra il 2008 e il 2022 dal World Shipping Council (WSC), la principale associazione di categoria nell'ambito del trasporto marittimo. Dunque sono circa 22.000 i container andati persi nei mari di tutto il mondo nell'ultima decade.

Se da un lato questo numero può sembrare relativamente contenuto, soprattutto se confrontato con i 200 milioni di container che annualmente solcano gli oceani del Globo, come dichiarato da DNV, società di consulenza e certificazione per l'industria marina, il rischio di danni economici, umani ed ecologici rimane comunque altamente significativo. La situazione si complica ulteriormente se consideriamo che il 90% delle merci scambiate a livello globale è trasportato via mare (WSC). E così, mentre il mercato continua a crescere, i protocolli di sicurezza e i metodi di fissaggio non hanno seguito il medesimo passo evolutivo. Que-

sta mancanza di evoluzione nel fissaggio dei container si traduce nella loro perdita. Ma, cosa accade quando un container finisce in mare?

“Sappiamo bene che i container dispersi sui nostri fondali marini, e le merci che trasportano, rappresentano una preoccupante fonte di inquinamento per le acque del pianeta”, spiega Ermanno Vicini Ceo di Serpac, società specializzata nella progettazione, sviluppo e vendita di imballaggi ed etichette per il trasporto di merci pericolose. “Meno evidente è la loro capacità, in base al carico e alla sua natura, di galleggiare in superficie per settimane o mesi, agendo come riserva di galleggiamento. Ciò rappresenta un pericolo di impatto per le imbarcazioni ma anche un'opportunità di recupero a costi più contenuti durante il periodo di galleggiamento. Nonostante questo, raramente, le operazioni di recupero vengono messe in atto. I motivi sono perlopiù economici. Il salvataggio richiederebbe sforzi finanziari

significativi, senza garanzie sul valore residuo del contenuto, danneggiato dall'acqua infiltrata, rendendo il recupero poco praticabile dal punto di vista economico”.

Immaginiamo che a finire in mare sia un container che trasporta merce pericolosa, come liquidi corrosivi o materie tossiche, cosa accadrebbe ai fini del trasporto e della sicurezza dell'ambiente e di tutti noi?

“I container che movimentano merci appartenenti a una delle 9 classi di pericolo, designate come tali dal regolamento per il trasporto marittimo (codice IMDG) – afferma Vicini - devono essere debitamente segnalati con placche, marchi e pannelli che evidenziano chiaramente la natura del rischio. Queste placche, marchi e pannelli devono resistere all'immersione marina per 3 mesi, come richiesto dal codice IMDG al capitolo 5.3.1.1.1.2. La ragione di questa imposizione è evidente: se un container, galleggiando in mare aperto, perdesse le segnalazioni di pericolo, il recupero e lo smaltimento sicuro delle merci, come anche il sistema di intervento degli addetti, diventerebbero problematici. Pertanto è cruciale che i fornitori di questi prodotti garantiscano la conformità ai regolamenti, assicurando un imballaggio e una segnalazione adeguati per il trasporto sicuro di merci pericolose, nel rispetto dell'ambiente, dei nostri mari e dell'intera collettività”. Il trasporto marittimo rappresenta la stragrande maggioranza del commercio mondiale. Non è un caso che qualche anno fa, Ban Ki-moon l'allora Segretario delle Nazioni Unite, lo definì “la spina dorsale del commercio globale e dell'economia globale”. Infatti, come già sottolineato, il trasporto di merci in grandi quantità avviene per il 90% via mare ma cosa meno nota è che il 10% di queste è composto da merci pericolose ai fini del trasporto, come esplosivi, prodotti chimici, profumi, vernici e batterie al litio (World Shipping Council)

“Il trasporto di merci pericolose – sostiene

Vicini - è regolamentato da accordi internazionali che variano a seconda della modalità di spedizione, ma convergono nell'obiettivo comune di garantire la sicurezza durante la spedizione. Nel caso specifico del trasporto via mare, il regolamento di riferimento è il codice IMDG. Per essere considerata conforme ai regolamenti, una spedizione deve aderire alle specifiche disposizioni come per esempio quelle di imballaggio, etichettatura e marcatura dei colli e dei container come richiesto dai regolamenti. Tuttavia, il costo di spedizione delle merci pericolose in conformità ai regolamenti è notevolmente superiore rispetto a una spedizione standard, quindi spesso per ragioni economiche o poca informazione si procede non dichiarando correttamente le merci spedite. Eppure, imballare e segnalare adeguatamente le merci pericolose è un dovere e una responsabilità di chi spedisce. Questo contribuisce a ridurre gli incidenti delle navi cargo, le perdite umane, economiche e l'impatto ambientale”. Il trasporto di merci pericolose via mare, disciplinato dal codice IMDG, segue regole specifiche riguardo allo stivaggio e al posizionamento dei container. Omettere o dichiarare erroneamente tali informazioni rende impossibile rispettare queste normative, accrescendo notevolmente il rischio di incidenti. Ricordiamolo, l'accusa per la non dichiarazione per un imballaggio non conforme e quindi non sicuro oppure per un container non segnalato, può essere considerato attentato alla navigazione.

“La sicurezza nel trasporto marittimo è oggi una questione di grande rilevanza a livello mondiale. Negli Stati Uniti sono nate organizzazioni no-profit che hanno intensificato le ispezioni di sicurezza ai container alle dogane e ai confini per individuare frodi nei carichi, contribuendo così a ridurre il tasso di incidenti pericolosi sulle navi cargo”, conclude l'esperto.

RED

## Trend

### La "Giostra Urbinati"



Durante il 2023 nel mondo, in 22 Paesi, esclusi i rinnovi e le manutenzioni, sono stati costruiti 287,8 km di tranvie come nuove linee attivate, prolungamenti di linee, interconnessioni tra linee tranviarie.

A Roma nel corso dello stesso anno non è stato costruito nemmeno un metro di tranvia e non sono terminati gli interventi di rinnovo dell'infrastruttura tranviaria.

Questa osservazione non è finalizzata a spargere sale su una ferita conosciuta e per la Città sanguinante ogni giorno.

L'osservazione serve ad avviare un ragionamento su come Roma può tentare di recuperare il ritardo rispetto alle altre capitali europee.

Il ritardo di Roma non è solo sulle quantità (km di linee, numero dei mezzi, ecc) quello più grave e ancor più penalizzante è sulla qualità tecnologica del sistema nel suo complesso.

Il ritardo quantitativo non è recuperabile nel breve medio periodo, e il vero distacco

è reso permanente dal gap di tecnologia e informatizzazione del sistema.

Roma dovrebbe puntare tutto sulle nuove tecnologie dei mezzi, il concetto di tram è evoluto ed evolverà ancora, il sistema tram come inteso e conosciuto nel secolo scorso, per lo sviluppo e l'innovazione, sta perdendo la massicciata, le traversine, le rotaie e la linea aerea, quello che rimane è un trambus o bustram: elettrico, flessibile, totalmente sostenibile, silenzioso a bassissimo impatto di occupazione del suolo, con elevate capacità di trasporto, con ruote di gomma e piste calpestabili affogate nell'asfalto per la comunicazione tram-terra.

Di certo il "sistema tram" del secolo scorso, così come sviluppato nelle diverse realtà, non è destinato ad essere superato rapidamente e ovunque ma sulle linee che attraversano i centri storici si innoverà, perché oltre alla rilevante riduzione degli impatti e dei vincoli si riducono i costi.

Roma avrebbe dovuto cercare le soluzioni



tecnologiche e progettuali più innovative e avanzate per la TVA , invece si è progettato come nel secolo scorso, con soluzioni superate ad alto impatto che non aumentano la fruizione del centro storico , quel che va benissimo sulla Palmiro Togliatti non va bene nel centro storico di Roma “sono i mezzi che devono adattarsi alla Città e non la Città ai mezzi”. E il confronto è stato risucchiato in una polarizzazione SI o NO alla TVA, nemmeno quella innovativa rispetto al modo di discutere e confrontarsi nella Città. Tutto si può sostenere tranne che non ci fossero soluzioni diverse rispetto al progetto presentato, c'erano soluzioni radicalmente diverse e ci sono perfino ragionevoli soluzioni di miglioramento del progetto presentato.

Se si continuasse a far progettare senza investire in ricerca e innovazione tecnologica dei mezzi di trasporto, il ritardo infrastrutturale di Roma, rispetto alle Capitali europee, sarà sempre più evidente e pesante e non c'è traccia di consapevolezza e riflessione

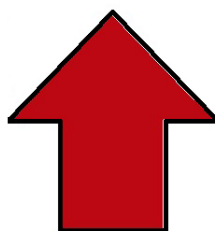
E' del tutto inutile continuare a vantare la Giostra Urbinati come medaglia al valore tecnologico di Roma con una vena di orgoglio simil autarchico, perché di ingegneri come l'ing. Mario Urbinati (1885-1964) non ce ne sono in giro, quella stoffa è esaurita. L'ing. Urbinati fu l'inventore della “giostra Urbinati” , un complesso sistema di bielle e giunti che “ permetteva alle casse di impegnare le curve rimanendo solidali fra esse, permettendo allo stesso tempo al convoglio tranviario di percorrere il tratto curvo occupando esclusivamente l'ingombro della linea tranviaria senza invadere l'ingombro stradale .....permettendo anche il passaggio da una vettura all'altra senza percorrere uno stretto corridoio comunicante perché definitivamente eliminato”. Un progresso diventato patrimonio di tutti, non è esagerato dire che Urbinati sta allo sviluppo dei tram come Ferrari a quello delle auto da

corsa

L'innovazione del sistema tram e dell'intero sistema dei trasporti dovrebbe diventare un assillo, con il coinvolgimento delle Università, dei centri di ricerca avanzati, perché la progettazione deve diventare multidisciplinare e integrata (soprattutto a Roma), quindi non solo ingegneri ma sociologi, archeologi, architetti, economisti, filosofi con le loro competenze in fieri nella redazione del progetto e non a sintesi post e parziali (quando ci sono) nelle conferenze di servizi. Ci vuole l'innovazione ragionata, ricercata, concreta e non sparata come quella del drone elicottero dall'aeroporto di Fiumicino al centro di Roma, perché l'innovazione che induce progresso o è per tutti o non è.

Enrico Sciarra

**Chiedi  
la convenzione redazionale  
con i nostri giornali  
Notizie in evidenza  
indirizzamento su DowJones  
Pubblicità e banner  
Newsletter dedicate  
segreteria@ferpress.it**



## Point of view

# Privatizzare le ferrovie? Vale sempre l'apologo del gatto



Come era facile prevedere, il governo ha bisogno di soldi e, come trent'anni fa, pensa ad un nuovo piano di privatizzazioni. Eni e Poste sono tra i potenziali candidati, come anche il gruppo Fs. Si stima che dalla vendita di una quota minoritaria di azioni si potrebbero ricavare circa dieci miliardi di euro. Anche se non è ben chiaro il motivo per cui eventuali investitori dovrebbero entrare in un'impresa le cui strategie continuerebbero (giustamente, a mio avviso) ad essere decise dallo Stato.

Ma non è il caso, in questa sede, di giudicare se una simile scelta possa avere successo e se, in caso affermativo, possa alleviare la posizione dei contribuenti italiani – perlomeno di quelli che le tasse le pagano – gravati da un debito pubblico che somiglia ad un macigno incombente sulle loro teste. Chiediamoci piuttosto se da una eventuale privatizzazione l'utente, ossia il fruitore dei servizi ferroviari, possa sperare in un miglioramento nella quantità e qualità dell'offerta.

Finora in Italia, come pure in altre nazioni europee, abbiamo assistito ad una parziale liberalizzazione, sulla spinta dell'Unione Europea, le cui politiche sono fortemente improntate alla fede nel libero mercato. Una scelta certamente comprensibile, visto il fallimento dell'economia pianificata nella seconda metà del Novecento. Ma che sarebbe un errore assumere a dogma indiscutibile, perché ciò sconfinerebbe nell'ideologia. Che, come altre ideologie già sperimentate in passato, fatalmente producono disastri. Perché le ricette economiche non sono sempre valide per ogni settore, ma andrebbero valutate caso per caso. Come ammoniva un economista brasiliano: "la carota è certamente un ottimo alimento, ma non insistete a propinarla al vostro gatto".

Come il gatto domestico, anche le ferrovie – ed il trasporto pubblico – sono uno splendido animale, ma atipico, che si comporta in maniera differente dalle altre specie. Le privatizzazioni, in questo settore, sono qua-

si sempre fallite. La stessa Gran Bretagna, che, al tempo della signora Thatcher, aveva imboccato questa strada (soprattutto per ridurre lo strapotere sindacale), ha poi dovuto correggere il tiro. Altrove, dove si è andati avanti con le privatizzazioni, come nell'Argentina di Menem o nel Messico di Salinas de Gortari, i treni passeggeri sono quasi scomparsi. Forse con qualche beneficio per il contribuente, certo non per chi quei treni intendeva continuare ad usarli.

Il settore è atipico e non gradisce le privatizzazioni, che in altri ambiti hanno avuto successo (come il nostro gatto, che non è un coniglio e che in genere non ama le carote), perché nei trasporti il privato è già presente in maniera massiccia da almeno settant'anni e si chiama automobile. Se lo Stato, magari contro voglia, in tutto questo tempo ha continuato a tenere in piedi le ferrovie – e adesso vuole potenziarle – è perché intende perseguire altri obiettivi che al privato non interessano, come la tutela dell'occupazione (di cui in Italia si è anche troppo abusato), il presidio del territorio, il diritto alla mobilità per tutti e, più recentemente, la tutela dell'ambiente.

Naturalmente non bisogna confondere la privatizzazione con la liberalizzazione, anche se le due politiche spesso viaggiano appaiate. Come sappiamo, in Italia dopo la realizzazione dell'Alta Velocità tra Torino e Salerno, si è deciso di concedere ad Italo – ossia un concorrente privato di Trenitalia – la possibilità di operare in una fascia di mercato in cui il treno era tornato fortemente competitivo con l'auto ed anche con l'aereo. E ciò ha prodotto benefici, perlomeno agendo da calmiera sulle tariffe praticate. Lo stesso sta accadendo ora in Spagna ed anche in Francia.

Ma né in Italia, né in Spagna e neppure in

Francia alcun imprenditore privato si sarebbe mai affacciato al settore ferroviario (salvo, forse, per qualche treno di lusso destinato ad una clientela nostalgica, tipo Orient Express) se lo Stato a Roma, a Madrid o a Parigi non avesse investito (molto) per realizzare infrastrutture su rotaia all'altezza dei tempi. E lo stesso rilancio del treno viaggiatori è avvenuto in quelle nazioni che hanno investito molto, con fondi pubblici, nel settore. Siano esse economie socialiste, come la Cina, o economie di mercato, come la Corea del Sud (che adesso può permettersi un operatore privato, in alternativa all'azienda statale, addirittura con una propria linea dedicata, tra Seul e Busan), o, più recentemente, il Messico con il Tren Maya.

Per restare in Italia, solo sulla rete ad Alta Velocità, ancora ben lungi dal coprire l'intero Paese, ci sono le precondizioni per liberalizzare i servizi ferroviari, se non proprio di privatizzarli. A tutto il resto, volente o nolente, deve ancora pensarci la mano pubblica. Vale per i servizi locali, contribuiti appunto dalle Regioni attraverso appositi contratti. E vale per il cosiddetto "servizio universale", ossia Intercity, treni a lunga percorrenza e treni notturni che lo Stato deve sovvenzionare per non lasciare a terra gran parte delle città italiane. I governi adempiono a questo compito malvolentieri, lesinando sulle risorse, ma, almeno fino a quando l'Alta Velocità non arriverà dappertutto (campa cavallo!), dovranno continuare a sostenere questi servizi, pena violente accuse di abbandono del territorio – altro che autonomia differenziata! – e insensibilità ambientale.

Già adesso ci sono ambiti importanti che, in mancanza di sussidi pubblici (statali o regionali), hanno visto rarefarsi o sparire del tutto i treni passeggeri, pur in presenza di discrete infrastrutture. Ne sa qualcosa, ad



# INNOVAZIONE DELLA MOBILITÀ A BARI

Intelligenza artificiale,  
bigliettazione elettronica,  
rinnovamento flotta.

**BARI**  
7 e 8 Marzo  
**2024**

**SAVE  
THE  
DATE**

esempio, chi volesse spostarsi da Alessandria a Piacenza o da Genova a Parma, relazioni a cavallo tra regioni diverse dove non mancherebbe la domanda che, anzi, un tempo era tutt'altro che trascurabile. Oppure in ambito internazionale, dove ogni impresa pensa esclusivamente alla clientela interna, con l'effetto paradossale di imporre sempre il cambio di treno (neppure in coincidenza) su itinerari potenzialmente molto richiesti, come quello da Milano e Genova a Nizza e Marsiglia o anche semplicemente da Sanremo a Monaco/Montecarlo.

Le imprese ferroviarie nazionali, infatti, hanno frainteso il senso di una sana liberalizzazione: si fanno concorrenza sugli assi forti, come Parigi-Lione (dove adesso opera anche una partecipata di Trenitalia) o tra Barcellona e Madrid (dove l'italiana Iryo e la francese Ouigo cercano di sottrarre clienti all'Alta Velocità spagnola), senza preoccuparsi di offrire un'alternativa all'aereo su relazioni importantissime come la Milano-Torino-Parigi che, interrotta nell'agosto scorso da una frana, sta aspettando i comodi dei francesi per essere ripristinata, visto che da lì ci passavano i nostri Frecciarossa. E senza che Trenitalia pensi ad una strategia alternativa, per esempio istituendo dei treni diretti per la capitale francese (che la prossima estate ospiterà le Olimpiadi), via Svizzera.

Già, ma questo presupporrebbe la cooperazione tra i diversi vettori ferroviari, come normalmente avveniva prima delle chime-re liberalizzatrici, mentre adesso sembra più importante realizzare qualche (risicato) profitto ai danni delle consorelle estere, piuttosto che offrire una degna alternativa di viaggio ai propri cittadini ed anche agli stranieri che desiderano visitare l'Italia, non necessariamente in aereo o in auto. Il tutto nel silenzio assordante dell'Unione Europea

che, se da un lato si svena per finanziare (giustamente), per ragioni politiche, importanti infrastrutture come la Rail Baltica (una linea ad alta velocità da Varsavia e Tallinn, che intende sottrarre i paesi baltici all'influenza di Mosca), dall'altra non si pone il problema di come quei servizi saranno poi gestiti. Senza prefigurare un accordo di cooperazione e non di concorrenza tra le imprese polacche, lituane, lettoni ed estoni. In nome, naturalmente, del feticcio del libero mercato.

Purtroppo la rigida adesione alle ideologie, senza considerare le eccezioni che contraddicono il mantra ufficiale (come nel caso del povero gatto costretto a mangiare carote) producono sempre disastri epocali. L'Unione Sovietica è collassata (anche) perché pretendeva di gestire con i piani quinquennali persino il commercio al minuto e la distribuzione dei prodotti agricoli. La Cina ha evitato di fare la stessa fine, quando ha applicato il pragmatico indirizzo di Deng Xiao Ping: "non importa che il gatto (tanto per cambiare!) sia bianco o nero, l'importante è che prenda i topi". Se le ferrovie europee non si dimostreranno altrettanto duttili, da Genova a Nizza continueremo a viaggiare in auto, su un'autostrada sempre più intasata e con le difficoltà di trovare il parcheggio una volta giunti a destinazione.

Massimo Ferrari  
Presidente Utp/Assoutenti



FONDAZIONE



2013 - 2023

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio  
senza tempo*

*[www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it)*

Foto di Francesco Colerio