

FERRO E ARIA di Giancarlo Salemi


| [Andrea Camanzi](#), presidente dell'Art, spiega che un mercato regolato migliora la qualità dei servizi |

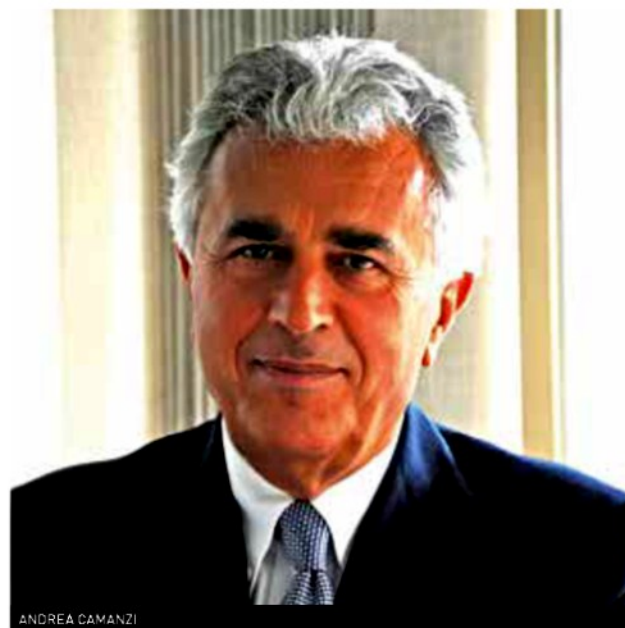
PIATTAFORME TECNOLOGICHE APERTE PER LA MULTIMODALITÀ

Da cinque anni guida l'[Autorità di Regolazione dei Trasporti](#) con un successo riconosciuto a livello bipartisan. [Andrea Camanzi](#), 69 anni, manager di lungo corso, in gruppi come Olivetti e Telecom, insiste sempre che «le regole fanno bene al mercato». Anche perché un mercato regolato «attrae gli investimenti, aumenta la competitività e la concorrenza, migliora la qualità dei servizi, con maggiore tutela per gli utenti e con prezzi più bassi». Recentemente l'Autorità ha presentato un bilancio della propria attività e con il presidente parliamo proprio di questi principi che possono rilanciare il trasporto delle merci in Italia tenendo presente come ripete lo stesso [Camanzi](#) che «la multimodalità permea la nostra vita anche se spesso non ce ne rendiamo conto».

Presidente, quale è l'attuale situazione della multimodalità in Italia? Se ne parla tanto, ma nessuno è ancora in grado di scattare una fotografia sulla situazione reale nel nostro Paese...

Non c'è "viaggio" di una persona o spostamento di una merce che non comporti l'utilizzo di più mezzi di trasporto. Ciò accade nel quotidiano trasferimento da casa all'ufficio, così come nella consegna di un libro comprato online. La multimodalità, quindi, già permea la nostra vita, anche se spesso non ce ne rendiamo conto. La diffusione e l'integrazione delle piattaforme tecnologiche che offrono servizi per la mobilità e la logistica facilita questo fenomeno e ne condiziona la qualità. Certamente la digitalizzazione può aiutare molto.

Cosa si è fatto e cosa si può fare per migliorare il quadro, soprattutto nel rapporto tra fornitore e cliente?
I nuovi servizi di mobilità nati grazie alla digitalizzazione



ANDREA CAMANZI

hanno fatto emergere una domanda di trasporto inespresa. Dinanzi a questo fenomeno, è fondamentale garantire il *level playing field* tra operatori già presenti sul mercato e nuovi entranti. Non solo per i passeggeri, ma anche per le merci, è essenziale che lo sviluppo e l'accesso a piattaforme tecnologiche aperte e competitive per la pianificazione e per lo smistamento nei punti nodali avvenga assicurando il rispetto del principio di non discriminazione.

Un problema evidenziato dagli operatori è la mancanza di sistema, il trasporto di merci con diverse mo-

dalità (gomma, aereo, ferro, mare) non è integrato. Oltre l'80% del trasporto merci viaggia su gomma. Cosa si può fare per incentivare quello il trasporto via ferrovia e quello aereo, che nel resto d'Europa sono molto sviluppati?

Si è detto che, in Italia, la logistica sconta un gap di efficienza rispetto ad altri Paesi nei quali gli operatori beneficiano di catene logistiche integrate su larga scala. In effetti, sulla base di dati Eurostat del 2016, risulta che sul territorio nazionale, il 14.5% delle merci viaggia su ferrovia, contro il 17.4% della media europea: un divario che sembrerebbe non significativo e dipendente dal nostro modello industriale e dal pattern delle esportazioni. Il potenziamento dei corridoi ferroviari europei e dei sistemi logistici dovrebbe consentire di accrescere queste percentuali. D'altra parte, non va dimenticato che la scelta modale è condizionata dai differenziali di economicità ed efficienza tra di esse, dalla distanza chilometrica da percorrere e dalla tipologia di merce. Il trasporto via ferrovia è una modalità "rigida", sia perché implica l'utilizzo di una infrastruttura meno capillare rispetto a quella stradale, sia per le modalità e i tempi di programmazione dei servizi. Lo shift modale è la risultante di convenienze economiche e di scelte di mercato. In altre parole, il trasporto ferroviario "vince" ove esso è più efficiente; lo stesso vale per quello stradale. Forzare questo principio sarebbe un errore. Perseguire l'uso efficiente della capacità infrastrutturale disponibile e l'efficienza della gestione dei servizi è la strada da percorrere e sulla quale abbiamo indirizzato la nostra azione di regolazione economica indipendente.

LA SCELTA MODALE È CONDIZIONATA DAI DIFFERENZIALI DI ECONOMICITÀ ED EFFICIENZA TRA DI ESSE, DALLA DISTANZA CHILOMETRICA DA PERCORRERE E DALLA TIPOLOGIA DI MERCE



ANDREA CAMANZI CON IL PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA SERGIO MATTARELLA

L'integrazione tra il sistema ferroviario e quello aereo è nel dna di molti paesi; anche l'Italia potrebbe virare in questa direzione con l'operazione della futura Alitalia. Lei che ne pensa?

Se la domanda vertesse sulla opportunità che gli aeroporti siano collegati alla rete ferroviaria, la risposta sarebbe sicuramente positiva. Tema diverso è quello della integrazione delle due industrie. L'Alta Velocità è stata il must dello scorso decennio. Adesso è messa spesso in discussione da istanze soprattutto locali.

Come si supera questo problema?

A differenza della maggior parte dei Paesi europei, in Italia la considerevole e positiva diffusione dei servizi AV è in buona parte dovuta alla concorrenza tra imprese ferroviarie. Altra cosa sono le analisi costi-benefici inerenti gli investimenti nelle infrastrutture. Il rapporto pubblicato quest'anno dalla Corte dei Conti europea sull'impiego dei finanziamenti europei per la realizzazione delle infrastrutture ferroviarie AV nella UE fornisce informazioni utili a tal proposito. Tra l'altro, esso mette in luce la mancata realizzazione di un *core network* europeo dell'AV.

Secondo lei il trasporto sostenibile è un tema sentito oppure è solo uno spot che va bene tirare fuori quando serve?

Il trasporto sostenibile è un obiettivo europeo di carattere strategico. Nell'ambito del pacchetto mobilità 2017-2018, la Commissione ha proposto numerose misure orientate alla sostenibilità dei trasporti tra le quali, ad esempio, la considerazione dei costi esterni nella tassazione dei veicoli e nella tariffazione autostradale. Gli effetti di questi cambiamenti si vedranno nei prossimi anni ma le abitudini di spostamento stanno già cambiando e con esse il mercato. *(g.s.)*