

Piccola impresa, Alta formazione

**I fabbisogni formativi manageriali per le PMI e
l'attuazione delle linee strategiche della
Regione Campania nel settore dei trasporti**

Prof. Riccardo Mercurio

Benevento 12 Marzo 2007



Il Settore dei Trasporti è un settore ampio e articolato.

Le sue **tradizionali** "parti" componenti:

- ❑ Industria
- ❑ Manutenzione
- ❑ Servizi

oggi devono essere interconnesse in modo più significativo.

Nuove aree di competenza devono essere sviluppate.



I “bisogni” (strategici, organizzativi, di competenze, di tecnologia) delle diverse aree in cui si articola il settore dei Trasporti sono profondamente diversi.

Ciò che unisce oggi ancor di più le aree di business del sistema dei trasporti è un **problema comune**.

Si tratta di sistemi di business abituati ad operare nei rispettivi mercati di riferimento come “**nodi chiusi**” mai in vera competizione.



Il problema della **competitività** irrompe oggi anche in settori più tradizionali e meno evoluti.

La competitività è determinata dalla capacità di innovare e gestire **processi produttivi** e **processi di innovazione**.



Tuttavia oggi la modalità di sviluppare innovazione e di competere nel settore dei trasporti è, in modo più vincolante che in passato e forse di quanto accade oggi in altri settori, quella di “**evolvere in rete**”.

Esempi tipici di fenomeni attuali che impongono tale modalità possono essere:

- lo **sviluppo** di nuovi prodotti e servizi;
- la definizione di **protocolli** per i contratti di programma.



Per gli esercenti dei servizi di trasporto le nuove esigenze competitive sono determinate anche dai processi di **liberalizzazione**.

L'inevitabile "esplosione" del fenomeno costringe gli operatori a riflettere ed intervenire su **tutti gli aspetti strategici** del business.



Altro aspetto strategico inevitabile riguarda la **qualità dei servizi**.

Per i servizi "**basic**" il problema della qualità coincide con la capacità di razionalizzazione e di competizione con le altre aziende del sistema.

Per i servizi "**innovative**" il problema è il coordinamento ("**fare gruppo**") con le aziende che operano nella rete(*...anche impegnate nei servizi di sosta, nella gestione della semaforica...*).



Il settore dei trasporti è investito oggi in pieno dalla sfida di gestire *“la coppia di opposti”*:

EFFICACIA vs EFFICIENZA.

Occorre intervenire contemporaneamente su:

- **Strumenti** di gestione;
- **Competenze** delle persone.



La liberalizzazione dei servizi tuttavia non deve essere inteso solo come un **problema di competizione** per le **imprese** del settore dei trasporti.

Essa rappresenta infatti un importante **problema di regolazione** anche per le **pubbliche amministrazioni**:

- i contenuti della politica;
- le visioni e le competenze della dirigenza.



La liberalizzazione dei servizi richiede inoltre nuovi strumenti di coordinamento e di gestione condivisa della conoscenza da impiegare nel business:

- Contratti di servizio;
- Strumenti di integrazione nel medio periodo delle politiche e dei programmi pubblici (*trasporti, urbanistica, commercio, industria*).



Lo scenario strategico in Regione Campania



La Regione Campania con la Legge Regionale del 28 marzo 2002 n. 3 “Riforma del Trasporto Pubblico Locale e Sistemi di Mobilità della Regione Campania” ha disciplinato il sistema di trasporto pubblico locale (T.P.L) ed i sistemi di mobilità regionali.



Coerentemente con i criteri e gli indirizzi del Quadro Comunitario di Sostegno 2000-2006 (QCS) attuati dallo Strumento Operativo per il Mezzogiorno (SOM) e con le linee programmatiche introdotte dal decreto legislativo n. 422/97 e dal Piano Generale dei Trasporti, la legge si propone, essenzialmente, le seguenti finalità:

1. assicurare la migliore **accessibilità e fruibilità** per tutti del territorio regionale, attraverso lo sviluppo del **sistema integrato dei trasporti e della mobilità** della regione, sia nello spazio mediante nodi di interscambio, sia nel tempo con l'integrazione oraria;

- 
1. Favorire il **riequilibrio della ripartizione modale** attraverso il miglioramento della **qualità del servizio** di trasporto pubblico, contribuendo così alla **riduzione della congestione**, dell'**inquinamento** e dell'**incidentalità**;
 1. Incentivare, **nuove regole per la scelta dei gestori** di servizi di T.P.L. in modo da acquisire una maggiore **efficacia, efficienza e qualità**, intese sia come adeguata risposta alla **domanda di mobilità**, sia come più favorevole **rappporto tra i costi e i benefici** nella produzione dei servizi, favorendo, nel contempo lo sviluppo di **modelli organizzativi e finanziari congruenti** con i programmi di intervento e di politica dei trasporti di interesse regionale e locale, promuovendo altresì la **separazione tra le funzioni** di amministrazione e gestione dei servizi di T.P.L..

Dando seguito alla legge 3/2002 la Regione Campania ha attivato il processo di programmazione delle infrastrutture nel settore dei trasporti, approvando, con D.G.R. n. 1282 del 5 aprile 2002, (con modifiche e integrazioni attuative con le D.G.R. n. 725/03 e n. 279/05) il **“Programma Generale degli interventi infrastrutturali”** con il quale è stato disegnato il quadro delle **esigenze di mobilità** del territorio regionale, le **strategie** generali di intervento, le **azioni e gli obiettivi** per ciascun settore riportato a **“sistema”**.



In particolare i “sistemi” di riferimento, riguardano:

- 1) la **Metropolitana regionale** (con la connessione alla rete ferroviaria);
- 2) la **viabilità** (regionale e nazionale);
- 3) La **portualità** (turistica e commerciale);
- 4) gli **interporti**;
- 5) gli **aeroporti**.



Dai documenti prodotti si può risalire in sintesi alla

strategia complessiva:

- Incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie di mobilità;
- Sviluppare il sistema del trasporto regionale secondo la logica dell'integrazione tra reti locali e le reti nazionali e fra i diversi modi di trasporto;
- Ridurre l'impatto ambientale, e il costo generalizzato del trasporto.

I **principi dichiarati** che guideranno gli interventi sono:

- L'attivazione di tutti quegli interventi che consentono la **migliore utilizzazione delle infrastrutture esistenti**, mediante il recupero di ogni componente di rete (principalmente ciò riguarda il sistema della viabilità regionale ed il sistema della metropolitana regionale e della rete ferroviaria);
- La trasposizione di elementi puntuali "forti" dei trasporti in elementi di un **"sistema"** (principalmente il sistema portuale, il sistema aeroportuale, il sistema interportuale).