

Gestioni manutentive degli asset e competenze: mondi paralleli ma che si assomigliano



Alessandro Sasso,
Coordinatore
Sezione
Trasporti,
A.I.MAN.

I tre argomenti trasportistici trattati nel numero monografico di quest'anno sono accomunati dal tema della gestione degli asset, soprattutto dal punto di vista manutentivo. Tre mondi differenti ma accomunati dai medesimi problemi organizzativi che comprendono, di base, la necessità di un forte recupero di competenze, pur a diversi livelli.

Iniziamo con la manovra portuale, una prassi un tempo diffusissima, ma oggi limitata ad un numero ridotto di realtà, peraltro molto significative: il primo degli articoli previsti da Pietro Vitali, direttore dell'esercizio ferroviario della società ERF di Venezia, rappresenta l'inizio di una serie di contributi che illustrano una realtà poco conosciuta ma molto complessa. In questo settore gli asset di interesse sono costituiti tanto dalle linee ferroviarie quanto dai veicoli.

Le prime sono costituite in realtà da raccordi spesso sono in sede propria ma che altrettanto spesso presentano forti interferenze con il traffico stradale; la manutenzione di tali asset rappresenta e spesso una zona grigia: va ricordato come l'assegnazione dei servizi di manovra, per volere della Autorità per la Regolazione dei Trasporti, sia assegnata in primis a cura delle Autorità di Sistema Portuale italiane. Il titolo di disponibilità dell'infrastruttura è peraltro assegnato alle imprese solo in quanto titolari di tali Servizi di Interesse Generale (SIGE). Siamo in uno scenario, per intenderci, ben lontano dalle concessioni balneari di cui alla ben nota direttiva Bolkestein.

Gli altri oggetti di manutenzione di interesse sono evidentemente rappresentati dalle locomotive facenti parte dei parchi trazione delle società di manovre; se un tempo gli stessi potevano essere eterogenei e spesso derivanti da acquisti di materiale di seconda mano, oggi sono sempre più costituiti da locomotive standardizzate, idonee altresì all'in-

gresso sulla rete ferroviaria nazionale ai sensi del vecchio decreto 4 ANSF. Il tema delle competenze qui va correttamente allocato ai livelli di decisionali (in generale esterni alle società stesse), in quanto il sistema ferroviario in sé è già estremamente normato e da questo punto di vista vi si ritrovano vere e proprie eccellenze.

Passando ai servizi di igiene urbana, che accomunano tutte le città italiane siamo in presenza di parchi veicoli e attrezzature estremamente etero-



genei (soprattutto nel caso di aziende che derivano la loro storia da vecchie municipalizzate), ci si trova spesso in presenza di parchi vetusti con vite medie anche triple rispetto a quelle ordinarie; è una varietà dei mezzi che certo non aiuta il processo manutentivo. Ancora una volta in questo caso il problema delle competenze risiede in chi definisce le politiche e le strategie di rinnovo dei parchi che ha la necessità di essere supportato nel tempo sia nella costruzione dei piani economico finanziari poliennali, sia nella scrittura di capitolati tecnici per procedure ad evidenza pubblica, i quali consentono di ottenere il giusto mix fra veicoli a noleggio e veicoli di proprietà e fra questi ultimi la corretta quota da segnare ai sistemi a propulsione alternativa anche in considerazione della necessità di applicare i cosiddetti criteri ambientali minimi.



Cambia tutto anche nel Trasporto Pubblico Locale o, meglio, in quel settore che si occupa della gestione dei cosiddetti sistemi di Trasporto a Guida Vincolata ("TGV": metropolitane, tranvie, filovie). È ormai imminente la scadenza a suo tempo prevista dal decreto ANSFISA 28 dicembre 2023, che impone l'adozione entro giugno 2025 di un sistema di gestione della sicurezza per questo tipo di infrastrutture.



Sono diverse le aziende che hanno iniziato questo tipo di percorso e le comuni esperienze evidenziano come l'approccio alla manutenzione degli asset basato sull'analisi dei rischi e non più sistemi prescrittivi consenta indubbi vantaggi, in quanto (fra i possibili esempi) è possibile identificare all'interno degli stessi SGS i componenti critici ai fini della sicurezza e dunque attuare delle politiche manutentive e di acquisto dei ricambi che siano anche economicamente sostenibili, purché giustificate all'interno dell'analisi dei rischi stessa.

Il tema è complicato dal fatto che per alcuni di questi sistemi di trasporto è prevista l'istituzione di un soggetto responsabile della manutenzione distinto il rispetto al servizio e che per tutte le aziende viene istituita la figura della RSGS, dotata di competenze molto peculiari e al momento difficili a trovarsi sul mercato.

In conclusione, la gestione manutentiva degli asset, pur nei suoi diversi ambiti, dimostra una costante necessità di competenze specialistiche, gestione del rischio e adattamento a normative in evoluzione. Che si tratti di manovre portuali, servizi di igiene urbana o trasporto pubblico locale, la chiave del successo risiede nell'abilità di integrare le tecnologie, le risorse umane e le politiche operative in modo armonioso ed efficiente. La sfida per le aziende del settore è dunque duplice: non solo quella di mantenere e migliorare gli asset, ma anche di affrontare la carenza di competenze specifiche, un problema che richiede un intervento coordinato tra istituzioni, enti regolatori e operatori. È fondamentale investire nel futuro delle competenze, nella formazione continua e nell'innovazione, per garantire che il sistema di trasporto e manutenzione degli asset rimanga sicuro, efficiente e sostenibile. □