

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: 250mila viaggiatori con Trenord all'adunata nazionale degli Alpini

250mila viaggiatori hanno raggiunto con Trenord l'Adunata Nazionale degli Alpini a Milano, da venerdì 10 a domenica 12 maggio. In particolare, oltre 20mila persone hanno acquistato e utilizzato il biglietto speciale proposto dall'azienda ferroviaria in occasione della manifestazione, che a 10 euro consentiva di viaggiare in treno fino a Milano e sui mezzi urbani di ATM – tram, bus e l'intera rete metropolitana urbana e extraurbana – per tutte le tre giornate.

In occasione della manifestazione, Trenord ha messo in campo un piano straordinario di potenziamento delle composizioni, aggiungendo nelle giornate di sabato 11 e domenica 12 maggio oltre 130mila posti a 390 corse, per un totale di 300mila sedili a disposizione dei viaggiatori nel weekend per raggiungere Milano.

Inoltre, domenica 12 maggio circa 1000 alpini valtellinesi hanno raggiunto la sfilata a Milano a bordo di un treno straordinario da Tirano, con fermate a Sondrio, Morbegno e Colico, istituito dall'azienda di trasporto ferroviario (*Comunicato Stampa Trenord*, 12 maggio 2019).

Toscana: "palestra nazionale per chi sviluppa e investe in tecnologie ferroviarie"

"La Toscana 'palestra' nazionale per chi sviluppa e investe in tecnologie ferroviarie". In questa frase dell'Assessore della Regione Toscana al-

le Infrastrutture e Trasporti V. CECCARELLI si sintetizza la scelta di Pistoia e di DITECFER per il lancio nazionale della nuova piattaforma "WikiRail" sviluppata dal CIFI-Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani.

"Come DITECFER abbiamo intravisto da subito il potenziale di WikiRail a supporto delle aziende della filiera ferroviaria italiana operative a livello internazionale, e pertanto a supporto dei nostri Soci" – dichiara D. MATTEINI, Presidente di DITECFER S.c.ar.l.. "Da un lato WikiRail rappresenta un Database dei termini tecnici ferroviari in italiano e in inglese – pertanto un'azienda che si appresta a partecipare ad una gara estera trova in esso un supporto terminologico nel redigere la propria offerta tecnica; dall'altro WikiRail offre una risposta concreta ad una delle attività di DITECFER, che è dare visibilità e sbocco sui mercati internazionali alla nostra filiera ferroviaria.

Tutte le aziende italiane che si iscriveranno al Database avranno finalmente visibilità in relazione alle proprie competenze. Non devo sottolineare l'importanza di ciò per le PMI, che rappresentano oltre il 90% del nostro mondo: WikiRail darà loro visibilità a livello nazionale e internazionale. E proprio per l'esperienza che ormai abbiamo in campo di internazionalizzazione, possiamo dire che auspichiamo che tutte le aziende italiane della filiera di fornitura ferroviaria aderiscano al Database, in quanto potrà solo rendere ancora più evidente la forza e ricchezza del know-how made in Italy".

Nel portare i saluti del Presidente del CIFI nonché AD di RFI, Ing. M. GENTILE, il Segretario Generale del

CIFI, Ing. D. CARILLO ha evidenziato come con lo sviluppo del portale WikiRail la diffusione della cultura ferroviaria – che è la missione del CIFI da 120 anni mediante riviste tecniche periodiche, convegni, formazione – vada a sposarsi con le tecnologie digitali, che oggi consentono una accelerazione nella divulgazione tecnica. "Il motivo per cui il CIFI prende contatto per primo proprio con DITECFER risiede nell'attenzione che la Toscana da sempre dedica al mondo del trasporto su ferro sia a livello produttivo che a livello applicativo – così l'Ing. D. CARILLO. – Molta attenzione è posta proprio in queste stanze nello sviluppo di nuove tecnologie, nello sviluppo delle imprese, della cultura e della crescita complessiva del sistema ferroviario e della sua sicurezza. Ed infatti non è un caso che la prima ferrovia 'concessa' in tutta Italia che non si è limitata ad applicare le ordinarie tecnologie di sicurezza ma che ha voluto andare ben oltre, puntando ad applicare le tecnologie sviluppate per le linee ad alta velocità sia la Stia-Sinalunga-Arezzo, di proprietà della Regione Toscana, che ha aggiudicato nei giorni scorsi la gara".

"Questa è la Toscana, e il ferroviario vi è di casa" – conferma con orgoglio l'Assessore V. CECCARELLI –; "non a caso qui è stato coniato il termine 'cura del ferro' prima che l'ex Ministro DELRIO la facesse propria per l'importante programma di investimenti a suo tempo varato. Ad oggi la Toscana è la Regione in Italia con il maggior numero di km/treno percorsi giornalmente, con oltre 800 servizi regionali operati al netto di quelli a media/lunga percorrenza e dell'Alta Velocità. Con la prossima riunione di Giunta approveremo il rinnovo totale della flotta ferroviaria per 800 milioni di Euro. E nel Piano regionale integrato di sviluppo delle infrastrutture e della mobilità (PRIMM) sono programmati e già finanziati 4 miliardi di investimenti al 2030, che genereranno 10.000 nuovi posti di lavoro all'anno secondo le stime dell'IRPET".

Il ferroviario che esce dai 'tecnicismi' e che genera sviluppo economi-

co per i territori e miglioramento della qualità della vita di chi vi abita è questo.

• *Nota per il lettore*

DITECFER è il braccio operativo del Distretto Tecnologico Ferroviario della Toscana nato nel 2011 con l'obiettivo di aumentare la competitività delle locali imprese del settore ferroviario e di quelle che realizzano prodotto destinato al mercato del materiale rotabile e del segnalamento ferroviario. Nato come Distretto toscano, è diventato in breve il punto di riferimento per l'industria ferroviaria nazionale (*Comunicato Stampa Ditecfer*, 16 aprile 2019)

Campania: consegnati alla Regione 18° e 19° treno jazz per i pendolari

Prosegue a ritmo serrato il rinnovo della flotta Trenitalia per i pendolari della Campania.

Sono stati consegnati alla Regione il 18° e il 19° dei 24 treni Jazz previsti, dal piano. Entro l'estate del 2019 sarà completata la fornitura.

Taglio del nastro, nella stazione di Napoli Centrale, con la partecipazione del Presidente della Regione Campania, V. DE LUCA, e del Direttore Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia, M. GIACONIA.

Presenti L. CASONE, Presidente IV Commissione Trasporti e Mobilità della Regione Campania, e P. DIAMANTINI, Direttore Trenitalia Regionale Campania.

Dotati di un eccezionale livello di comfort, sicurezza, affidabilità e accessibilità che consentono una nuova esperienza di viaggio, i Jazz sono destinati a circolare prevalentemente nelle aree metropolitane di Napoli e sulle linee di collegamento con Salerno e Caserta.

I nuovi convogli sostituiranno i treni diesel attualmente utilizzati che percorrono circa 800mila km/anno, portando a notevoli benefici in termini di impatto ambientale con una riduzione di emissione di CO₂ nell'atmosfera: circa 2 milioni di kg.

L'ammodernamento della flotta, inoltre, offre significativi vantaggi di comfort, regolarità e security del viaggio in Regione. I dati rilevati da una società demoscopica terza, infatti, confermano una costante crescita di soddisfazione per il viaggio nel suo complesso (80,4%) aumentata del 3,6% nel confronto con i due anni precedenti, raggiungendo punte dell'82,7% nella percezione del comfort, e del 93,9% per il gradimento del Personale di bordo.

Un miglioramento frutto dell'importante rivisitazione dei processi industriali e della macchina organizzativa che gestisce il trasporto regionale in Campania a cui va aggiunta l'attivazione di nuovi servizi, tra i quali la *customer care* dedicata ai viaggiatori regionali, che permettono di individuare e soddisfare le esigenze di chi sceglie il treno per i propri spostamenti.

Le azioni del Gruppo FS Italiane confermano ancora una volta il rilancio del trasporto ferroviario regionale, in Campania e in tutte le altre regioni, garantendo così un miglioramento della qualità della vita dei pendolari.

Un'ulteriore svolta si avrà con il nuovo Contratto di Servizio, di più lunga durata, su cui Trenitalia e Regione Campania stanno lavorando e che prevede investimenti e nuovi treni sulle tratte Regionali e sulla Linea 2 metropolitana di Napoli.

• *Nota per il lettore*

Caratteristica principale del treno Jazz: 300 posti a sedere. Dotato di 5 casse, lungo circa 82 m e largo 2,9, il nuovo treno è in grado di viaggiare a una velocità massima di 160 km orari. Progettato secondo nuovi standard di comfort, sicurezza e accessibilità, conta 300 posti a sedere, comprese due postazioni per viaggiatori a ridotta mobilità, e spazi portabici. L'ingresso alle carrozze "a raso" del marciapiede facilita la salita dei passeggeri, mentre le pedane retrattili permettono un accesso agevole anche alle persone a ridotta capacità motoria. Molti i servizi a bordo: impianto di videosorveglianza, schermi luminosi inter-

ni visibili da ogni punto del treno per le informazioni, impianto di sonorizzazione, scritte in braille, prese di corrente a 220 V per l'alimentazione di cellulari e PC portatili (*Comunicato Stampa FSI*, 30 aprile 2019).

TRASPORTI URBANI

Nazionale: "MobilitAria 2019"

Presentato a Roma "MobilitAria 2019" uno studio di Kyoto Club e Istituto sull'Inquinamento Atmosferico del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR-IIA) in collaborazione con OPMUS ISFORT. Obiettivo è quello di delineare un quadro sull'andamento della qualità dell'aria e delle politiche di mobilità urbana nelle 14 principali città e aree metropolitane italiane nel periodo 2017-2018.

- Lieve miglioramento della qualità dell'aria ma nelle città continuano gli sforamenti dei limiti normativi.
- Aumento degli spostamenti della mobilità attiva a piedi ed in bicicletta, tiene il trasporto pubblico ma cresce ancora il numero di auto e moto nelle città ed aree metropolitane.
- Complessivamente la mobilità sostenibile urbana delle grandi città non registra grossi miglioramenti in questi due anni 2017/2018.

Sono questi i principali dati contenuti che emergono dal secondo Rapporto "MobilitAria 2019" che analizza le 14 città metropolitane: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia.

Per la qualità dell'aria, lo studio registra un miglioramento che tuttavia non certifica per tutte le città il rispetto dei limiti normativi previsti dalla Direttiva Europea. Nella valutazione della qualità dell'aria, il rapporto considera i tre inquinanti particolato (PM¹⁰ e PM^{2.5}) e biossido di azoto (NO₂).

Nello specifico, viene rilevata una riduzione dei livelli medi di NO₂, con

alcune città in decremento come Messina (-23%), Cagliari (-21%), Roma (-12%), Torino (-12%) e Bologna (-11%). Al contrario Reggio Calabria e Catania segnalano un superamento dei valori. Tra le città che nel 2018 hanno superato i limiti ci sono Milano, Roma e Torino.

Per le concentrazioni medie di PM¹⁰, in genere al di sotto dei limiti, per diverse città è avvenuto il superamento dei limiti giornalieri, che ricordiamo non dovrebbero superare i 35 sforamenti l'anno. Tra queste la peggio del 2018 è Torino (89 giorni) seguita da Milano (79 giorni), Venezia (63 giorni), Napoli (40 giorni) Cagliari (49 giorni). L'Italia, per il continuo superamento dei limiti normativi di PM¹⁰, è stata deferita alla Corte di Giustizia dell'Unione Europea per non aver preso misure adeguate nel contrastare l'inquinamento dell'aria.

Sotto il punto di vista della mobilità urbana, il report analizza cosa è avvenuto in questi due anni a livello urbano, regionale e nazionale, con i diversi provvedimenti e investimenti. Per le Zone a Traffico Limitato si consolida la ZTL di Palermo, novità da Firenze con la ZTL estiva e poi arrivata Area B a Milano: due terzi della città dove progressivamente saranno eliminate le auto più inquinanti. Stabili nel biennio aree pedonali e piste ciclabili.

Ad ottobre 2018 sono entrati in funzione i blocchi del traffico nelle città del bacino padano sulla base dell'accordo sottoscritto tra Regioni e Ministero Ambiente.

Per l'uso del Trasporto Pubblico Urbano (TPL) aumentano gli utenti a Bologna (+18%) e Torino (+12%), Cagliari (+9%) maglia nera per Catania (-10%). La *sharing mobility* cresce a Milano, Torino, Firenze, Roma, Palermo e Cagliari, sbarca a Bologna per la prima volta, ma nelle altre città non decolla.

Ed ecco il dato negativo: dopo anni in costante diminuzione, nel biennio 2017-2018 torna a salire l'indice di motorizzazione di automobili sia nelle città che aree metropolitane: Torino è la peggiore (+5%, 674 veico-

li/1000 abitanti), seguita da Bologna (+3%, 531 veicoli/1000 abitanti).

"In questi due anni abbiamo registrato un lieve miglioramento della qualità dell'aria ma le città e le Regioni italiane sono troppo lente nelle azioni da intraprendere rispetto ai problemi di traffico e congestione. Da un lato migliora la mobilità attiva ed il trasporto pubblico nelle aree centrali ma nelle aree metropolitane l'auto continua ad essere il mezzo più utilizzato", hanno dichiarato A. DONATI, coordinatrice del gruppo di lavoro sulla mobilità sostenibile di Kyoto Club e F. PETRACCHINI, ricercatore del CNR-IIA. "Ed è qui che bisogna investire di più con misure e risorse a livello nazionale verso la mobilità sostenibile".

"Il treno, mezzo ecologico per eccellenza, permette di ridurre in modo significativo l'inquinamento", dichiara O. IACONO, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Trenitalia. "Nel 2018 le persone che hanno scelto il treno al posto dell'auto, hanno contribuito a ridurre le emissioni di CO₂ nell'atmosfera di oltre due milioni di tonnellate. La nostra flotta attuale conferma l'attenzione verso l'ambiente. Il Frecciarossa 1000 è il primo treno alta velocità ad aver ottenuto la certificazione di impatto ambientale ed è costruito con materiali la cui percentuale di riciclabilità è vicina al 100%. Per acquistare i nuovi treni regionali Rock e Pop, riciclabili fino al 97% con una riduzione del 30% dei consumi energetici rispetto ai convogli precedenti, utilizziamo i green bond, strumenti di finanza sostenibile".

Il Rapporto contiene dati inediti dell'Osservatorio OPMUS-ISFORT sulle caratteristiche della mobilità 2016/2017 nelle 14 aree metropolitane confrontati con gli anni 2012/13. Emergono il balzo della mobilità a piedi ed in bicicletta, la tenuta del trasporto pubblico e il calo dell'uso dell'auto, che tuttavia resta ampiamente il mezzo preferito dai cittadini metropolitani con oltre il 50% di spostamenti. OPMUS-ISFORT introduce il tasso di mobilità sostenibile, costruito sommando gli spostamenti

a basso impatto (piedi, bici e TPL) nelle aree urbane. Tale tasso è inferiore al 40%, sia nella media delle Città metropolitane, sia in quella nazionale. Nel 2016-2017 rispetto al 2012-2013 l'indice è cresciuto di quasi 8 punti a livello nazionale e di circa 5,5 punti nelle aree metropolitane.

E l'area metropolitana di Milano, città che conferma la sua capacità innovativa, ad aprire la classifica con un tasso di mobilità sostenibile di poco inferiore al 50% (48,3%), seguita da Genova (46,7%), Venezia (46,4%) e Bari (44,1%). In fondo alla classifica Catania, Reggio Calabria, che pure migliorano, e Messina.

"L'analisi dei dati mostra che esistono differenze rilevanti nei modelli di mobilità espressi tra le singole aree metropolitane sia per intensità e caratteristiche della domanda, sia soprattutto nell'uso dei mezzi di trasporto. Le Città metropolitane del Nord (+ Firenze), pur con eccezioni e specificità particolari, si stanno complessivamente muovendo verso un'organizzazione più sostenibile del trasporto, mentre quelle del Sud (+ Roma) appaiono in ritardo, anche se non mancano situazioni interessanti di forte recupero" è il commento del Direttore della ricerca di ISFORT, C. CARMINUCCI. "L'altro dato generale significativo che emerge, peraltro non così scontato, è l'omogeneità degli indicatori delle Città metropolitane con le medie nazionali, come se non esistesse una specificità dell'area metropolitana rispetto alla domanda di mobilità e alla scelta dei mezzi di trasporto. Ciò significa che queste aree così rilevanti per lo sviluppo del Paese devono accelerare la transizione verso un modello di mobilità più sostenibile, positivamente avviato negli ultimi anni ma ancora troppo debole e a macchia di leopardo".

Nell'ultima parte del report, Kyoto club e CNR-IIA lanciano diverse proposte per migliorare la qualità dell'aria e la mobilità sostenibile: l'aumento del numero di centraline per controllare meglio la qualità dell'aria, l'approvazione di un nuovo codice della strada, linee guida per i Piani regionali sulla Qualità dell'A-

ria, il monitoraggio dei PUMS che tutte le città metropolitane devono approvare a breve. Inoltre sono definiti target precisi al 2025 per l'aumento del trasporto collettivo, della mobilità pedonale e ciclistica, della *sharing mobility*, contestuale alla riduzione dell'uso dell'auto privata. Per il veicolo elettrico si propone che dopo il 2030 non vengano vendute in Italia più veicoli "fossili" ma su punti sul tutto elettrico per auto, moto e trasporto pubblico.

"Il Piano Nazionale Energia e Clima presentato dal Governo, è troppo timido e insufficiente anche nella parte trasporti" ha dichiarato F. FERRANTE, Vicepresidente Kyoto Club. "Per il raggiungimento degli obiettivi previsti di riduzione dei gas serra del 33% al 2030 e la decarbonizzazione al 2050. Per tener fede agli obiettivi nel settore trasporti dobbiamo ridurre le emissioni del settore di 23,8 milioni di t nella prossima decade e di 76,8 milioni al 2050. Una sfida immensa che nel PNEC è invece davvero insufficiente e ci auguriamo che dal confronto in corso venga modificata." (*Comunicato Stampa Kyoto Club*, 17 aprile 2019).

Lombardia: Share Now arricchisce la flotta italiana con 200 unità cabrio

Share Now dà il benvenuto a 200 Smart Fortwo cabrio, che saranno introdotte gradualmente nella flotta italiana e rese disponibili per i 640.000 clienti attivi nel Bel Paese. Dato il grande apprezzamento riscosso dai veicoli decapottabili già presenti nella flotta di car2go a Roma e in quella di DriveNow a Milano, Share Now ha, infatti, deciso di soddisfare la richiesta degli utenti che amano unire la praticità del servizio ad un'esperienza di guida più libera, introducendo 65 Smart Fortwo cabrio sia a Milano che a Roma, 50 a Torino e 20 a Firenze. In questo modo, la flotta italiana di Share Now sale a quota 3.000 veicoli, facendo dell'Italia il Paese che, dopo la Germania, ha il maggior numero di vetture in condivisione in Europa.

"Gli italiani sono famosi per la lo-

ro voglia di godersi appieno la vita e l'Italia è conosciuta in tutto il mondo per i fantastici scorci e paesaggi che la caratterizzano. Per questo abbiamo deciso di portare i veicoli decapottabili in tutte e quattro le città italiane in cui Share Now è presente" – spiega O. REPERT, CEO di Share Now – "Con l'estate alle porte, infatti, vogliamo regalare ai nostri clienti una nuova esperienza di viaggio, fatta non solo di praticità ma anche del piacere di mettersi alla guida all'aria aperta".

Le vetture cabrio coniugano, dunque, estetica e funzionalità: un interruttore posto sulla chiave o alla destra del cambio consente, a motore acceso, l'apertura e la chiusura della capote in soli 12 secondi e con tanto di regolazione della posizione. Tutto ciò in totale sicurezza grazie alla cellula Tridion, che offre la massima protezione ai passeggeri tramite una struttura rinforzata con acciai ad altissima resistenza.

La tariffa per l'utilizzo della Smart Fortwo cabrio varia dai 24 ai 34 centesimi al minuto, a seconda del luogo e del momento in cui ha inizio il noleggio. Oltre al prezzo base, vi è la possibilità di estendere il noleggio acquistando, tramite app, pacchetti da 2, 4, 6, 24 e 48 ore consecutive. Selezionare, ad esempio, il pacchetto da quattro ore, comprensivo di 120 km, costerà solo 44,90 euro, che corrispondono a 19 centesimi al minuto. Ciò permetterà di abbattere considerevolmente la spesa rispetto al costo standard al minuto. Chi invece decidesse di trascorrere l'intero weekend fuori città, potrà acquistare a soli 189 euro il pacchetto da 48 ore, che include 400 km. In questo modo, l'utente potrà utilizzare la Smart cabrio come se fosse un veicolo privato, per poi tornare all'interno dell'area operativa del servizio per terminare il noleggio alla fine del proprio viaggio. La panoramica dei pacchetti è disponibile sul sito car2go.

Le nuove vetture saranno visibili sia sulla app di car2go, che su quella di DriveNow, dove sarà possibile trovare e distinguere tutti i modelli disponibili nella flotta italiana di Share

Now. Tuttavia, per prenotare e utilizzare il veicolo, sarà necessario essere iscritti al servizio, car2go o DriveNow, corrispondente alla vettura scelta.

• Nota per il lettore

Noleggiare un'auto ovunque e in qualsiasi momento – questo è Share Now. Come pioniere del mercato nel campo del carsharing a flusso libero, Share Now raggruppa oltre quattro milioni di utenti tra le 31 grandi città del mondo in cui è presente con oltre 20.000 veicoli, di cui oltre 3.200 sono alimentati a propulsione elettrica. Dalla registrazione al noleggio, l'intera esperienza di viaggio avviene digitalmente tramite un'app per smartphone. Share Now fornisce dunque una soluzione sostenibile per la mobilità urbana e, come parte di un ecosistema di mobilità più ampio, contribuisce in modo significativo alla riduzione della congestione nelle città: ogni veicolo Share Now sostituisce fino a otto auto private e, allo stesso tempo, viene utilizzato fino a sei volte più frequentemente. Share Now è uno dei più importanti fornitori mondiali di veicoli elettrici in condivisione *free-floating*, con 4 città europee in cui opera con flotte completamente elettriche e 14 città con flotte parzialmente elettriche. Attualmente, Share Now è presente in Europa e in Nord America con veicoli BMW, Mercedes-Benz, Mini e Smart e continua ad espandere il proprio impegno nel mercato del *carsharing free-floating*. Share Now è uno dei cinque servizi di mobilità nati dalla joint venture tra BMW Group e Daimler AG, fondata nel 2019. La società ha sede a Berlino (*Comunicato Stampa Share Now*, 15 maggio 2019).

TRASPORTI INTERMODALI

Lombardia: la prima autostrada elettrica in Italia

Siemens opera per aiutare il Paese a migliorare la propria competitività, supportandolo nel raggiungimento degli obiettivi definiti a livello europeo, finalizzati a rendere il mon-

do della mobilità e il sistema energetico sempre più sostenibili sotto il profilo ambientale. Un impegno che si traduce adesso nel coinvolgimento, da parte di Siemens in Italia, nello studio di fattibilità di CAL (Concessioni Autostradali Lombarde) e Brebemi relativo al progetto di elettrificazione dell'autostrada direttissima Brescia-Milano (Fig. 1).

Come noto, il World Business Council per lo Sviluppo Sostenibile delle Imprese (WBCSD) stima che i volumi delle merci trasportate a livello globale nel 2050 saranno tre volte maggiori rispetto a quelli del 2000. Nonostante l'ampliamento significativo dell'infrastruttura ferroviaria, le linee dedicate ai treni saranno in grado di gestire solo un terzo di questo incremento di traffico merci. La maggior parte finirà necessariamente per essere trasportata su strada. Per questa ragione, gli esperti prevedono che le emissioni di CO₂ derivanti dal traffico merci su strada possa più che raddoppiare entro il 2050.

In questo scenario, la mobilità elettrica offre una soluzione sostenibile. Il progetto eHighway di Siemens Mobility, per esempio, consente di ridurre l'uso di combustibili fossili e i costi operativi degli autocarri, eliminando allo stesso tempo le emissioni locali come CO₂ e ossidi di azo-

to. Dopo aver portato avanti con successo sperimentazioni pilota in Europa e negli Stati Uniti, Siemens Mobility firma adesso un protocollo di intesa con Brebemi per lo studio di fattibilità relativo all'elettrificazione dell'autostrada A35 Brescia-Milano.

A valle dello studio, Siemens Mobility supporterà A35 Brebemi da un punto di vista tecnologico per la progettazione, realizzazione e gestione di una prima tratta sperimentale di 6 km, tra Calcio e Romano di Lombardia (BG), previa autorizzazione delle Autorità competenti e della concedente CAL.

La soluzione eHighway sviluppata da Siemens Mobility combina in modo innovativo due tecnologie esistenti: pantografo intelligente e sistema di trazione ibrido.

Nei tratti stradali elettrificati con un'infrastruttura dedicata, gli autocarri si connettono alla linea aerea elettrica – tramite pantografo – ricevendo l'energia necessaria per circolare, riducendo così a zero le emissioni inquinanti. Sulle strade sprovviste dell'infrastruttura o in fase di sorpasso i veicoli proseguono, sfruttando il proprio motore a trazione ibrida.

Il progetto prevede anche di considerare l'utilizzo di fonti di energia rinnovabile poste in prossimità del-

l'autostrada, per l'alimentazione del traffico lungo la A35, e di realizzare quindi un esempio concreto di economia circolare.

“Con eHighway abbiamo creato una soluzione per il trasporto merci su strada che guarda alla salvaguardia dell'ambiente. La sperimentazione, e ancor più l'intero progetto di elettrificazione della A35, nasce per contenere in modo radicale le emissioni dovute al trasporto su gomma – sottolinea M. Bosi Amministratore delegato di Siemens Mobility –. Il trasporto merci incide per il 9% sul traffico complessivo, ma pesa per il 60% delle emissioni ed è concentrato in alcune tratte.

Intervenendo su queste si possono ottenere grandi risultati. Il dimostrativo scandinavo, cui si aggiungono le prove sul campo in Germania, dove abbiamo già elettrificato 10 km di autostrada, ci hanno permesso di sviluppare il *know-how*, perfezionando la tecnologia che vogliamo ora portare per la prima volta in Italia. Siamo quindi pronti a inserirci nell'ambito delle iniziative definite dalla Strategia Energetica Nazionale, che mira a dare un impulso importante alle filiere italiane che operano nel contesto dell'efficienza energetica, quale ad esempio quella dei trasporti”, conclude Bosi.

“Con il progetto CAL-A35 eHighway l'intenzione è quella di portare l'Italia e la Lombardia in particolare, ad assumere un ruolo attivo e propositivo tra coloro che cercano soluzioni serie e tecnologicamente avanzate per risolvere le gravi problematiche connesse all'inquinamento dell'aria in coerenza con gli obiettivi europei e dell'Agenda 21 – afferma il Presidente di A35 Brebemi, F. BETTONI. Il protocollo d'intesa firmato con Siemens va certamente in questa direzione, creare cioè un team di professionisti seri e preparati che guardano al futuro con fiducia e positività, facendo squadra e proponendo una risposta concreta a problematiche attuali. In Siemens abbiamo trovato un partner di assoluto primario standing e siamo particolarmente orgogliosi di poter an-



(Fonte: Siemens Mobility)

Fig. 1 - Un veicolo “pesante” adibito al trasporto merci su autostrada elettrificata.

nunciare questa sinergia" (*Comunicato Stampa Siemens Mobility*, 12 febbraio 2019).

Campania: Astre Plus inaugura un nuovo hub

Astre Plus, il servizio di trasporto dedicato ai piccoli lotti di Astre Italia – parte del network europeo di PMI del trasporto e della logistica – inaugura un nuovo stadio di sviluppo e capillarità sul territorio nazionale, annunciando l'apertura di un nuovo hub presso l'Interporto di Maddaloni. Il polo campano, che servirà 8 regioni del Centro-Sud Italia (ovvero: Lazio, Abruzzo, Molise, Puglia, Campania, Basilicata, Sicilia, Calabria) per un totale di 39 province, è operativo dal 12 aprile.

Dopo il lancio del servizio alla fine del 2018 presso l'Interporto di Bentivoglio-Bologna e lo spostamento qui anche della sede legale di Astre Italia, l'ambizioso e innovativo progetto Astre Plus si arricchisce e si espande. Strumento unico del suo genere sul territorio nazionale, dedicato alle spedizioni di lotti da 4 bancali in su, Astre Plus si configura come un servizio per gli associati, che applica il funzionamento del pallet network ai lotti. L'apertura del secondo hub nasce dalla volontà di aumentare la competitività nell'interscambio merci tra gli affiliati del Sud Italia, accorciando le trazioni tra l'hub e le sedi degli affiliati.

L'apertura della sede di Maddaloni è stata resa possibile grazie all'apporto concreto di uno dei membri di Astre Plus e Astre Italia, Serapide Trans, che con i suoi 5.000 m² di magazzino riesce ad offrire un servizio di *cross-docking* per tutto il network. L'ulteriore progetto di espansione del servizio prevede la realizzazione di un collegamento intermodale tra l'hub di Maddaloni e quello di Bentivoglio, che aumenti i benefici in termini di competitività e rispetto per l'ambiente.

Lavorando con i lotti il network sposa il concetto di consegne dirette: Astre Plus consente a tutti i mezzi coinvolti di non effettuare viaggi a

vuoto. Lo stesso mezzo che ritira la merce dall'hub centrale si occupa di consegnare direttamente a destinazione, eliminando le attività di movimentazione nel magazzino dell'affiliato. In questi mesi, Astre Plus è arrivata al numero di 24 aziende affiliate, per un totale di 88 province italiane coperte dal servizio. Sono state, inoltre, aumentate le dimensioni massime del trasporto (4,8 metri lineari per spedizione e peso massimo per metro lineare di 2.250 kg nel rapporto peso volume). Sono, infine, già cominciati i servizi di ritiro diretto e di tracciamento delle spedizioni presso le sedi degli associati stessi a cura di Astre Plus (*Comunicato Stampa Astre Plus*, 30 aprile 2019).

Lazio: Noah's Train fa tappa in Italia per promuovere e incentivare trasporto merci su ferro

Promuovere e incentivare il trasporto merci su ferro per ridurre le emissioni di CO₂ nell'ambiente e aumentare la quota di mercato del settore fino al 30% entro il 2030.

Con questi obiettivi, nell'ambito di un articolato tour europeo, ha fatto tappa in Italia, nella stazione Roma Tiburtina, il Noah's Train – il treno di Noè – uno speciale convoglio merci costituito da carri e container messi a disposizione dalle imprese ferroviarie coinvolte nell'iniziativa, che sono stati dipinti da *street artist* con immagini di animali ispirate alla più antica storia di salvataggio e preservazione ambientale di tutti i tempi.

Noah's Train ha iniziato il suo viaggio per l'Europa a dicembre del 2018 dalla città di Katowice (sede della Conferenza delle Nazioni Unite sui cambiamenti climatici del 2018, COP 24) facendo poi tappa a Vienna, Berlino, Parigi, Bruxelles e Roma.

Ad accogliere il treno erano presenti S. COSTA, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare, G. CASTELLI, Chairman Union Internationale des Chemins de fer (UIC) e Presidente Gruppo FS Italiane, M. GOSSE, Amministratore Delegato Mercitalia Logistics (Gruppo FS

Italiane), G.P. GOTELLI Amministratore Delegato Mercitalia Rail (Polo Mercitalia - Gruppo FS Italiane), G. ZAMPETTI, Direttore Generale Legambiente, e S. GEHENOT, Freight Director UIC.

"Questo treno che viaggia per l'Europa, con i suoi vagoni colorati, porta un messaggio molto importante: per ridurre le emissioni di anidride carbonica e combattere i cambiamenti climatici bisogna spostare il traffico merci dalla strada alla rotaia. Il trasporto ferroviario emette 9 volte meno CO₂ di quello stradale, mi sembra un contributo importante che offre questo settore" ha dichiarato S. COSTA, Ministro dell'Ambiente e della tutela del Territorio e del Mare.

"Il settore ferroviario può svolgere un ruolo chiave nella sfida alla decarbonizzazione del trasporto, che genera complessivamente il 27% delle emissioni in Europa", ha evidenziato G. CASTELLI. "Il Noah's Train, che ha fatto tappa a Roma, rappresenta il simbolo di questa sfida e dell'ambizione dell'intero settore ferroviario di portare la quota di trasporto merci su ferro dall'attuale 17% al 30% entro il 2030. Una sfida che richiede il pieno supporto dei *policy maker*, soprattutto a livello sovranazionale, con decisioni drastiche e coraggiose ad esempio nell'ambito chiave dell'interoperabilità. Le imprese ferroviarie sono pronte a fare la loro parte, investendo in locomotive e carri più ecologici e sostenibili, cogliendo le opportunità della convergenza digitale e sviluppando sistemi di trasporto sempre più efficienti". "Lo spostamento del traffico merci dalla strada alla ferrovia – ha proseguito CASTELLI – è uno dei più importanti obiettivi strategici del Gruppo FS Italiane e possiamo realizzarlo puntando alla soddisfazione dei nostri clienti, aumentando la nostra affidabilità e introducendo servizi innovativi, come il nuovo servizio di trasporto merci ad alta velocità Mercitalia Fast".

Noah's Train è un'iniziativa di Rail Freight Forward, coalizione di 18 imprese ferroviarie europee che operano nel settore della logistica e

del trasporto merci, fra cui Mercitalia Rail, la maggiore impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa. La coalizione è nata con l'obiettivo di evidenziare e valorizzare i vantaggi ambientali e sociali che derivano dal trasporto su ferro rispetto a quello su strada. Il treno, per trasportare persone e merci, ha infatti un impatto in termini di emissioni di CO₂ fino a nove volte inferiore e una efficienza energetica fino a sei volte maggiore rispetto alla modalità su gomma. Il trasporto su ferro, inoltre, contribuisce a decongestionare il traffico stradale riducendo sensibilmente il tasso di incidentalità e mortalità. Nel 2018, ad esempio, Mercitalia Rail, con oltre 90mila treni effettuati, ha consentito di togliere dalla strada circa un milione e mezzo di Tir.

Dopo la tappa di Roma il Noah's Train continuerà il suo viaggio raggiungendo Lipsia, per l'International Transport Forum 2019 (22 maggio), di nuovo Vienna per l'Austria World Summit (28-29 maggio) e la Fiera di Monaco di Baviera per il Transport Logistic (4-7 giugno) (*Comunicato Stampa FSI*, 7 maggio 2019).

INDUSTRIA

Friuli Venezia Giulia: inaugurazione della Nuova Officina InRail a Udine

Giovedì 9 Maggio 2019 InRail ha inaugurato l'Officina Manutenzione Rotabili a Udine (Fig. 2).

Presenti alla cerimonia istituzionale M. FEDRIGA, Presidente della Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, P. FONTANINI, Sindaco di Udine, L. MICHELINI, Vice Sindaco e Assessore alla Mobilità, Lavori Pubblici, Edilizia Scolastica, A. MARESCI DANIELI, Presidente Confindustria Udine, G. LAGUZZI, Presidente Fercargo, T. BRATTA, Amministratore Delegato Inter-rail SpA e lo storico C. CANTON.

La cerimonia di inaugurazione (Fig. 3) è stata l'occasione per celebrare i dieci anni di attività dell'a-



(Fonte: InRail)

Fig. 2 - Vista aerea dell'impianto di Udine.

zienda e i risultati conseguiti. Tra le grandi novità la nuova certificazione sulla rete ferroviaria slovena, che permetterà a InRail di operare in autonomia in Slovenia.

Grazie a un investimento di 3,5 milioni di euro l'impresa ferroviaria privata InRail ha riportato alla luce l'Officina manutenzione rotabili di via Giulia, nel cuore di Udine, dismessa da vent'anni.

La nuova officina InRail di Udine

si estende su una superficie di 15000 m² e comprende capannoni per la manutenzione e il lavaggio locomotori, aule per la formazione, una palazzina adibita a uffici e spogliatoi per il personale. Un'operazione di recupero, riqualificazione e restauro che ha comportato un investimento di oltre tre milioni di euro e un anno di lavori.

L'impianto, a pieno regime, sarà in grado di operare contemporaneamente su otto locomotori e potrà ga-



(Fonte: InRail)

Fig. 3 - L'inaugurazione dell'impianto di Udine.

rantire il ricovero di macchine per la manutenzione preventiva, la manutenzione correttiva, il lavaggio e le revisioni. L'impianto è raccordato alla rete ferroviaria nazionale con un modulo di 210 m conforme al ricovero e alla manutenzione di moduli treni passeggeri. Il sito è composto da un'area coperta di 6.000 m², un parco ferroviario composto da 11 binari e un'area di lavaggio delle locomotive di 500 m².

L'officina InRail nasce dal recupero di una storica officina ferroviaria: sul sito è infatti possibile ammirare due pompe di fine '800 per il rifornimento idrico delle locomotive a vapore.

InRail è Impresa Ferroviaria privata con sede legale e amministrativa a Genova e sedi operative a Udine e Nova Gorica (Slovenia), si avvale oggi di un organico di oltre 120 dipendenti tra Istruttori accreditati per la formazione del personale, agenti esperti nelle attività di preparazione e condotta dei treni ed una sala operativa multilingua per la gestione del traffico.

Attraverso questa acquisizione, InRail – parte di una rete di aziende affiliate attive nella logistica ferroviaria che oggi riunisce 16 società distinte e conta circa 350 dipendenti per un volume d'affari complessivo di oltre 60 milioni di Euro – amplia così il proprio network di strutture per la manutenzione del materiale rotabile che comprende l'officina MaReSer presente nel Porto di Genova e di Savona/Vado e l'officina ODA di Arquata Scrivia (Alessandria).

Il Capitale Sociale di InRail è oggi ripartito tra Tenor S.r.l. (63%) e Inter-Rail S.p.A. (37%) (Nota Stampa InRail, 14 maggio 2019).

Nazionale: FSI, piano industriale da 58 miliardi di investimenti

Sono 58 miliardi di euro gli investimenti previsti nel nuovo Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane.

- *Un impegno record, un valore mai così alto, che conferma il Gruppo quale primo investitore in Italia, con punte fino a 13 miliardi all'anno (+75% vs i 7,5 miliardi del 2018).*

Uno sforzo, sostenuto per il 24% con risorse di Gruppo, che potrà contribuire alla crescita dell'Italia con la creazione di un indotto per 120mila posti di lavoro all'anno, 15mila assunzioni dirette in cinque anni e un contributo annuo all'aumento del PIL fra lo 0,7 e lo 0,9%. I ricavi raggiungeranno nel 2023 i 16,9 miliardi, l'EBITDA 3,3 miliardi e l'utile netto arriverà a 800 milioni.

La strategia di FS Italiane mette al centro i bisogni delle persone, viaggiatori e dipendenti, dopo un decennio in cui il Gruppo si è dapprima concentrato sul lancio dei nuovi servizi AV e poi sull'integrazione delle diverse modalità di trasporto. L'obiettivo è trasformare la mobilità collettiva in Italia, migliorando significativamente il livello di servizio alle persone, con un forte salto di qualità e la personalizzazione dell'offerta. La crescita stimata all'anno è di 90 milioni di passeggeri in più e, di conseguenza, meno 600 milioni di chilogrammi di CO₂ e 400mila auto sulle strade.

Il Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane è stato presentato da G. BATTISTI, Amministratore Delegato e Direttore Generale, e G. CASTELLI, Presidente. Presenti il Presidente del Consiglio dei Ministri G. CONTE, il Ministro dell'Economia e delle Finanze G. TRIA e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti D. TONINELLI.

- *Primo Gruppo in Italia per investimenti*

Gli investimenti del Piano industriale 2019-2023 sono dedicati principalmente alle infrastrutture: 42 miliardi di euro, di cui 28 per le opere ferroviarie e 14 per le strade; 12 miliardi (di cui l'88% con risorse di Gruppo) per nuovi treni e bus, 2 miliardi per le metropolitane, 2 miliardi per i servizi Information Technology. In totale, trasversali a tutti i

settori, oltre 6 miliardi di euro per tecnologie e digitalizzazione.

- *Accelerazione investimenti al Sud*

Il primo risultato concreto di quest'iniezione massiccia di investimenti sarà l'accelerazione di 1.600 cantieri RFI e Anas in tutta Italia. Analoga attenzione è riservata ai processi di manutenzione sia per le infrastrutture sia per le società di trasporto del Gruppo. Gli investimenti per lo sviluppo del trasporto merci beneficeranno, per la prima volta in Europa, dell'emissione di green bond.

Fondamentali sono le opere strategiche con un impatto considerevole sull'avanzamento dei progetti ferroviari quali Terzo Valico, Brennero, Brescia – Verona – Padova, Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina. Proprio al Sud, per le infrastrutture sono destinati 16 miliardi di euro nell'arco di Piano. Di questi, il focus sui progetti stradali riguarda l'A2 Autostrada del Mediterraneo, la Strada Statale Jonica e l'A19 Palermo-Catania.

- *Nuovi servizi personalizzati*

Oltre duemila nuovi mezzi: treni, bus, locomotori e carri merci, per avere la flotta più giovane d'Europa e migliorare sia gli spostamenti (lavoro, studio, svago e turismo) sia la logistica. Nella previsione di una maggiore concentrazione della popolazione nelle aree metropolitane, una parte consistente di nuovi mezzi sarà dedicata al trasporto locale con 600 nuovi treni regionali, anticipando al 2023 la consegna di 239 convogli, e 1.421 bus di cui oltre 500 a zero emissioni (elettrici/ibridi/a metano). Saranno 14 i nuovi Frecciarossa 1000 per consolidare i collegamenti alta velocità; 714 carri e 100 locomotori di nuova generazione concorreranno ad aumentare la quota modale nel trasporto merci.

Il trasporto urbano su ferro sarà ridisegnato con cinque nuove tipologie di servizio, caratterizzate da specifiche frequenze che nelle ore di punta arriveranno a 8 minuti per i servizi urbani, 30' per suburbani e in-

terregionali, 60' per regionali e 15' per fly connect. La security e l'assistenza clienti saranno potenziate con 800 addetti in più. Il servizio di customer care regionale, primo in Europa, sarà affiancato da servizi digitali alle persone, call center gratuito, chatbot per informazioni e assistenza e un sistema di rimborsi semplificato e immediato.

Venti milioni di turisti stranieri in più saranno intercettati grazie a servizi dedicati e a un'ampia combinazione di mobilità integrata: biglietti unici, una migliore distribuzione multicanale e una customer experience personalizzata. Sarà così incrementata l'accessibilità ai luoghi ad alta vocazione turistica, ridistribuendo i flussi non solo nelle grandi città.

- *Più crescita per la qualità*

Una struttura coordinata e integrata faciliterà le connessioni fra le tre porte di accesso del Paese: stazioni, porti e aeroporti. Da dicembre 2018 Roma Fiumicino è collegata alle altre città italiane con 6 Frece al giorno; entro l'arco di Piano anche Milano Malpensa sarà connessa a Verona, Padova, Venezia, Bologna e Roma con nuovi collegamenti AV. Previsto poi il potenziamento delle connessioni con aeroporti (Bologna, Catania, Genova, Venezia) e porti (ad esempio Civitavecchia).

La crescita in Europa, con il presidio del mercato domestico, e fuori Europa, con l'esportazione del know-how di eccellenza del Gruppo, permetterà di aumentare i ricavi al 2023 fino a 2,3 miliardi. La valorizzazione delle conoscenze nella gestione di progetti infrastrutturali e di trasporto nei mercati extra europei si articolerà offrendo servizi di sviluppo, gestione e manutenzione di linee ferroviarie sia alta velocità sia convenzionali, sistemi metropolitani di mobilità integrata, infrastruttura, merci e logistica, consulenza specialistica e formazione del personale. Obiettivi che saranno raggiunti grazie a una newco dedicata alle attività extra UE e un centro di competenza per quelle in Europa.

Il Piano industriale 2019-2023 prevede, infine, un nuovo ruolo di FS Italiane per la riqualificazione delle città con il potenziamento dei nodi ferroviari, la rigenerazione degli spazi e interventi per migliorare la mobilità in ambito urbano. Per raggiungere questo obiettivo il Gruppo investirà 5,3 miliardi di euro con una valorizzazione del patrimonio pari a 1,9 miliardi di euro.

- *Focus qualità*

Altro fondamentale obiettivo del Piano industriale 2019-2023 di FS Italiane è un forte incremento degli indici di puntualità, cui sono dedicati 5,5 miliardi di euro di investimenti. Gli interventi, sia per l'infrastruttura sia per il settore trasporto, hanno l'obiettivo di aumentare la puntualità di cinque punti percentuali nel trasporto regionale e dieci in quelli a mercato. Fondamentale importanza riveste il sistema tecnologico ERTMS (European Rail Traffic Management System): già installato sulle linee AV/AC, sarà progressivamente esteso anche alla rete convenzionale, con il conseguente aumento della capacità dei binari e la riduzione della congestione sulle linee.

Gli investimenti nelle nuove tecnologie saranno dedicati anche a robotica e droni, Internet of Things (IoT), intelligenza artificiale, blockchain. La digitalizzazione investirà anche i processi industriali delle società operative del Gruppo, in particolare modo le attività di diagnostica predittiva sia per l'infrastruttura sia per i treni, attività che ridurranno l'incidenza dei guasti, migliorando l'esperienza di viaggio. Nascono infine tre nuovi Centri di eccellenza: FS Technology, FS International e FS Security (*Comunicato Stampa FSI*, 10 maggio 2019).

Nazionale: il mercato dell'auto ad aprile segna un +1,5%

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad aprile il mercato italiano dell'auto totalizza 174.412 immatricolazioni, in crescita dell'1,5% rispetto allo stesso mese del 2018. I

volumi immatricolati nel primo quadrimestre del 2019 ammontano, così, a 712.196 unità, il 4,6% in meno rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2018.

“Il mercato italiano dell'auto, dopo le flessioni di gennaio (-7,5%), febbraio (-2,4) e marzo (-9,6%), ad aprile 2019 registra una lieve ripresa (+1,5%), anche grazie ad un giorno lavorativo in più (20 giorni ad aprile 2019 contro i 19 di aprile 2018) – commenta G. GIORDA, Direttore di ANFIA.

Prosegue, nel mese, la contrazione a doppia cifra delle autovetture diesel, -22% e 20.000 vetture in meno rispetto ad aprile 2018, con una quota del 40%, mentre le auto a benzina crescono del 33% e rappresentano il 45% del mercato. Nei primi quattro mesi dell'anno, le autovetture diesel risultano in diminuzione del 25%, mentre quelle a benzina sono in aumento del 24%.

La pubblicazione, l'8 aprile, del decreto attuativo relativo alla misura 'Ecobonus', contenuta nella Legge di Bilancio 2019, ha dato avvio alla prenotazione dei contributi all'acquisto di autovetture con emissioni di CO₂ non superiori a 70 g/km, favorendo un incremento delle immatricolazioni di elettriche e ibride ricaricabili. In circa 20 giorni, le prenotazioni hanno prodotto un dimezzamento delle risorse stanziato dal MISE per la prima tranche del provvedimento, a riprova dell'alterazione del mercato generata da quest'ultimo.

Le vetture elettriche sono più che quadruplicate nel mese (1.200 unità, come nell'intero primo quadrimestre 2018), toccando la quota record dello 0,7%, seppure ancora molto bassa. Nei primi quattro mesi del 2019, le auto elettriche sfiorano le 2.400 unità, il doppio rispetto ad un anno fa. Per le vetture elettriche pure (BEV), le regioni in testa alla classifica di aprile in termini di volumi sono, nell'ordine, Toscana, Lombardia, Trentino, Veneto e Lazio. Nella seconda, terza e quarta, l'Ecobonus statale è cumulabile con gli incentivi locali per la mobilità

elettrica, mentre in Trentino possono aver pesato anche le decisioni di acquisto delle società di noleggio (Trento e Bolzano sono le province con IPT ridotta).

Infine, nel mese si registra una notevole crescita (+20%) delle superutilitarie (A) e una crescita del 9,5% dei SUV. Pur mantenendo un trend positivo le vetture di lusso e sportive, nell'alto di gamma, i segmenti delle vetture medie e medio-superiori riportano, insieme, un calo del 31%.

Con l'obiettivo di fare il punto sul tema della mobilità sostenibile nell'attuale fase di transizione per il settore automotive, ANFIA, insieme a Federauto e UNRAE, ha dato appuntamento a stampa e operatori il pomeriggio del 14 maggio a Verona, nell'ambito dell'Automotive Dealer Day, per una conferenza stampa congiunta.

Passando all'analisi del mercato per alimentazione (dati provvisori), ad aprile 2019, risultano in crescita le immatricolazioni di autovetture a benzina, Gpl, ibride ed elettriche, mentre risultano in calo quelle diesel e a metano. Le autovetture ad alimentazione alternativa rappresentano il 14,7% del mercato di aprile e sono in crescita del 15% nel mese e, nel cumulato rappresentano il 13,6% del mercato, in crescita del 7%.

Le autovetture Gpl risultano in aumento del 12% nel mese con una quota del 7% e del 5% nel cumulato, con il 6,6% di quota, mentre quelle a metano subiscono, a aprile, un altro pesante ridimensionamento, -27%, dopo il tonfo del 50% di dicembre, del 46% di gennaio, del 54% di febbraio e del 36% di marzo. Nel cumulato, il calo delle autovetture a metano è del 41%. Nel complesso, nel mese, le autovetture a gas rappresentano l'8,6% del mercato di aprile (6,9% per il Gpl, 1,7% per il metano).

Le autovetture ibride (incluse le plug-in) vedono il proprio mercato aumentare del 30% ad aprile e del 33% nel primo quadrimestre. La quota di mercato delle auto ibride,

nel mese, è del 5,4%, un punto in più rispetto ad aprile dello scorso anno. Tra le ibride, ad aprile, registrano una crescita maggiore le ibride ricaricabili (+187% e 540 unità), rispetto alle ibride tradizionali (+14%), che ammontano a quasi 8mila. Ricordiamo che, nel 2018, l'Italia rappresenta il terzo mercato in UE28+Efta per le auto ibride tradizionali, dopo Germania e Francia.

In riferimento al mercato per segmenti, ad aprile 2019, Fiat Panda e Fiat 500 sono le auto più vendute del segmento delle superutilitarie. I due modelli, insieme, hanno una quota di mercato nel segmento del 55%, mentre Lancia Ypsilon è l'auto più venduta del segmento delle utilitarie e Fiat Tipo l'auto più venduta nel segmento delle medie. Alfa Romeo Stelvio è il più venduto tra i SUV medi e, nel complesso, i modelli del Gruppo FCA rappresentano il 17% del mercato dei SUV di tutte le dimensioni, nel quarto mese dell'anno. Fiat 500L è il monovolume più venduto di aprile 2019 e rappresenta un terzo delle vendite totali di monovolumi.

Secondo l'indagine ISTAT, ad aprile l'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100) diminuisce per il terzo mese consecutivo e passa da 111,2 a 110,5. Anche l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) registra una dinamica negativa, passando da 99,1 a 98,7.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, inoltre, per quanto riguarda i beni durevoli, tra cui l'automobile, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto risulta in calo rispetto a marzo (da -51,7 a -58,5). Secondo le stime preliminari ISTAT, ad aprile l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,2% su base mensile e dell'1,1% su base annua (era +1,0% nel mese precedente). La lieve accelerazione è principalmente dovuta alla dinamica dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +0,5% di marzo a +2,8%) e, in misura minore, dei Beni energetici non regolamentati (da +3,3% a +3,7%).

Nel comparto dei Beni energetici non regolamentati, l'accelerazione è dovuta per lo più ai prezzi della Benzina (la cui crescita passa da +0,3% a +1,6% in termini tendenziali; +2,9% rispetto al mese precedente); rallentano invece, pur confermando un'inflazione marcata, i prezzi del Gasolio (da +5,3% a +4,5% in termini tendenziali, +0,7% il congiunturale).

Le marche nazionali, nel complesso, totalizzano nel mese 44.551 immatricolazioni (-4%), con una quota di mercato del 25,5%. Nel cumulato da inizio 2019, le immatricolazioni complessive ammontano a 178.312 unità (-13,4%), con una quota di mercato del 25%.

I marchi di FCA (escludendo Ferrari e Maserati) totalizzano nel complesso 44.123 immatricolazioni nel mese (-4,1%), con una quota di mercato del 25,3%. Andamento positivo per il brand Lancia/Chrysler (+30,7%). Bene anche Ferrari (+28,2%) e Lamborghini (+21%). Nel primo quadrimestre, i marchi di FCA totalizzano 176.278 autovetture immatricolate, con un calo del 13,7% e una quota di mercato del 24,7%. Chiude positivamente il primo quadrimestre il brand Lancia/Chrysler (+34%), a cui si affiancano Ferrari (+45%) e Lamborghini (+70,7%).

Sono cinque, ad aprile, i modelli italiani nella top ten delle vendite, con Fiat Panda (13.629 unità) ancora in prima posizione, seguita, al secondo posto, da Lancia Ypsilon (5.736), che si mantiene stabile, e, al quarto, da Fiat 500 (3.953), che sale di tre posizioni. Al quinto posto troviamo Fiat Tipo (3.938), seguita, al decimo, da Fiat 500X (3.660).

Il mercato dell'usato totalizza 359.751 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari ad aprile 2019, registrando un calo dello 0,5% rispetto ad aprile 2018. Nel primo quadrimestre del 2019, i trasferimenti di proprietà sono 1.480.849, il 4,1% in meno rispetto allo stesso periodo del 2018 (*Comunicato Stampa Anfia*, 2 maggio 2019).

VARIE

Nazionale: FSI conclude la cessione di Centostazioni Retail

È stata conclusa il 28 marzo l'operazione di cessione del 100% del capitale di Centostazioni Retail. Le azioni sono state cedute da FS Italiane e Rete Ferroviaria Italiana (RFI) ad Altarea Cogedim.

Altarea Cogedim era stata selezionata come migliore offerente nella procedura competitiva indetta per la cessione del 100% del capitale di Centostazioni Retail, la società titolare della valorizzazione commerciale e pubblicitaria di lungo termine in cinque stazioni ferroviarie italiane: Milano Porta Garibaldi, Torino Porta Susa, Padova, Roma Ostiense e Napoli Afragola.

La valorizzazione commerciale di Centostazioni Retail interessa aree attualmente pari a oltre 18mila m², con un potenziale di crescita al 2026 fino a 26mila m². Lo sfruttamento pubblicitario riguarda più in generale gli immobili di stazione.

Le cinque stazioni, frequentate da oltre 70 milioni di persone l'anno, sono collocate per lo più in aree urbane ad alta densità abitativa.

La vendita della Società completa il processo di riorganizzazione e valorizzazione del network Centostazioni e, più in generale, dell'attività travel retail del Gruppo FS Italiane.

L'operazione ha visto, infatti, la scissione parziale di Centostazioni, di cui FS Italiane aveva riacquisito il 100% del capitale nel gennaio 2017, con la creazione della nuova società Centostazioni Retail, l'ulteriore apporto del ramo retail di RFI e l'attribuzione del contratto di sfruttamento economico in esclusiva degli spazi commerciali e pubblicitari dei cinque scali ferroviari.

Centostazioni, dopo la scissione, nel luglio 2018 è stata fusa per incorporazione in RFI.

Dalla vendita di CS Retail il Gruppo FS Italiane ha incassato 45 milioni di euro, oltre ai futuri corri-

spettivi del contratto di sfruttamento economico (*Comunicato Stampa FSI*, 5 aprile 2019).

In biblioteca al CIFI:

“La Gestione della sicurezza nelle aziende e nei cantieri temporanei e mobili”

In un'occasione lavorativa che ci ha accomunato, rispettivamente, in qualità di Coordinatore per la Sicurezza in Fase di Esecuzione e di Direttore Lavori⁽¹⁾, per la realizzazione di opere civili e di tecnologia presso l'Officina Manutenzione Ciclica di Vicenza di Trenitalia, nel periodo compreso tra il 2016 e il 2018, è venuta l'idea di mettere a frutto quanto maturato negli anni lavorativi, redigendo un testo che raccogliesse le esperienze professionali maturate in merito alla gestione della sicurezza nei cantieri temporanei e mobili.

Abbiamo così cominciato a tracciare un percorso che tenesse conto anche di quanto acquisito negli anni in qualità di docenti, rispettivamente, sul tema della gestione della sicurezza e della gestione dei lavori, durante i corsi tenuti per il personale discente appartenente ad altre società del Gruppo FS e appartenente a società esterne al Gruppo FS.

Siamo arrivati quindi a redigere, con il contributo dell'Av. R. ADDAMO⁽²⁾, un testo che, raccogliendo esperienze di lavoro, descrive attività e responsabilità che i soggetti coinvolti nella gestione della sicurezza sono chiamati a svolgere alla luce del vigente quadro normativo, con particolare riferimento al Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

Il testo non è un compendio esaustivo della normativa in materia di *salute e sicurezza sul lavoro*, né ha la presunzione di fornire un completo quadro normativo di tutte le misure

di sicurezza e regole comportamentali, o di tutte le informazioni a contenuto prevenzionistico da adottare e fare osservare, ma è mirato a sensibilizzare, attraverso un compendio che racchiude le fattispecie più ricorrenti, i soggetti chiamati a svolgere un ruolo nella gestione della sicurezza, sulla base delle esperienze dirette di chi ha vissuto in prima persona il ruolo di Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione, attraverso l'esame di alcune sentenze della Corte Suprema di Cassazione.

Lo spirito con cui abbiamo scelto i temi che sono stati approfonditi è stato quello di fare conoscere le difficoltà che si incontrano nello specifico settore di chi si occupa di “*sicurezza nei luoghi di lavoro*”, sono stati trattati temi – si spera – di sicuro interesse, offrendo utili spunti di riflessione per individuare i punti o passaggi motivazionali per la corretta lettura dei diversi obblighi di legge attribuiti ad ogni soggetto (“*posizione di garanzia*”) che esercita poteri direttivi, anche al di fuori di investiture formali, ma soprattutto di dare modo alla *Governance* delle strutture dedicate al controllo e alla prevenzione degli infortuni e delle malattie professionali, affinché sia conferito il giusto peso all'impegno professionale dei Coordinatori per la Progettazione e per l'Esecuzione.

Il lavoro è strutturato in tre parti.

In una *prima parte*, denominata l'Organizzazione della Sicurezza, partendo dalla coscienza della prevenzione, sono tracciati i provvedimenti legislativi intervenuti nel tempo per esaminare l'Organizzazione della Sicurezza nelle Aziende ed approdare nell'Organizzazione della Sicurezza nei cantieri temporanei e mobili.

Sono altresì riepilogati i ruoli e gli obblighi che fanno capo ai vari at-

⁽¹⁾ M. PATRIARCA, Coordinatore per la Sicurezza in fase di Progettazione e di Esecuzione di Italferr S.p.A. del Gruppo F.S.; S. ADDAMO, già Direttore dei Lavori di Italferr del Gruppo FSI.

⁽²⁾ R. ADDAMO, Dottore di Ricerca in Economia presso l'Università degli Studi di Messina e Docente di Discipline giuridiche ed economiche.

tori e destinatari di una specifica posizione di garanzia, corredata da tabelle sinottiche dei principali adempimenti di legge, cui deve ottemperare il Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione.

In una *seconda parte*, che rappresenta il vero scopo del Libro, sono stati evidenziati alcuni temi che, seppure ricorrenti, non sono spesso affrontati con la chiara coscienza delle relative conseguenze.

A tal fine, ogni argomento è stato corredato con il rimando alle sentenze più esplicative della Corte Suprema di Cassazione.

Dopo una panoramica sull'orientamento giurisprudenziale sull'attuazione della legislazione sulla sicurezza e salute nei luoghi di lavoro, sono esaminate in specifici capitoli le responsabilità dei Datori di Lavoro, le responsabilità del Committente e del Responsabile dei Lavori, le responsabilità del Coordinatore per la Sicurezza in fase di Esecuzione. Inoltre,

sono messe a confronto le responsabilità di quest'ultimo con quelle del Direttore Lavori, in materia di salute e di sicurezza sul lavoro.

In appositi capitoli sono trattati temi specifici, inerenti la verifica della rispondenza delle fasi esecutive alla previsione progettuale, l'obbligo di vigilanza del Coordinatore per la Sicurezza in Fase di Esecuzione (*..presenza nei momenti delle lavorazioni topic rispetto alla funzione di controllo..*), il controllo del personale che accede al cantiere, le lavorazioni in quota e quali azioni devono essere intraprese in presenza di mezzi d'opera non corrispondenti al Piano Operativo di Sicurezza.

In una *terza parte*, infine, sono raccolte, in 10 capitoli, esempi di Ordini di Servizio per la Sicurezza e, in quattro capitoli, esempi di Verbali di Coordinamento, rappresentativi di una significativa pluralità di casi.

Infine, sono riportate delle illustrazioni fotografiche, raccolte durante le varie fasi di avanzamento dei lavori.

Dopo la stesura del testo, per opportuna verifica del lavoro svolto, ci siamo affidati all'esame di specialisti del settore, tra cui l'ing. D. VINCIGUERRA, il dott. D. FOGACCI, il dott. G. PANCALDI dell'A.U.S.L. di Bologna, la dott.ssa M. CAPOZZI dell'Ispettorato Territoriale del Lavoro di Bologna e, infine alla supervisione del dott. R. GUARNIELLO, già Coordinatore del Gruppo Sicurezza e Salute del Lavoro presso la Procura della Repubblica di Torino, che cogliamo l'occasione per ringraziare ancora.

Su loro suggerimento, abbiamo approfondito, tra l'altro, anche la corretta nozione di "luoghi di lavoro", di efficacia dell'atto di "delega", di "obbligo giuridico" che incombe sul Datore di Lavoro in merito alla redazione e all'aggiorna-

mento del Documento di Valutazione dei Rischi aziendale; sono stati approfonditi i compiti e le responsabilità del Responsabile del Servizio di Protezione e Prevenzione e del Medico Competente, evidenziando come anche questi soggetti possano essere condannati nel caso di mancata diligente collaborazione con il Datore di Lavoro.

È il caso, infine, di ricordare che, secondo gli ultimi dati disponibili rilevati dall'Open Data Inail, nei mesi gennaio-febbraio 2019 le denunce di infortunio sul lavoro in Italia sono state 100.290 (a fronte delle 96.121 del 2018), ben 121 quelle relative ai casi con esito mortale (a fronte delle 125 del 2018) e 9.937 quelle riguardanti le malattie professionali (a fronte delle 9.936 del 2018).

Inoltre, delle 20.942 aziende ispezionate nel 2018 dall'Ispettorato Nazionale del Lavoro, ben 16.394, pari al 78,2% del totale, sono risultate irregolari con una crescita del tasso di irregolarità del 5% rispetto all'anno precedente, invece le violazioni accertate sono state 31.218, di cui la stragrande maggioranza (26.885) di natura penale e 4.333 di natura amministrativa.

In tale contesto, il libro (Fig. 4), oltre a trattare i profili tecnici-funzionali di tutti i soggetti che ricoprono una posizione di garanzia, evidenziandone le rispettive responsabilità in tema di violazioni degli obblighi dettati per la prevenzione degli infortuni sul lavoro, indica, in modo attivo e propositivo le priorità affinché, le Società deputate a svolgere servizi di ingegneria e le imprese traducano le intenzioni di miglioramento, di sviluppo e potenziamento nell'investimento delle risorse e nel rafforzamento di azioni mirate alla formazione dei lavoratori.

Nella speranza di avere dato un concreto contributo ai colleghi che operano nel settore della sicurezza e della prevenzione degli infortuni, saremo sempre lieti di ogni ulteriore suggerimento che i lettori vorranno darci (*Cortesia M. PATRIARCA, S. ADDAMO, 15 maggio 2019*).



(Fonte: Edizioni Atlante)

Fig. 4 - La copertina del volume "La gestione della sicurezza nelle aziende e nei cantieri temporanei e mobili" in visione nella Biblioteca del CIFI, Sede di Roma.