

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Lazio: arriva il secondo treno Rock

È arrivato sui binari del Lazio il secondo treno Rock di Trenitalia. A due mesi dall'arrivo del primo, è pronto a entrare in servizio anche il secondo della flotta di treni ultramoderni, ecosostenibili e spaziosi di Trenitalia, in accordo con la Regione Lazio.

Il treno, in servizio sulla FL1 Orte-Fiumicino Aeroporto, sarà impiegato anche sulla FL3 Roma-Viterbo e fa parte di una flotta che comprende l'arrivo in regione di 65 nuovi treni Rock entro il 2024.

I nuovi convogli, studiati per garantire alti standard di comfort, sono sostenibili e riciclabili. Permettono di ridurre i consumi del 30% rispetto ai treni precedenti e sono composti per il 97% di materiale riciclabile. Inoltre, al loro interno è possibile trasportare fino a 18 biciclette.

- In arrivo altri treni

Nel programma di investimento pluriennale del Gruppo FS Italiane nel Lazio si prevede di far arrivare in Regione, entro il 2024, 4 treni 200 km/h e 3 treni bimodali rinnovando al 100% la flotta viaggiante portando l'età media dei convogli dai 14 anni del 2018 a 6 nel 2024 (*Comunicato Gruppo FSI*, 15 settembre 2020).

#### Veneto: linea AV/AC Verona-Padova, avvio lavori primo lotto Verona-Vicenza

Firmato il contratto di avvio lavori per la realizzazione della nuova li-

nea alta velocità Verona-Vicenza. Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha siglato l'accordo che affida al General Contractor Iricav Due – consorzio costituito per circa l'83% dal Gruppo Webuild, (Webuild e Astaldi) e per il 17% da Hitachi Rail STS, con quote minori di Lamaro Appalti e Fintecna – il primo lotto funzionale del nuovo tracciato ferroviario, per un investimento di oltre 2,7 miliardi di €.

Il progetto rappresenta la prima fase realizzativa dei tre lotti funzionali della linea AV/AC Verona-Padova e il proseguimento della Brescia-Verona, in corso di realizzazione.

In particolare, il tratto compreso tra Verona e bivio Vicenza, che si estenderà per circa 44 chilometri in territorio veneto, è suddiviso in due lotti costruttivi.

Il primo, del valore di 984 milioni di €, è interamente finanziato e comprende la realizzazione di opere civili, sovrastruttura ferroviaria e impianti tecnologici propedeutici all'attivazione delle deviazioni della linea convenzionale Milano-Venezia; il secondo, del valore di oltre 1,7 miliardi di € da finanziare, prevede il completamento delle opere civili, la realizzazione dell'armamento e degli impianti tecnologici.

La durata stimata dei lavori è di 6 anni e 8 mesi.

Il nuovo tracciato, la cui attivazione è prevista entro il 2027, collegherà le aree urbane di Verona e Vicenza, contribuendo ulteriormente al potenziamento del sistema ferroviario nazionale. La nuova infrastruttura favorirà la mobilità sostenibile promuovendo sempre più l'utilizzo

del treno, a vantaggio anche dello shift modale da gomma a ferro nel settore merci, con benefici in termini di impatto ambientale e tasso di incidentalità associata alla mobilità stradale.

La nuova linea consentirà inoltre di incrementare l'offerta di trasporto alta velocità lungo la direttrice orizzontale Milano-Venezia, parte integrante del Corridoio europeo TEN-T Mediterraneo, garantendo una migliore separazione dei flussi di traffico, con un conseguente incremento della capacità e della regolarità del servizio, riduzione dei tempi di viaggio e aumento della frequenza dei treni (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 10 agosto 2020).

### TRASPORTI URBANI

#### Nazionale: ASSTRA, riparte la scuola, riparte il trasporto pubblico in sicurezza

“La riapertura delle scuole e di tante attività produttive è un banco di prova molto importante per il sistema di trasporto pubblico locale italiano e per tutto il Paese. Le aziende aderenti a ASSTRA nei mesi scorsi hanno moltiplicato le iniziative per arrivare pronte a questo appuntamento aprendo, in molti casi, le porte ai cittadini per mostrare i sistemi di igienizzazione e cura della salute che mettono in campo più volte al giorno”.

Con queste parole A. GIBELLI, Presidente Asstra, l'associazione che rappresenta oltre 140 imprese di Trasporto Pubblico Locale ha commentato la pubblicazione di un video realizzato con le aziende di trasporto pubblico che illustra le misure da queste adottate volte a garantire la sicurezza sanitaria dei passeggeri e del personale.

“Il video pubblicato oggi da ASSTRA rappresenta uno stimolo ad affrontare la ripresa con realismo e senso di responsabilità, promuovendo i comportamenti virtuosi, a cominciare dalla buona pratica di in-

dossare la mascherina sui mezzi. La sicurezza assicurata a bordo segue standard particolarmente severi, definiti grazie agli studi e alle prove condotte dalle nostre aziende, poi recepite dalla normativa. Oggi viaggiamo all'80% della capacità, un buon punto di partenza per soddisfare la domanda, ma che richiede comunque l'impegno di tutti", ha concluso il Presidente GIBELLI (*Ufficio Stampa Asstra*, 14 settembre 2020).

### **Campania: Progetto "Napoli Porta Est"/ Nodo Garibaldi**

È stato presentato a Napoli dal Presidente DE LUCA la scorsa settimana un programma di 10+1 proposte di intervento finalizzate a rilanciare il capoluogo campano, tra le quali è compreso il progetto "Napoli Porta Est".

"A seguito del finanziamento erogato dalla Regione Campania a valere su Fondi FSC il 5.7.2018 è stato sottoscritto tra i soggetti proprietari delle aree limitrofe alla stazione ferroviaria di Napoli Centrale/Garibaldi un "Accordo di Collaborazione per la definizione degli indirizzi strategici per la redazione del progetto di fattibilità tecnico economica per la riqualificazione e la riorganizzazione del Nodo Intermodale Complesso di Napoli Garibaldi", nell'ottica di avviare in maniera congiunta tra le Parti un importante processo di riqualificazione globale del Nodo, attraverso la riorganizzazione sistemica ed integrata delle reti di trasporto, con un conseguente miglioramento delle funzioni di scambio intermodale.

Il Progetto è finalizzato a migliorare l'accessibilità alle infrastrutture strategiche, a favorire l'interscambio tra le diverse modalità di trasporto e a creare soluzioni per il decongestionamento dal traffico urbano ed è stato affidato, nell'ambito delle società del Gruppo FS Italiane, da FS Sistemi Urbani a Italferr, società deputata alla progettazione e al project management di linee ferroviarie, stazioni e centri intermodali.

In particolare, il progetto propo-

ne il potenziamento delle funzioni di scambio intermodale e il completamento del nodo ferroviario di Napoli Garibaldi da realizzare anche tramite il riassetto trasportistico delle linee vesuviane, nonché tramite il processo di rifunzionalizzazione/riqualificazione delle aree dell'ex scalo merci FS di Napoli Centrale (adiacente corso A. LUCCI).

L'obiettivo da conseguire è la realizzazione in tale area di un HUB tra i più completi a livello nazionale, fortemente interconnesso con la città, mediante la valorizzazione dell'intermodalità territoriale e comunale (pedonale, ferro, gomma, bici), al fine di favorire nel tempo il passaggio a un sistema di mobilità sostenibile, con la graduale riduzione dell'utilizzo dell'auto privata in favore del mezzo pubblico.

L'HUB sarà composto da:

- ampliamento della nuova stazione EAV Garibaldi con la dismissione dell'attestamento a la riconversione di Porta Nolana in deposito/rimessa;
- un nuovo terminal bus e un parcheggio scambiatore, direttamente accessibili dall'autostrada A3;

Interconnessione tra i diversi sistemi di trasporto per favorire l'interscambio modale e l'accessibilità al TPL.

Il progetto si propone in particolare di intercettare il traffico su gomma proveniente dall'autostrada A3 per convogliarlo nel nuovo HUB prima che questo si riversi su via Galileo Ferraris, modificando in modo determinante l'attuale accessibilità dell'area, rendendo probabilmente necessarie anche alcune significative modifiche dell'attuale sistema di viabilità.

- La Nuova Stazione Eav Garibaldi e l'hub

Il "motore trasportistico" nell'ambito dell'intero progetto descritto è costituito dalla nuova stazione EAV, concepita per soddisfare l'incremento significativo della domanda di trasporto delle linee ex-circumvesuviane nella stazione Garibaldi a spese di

quella di Porta Nolana. L'arretramento a piazza Garibaldi dell'attestamento del servizio viaggiatori potrà infatti ottimizzare i tempi di interscambio tra i diversi sistemi e favorire l'attuazione strategica del progetto.

La nuova stazione sarà accessibile, oltre che dalla galleria commerciale della stazione FS di Napoli Centrale - configurazione attuale -, da un secondo ingresso da realizzare al livello delle banchine, che disporrà anche di un nuovo elemento di connessione in cui saranno localizzate le aree di attesa, le biglietterie e i servizi per i passeggeri dell'intero HUB intermodale. All'esterno della nuova stazione sarà collocato un ampio accesso *kiss&ride*, dotato di corsie per i taxi e di un terminal bus, da dove sarà possibile raggiungere il nodo di interscambio attraverso appositi percorsi. Il nuovo terminal bus, dotato di ampie banchine, segnaletica a messaggio variabile e pensiline di protezione per le persone in attesa, garantirà le fermate e lo stazionamento ai bus attualmente presenti nell'area. Infine, a completamento dell'HUB e direttamente connesso all'autostrada a A3, saranno previsti nuovi sistemi di sosta auto.

- Le Implicazioni Urbanistiche e Sociali

Il progetto proposto costituisce un'opportunità per conseguire un nuovo assetto morfologico e la riqualificazione urbana all'intera area dell'ex scalo merci FS di Napoli Centrale.

In particolare, le coperture dei binari della circumvesuviana lungo via Galileo Ferraris compresa la trincea della stazione di Porta Nolana definiranno una nuova traccia, "Chilometro Verde", costituita da una passeggiata per ciclisti e pedoni tra Porta Nolana e la stazione di Gianturco, con spazi dedicati all'incontro, alla sosta, al verde e allo spettacolo e con importanti ricuciture e riqualificazioni del tessuto urbano. I nuovi spazi potranno rappresentare un volano per processi più ampi di rigenerazione urbana e garantiranno un miglioramento del benessere ambientale,

acustico e della permeabilità dei suoli con la riduzione dell'effetto "isola di calore" per l'intero quartiere.

Infine, a completamento del progetto di rigenerazione urbana dell'area, è in fase di studio la possibilità di sviluppare nuove funzioni strategiche adeguatamente contestualizzate in un punto nevralgico della città (*Comunicato Stampa FS Sistemi Urbani ed EAV*, 16 settembre 2020).

### **Lazio: Urban Go è il team vincitore della challenge di Ferrovie dello Stato Italiane**

Si è conclusa la nuova challenge "FS Mobility Management: promuovere la mobilità sostenibile per gli spostamenti casa-lavoro dei dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane" lanciata alle giovani imprese e agli innovatori da Gruppo FS Italiane, Regione Lazio e Lazio Innova.

All'Innovation Day, che si è svolto in modalità digitale a causa dell'emergenza sanitaria COVID-19, sono intervenuti tra gli altri: N. TASCIO, presidente di Lazio Innova, D. GISMONDI, AD di FS Technology, A.M. MORRONE, Responsabile Reclutamento, Sviluppo e Formazione di Ferrovie dello Stato Italiane, G. ROTELLA, Responsabile Risorse Umane di Ferrovie dello Stato Italiane, L. CAMPITELLI, direttore operativo di Lazio Innova.

I team che hanno partecipato alla *pitching battle*, hanno beneficiato di un percorso di *mentorship* per definire la propria proposta di business insieme ad esperti di Lazio Innova e Gruppo FS Italiane.

Cinque i finalisti in gara che hanno mostrato un *moke up* e *demo* delle proprie soluzioni:

- RIDE MOBILITY - monopattino elettrico e rastrelliera smart;
- BUS RAPIDO - bus aziendali e *bus-sharing*;
- URBAN GO - piattaforma AI per favorire spostamenti casa-lavoro in modo sostenibile;
- VIP2ZIP - piattaforma di Voluntary Carbon Credit;
- MUV - *gamification* per stimolare

comportamenti di mobilità sostenibile.

Si è aggiudicata il primo premio URBAN GO che ha ricevuto i 10mila € messi in palio da Lazio Innova insieme con servizi specialistici. Il secondo e il terzo classificato, RIDE MOBILITY e MUV, riceveranno una serie di servizi specialistici relativi alla tutela brevettuale, contrattualistica, aspetti legali, *fund raising*, *marketing* e comunicazione.

L'iniziativa rientra nel programma strategico di *open innovation* della Regione Lazio ed è la quindicesima challenge finora realizzata, con l'obiettivo di mettere in connessione le grandi imprese con la creatività e la competenza di giovani talenti e startup. Le challenge hanno già coinvolto 108 progetti innovativi, supportati attraverso un programma di *mentorship*, concretizzando almeno 15 importati accordi commerciali, sperimentazioni e progetti di ricerca congiunti (*Comunicato Stampa Regione Lazio*, 18 settembre 2020).

### **TRASPORTI INTERMODALI**

#### **Nazionale: collaborazione Svizzera-Italia, concluso il Ceneri, si riparte dal Sempione**

Dopo il completamento dei lavori per la galleria di base del Ceneri, si apre subito un nuovo capitolo volto a rendere il corridoio ferroviario Rotterdam-Genova ancora più performante.

A settembre 2020, è stato siglato un accordo tra Svizzera e Italia per una serie di interventi sull'asse Lötschberg-Sempione, nella quale l'Italia s'impegna a condurre lavori sulla linea per consentire, entro il 2028, il transito ininterrotto di semirimorchi con profilo di 4 metri fino ai grandi terminali di trasporto a nord del Paese.

Hupac ringrazia i partner italiani – in modo particolare il Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture, RFI e l'intero Gruppo FS, così come le associazioni di categoria e le imprese

ferroviarie – per il grande impegno e per il prezioso supporto fornito nella tempestiva realizzazione delle opere di potenziamento lungo il corridoio Rotterdam-Genova (*Comunicato Stampa Hupac*, 8 settembre 2020).

#### **Nazionale: FLC, "Mettere in campo politiche ad hoc per governare la crescita dell'e-commerce"**

"E-commerce, multicanalità e consegne a domicilio caratterizzano sempre più la "nuova normalità" che stiamo vivendo dopo l'emergenza sanitaria. Affrontare al meglio queste nuove sfide per la mobilità sostenibile significa creare un sistema integrato dove ogni attore faccia la propria parte: operatori logistici, enti locali, cittadini e operatori commerciali. Un patto che può essere supportato dai Comuni con politiche ad hoc da sviluppare all'interno dei PUMS, i Piani Urbani della Mobilità Sostenibile". È l'appello lanciato da M. MARCIANI, Presidente del Freight Leaders Council durante l'intervento al convegno "Mobilità e Trasporti sostenibili", organizzato al Comune di Novara in collaborazione con la Regione Piemonte e Confartigianato Imprese Piemonte Orientale in occasione della Settimana della mobilità sostenibile.

Durante il lockdown 1,3 milioni di persone hanno iniziato ad utilizzare le piattaforme di acquisto digitale. Nuovi e-shopper che si sono aggiunti ai 29 milioni di italiani già abituati ad acquistare online. All'inizio del 2020 la crescita dell'e-commerce si attestava tra il +38% e il +46%. Dopo il 21 febbraio l'incremento è stato del 56% e nella settimana tra il 23 e 29 marzo del 162%. Nonostante l'emergenza sanitaria, il commercio sul web è uno dei settori che crescerà di più nell'economia mondiale: fino al +55% con evoluzioni molto interessanti nel settore alimentare, nel *delivery* e nel farmaceutico. Si tratta di trend destinati a caratterizzare il "new normal" con i quali gli amministratori delle nostre città dovranno confrontarsi in termini di impatto ambientale, sociale ed economico.

“Gli aspetti migliorativi nella logistica urbana, come una maggiore semplificazione e digitalizzazione dei processi, introdotti dalla pandemia – ha aggiunto MARCIANI – possono essere di aiuto nello sviluppo di politiche specifiche e misure nel contesto dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile. Gli enti locali dovranno mettere in campo le regole, quanto più possibile armonizzate su un territorio vasto, in grado di integrare il servizio di consegna delle merci con tutte le altre modalità di trasporto considerando la ripresa del traffico già in atto. Gli operatori logistici saranno chiamati a una maggiore sostenibilità introducendo, per esempio, l'utilizzo di mezzi a basso impatto. Infine, le nuove tipologie di consegna quali l'instant delivery stanno portando alla ribalta nuovi modelli di business che, grazie a un ricorso sempre più massiccio alle nuove tecnologie, rendono di fatto possibile oggi quello che sembrava impensabile solo qualche anno fa” (*Ufficio Stampa Freight Leaders Council*, 17 settembre 2020).

## INDUSTRIA

### Nazionale: OICE/INFORMATTEL, aggiornamento al 31 agosto

Preoccupano molto i dati sulle gare di progettazione rilevati dall'Osservatorio Oice/Informatel nel mese di agosto, ma ancora di più quelli della prima metà di settembre.

“Nei due mesi di vigenza del decreto semplificazioni – precisa il Presidente dell'Oice G. SCICOLONE – la media giornaliera dei bandi di progettazione è passata dai 13 del periodo gennaio/giugno, ai 7 di agosto e ai 6 della prima metà di settembre. Ci auguriamo che ciò sia dovuto all'effetto di una pausa determinata dall'attesa del testo finale del decreto e del combinato disposto di ferie e *Smart working* dei tecnici della pubblica amministrazione ma siamo molto preoccupati. Probabilmente soltanto a ottobre avremo un quadro chiaro degli effetti determinati dalla

legge 120 sulla domanda pubblica di ingegneria e architettura, un provvedimento che a fianco di molte luci, soprattutto sull'accelerazione dei procedimenti di aggiudicazione e di stipula dei contratti che chiedevamo da tempo contiene, in prospettiva, anche qualche ombra. In particolare, il timore che abbiamo è che, a causa dell'ampia deroga per gli affidamenti “sotto soglia”, si rischi fino a fine 2021, di vedere compromesso il principio della centralità del progetto; bisognerebbe invece ricordare sempre che soltanto un progetto esecutivo ben fatto e accuratamente validato può assicurare una esecuzione con tempi e costi rispettati. Rimane poi il tema della riduzione e qualificazione delle amministrazioni per avere più omogeneità di comportamenti e per introdurre logiche di gestione degli appalti in ottica di project management, un percorso da portare avanti con supporti esterni qualificati”.

Ad agosto l'Osservatorio ha certificato la criticità della situazione del mercato della progettazione pubblica che tocca i minimi dell'anno: le gare rilevate sono state 150 con un valore di 19,8 milioni di €, cala del 25,7% e il valore dell'81,1% rispetto a luglio, e del 41,6% nel numero e del 49,8% nel valore rispetto ad agosto 2019. Da segnalare che nel mese di agosto è quasi completamente scemato il contributo degli accordi quadro.

Anche le prime anticipazioni sull'andamento della progettazione a settembre mostrano un andamento calante, sono solo 81 le gare di progettazione nei primi 15 giorni, quindi il calo di agosto potrebbe essere il primo segnale della tendenza al ribasso dei prossimi mesi. Dai dati emerge che sono i bandi di maggiore importo a calare drasticamente: rispetto a luglio il numero delle gare sopra soglia cala del 62,7% mentre quelle sotto soglia del 7,4%, il dato del valore è ancora più accentuato -86,5% sopra soglia e -16,4% sotto soglia.

Rimane ancora fortemente positivo il risultato degli otto mesi del 2020 sempre per i servizi di sola progettazione: il numero dei bandi è stato di 2.085 per un valore di 536,3 mi-

lioni di €: +11,1% in numero e +29,0% in valore sui primi otto mesi del 2019. I bandi per accordi quadro, sono stati 110 per 277,8 milioni di €. Se consideriamo i dati dei servizi di sola progettazione, al netto del numero e del valore degli accordi quadro, il confronto con i primi otto mesi del 2019 evidenzia un incremento del 5,3% nel numero dei bandi ma un calo del 37,8% nel loro valore. Nel grafico la linea di tendenza del numero è in piano mentre sale leggermente quella del valore.

Anche il mercato di tutti i servizi di ingegneria e architettura in agosto sente le avvisaglie di una crisi, infatti le gare pubblicate sono 365 per un valore di 123,7 milioni di €, -24,0% in numero e -35,9% in valore sul precedente mese di luglio. Rispetto ad agosto 2019 il numero cala del 29,5% e il valore cresce dell'8,7%. Negli otto mesi del 2020 i bandi pubblicati sono stati 4.130 per un valore di 1.401,7 milioni di €, +11,0% in numero e +55,8% in valore rispetto ai primi otto mesi del 2019. Il grafico mette in evidenza la forte crescita delle linee di tendenza del numero e del valore.

Spinta in avanti dei bandi per appalti integrati (appalti di lavori con contenuti di progettazione): nel mese di agosto sono stati 47, con valore complessivo dei lavori di ben 1.680,6 milioni di € e con un importo dei servizi stimato in 31,0 milioni di €. Rispetto al mese di luglio il numero è cresciuto del 42,4% e il valore del 515,5%. Il risultato è principalmente dovuto alla pubblicazione di 3 bandi, divisi in 24 lotti, con un valore di 1.554,5 milioni di €, pubblicato da Rete Ferroviaria Italiana. Dei 47 bandi pubblicati lo scorso mese 19 hanno riguardato i settori ordinari, per 1,7 milioni di € di servizi, e 28 i settori speciali, per 29,2 milioni di €, al netto delle gare di Rete Ferroviaria Italiana il valore dei servizi è di 2,1 milioni di €. Negli otto mesi sono stati pubblicati 267 bandi per 3.335,1 milioni di € di lavori, con una crescita del 181,1% nel numero e del 160,3% nel valore rispetto al 2019 (*Comunicato Stampa OICE*, 1 settembre 2020).

## Nazionale: ANFIA, mercato auto stabile (-0,4%) ad agosto dopo 7 mesi consecutivi in flessione

Secondo i dati pubblicati oggi dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad agosto il mercato italiano dell'auto totalizza 88.801 immatricolazioni, ovvero lo 0,4% in meno rispetto allo stesso mese del 2019.

Il consuntivo dei primi otto mesi del 2020 conta, quindi, 809.655 immatricolazioni, in calo del 39% rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2019. "Per la prima volta da inizio anno, ad agosto il mercato auto italiano rimane sostanzialmente stabile (-0,4%), dopo i pesanti cali a doppia cifra registrati per 5 mesi consecutivi, da marzo a luglio – commenta P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA.

Sicuramente si tratta di un primo segnale positivo e di speranza per una graduale ripresa del settore automotive, con risultati di mercato in progressivo miglioramento di qui a fine anno.

Con il Decreto Legge 'Agosto', il fondo che finanzia la misura Ecobonus è stato ulteriormente incrementato di 400 milioni di € per il 2020, di cui 300 destinati esclusivamente alla misura di incentivazione prevista dal precedente DL Rilancio, modificando la suddivisione del plafond per le varie fasce di emissioni e, soprattutto, introducendo la nuova fascia 61-90 g/Km di CO<sub>2</sub>. In questo modo, la spinta allo smaltimento degli stock di vetture accumulati nei mesi di *lockdown* si coniuga con l'attenzione al rinnovo del parco circolante nel segno della sostenibilità ambientale, secondo il dettato europeo.

Permane, tuttavia, la necessità di prevedere una misura per far ripartire anche per il mercato dei veicoli commerciali leggeri – un settore in sofferenza che, nei mesi di picco dell'emergenza Covid-19, ha registrato un'impennata nelle consegne dell'ultimo miglio sottolineando la centralità di un'efficiente mobilità urbana delle merci – inserendo un plafond ad hoc in fase di conversione in legge del citato Decreto 'Agosto'.

In conclusione – prosegue SCUDIERI – ANFIA non può che dirsi soddisfatta del lavoro di questi ultimi mesi a fianco del Governo e delle misure introdotte in tema di incentivazione del mercato auto. Ora, l'auspicio è di collaborare in maniera ugualmente efficace su un pacchetto di misure strutturali per il settore automotive da proporre per accedere alle risorse del Recovery Fund, un'opportunità da non perdere per favorire la transizione ecologica, energetica e digitale del Paese".

Passando all'analisi del mercato per alimentazione 1, ad agosto prosegue il calo delle alimentazioni tradizionali, mentre il trend rimane positivo per le auto elettrificate.

Le vetture diesel ad agosto si riducono del 18% e rappresentano il 35% del mercato, quota che si mantiene tale anche nei primi 8 mesi del 2020 (7 punti in meno rispetto allo stesso periodo del 2019), a fronte di immatricolazioni a -48%. Le auto a benzina calano del 18% nel mese e del 42% nel cumulato, e rappresentano il 36% del mercato di agosto ed il 42% del totale immatricolato a gennaio-agosto. Risultano nel complesso in crescita le vendite di auto ad alimentazione alternativa, che raggiungono, nel mese, una quota del 29%, in aumento del 57%, mentre si riducono del 4% nei primi otto mesi del 2020 rappresentando il 23% del totale mercato, 8 punti percentuali in più rispetto allo stesso periodo del 2019.

Ancora in flessione le autovetture alimentate a Gas: GPL a -33% nel mese e -45% nel cumulato, raggiungendo una quota del 7% nel mese e del 6% nel progressivo 2020; in aumento le auto a metano, +12% ad agosto, con una quota sul totale mercato del 2,8% e -14% nei primi otto mesi del 2020, con una quota del 2,4%.

Continua la crescita del segmento delle autovetture ibride ed elettriche, +241% ad agosto e +49% da inizio 2020. Tra queste, le autovetture ibride *mild* e full crescono del 225% nel mese, con una quota di mercato del 15%, e del 36,7% nei primi otto mesi del 2020, con una quota dell'11%

(più del doppio rispetto allo stesso periodo del 2019). Le ricaricabili vendute ad agosto 2020 sono il 320% in più rispetto ad agosto 2019, grazie alle forti variazioni positive sia delle autovetture elettriche (+255% e 2,1% di quota), che, soprattutto, delle ibride plug-in (+433% e 1,8% di quota), le quali, insieme, rappresentano, il 3,9% del mercato ad agosto e il 2,8% nei primi otto mesi.

Anche ad agosto, la versione ibrida della Panda risulta il modello più venduto tra tutte le vetture ibride.

In riferimento al mercato per segmenti, ad agosto le immatricolazioni di vetture superutilitarie continuano ad essere in calo, -26% (i modelli più venduti nel mese si confermano Fiat Panda e Fiat 500, che, insieme, rappresentano il 52% del segmento), mentre le utilitarie vedono crescere il proprio mercato del 5% (al primo posto si colloca Lancia Ypsilon). Le autovetture medie registrano un incremento del 3% e le medie inferiori del 4%, mentre le medie superiori riportano una leggera contrazione dell'1%. In calo i SUV medi, che cedono il 5% del mercato, mentre crescono i SUV delle altre dimensioni: i SUV piccoli del 18% (al primo posto la Fiat 500X e al terzo la Jeep Renegade), i SUV compatti del 7% (al primo posto la Jeep Compass) e, infine, i SUV grandi del 36%, rispetto a agosto 2019. Complessivamente, i SUV registrano un aumento tendenziale dell'11,5% (il 19% delle immatricolazioni di SUV appartiene a vetture del Gruppo FCA) e rappresentano il 45% del mercato del mese. La variazione è negativa anche per le immatricolazioni di monovolumi, che ad agosto si riducono del 6% nonostante la crescita dei piccoli monovolumi (+21%). Infine, si segnala il calo delle auto superiori (-2%), delle auto di lusso (-45%) e delle sportive (-65%).

Nei primi otto mesi del 2020, risultano in calo le immatricolazioni di tutti i segmenti. Secondo l'indagine ISTAT, ad agosto 2020 si stima un aumento sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 100,1 a 100,8, sia dell'indice composito del

clima di fiducia delle imprese (Iesi), che sale da 77,0 a 80,8.

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 aumento (da -67,8 a -61,7).

Anche l'indagine di acquisto di un'auto nuova nei prossimi 12 mesi di ISTAT ha rilevato, a luglio, una percentuale in crescita delle risposte positive rispetto a gennaio 2020 (da 9% a 9,4%). Secondo le stime preliminari ISTAT, ad agosto l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,3% su base mensile e una diminuzione dello 0,5% su base annua (da -0,4% del mese precedente). L'inflazione negativa continua ad essere determinata per lo più dall'andamento dei prezzi dei Beni energetici regolamentati (stabili a -13,6%) e di quelli non regolamentati (da -9% a -8,6%), mentre l'ampliarsi della flessione dell'indice generale si deve prevalentemente al calo più netto dei prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da -0,9% a -2,3%).

Nel comparto dei Beni energetici non regolamentati, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, quelli del Gasolio passano da -12,1% a -11,7% in termini tendenziali (-0,2% il congiunturale), quelli della Benzina da -11,1% a -10,8% (-0,2% su base mensile), e quelli degli Altri carburanti da -5,2% a -3,6% (-0,3% rispetto a luglio).

Le marche nazionali, nel complesso, totalizzano nel mese 20.630 immatricolazioni (-5,7%), con una quota di mercato del 23,2%. Nel cumulato da inizio 2020, le immatricolazioni complessive ammontano a 193.079 unità (-41%), con una quota di mercato del 23,9%.

I marchi di FCA (incluso Maserati) totalizzano nel complesso 20.324 immatricolazioni nel mese (-2,7%), con una quota di mercato del 22,9%. Andamento positivo per i brand Alfa Romeo (+14,1%) e Jeep (+8,3%).

Nei primi otto mesi del 2020, i marchi di FCA totalizzano 190.795 autovetture immatricolate, con un

calo del 41% e una quota di mercato del 23,6%. Sono cinque, ad agosto, i modelli italiani nella *top ten* delle vendite, con Fiat Panda (5.313 unità) ancora in prima posizione – anche nel progressivo da inizio anno – seguita, al secondo posto, da Fiat 500X (2.440), che guadagna una posizione, e, al terzo, da Lancia Ypsilon (2.261). Al quinto posto troviamo Jeep Renegade (2.125), seguita, al sesto, da Jeep Compass (2.011), che guadagna ben quattro posizioni rispetto alla classifica del mese precedente.

Il mercato dell'usato totalizza, ad agosto, 155.727 trasferimenti di proprietà al lordo delle mini-volture a concessionari, il 34,1% in meno rispetto ad agosto 2019. Nei primi otto mesi del 2020 si registrano 1.725.609 unità, con una contrazione del 38,2% rispetto a gennaio-agosto 2019 (*Comunicato Stampa ANFIA*, 1 settembre 2020).

## VARIE

### In biblioteca al CIFI "Il Calcestruzzo Proiettato - Tecnologia e Controllo"

Perché proporre un testo sulla tecnologia del calcestruzzo proiettato se in Italia si fatica a produrre un buon calcestruzzo normale che sia innanzitutto durabile?

In primo luogo, perché esiste già una gran quantità di letteratura tecnica che spiega approfonditamente come si può progettare, produrre, consegnare e mettere in opera un buon calcestruzzo normale, mentre si constata un generale disinteresse per un prodotto – il Calcestruzzo Proiettato – considerato non essenziale per la statica delle costruzioni e quindi non meritevole di particolari attenzioni anzi, praticamente ignorato o considerato quasi di nicchia.

Nei tempi recenti la tecnologia delle costruzioni e dei materiali ha compiuto notevoli progressi "nella teoria" a cui non si sono associati analoghi sviluppi "nella pratica". Ciò a causa di una carenza del concetto di "etica del costruire", etica che, al

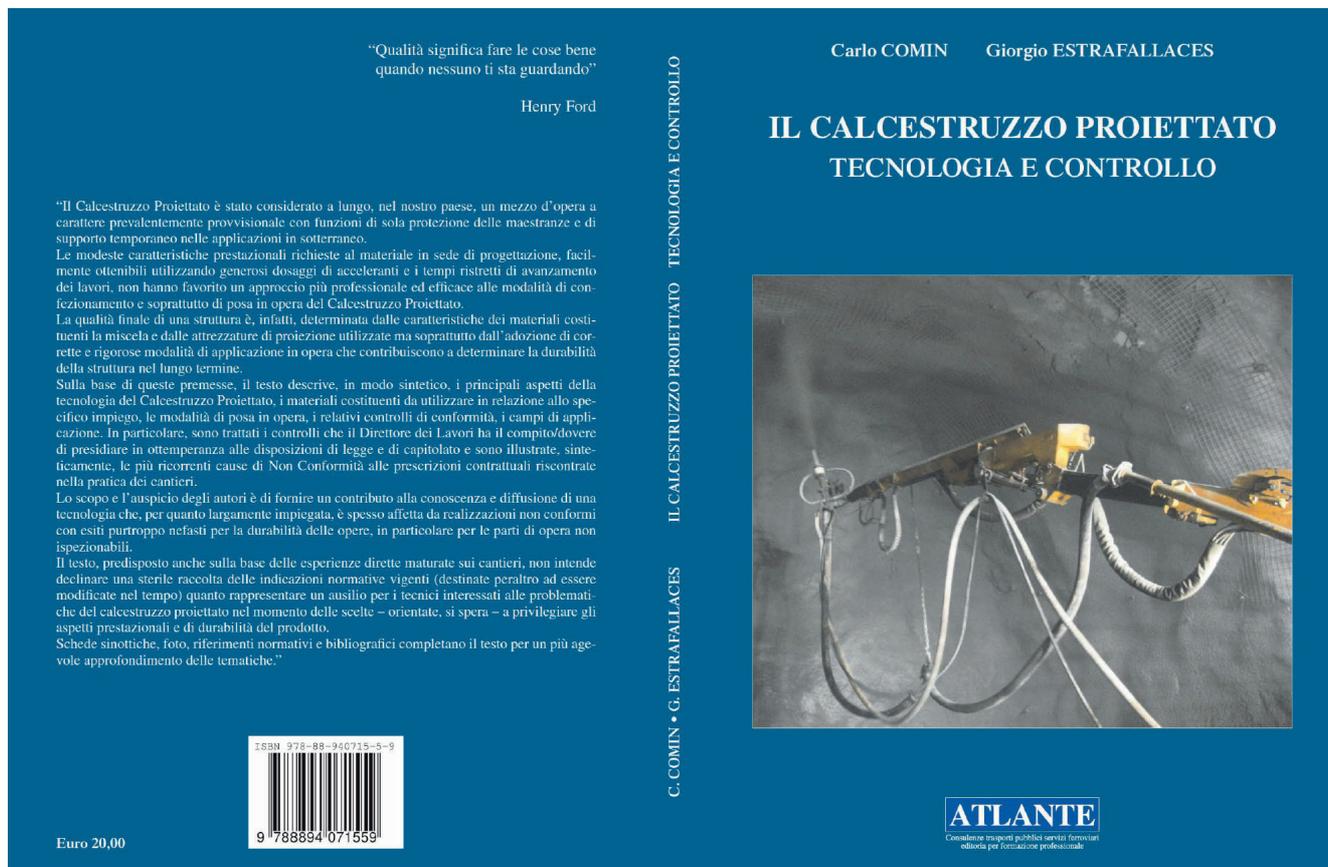
di là del rispetto delle innumerevoli e talvolta ridondanti Leggi che sono emanate o aggiornate spesso in modo non coordinato, deve presidiare la fondamentale esigenza di tutelare l'investimento pubblico e privato evitando spese in più per la collettività nell'immediato (in fase realizzativa) e onerosi costi di manutenzione nel futuro (durante corso della vita nominale dell'opera).

La qualità finale di una struttura è, infatti, determinata dalle caratteristiche dei materiali costituenti la miscela e dalle attrezzature di proiezione utilizzate ma "soprattutto" dall'adozione di corrette e rigorose modalità di posa in opera che contribuiscono a determinare la durabilità della struttura nel lungo termine.

Tornando quindi alla domanda iniziale e alle premesse successive, gli autori hanno provato a richiamare l'attenzione per un materiale o, meglio, un Processo che, specialmente nelle opere nascoste o in sottoterraneo, è fondamentale per garantire la funzionalità e la durata dell'intero investimento evitando di intervenire con anticipati interventi manutentivi, come noto, deleteri per la regolarità dell'esercizio.

Per questo è quanto mai opportuno dedicare una particolare attenzione al Calcestruzzo Proiettato per il quale, negli ultimi 20 anni, la tecnologia ha compiuto notevoli progressi senza però riuscire a conferire a questo materiale la dignità strutturale che dovrebbe avere, anziché quella attuale di mezzo d'opera/struttura provvisoria, quasi "a perdere", con funzioni di sola protezione delle maestranze e di supporto temporaneo nelle applicazioni sia all'esterno che in sottoterraneo.

Le modeste caratteristiche prestazionali richieste al materiale in sede di progettazione, facilmente ottenibili utilizzando generosi dosaggi di acceleranti e i tempi ristretti di avanzamento dei lavori, non hanno favorito un approccio più professionale ed efficace alle modalità di confezionamento e soprattutto di posa in opera del Calcestruzzo Proiettato al fine di conferirgli caratteristiche strutturali



(Fonte: Edizioni Atlante [www.atlanteimola.it](http://www.atlanteimola.it))

Figura 1 - Copertina completa del volume “Il Calcestruzzo Proiettato - Tecnologia e controllo”. In visione nella biblioteca del CIFI, Sede di Roma.

al pari del calcestruzzo normale gettato e vibrato nei casseri.

Inoltre, nessuna competenza specialistica è riconosciuta alle maestranze addette alla posa in opera del CP i cui compiti rientrano pertanto nella genericità degli incarichi che l’operatore stesso è chiamato ad assolvere.

Compiti spesso affidati a operatori improvvisati, di scarsa cultura tecnologica, dotati di esperienze fatte, solo di rado adeguatamente formati allo scopo, la cui abilità è valutata più sulla produzione oraria che sulla qualità finale del prodotto posto in opera. Al contrario, per poter assicurare al CP le prestazioni richieste minimizzando lo sfrido, l’usura delle attrezzature, il costo della posa in opera, è importante formare figure professionali specializzate qualificando l’operatore alla lancia (lanci-

sta), attraverso appositi programmi comprensivi di lezioni teoriche, da condurre in aula, e di esercitazioni pratiche, in campo, al fine di verificare gli apprendimenti conseguiti riguardo alle tecniche di proiezione, agli aspetti ambientali e a quelli della sicurezza sul lavoro.

Il testo del Manuale descrive in modo sintetico, nei primi tre capitoli, dopo un excursus sulla sua origine, i principali aspetti della tecnologia del Calcestruzzo Proiettato, i materiali costituenti e le miscele da utilizzare in relazione allo specifico impiego (regole che non differiscono sostanzialmente da quelle da applicare al calcestruzzo normale).

Il Capitolo 4 descrive le modalità di posa in opera e una particolare attenzione è dedicata proprio alla formazione della fondamentale figura del Lancista cioè di chi deve provvedere

alla corretta applicazione sul supporto.

Il Capitolo 5 tratta in dettaglio i controlli di conformità e i campi di applicazione; in particolare, sono trattati i controlli che il Direttore dei Lavori ha il compito/dovere di presidiare in ottemperanza alle disposizioni di legge e di capitolato. E su questo “dibattuto” tema dei controlli è opportuna una riflessione sull’esigenza di una efficace struttura di controllo, necessaria per prevenire comportamenti a volte maldestri degli esecutori spesso causa di gravi o irreparabili danni per la durabilità della struttura. Infatti è quanto mai urgente che tutti gli addetti ai lavori, Progettisti, Direttori dei Lavori, Imprese, Fornitori, Collaudatori ma in particolare le Stazioni Appaltanti, diano concreto impulso al processo di diffusione della cultura del “Con-

trollo di Qualità” in merito alla quale si deve prendere atto che bisogna percorrere ancora un lungo cammino per passare dagli attuali approcci di tipo normativo/coercitivo (che producono solamente ipertrofia burocratica e immaturità etica) a una visione completa e sistematica di processi che devono assumere la dignità di vere e proprie discipline tecnologiche.

Il Capitolo 6, infine, illustra alcune delle più ricorrenti cause di Non Conformità alle prescrizioni contrattuali riscontrate nella pratica dei cantieri cercando di fornire dei suggerimenti efficaci per la loro risoluzione.

In definitiva, lo spirito che ha animato e sostenuto la stesura di questo libro risiede, infatti, nella volontà di mettere a servizio degli altri le conoscenze acquisite “sul campo”, relative a una tecnologia – il Calcestruzzo Proiettato – largamente diffusa nella realizzazione delle opere

in sotterraneo ma non organicamente trattata in ambiti normativi e/o accademici.

Lo scopo e l’auspicio degli autori è di fornire un contributo alla conoscenza e diffusione di questa tecnologia che, per quanto largamente impiegata, è spesso affetta da realizzazioni non conformi con esiti purtroppo nefasti per la durabilità delle opere; tale aspetto per i gestori e gli utenti delle infrastrutture rappresentata, come già più volte richiamato, un sensibile rischio per gli inevitabili investimenti nella manutenzione e nella riparazione, oltre alle inevitabili limitazioni per l’esercizio.

Come si legge nell’incipit: “Un lavoro realizzato male si porta dietro una onerosa eredità non solo per chi lo ha commissionato ma soprattutto per le future generazioni che pagheranno i costi di continue e costosissime manutenzioni”, il testo, pertanto, non intende declinare una sterile

raccolta delle indicazioni normative vigenti (destinate peraltro ad essere modificate nel tempo), quanto rappresentare un ausilio per i tecnici interessati alle problematiche del calcestruzzo proiettato nel momento delle scelte – orientate – a privilegiare gli aspetti prestazionali e di durabilità del prodotto.

Il testo, in quadricromia, è corredato da 55 foto a colori, 13 tabelle, 29 figure ed è completato da riferimenti normativi e bibliografici per un più agevole approfondimento della materia.

(Cortesia C. COMIN, G. ESTRAFALLACES, 1 settembre 2020).

• Nota per il lettore: gli autori

C. COMIN ex Dirigente del Gruppo Ferrovie dello Stato e già Amministratore della Società GEIE BBT. G. ESTRAFALLACES specialista costruzioni in ITALFERR S.p.A. e membro Gruppi di Lavoro UNI.