

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Nazionale: insediata in ANSFISA la Commissione permanente per le gallerie

È stato firmato il decreto del Direttore dell'Agenzia che attua il trasferimento della Commissione Permanente per le Gallerie (CPG) in ANSFISA.

La struttura, precedentemente incardinata nel Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, è stata istituita con D.lgs. 264/2000 per svolgere le funzioni di autorità amministrativa previste nella direttiva 2004/54/CE per tutte le gallerie situate sulla rete stradale transeuropea sul territorio nazionale, assumendo anche il ruolo di referente per l'Italia nei rapporti con l'Unione Europea in tema di sicurezza delle gallerie stradali e autostradali, con lunghezza superiore a 500 m e appartenenti alla rete di trasporti terrestri TERN (*Trans European Road Network*).

Con l'adozione di questo decreto, si rinnova anche la Commissione, nel rispetto del termine del 24 dicembre 2021, così come previsto dal combinato disposto dell'articolo 6 del decreto-legge 10 settembre 2021, n. 121 e la Legge 9 novembre 2021, n. 156 di conversione del sopracitato decreto. Secondo il comma 2 dell'art. 4 del D.lgs. 264/2006, la Commissione è composta "dal Direttore di ANSFISA o da un suo delegato, che la presiede, da quattro esperti tecnici designati dal Direttore dell'Agenzia, da tre esperti tecnici designati dal Presidente del Consiglio Superiore

dei Lavori Pubblici, da due rappresentanti del MIMS designati dal Ministro, da tre rappresentanti del Ministero dell'Interno designati dal Ministro e scelti, rispettivamente, tra il personale della Polizia Stradale, del Dipartimento per gli affari interni e territoriali e del Dipartimento dei VVF, del soccorso pubblico e della difesa civile, da un rappresentante del Dipartimento della Protezione Civile della Presidenza del Consiglio dei ministri, da un magistrato amministrativo, da un magistrato contabile e da un avvocato dello Stato, designati secondo le modalità individuate dagli ordinamenti di rispettiva appartenenza".

La Commissione sarà presieduta da E. RENZI, Direttore della Direzione Generale di ANSFISA. La componente espressa dall'Agenzia è stata rinnovata con nomina di due docenti universitarie.

Con la ratifica del decreto diventa operativa un'ulteriore funzione di ANSFISA, l'Agenzia che promuove e vigila sulle condizioni di sicurezza delle infrastrutture di trasporto terrestre del nostro Paese, a tutela dell'incolumità degli utenti e dell'esercizio sicuro dei sistemi di trasporto (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 24 dicembre 2021).

#### Lombardia: recuperate tre vetture tipo 1931

Si sono concluse a cura della Fondazione FS le complesse attività relative al trasferimento via ferrovia di tre vetture del tipo "1931" da Lino verso i siti di manutenzione di Arquata Scrivia (AL) e Porrena (AR).

Queste carrozze, accantonate dal-

le FS a partire dai primi anni '80, e successivamente acquistate da un privato, sono state recentemente riacquisite dalla Fondazione FS per la costituzione di un convoglio "tutto a compartimenti" nello stile dei treni Direttissimi degli anni '30.

- La storia.

Le tre carrozze appartengono rispettivamente alle serie Cz 31.000 di 3ª classe, Az 21.000 di 1ª classe e ABz 50.500, mista di 1ª e 2ª classe, e appartengono a un gruppo di circa 3.000 unità, meglio note come "tipo 1931" dall'anno della progettazione, che le Ferrovie dello Stato ordinarono e misero in servizio tra il 1922 e il 1933, nell'ambito di un vasto piano di potenziamento e ammodernamento del parco veicoli.

Destinate principalmente ai servizi rapidi internazionali rappresentano una importante fase dello sviluppo tecnologico del materiale rotabile; esse adottarono per la prima volta la cassa interamente in acciaio, che garantiva maggiore robustezza e affidabilità rispetto alle precedenti vetture con cassa in legno e una nuova sagoma a cassa continua con due sole porte per fiancata, una per ogni estremità.

Il nuovo carrello tipo AB, che le equipaggiava, garantiva un comfort di marcia decisamente superiore ai tipi precedenti.

Una ulteriore innovazione fu l'applicazione del REC – Riscaldamento Elettrico Carrozze.

Particolarmente raffinato e curato l'arredo interno, realizzato con materiali robusti, di design e di pregio. Il viaggiatore trovava a sua disposizione in prima classe un compartimento di generose dimensioni, dotato di un ampio finestrino doppio, un divano a sei posti in morbido velluto, bagagliaio in bronzo con reticella annodata con motivo a losanga, plafoniere in bronzo e cristallo satinato, tendine in tessuto damascato e finiture in legno lucido. Non mancava lo specchio, il tavolino ribaltabile e il posacenere, anch'esso in bronzo.

Ogni ambiente della carrozza era

caratterizzato da una particolare cura nei dettagli.

Le ritirate infatti avevano le pareti rivestite con tessere di ceramica bianche e blu stile “secessione viennese” e il finestrino era realizzato con sei elementi fusi in bronzo e assemblati in un elegante motivo a losanga, tipico delle FS, con cristallo satinato bianco e blu.

I corridoi erano impreziositi da copriscaldiglie in bronzo e tendine scorrevoli a rulli e gli ampi vestiboli da una elegante soglia in bronzo con impressa la scritta “Ferrovie dello Stato”.

La lunga carriera di queste carrozze è terminata definitivamente nella prima metà degli anni 90', demolite in grandi numeri complice la presenza di amianto applicato nel dopoguerra.

Con investimento a cura della Fondazione FS, incomincia la nuova vita per treni turistici delle carrozze a Compartimenti Tipo 1931 (*News Fondazione FS*, 30 dicembre 2021).

### TRASPORTI URBANI

#### Campania: impegno per immettere nuovi treni su Linea 1 di Napoli

Dal 3 gennaio l'ANSFISA diventa ente responsabile in Italia per l'im-

missione in servizio dei treni metropolitani. E come primo rilevante segnale di attenzione verso le problematiche del settore, il Direttore dell'Agenda D. DE BARTOLOMEO, insieme ad E. RENZI, ha incontrato a Napoli il sindaco G. MANFREDI e l'Assessore alla Mobilità E. COSENZA. ANSFISA si è impegnata ad accelerare l'immissione in servizio dei nuovi moderni veicoli, che andranno in servizio entro la fine del 2022, avendo sempre come priorità la sicurezza dei viaggiatori.

“Con la sintonia tra Comune e ANSFISA, si compie il primo passo per avviare una svolta all'intero sistema di trasporto pubblico cittadino in modo da garantire agli utenti un sostanziale miglioramento in termini di frequenza e di qualità del servizio come chiedono i cittadini”, commenta il sindaco MANFREDI.

“Il nostro impegno per i treni della metropolitana di Napoli – ha dichiarato il Direttore DE BARTOLOMEO – è uno dei primi passi di un grande lavoro che ANSFISA intende portare avanti nell'ambito degli impianti fissi, con particolare attenzione alle metropolitane delle principali città italiane. Un'attenzione alla sicurezza che sarà possibile grazie alla preziosa collaborazione del personale proveniente dagli USTIF, gli uffici del MIMS che dal 1° gennaio sono passati sotto la guida dell'Agenda” (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 3 gennaio 2022).

#### Toscana: Pums Metrocittà Firenze, collaborazione con UNIFI

Il Consiglio della Città Metropolitana di Firenze ha approvato all'unanimità una convenzione tra Metrocittà e Dipartimento di Ingegneria Civile e Ambientale dell'Università di Firenze. Grazie all'accordo si prevedono la collaborazione degli studenti di UNIFI sui progetti di mobilità della Città Metropolitana e la possibilità per tesisti magistrali di svolgere tesi e tirocini sui progetti della Città Metropolitana, con il vantaggio per la Città Metropolitana di avere l'aiuto di laureandi magistrali su progetti specifici ed infine l'individuazione di argomenti su cui stabilire collaborazioni più durature per seguire gli aspetti più innovativi e di valutazione dei progetti del Pums-Piano urbano di mobilità sostenibile (*Comunicato Stampa Città Metropolitana di Firenze*, 14 gennaio 2022).

### TRASPORTI INTERMODALI

#### Nazionale: FERCAM si aggiudica il premio “Il logistico dell'anno 2021”

L'azienda altoatesina di trasporti e logistica FERCAM si è aggiudicata per il 2021 il prestigioso riconoscimento istituito da Assologistica, con un progetto di logistica sostenibile, sviluppato su misura per le esigenze specifiche del cliente Agrieuro, azienda leader in Europa nell'e-commerce di macchine per il giardinaggio e l'agricoltura.

La cerimonia di premiazione ha avuto luogo il 16 dicembre in versione ibrida, parte in streaming e parte in presenza, presso l'Auditorium Gio Ponti di Assolombarda, a Milano. A ritirare il premio per FERCAM, R. ARDUINI, Process Engineer e responsabile del progetto, e l'imprenditrice A. SETTIMI per Agrieuro, particolarmente soddisfatti per avere ottenuto anche da una giuria altamente qualificata conferma della validità del proprio impegno nell'individuazione di soluzioni innovative e flessibili in



(Fonte: Fondazione FS)

Figura 1 – Il trasferimento di una delle tre vetture per i siti di manutenzione.

un'ottica di vera ed efficiente logistica green.

“Il premio assegnatoci ‘Per la realizzazione di una linea di imballaggio innovativa ed eco-sostenibile’, come recita la targa di riconoscimento, oltre all’innovazione premia anche la collaborazione con il nostro cliente, consolidatasi negli anni, e basata sulla reciproca fiducia e competenza. Lo sviluppo di un simile processo, infatti, richiede massima disponibilità alle parti coinvolte e un impegno congiunto per il raggiungimento di un obiettivo comune, che nel nostro progetto oltre all’efficienza e alla flessibilità riguarda in particolare la sostenibilità del processo,” è convinto ARDUINI.

A. SETTIMI spiega così l’esigenza di individuare in collaborazione con FERCAM nuove soluzioni sostenibili per la logistica dei propri prodotti: “A partire dal 2020 in seguito alla pandemia e ai lockdown sono cambiate notevolmente le abitudini della popolazione, innanzitutto per gli acquisti online e in seconda battuta facendo scoprire a molti la passione per giardinaggio e bricolage; questo sviluppo, favorevole per la nostra attività, ci ha indotto a potenziare la nostra logistica con la contestuale individuazione di soluzioni logistiche sostenibili e più confacenti alle esigenze di una clientela in massima parte privata”.

- Il progetto nel dettaglio

Oltre al miglioramento della qualità dell’imballaggio si trattava di individuare soluzioni di packaging con il minore impatto ambientale, trattandosi di prodotti in massima parte destinati al mercato del B2C, ove è il privato a doversi fare carico dello smaltimento ovvero riciclaggio degli imballi. Per l’imballo primario i cartoni utilizzati provengono per l’80% da carta riciclata, mentre la completa sigillatura viene effettuata esclusivamente con colla, senza punti metallici. Anche per la chiusura dei cartoni ci si serve esclusivamente di nastro di carta senza plastica, escludendo anche l’utilizzo della reggiatura plastificata.

Ma la vera innovazione è rappresentata dalla possibilità di rendere

direttamente autospedibile ogni singolo collo, senza l’utilizzo del pallet. Al termine del processo di imballo, infatti, ad ogni singolo collo vengono applicati a colla degli “zoccoli” di cartone, che consentono una movimentazione dei medesimi direttamente con carrelli elevatori e transpallet elettrici. A destino, il cliente deve pertanto preoccuparsi dello smaltimento/riciclaggio di un solo rifiuto differenziato: la carta.

Il progetto è stato concepito in base alle prospettive di crescita di Agriuro ed è modulabile in modo scalare. La linea di imballo potrà infatti raddoppiare le produttività orarie per cui è stata progettata, semplicemente inserendo una seconda macchina formatrice di cartoni in parallelo a quella già installata. Il progetto integra gli altri importanti sforzi che FERCAM sta mettendo in campo nella direzione della sostenibilità ambientale, quali: carrelli al litio per movimentazioni merci, mezzi elettrici per la distribuzione nei grandi centri urbani, mezzi pesanti alimentati con LNG per le lunghe tratte (*Comunicato Stampa FERCAM*, 16 dicembre 2021).

### INDUSTRIA

#### Nazionale: mercato degli autocarri, dei veicoli trainati e degli autobus con il Decreto Investimenti

Il mercato degli autocarri, dopo le flessioni di ottobre e novembre, chiude il mese di dicembre con segno positivo, riportando una crescita a doppia cifra. Stesso trend per il mercato dei veicoli trainati, che registra un incremento sia per i rimorchi che per i semirimorchi (Fig. 2).

Analizzando nel dettaglio il mercato di dicembre 2021, nel mese sono stati rilasciati 2.343 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+21,2% rispetto a dicembre 2020) e 1.490 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+43,3%), suddivisi in 147 rimorchi (+34,9%) e 1.343 semirimorchi (+44,3%).

Nell’intero 2021 si contano 24.807 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 22,3% in più rispetto al 2020, e 15.126 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+32,4% rispetto a gennaio-dicembre 2020), così ripartiti: 1.425 rimorchi (+27,6%) e 13.701 semirimorchi (+33%).

Per gli autocarri, a gennaio-dicembre 2021 tutte le aree geografiche italiane registrano ancora una volta incrementi a due cifre: +26,8% il Nord-Ovest, +27,5% il Nord Est, +18,9% l’area del Sud e Isole, +13% le regioni del Centro.

Per classi di peso, i veicoli sopra le 12 e sotto le 16 tonnellate riportano ancora una volta la crescita più significativa, +46,4%, nel 2021. Seguono, nella classifica, gli autocarri con peso superiore a 6 e fino a 8 tonnellate (+29,6%) e quelli da 16 tonnellate in su (+24,5%). Variazione positiva contenuta per il segmento sopra le 5 e fino a 6 t (+3,3%) e per i veicoli sopra le 11,5 e fino a 12 t (+5,6%). Restano, invece, in calo a due cifre gli autocarri superiori a 3,5 e fino a 5 tonnellate, che chiudono a -18,8%, e quelli del segmento sopra le 8 e fino a 11,5 tonnellate (-14,6%).

Gli autocarri rigidi risultano in aumento del 23,7% nel periodo gennaio-dicembre 2021, mentre i trattori stradali chiudono il cumulo a +20,9%. Sia i veicoli da cantiere che i veicoli stradali mantengono un trend di crescita a doppia cifra nel 2021, rispettivamente a +39,1% e +20,8%.

Analizzando il mercato per alimentazione, nell’intero 2021 la quota di mercato dei veicoli alimentati a gas risulta del 5,7% (era del 5,2% a gennaio-dicembre 2020), per un totale di 1.421 unità, mentre gli autocarri elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano appena lo 0,2% del totale (era 0,3% a gennaio-dicembre 2020).

Anche i veicoli trainati, nel 2021, risultano in crescita a doppia cifra in tutte le aree geografiche: +58,2% nel Nord-Est, +30% nelle regioni del Centro, +22,8% nell’area Sud e isole, +20,7% nel Nord-Ovest.

Le marche estere totalizzano 8.520

### Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3500 kg  
secondo le classi di peso

	Dicembre 2021	Dicembre 2020	var. %	gen-dic 2021	gen-dic 2020	var. %
autocarri medi >3500<16000 kg	527	364	44,8	4.291	3.793	13,1
autocarri pesanti >=16000 kg	1.816	1.569	15,7	20.516	16.483	24,5
<b>Totale Autocarri con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>2.343</b>	<b>1.933</b>	<b>21,2</b>	<b>24.807</b>	<b>20.276</b>	<b>22,3</b>

secondo il tipo

	Dicembre 2021	Dicembre 2020	var. %	gen-dic 2021	gen-dic 2020	var. %
autocarri rigidi	1.357	998	36,0	12.805	10.350	23,7
trattori stradali	986	935	5,5	12.002	9.926	20,9
<b>Totale Autocarri con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>2.343</b>	<b>1.933</b>	<b>21,2</b>	<b>24.807</b>	<b>20.276</b>	<b>22,3</b>

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 kg

secondo il tipo

	Dicembre 2021	Dicembre 2020	var. %	gen-dic 2021	gen-dic 2020	var. %
rimorchi	147	109	34,9	1.425	1.117	27,6
semirimorchi	1.343	931	44,3	13.701	10.304	33,0
<b>Totale R &amp; S ptt &gt;3500 kg</b>	<b>1.490</b>	<b>1.040</b>	<b>43,3</b>	<b>15.126</b>	<b>11.421</b>	<b>32,4</b>

### Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3500 kg

secondo il tipo

	Dicembre 2021	Dicembre 2020	var. %	gen-dic 2021	gen-dic 2020	var. %
autobus/midibus urbani	164	144	13,9	1.171	1.013	15,6
autobus/midibus interurbani	114	60	90,0	850	880	-3,4
<b>totale autobus adibiti al TPL</b>	<b>278</b>	<b>204</b>	<b>36,3</b>	<b>2.021</b>	<b>1.893</b>	<b>6,8</b>
autobus/midibus turistici	13	6	116,7	362	321	12,8
<b>totale autobus specifici</b>	<b>291</b>	<b>210</b>	<b>38,6</b>	<b>2.383</b>	<b>2.214</b>	<b>7,6</b>
minibus	40	43	-7,0	507	566	-10,4
scuolabus	56	22	154,5	605	365	65,8
<b>totale autobus con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>387</b>	<b>275</b>	<b>40,7</b>	<b>3.495</b>	<b>3.145</b>	<b>11,1</b>

(Fonte: ANFIA)

Figura 2 – Dati di dettaglio per il trasporto merci ed il trasporto passeggeri.

libretti di circolazione nel progressivo da inizio anno (+38,9%); variazione positiva (+24,9%) anche per le marche nazionali, con 6.606 libretti.

Lo scorso 15 dicembre è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale il decreto Investimenti Autotrasporto per le annualità 2021-2022, che disciplina i contributi per gli investimenti

nel rinnovo del parco veicolare delle imprese del settore dell'autotrasporto effettuati a partire dal 16 dicembre. Il decreto rinnova la misura annuale stanziando 50 milioni di euro per il biennio 2021-2022, assegnando 35 milioni per la rottamazione e l'acquisto di mezzi Diesel, 10 milioni per l'acquisto di rimorchi e semirimorchi

per l'intermodalità e ATP e soli 5 milioni per l'acquisto di veicoli ad alimentazione alternativa elettrici, ibridi e a gas naturale.

Ancora in fase di pubblicazione, invece, il decreto "Investimenti ad alta sostenibilità" già firmato dal Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, che stanziava 50 milio-

ni di euro per gli anni dal 2021 al 2026 per l'acquisto di veicoli commerciali e industriali ad alimentazione alternativa, ibridi, elettrici e a gas naturale (CNG e LNG), la cui ripartizione annuale dovrebbe essere: 12 milioni nel 2021, 10 nel 2022, 8 milioni nel 2023, 2024 e 2025 e 3 milioni nel 2026.

Con queste ripartizioni, risulterebbero stanziati in media circa 17,5 milioni all'anno, nel prossimo biennio, per l'acquisto di veicoli diesel, mentre per le alimentazioni alternative lo stanziamento medio equivarrebbe a circa 10 milioni annui fino al 2026, in totale incoerenza con gli importanti sforzi richiesti al settore trasporti per il raggiungimento degli sfidanti obiettivi di decarbonizzazione e di riduzione delle emissioni.

L. SRA, Delegato ANFIA per il trasporto merci ha dichiarato: "Il 2021 si è chiuso con un mercato dei veicoli industriali e commerciali in crescita in tutti i segmenti, nonostante il periodo di crisi dovuto alla pandemia, alle difficoltà nell'approvvigionamento di componenti e all'aumento dei prezzi delle materie prime. L'aumento esponenziale del gas naturale liquefatto impone la necessità di un intervento pubblico che – al pari di quanto fatto con altri settori economici – assicuri la competitività delle tecnologie di propulsione alternative ai carburanti tradizionali.

In ragione di ciò, il settore auspica che nei prossimi provvedimenti legislativi del Governo possa trovare spazio la proposta di un credito d'imposta sull'acquisto del GNL non accolta durante l'esame dell'ultima legge di bilancio, ma anche misure premiali in termini fiscali e di rimborsi sui pedaggi autostradali per gli autotrasportatori che scelgono la sostenibilità del gas naturale, fossile e rinnovabile. Contestualmente si attende ancora che agli annunci sugli stanziamenti per il rinnovo del parco circolante facciano seguito i provvedimenti attuativi in fase di elaborazione in sede ministeriale: in particolare, la pubblicazione del decreto a sostegno degli investimenti in veicoli

ad alimentazione alternativa, annunciato in autunno, è fortemente attesa da tutta la filiera dell'autotrasporto".

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg totalizza a dicembre 387 nuove unità, con un incremento del 40,7% rispetto a dicembre 2020. Nel dodicesimo mese del 2021, tre su quattro comparti risultano in crescita: a tripla cifra gli autobus e midibus turistici (+116,7%) e gli scuolabus (+154,5%); a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (+36,3%, con gli interurbani in aumento del 90%). Chiudono il mese con una variazione negativa, invece, i minibus (-7%).

Nell'intero 2021, i libretti di autobus rilasciati sono 3.495 (+11,1% rispetto al 2020). Restano sempre in calo i minibus (-10,4%), mentre chiudono positivamente il 2021 gli autobus adibiti al TPL (+6,8%, pur con una flessione del 3,4% per gli interurbani), gli autobus e midibus turistici (+12,8%) e gli scuolabus (+65,8%).

In tema di interventi a favore della riconversione del comparto industriale, è stato pubblicato pochi giorni fa il decreto del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di attuazione della misura prevista dal PNRR per il sostegno alla trasformazione verde e digitale dell'industria degli autobus, al fine di produrre veicoli elettrici e connessi.

Dei 300 milioni di euro previsti dal PNRR 250 milioni sono assegnati per nuovi progetti e 50 milioni per progetti in essere. Almeno il 40% delle risorse è destinato al finanziamento di progetti da realizzare nelle Regioni Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia, Sardegna e Sicilia. Le risorse andranno a sostenere la realizzazione di circa 45 progetti di trasformazione industriale per lo sviluppo della filiera produttiva degli autobus elettrici e connessi, escludendo gli autobus ibridi, mediante lo strumento dei Contratti di sviluppo. Gli interventi industriali e tecnologici per lo sviluppo della filiera produttiva degli autobus devono essere completati in tempo utile per garantire l'attivazione della produzione di autobus e/o

relative componenti entro il 30 giugno 2026. Le modalità di utilizzo ed erogazione dei fondi saranno stabilite con un successivo provvedimento del Ministro dello Sviluppo economico.

G. DE FILIPPIS, Presidente della Sezione Autobus di ANFIA ha commentato: "Il mercato nel 2021 chiude in recupero rispetto al 2020, rimanendo però lontano dai livelli pre-crisi per le difficoltà persistenti nelle medie e lunghe percorrenze e malgrado i previsti finanziamenti a sostegno della transizione ecologica nel TPL. Notiamo positivamente un'accelerazione degli atti necessari a rendere disponibili i fondi stanziati anche se è ancora presto per poter valutare gli effetti sulla domanda nell'anno corrente e sulla velocità di rinnovo delle flotte in ottica di transizione ecologica, sempre più necessario dopo anni che hanno visto un ulteriore invecchiamento del parco circolante degli autobus". Secondo l'alimentazione, la quota di mercato degli autobus alimentati gas è dell'8,2% nel 2021 (contro il 10,7% di gennaio-dicembre 2020), mentre gli elettrici e ibridi gasolio/elettrico rappresentano l'11% (6,1% a gennaio-dicembre 2020).

A livello territoriale, infine, nel 2021 le immatricolazioni sono ancora in flessione nelle regioni del Nord-Ovest (-16,4%), mentre si mantengono in crescita a doppia cifra in tutte le altre aree: Sud e isole +20,8%, Nord-Est +17,5% e Centro +15,1% (*Comunicato Stampa ANFIA*, 20 gennaio 2022).

### **Nazionale: accordo per potenziare la connettività sulle linee alta velocità**

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, attraverso RFI e il Gruppo TIM hanno siglato un accordo che prevede il potenziamento degli impianti di copertura mobile 4G delle gallerie lungo le linee Alta Velocità italiane, da Torino a Napoli e da Bologna a Venezia. Il potenziamento riguarderà anche la copertura di altri Operatori TLC tra cui WINDTRE.

Nell'ambito delle iniziative legate al PNRR, inoltre, è previsto l'avvio di studi di fattibilità relativi al possibile utilizzo di tecnologie 5G. L'obiettivo è realizzare una connettività sempre più affidabile a bordo dei treni ad alta velocità.

Gli interventi previsti consentiranno infatti ai passeggeri di usufruire di una connessione stabile e di alta qualità anche nelle aree più sfavorevoli come le gallerie ferroviarie, sia attraverso il servizio WiFi di bordo treno sia attraverso la copertura diretta degli Operatori TLC aderenti al progetto.

Già a partire dal 2022 verranno avviati i lavori di potenziamento degli impianti nelle gallerie, sulle tratte alta velocità tra Torino, Milano, Bologna e Firenze, per poi proseguire nel corso del 2023, da Firenze fino a Napoli e da Bologna a Venezia. Il progetto prevede un investimento di circa 12 milioni di euro, condiviso tra RFI, la società del Gruppo FS che gestisce l'infrastruttura ferroviaria nazionale, e gli Operatori TLC aderenti.

Questo accordo rappresenta un primo passo concreto per porre a livelli di eccellenza internazionale la connettività voce e dati sulle linee ferroviarie italiane: un'iniziativa che vede agire un ruolo attivo dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e dai principali Operatori TLC nazionali ponendo la dovuta attenzione alle esigenze digitali dei viaggiatori, sia lavorative sia personali, e operando in coerenza con le iniziative di sviluppo per il Paese previste dal PNRR (*Comunicato Stampa Congiunto Gruppo FSI e TIM*, 13 gennaio 2022).

### **Veneto: lavori di armamento ferroviario e opere infrastrutturali linea AV/AC Verona-Padova**

Come mandataria di una ATI, Salcef S.p.A. si è aggiudicata una nuova commessa del valore complessivo di 194,8 milioni di euro (quota Salcef pari a 147,8 milioni).

Il contratto prevede la costruzione

di opere infrastrutturali, come viadotti e sottopassi, e interventi di armamento ferroviario per la tratta Montebello della linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Verona-Padova. I lavori inizieranno nei primi mesi del 2022 e dureranno quattro anni.

Queste attività rientrano nell'ambito del progetto per la nuova linea AV/AC Verona-Padova, affidato da RFI al general contractor IRICAV DUE.

La nuova linea, della lunghezza complessiva di 76,5 km, attraverserà 22 Comuni, aumentando la qualità dell'offerta ferroviaria italiana e la sua integrazione con la rete europea. Il collegamento, parte della più ampia AV/AC Torino-Milano-Venezia, si inserisce nel Corridoio Mediterraneo della rete strategica transeuropea di trasporto (TEN-T core network) che dalla Spagna arriva alla frontiera Ucraina.

Il Gruppo Salcef può vantare una grande esperienza nella costruzione di linee AV/AC, avendo realizzato oltre 340 km di binario della rete ad Alta Velocità italiana, in particolare ha partecipato ai lavori per la Bologna-Firenze ed è attualmente coinvolto nella costruzione della nuova linea Bari-Napoli. I principali lavori possono essere riepilogati come segue:

- viadotto della linea storica a Montebello Vicentino;
- sottopasso per adeguamento viabilità Stazione Montebello;
- attraversamento Rio Acquetta;
- nuovo cavalcaferrovia a Montecchio Maggiore;
- realizzazione della deviazione stradale a Montecchio Maggiore;
- viadotti della linea AV/AC a Montebello Vicentino;
- realizzazione del sottovia;
- barriere antirumore linea AV;
- barriere antirumore linea storica FS;
- riambientalizzazione;
- lavori di armamento (*Comunicato Stampa Salcef*, 12 gennaio 2022).

### **Nazionale: opere pubbliche, i nuovi metodi per la programmazione e la valutazione dei progetti per infrastrutture e sistemi di mobilità sostenibili**

Il MIMS ha presentato un nuovo approccio per realizzare infrastrutture resilienti e sostenibili. Durante il seminario online organizzato dal MIMS sono stati illustrati i documenti che descrivono l'approccio fortemente innovativo che verrà utilizzato dal Ministero per la valutazione dei progetti riguardanti le nuove opere pubbliche da realizzare in coerenza con i principi europei e internazionali del Next Generation EU e dell'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile e, soprattutto, con le nuove linee guida del Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica e lo Sviluppo Sostenibile (CIPESS) riguardanti la valutazione degli investimenti pubblici secondo indicatori di sostenibilità economica, sociale e ambientale. Il nuovo orientamento del CIPESS riflette l'opera di sensibilizzazione svolta negli ultimi anni dalle organizzazioni internazionali e dalla società civile per l'introduzione di criteri di valutazione che, oltre alle dimensioni economiche e finanziarie, accolgano una visione allargata agli aspetti sociali e ambientali degli impatti generati dagli investimenti pubblici.

“Il seminario ha consentito di illustrare in modo integrato l'indirizzo assunto dal Ministero nel corso dell'ultimo anno per realizzare un cambiamento significativo e strutturale delle modalità di programmazione e valutazione dei progetti infrastrutturali e delle reti di mobilità nella direzione dello sviluppo sostenibile, come impone anche il cambio di nome del Ministero”, ha sottolineato il Ministro E. GIOVANNINI. “Con questa iniziativa viene avviato un confronto con la comunità scientifica, le organizzazioni della società civile e gli addetti ai lavori sul percorso intrapreso, anche al fine di ricevere proposte per migliorare gli strumenti di cui il Ministero si sta dotando. Il perseguimento della transizione digitale

e di quella ecologica – aggiunge il Ministro – deve essere riflesso nel modo in cui si selezionano le infrastrutture da realizzare e nel modo di realizzarle, così da renderle resilienti al cambiamento climatico, contribuire a raggiungere gli obiettivi di decarbonizzazione, migliorare la qualità dei servizi per i cittadini e le imprese, ridurre le disuguaglianze territoriali, nel rispetto del principio del *not significant harm* posto alla base di tutto il quadro finanziario europeo 2021-2027”.

Durante il seminario sono state discusse le linee guida per l'elaborazione dei documenti di valutazione *ex-ante* delle opere pubbliche, incluse quelle – adottate ad agosto scorso – relative al nuovo Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica (PFTE) per gli interventi inseriti nel PNRR, e le linee guida operative per la valutazione dei progetti in ambito ferroviario approvate a dicembre 2021. Entrambi i documenti chiariscono i criteri da adottare per la valutazione economico-finanziaria dei progetti, confermando l'importanza dell'analisi costi-benefici ed espandendo tale analisi anche agli elementi di valutazione dell'impatto ambientale e, in particolare, in termini di emissioni di gas climalteranti. Per la prima volta, nelle linee guida sono stati inclusi elementi di analisi degli impatti ambientali (in particolare il rispetto del principio del *do not significant harm*), quelli di natura sociale e quelli relativi alla dimensione istituzionale e di governance, come ad esempio la qualificazione delle stazioni appaltanti, per migliorare la quale il MIMS si è impegnato con il programma di formazione “PNRR Academy”.

Al centro della discussione c'è stata anche la proposta di revisione del processo di pianificazione delle opere pubbliche previsto dalla normativa esistente, con l'introduzione di strumenti più adeguati alla definizione delle priorità e il monitoraggio sullo stato di avanzamento dei lavori. In particolare, la proposta propone di rafforzare la coerenza con le politiche nazionali ed europee dei singoli interventi programmati sulla base

delle esigenze nazionali e territoriali segnalate dagli stakeholder. In tale prospettiva vengono identificati gli investimenti che il MIMS dovrebbe effettuare per dotarsi di adeguate competenze professionali, anche alla luce della creazione del Centro per l'innovazione e la sostenibilità in materia di infrastrutture e mobilità (CISMI), istituito nel 2021.

Infine, nel corso del seminario è stata ribadita la centralità dell'istituto del dibattito pubblico nel processo di scelta e selezione delle opere da realizzare, grazie al coinvolgimento dei portatori di interesse, all'interno di un dialogo strutturato e garantito da principi e linee guida definite in maniera concertata. In particolare, sono state presentate le linee guida adottate nei mesi scorsi dalla Commissione apposita operante presso il Ministero e l'esperienza finora maturata nell'ambito dei processi di dibattito pubblico avviati con riferimento alle opere del PNRR.

Questi i documenti che sono stati oggetto di dibattito durante il Seminario:

1. linee guida Progetto di fattibilità tecnico-economica;
2. linee guida operative settore ferroviario;
3. documento di programmazione e scoring;
- 4a. raccomandazione n. 1 - Linee guida sul dibattito pubblico;
- 4b. raccomandazione n. 2 - Linee guida sul dibattito pubblico (*Comunicato Stampa MIMS*, 21 gennaio 2022).

### VARIE

#### **Veneto: il MoSE entra all'Università, firmato il protocollo d'intesa con gli atenei veneziani**

Promuovere e divulgare la conoscenza del sistema MoSE tra gli studenti universitari è l'obiettivo di un progetto didattico che prevede lo studio approfondito della più grande opera ingegneristica italiana, il Mo-

dulo Sperimentale Elettromeccanico, realizzata per difendere la città di Venezia e il territorio lagunare dal fenomeno dell'acqua alta.

Con il protocollo d'intesa siglato (Fig. 3) dal MIMS, dal Commissario Straordinario per il MoSE, dal Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova, dall'Università Ca' Foscari Venezia e dall'Università IUAV di Venezia si intende avviare una collaborazione per aumentare la consapevolezza delle problematiche connesse alla protezione dell'ambiente e dei fragili ecosistemi dell'area e alla lotta contro la crisi climatica, individuando una strategia di formazione innovativa che possa incidere positivamente sullo sviluppo sostenibile del pianeta.

Durante l'incontro, si è deciso anche che, del programma di avviamento dell'opera, faranno parte progetti di ricerca condivisi con le università finalizzati a valutare gli impatti sulla laguna e sul suo ecosistema.

“Si tratta di un progetto innovativo per la conoscenza di un sistema ingegneristico ad alta tecnologia unico al mondo”, sottolinea il Ministro E. GIOVANNINI, “che consentirà di coinvolgere le giovani generazioni su un'opera che riguarda molti aspetti interconnessi, tra cui l'innovazione tecnologica al servizio della salvaguardia degli ecosistemi marini e terrestri, culturali e paesaggistici oltre quelli sociali delle comunità che vivono nella laguna di Venezia. Il programma formativo – aggiunge GIOVANNINI – fa parte di una campagna più ampia volta a valorizzare un'opera di ingegneria italiana unica in tutto il mondo, che ha già dimostrato la sua efficacia per salvaguardare un patrimonio culturale e naturale mondiale come Venezia e la sua laguna”.

“Il MoSE accompagnerà sempre più la quotidianità di Venezia e per questo abbiamo iniziato a lavorare ad un progetto che permettesse di conoscere meglio e più da vicino questa eccellenza tutta italiana” – dichiara E. SPITZ, Commissario Straordinario per il MoSE – “Con il progetto didattico MoSE i giovani studenti universitari e il mondo accademico, il futuro del



(Fonte: MIMS)

Figura 3 – Il MoSE entra all’Università, la firma del protocollo d’intesa con gli atenei veneziani: si attiva una collaborazione per migliorare la conoscenza dell’opera.

nostro Paese, potranno finalmente visitare l’isola artificiale, il centro tecnologico e approfondire le tematiche di attualità come gli effetti dei cambiamenti climatici nelle città”.

“Il Consorzio Venezia Nuova accoglie con entusiasmo l’opportunità di far conoscere agli Atenei e alle giovani generazioni l’operatività e il completamento della realizzazione del MoSE, un’opera integrata che unisce competenze trasversali” – afferma M. MIANI, Commissario Liquidatore del Consorzio Venezia Nuova – “Il confronto continuo con la comunità scientifica sarà occasione per creare notevoli ricadute tecnologico-scientifiche e costituire un ritorno importante per la collettività”.

“Il MoSE è senza dubbio un’opera complessa e, sotto molti punti di vista, ancora poco conosciuta, nonostante il suo impatto per la salvaguardia di Venezia possa rivelarsi decisivo”, commenta la Prof.ssa T. LIPPIELLO, Università Ca’ Foscari Venezia “Un progetto ingegneristico di tali proporzioni necessita di essere studiato, osservato in azione e soprattutto raccontato. La salvaguardia di Venezia e del suo ecosistema è un tema di ricerca trasversale e interdisciplinare, che riguarda le diverse aree del nostro ateneo: scientifica, economica, linguistica e umanistica. Ca’

Foscari è impegnata da anni nella ricerca sulle tematiche ambientali e la sostenibilità, che rientra nel nostro Statuto, è uno dei sette obiettivi strategici trasversali al centro del nostro Piano Strategico 2021-2026. Abbiamo pertanto aderito convintamente a questo progetto didattico, con cui offriremo ai nostri studenti una serie di iniziative utili ad approfondire questa grande opera d’ingegno nei suoi aspetti più significativi”.

Per il rettore dell’Università IUAV di Venezia Prof. B. ALBRECHT “La valorizzazione e lo studio di un’opera complessa come il MoSE è da sempre un impegno per l’Università IUAV di Venezia, a partire dagli studi portati avanti da un gruppo di docenti dell’Ateneo per la mitigazione dell’impatto paesaggistico dell’infrastruttura sul delicato paesaggio lagunare. Grazie a questi, l’operazione MoSE, dal punto di vista del progetto architettonico, ha realizzato un esperimento di collaborazione tra Università, parte pubblica e parte privata finora senza precedenti e con cui questo nuovo progetto si pone in forte continuità”.

Saranno gli Atenei veneziani a indicare quali dipartimenti definiranno i piani di lavoro propedeutici all’attività didattica, mentre il Consorzio Venezia Nuova, concessionaria

dello Stato per la progettazione e costruzione dell’opera, fornirà il materiale di studio sul MoSE, individuando le tappe del percorso conoscitivo del sistema con accessi e visite programmate in modo da non incidere sul normale andamento dei lavori di completamento e avviamento dell’infrastruttura nata per proteggere Venezia per i prossimi cento anni (Comunicato Stampa MIMS, 19 gennaio 2022).

**Lombardia: A35 Brebemi, nuovo logo e corporate image, verso un futuro più sostenibile**

A35 Brebemi conferma il suo percorso di innovazione verso la sostenibilità ambientale, sociale ed economica anche attraverso l’evoluzione della propria immagine aziendale. L’infrastruttura italiana, il miglior collegamento esistente tra Brescia e Milano e capofila del progetto di elettrificazione “Arena del Futuro”, ha presentato la sua nuova veste grafica. L’autostrada è stata recentemente acquisita da uno dei più importanti player internazionali nel settore dei trasporti, Aleatica (partecipata al 100% dall’Australian IFM *Global Infrastructure Fund*). La nuova immagine aziendale segue le linee guida della *global corporate image identity* di Aleatica e sarà applicata ai diversi strumenti di comunicazione, come ad esempio il sito web, coinvolgendo nel cambio anche la controllata Argentea Gestioni e la capogruppo Autostrade Lombarde.

Il nuovo logo si ispira ai valori di Aleatica e intende raffigurare l’integrazione delle persone al pianeta. I colori richiamano differenti elementi legati all’ambiente in cui viviamo, come il sole (giallo), la natura (verde) e la terra (marrone e arancio). La nuova immagine di A35 Brebemi vuole rappresentare l’approccio globale di Aleatica alla sicurezza, alla tecnologia e alla sostenibilità, confermando la propria mission di costruire e gestire infrastrutture e servizi di mobilità efficienti e responsabili, verso un futuro sostenibile e rispettoso sia delle persone sia del pianeta.

## NOTIZIARI

“Con questa evoluzione dell’immagine di A35 Brebemi intendiamo sempre più rappresentare i valori che ci appartengono – afferma il Presidente di A35 Brebemi, F. BETTONI. Il percorso, iniziato già dalla progettazione dell’infrastruttura e che prosegue sia con la gestione della stessa sia con l’innovativo progetto di elettrificazione, si arricchisce oggi di uno step importante con il nuovo logo, verso un futuro che ci vede sempre più protagonisti nell’ambito della mobilità sicura e sostenibile.”

- Nota per il lettore: Autostrada A35 Brebemi-Aleatica

A35 Brebemi-Aleatica è il collegamento autostradale direttissimo tra Brescia e Milano, la via più veloce e sicura tra le due città. L’infrastruttura, attiva dal 23 luglio 2014, ha un’estensione di 62,1 km a cui sono state aggiunte la stazione di esazione di

Castegnato e le rampe di interconnessione con l’autostrada A4. L’autostrada è raggiungibile dalla città di Brescia attraverso l’autostrada A4 (prendendo la rampa di uscita dopo Brescia Ovest in direzione “A35 Milano – Linate”), la Tangenziale Sud di Brescia e la SP19 oppure utilizzando la nuova A21 (Corda Molle). I caselli dell’autostrada sono sei: Chiari Ovest, Calcio, Romano di Lombardia, Bariano, Caravaggio e Treviglio. Superato l’ultimo casello di Treviglio, ci si immette nell’A58 Tangenziale Est Esterna Milano (TEEM) che consente all’A35 Brebemi di raggiungere la A1 all’altezza di Melegnano, la A4 all’altezza di Agrate, Linate e l’Area Metropolitana di Milano tramite due svincoli, a destra, Pozzuolo Martesana e a sinistra Liscate, che sboccano rispettivamente sulla SP103 Cassanese e sulla SP14 Rivoltana. A35 Brebemi ha ricevuto importanti riconoscimenti internazionali, in Usa e UK,

quale miglior project financing infrastrutturale e miglior project bond europeo.

- Nota per il lettore

Aleatica è un operatore che sviluppa asset di trasporto con sede a Madrid. Con circa 2.200 dipendenti in tutto il mondo Aleatica registra un fatturato annuo di circa € 570 milioni. La società attualmente gestisce 20 concessioni – 15 autostrade (compresa A35 Brebemi), 3 porti, 1 linea ferroviaria leggera e 1 aeroporto – in sei paesi in Europa e America Latina: Spagna, Italia, Messico, Colombia, Perù e Cile. Aleatica è interamente controllata dall’IFM *Global Infrastructure Fund*, che è assistito da IFM Investors, un investitore istituzionale globale con circa 101 miliardi di euro in gestione al 31 marzo 2021 (*Comunicato Stampa Consilium Comunicazione per Aleatica*, 21 gennaio 2022).



### Il sistema premium per tutti gli attraversamenti.



- Facile e veloce installazione, anche a mano > **costi ridotti**
- Passaggio a livello “silenzioso”
- Manutenzione semplice e a basso costo
- Tempi ridotti di installazione e montaggio

KRAIBURG STRAIL® GmbH & Co. KG // D-84529 Tittmoning | Göllstr. 8 | www.strail.com  
STRAIL® in Italy // Tommaso Savi | mobile +39 392 9 50 38 94 | tommaso.savi@strail.it

