

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: grandi stazioni ferroviarie più connesse con le nuove infrastrutture TLC

Stazioni ferroviarie più connesse grazie al sistema di ultima generazione Distributed Antenna System (DAS).

È l'obiettivo del progetto avviato dal Gruppo FS Italiane con INWIT società controllata da TIM, per realizzare un sistema di infrastrutture di telecomunicazioni (TLC) che ottimizza la ricezione dei segnali degli operatori di telefonia mobile e potenzia la connessione a internet di smartphone, tablet e pc.

Il progetto coinvolge le stazioni ferroviarie gestite da GrandiStazioni Rail, società del Gruppo FS Italiane, che negli ultimi anni sono diventate veri e propri luoghi di incontro e socializzazione nel centro delle città: Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Napoli Centrale, Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia e Verona Porta Nuova.

“Questa iniziativa proietta il Gruppo FS Italiane nel futuro e conferma il nostro impegno nel cercare soluzioni tecnologiche all'avanguardia” ha dichiarato A. LA ROCCA, Direttore Innovazione e Sistemi informativi di FS Italiane. “L'installazione del sistema di antenne DAS nelle stazioni migliorerà l'utilizzo di smartphone e PC che sfruttano le tecnologie di trasmissione 2G, 3G, 4G e 4G+. Abbiamo accolto con interesse questa partnership per prepararci all'introduzione della tecnologia di trasmissione dati 5G che permetterà di realizzare applicazioni sempre più inno-

vative. Il Gruppo FS Italiane è al lavoro per progettare nuovi servizi per le persone che viaggiano e che ogni giorno frequentano le stazioni ferroviarie. Continueremo a sostenere lo sviluppo della tecnologia 5G”.

“La partnership tra il Gruppo FS Italiane e INWIT permetterà a viaggiatori e visitatori delle più grandi stazioni ferroviarie italiane di essere collegati con i propri dispositivi sempre al meglio – ha sottolineato G. FERIGO, Amministratore Delegato di INWIT – Stiamo rispondendo alla continua richiesta di connettività mobile realizzando in tutta Italia impianti, come il sistema DAS, per migliorare la copertura degli operatori in siti outdoor e indoor particolarmente frequentati anche guardando al futuro della nuova tecnologica 5G. Grazie alle micro antenne collocate in stazioni, aeroporti, ospedali, centri commerciali, stadi e aree cittadine con forte concentrazione di persone, garantiremo una ricezione del segnale degli operatori sempre di altissima qualità e la possibilità di fruire di servizi innovativi ovunque”.

La realizzazione del sistema DAS, composto da micro antenne indoor e outdoor, permette un notevole miglioramento della ricezione del segnale e della cosiddetta “customer experience” per i sistemi di telefonia mobile attualmente in uso con tecnologie 2G, 3G, 4G e 4G+. Le infrastrutture DAS rendono le stesse stazioni ferroviarie 5G ready, predisposte cioè per l'introduzione dell'innovativa tecnologia che gli operatori mobili, già nel corso di quest'anno, utilizzeranno in Italia.

Il sistema DAS prevede una centralina elettronica che riceve il segnale via cavo in fibra ottica degli opera-

tori mobili e lo rilancia con una potenza e una stabilità del segnale radio che sarebbe possibile unicamente con le grandi antenne al di fuori della stazione. Una serie di micro antenne, distribuite capillarmente in tutte le aree delle stazioni, consente telefonate senza disturbi o perdita di linea e incrementa la capacità delle connessioni ad elevata velocità per tutte le attività che ormai fanno parte della nostra vita quotidiana.

Le micro antenne sono strumenti fondamentali per il corretto funzionamento della tecnologia 5G che necessita di un segnale costante e potente, non solo per permettere di ricevere e inviare documenti e contenuti video in tempi più brevi rispetto ad oggi, ma anche per supportare tutte le innovazioni che riguardano l'Internet Of Things (IoT).

• Nota per il lettore

GrandiStazioni Rail (Gruppo FS Italiane) riqualifica, valorizza e gestisce le quattordici più grandi stazioni ferroviarie in Italia: Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Brignole, Genova Piazza principe, Milano Centrale, Napoli Centrale, Palermo Centrale, Roma Termini, Roma Tiburtina, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia Santa Lucia e Verona Porta Nuova. La società è focalizzata su attività infrastrutturali e sul completamento del piano di investimenti con l'obiettivo di garantire il presidio dei business chiave di stazione nei confronti dei viaggiatori e di tutti coloro che vi operano.

Con oltre 11mila “towers” distribuite capillarmente sul territorio nazionale e in qualità di “neutral host”, INWIT punta a migliorare la fruizione dei servizi mobili per gli utenti, mettendo le proprie antenne a disposizione di tutti gli operatori di telefonia mobile. INWIT sta inoltre sviluppando una infrastruttura composta di microcelle e DAS per permettere una ricezione dei servizi mobili sempre migliore in aree outdoor e indoor con forte richiesta di connessione (*Comunicato Stampa INWIT*, 11 marzo 2019).

Lazio: consegnata la prima nuova loco elettrica a Mercitalia Rail

La prima delle 40 nuove locomotive elettriche TRAXX E494, prodotte nello stabilimento di Vado Ligure (SV) da Bombardier Transportation, è stata consegnata a Mercitalia Rail, la più importante impresa ferroviaria merci in Italia e una delle principali in Europa.

La nuova locomotiva e il piano di consegna delle successive sono stati presentati a Roma da E. PUJIA Direttore Generale della Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, M. GOSSE Amministratore Delegato Mercitalia Logistics e G.P. GOTELLI Amministratore Delegato Mercitalia Rail.

“Le nuove locomotive – ha dichiarato M. Gosse Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics – insieme a quelle interoperabili già ordinate da TX Logistik (la società tedesca del Polo Mercitalia che opera nei maggiori Paesi europei) costituiscono il nostro investimento più importante. Un investimento del valore complessivo di circa 400 milioni di euro che ci permetterà di rinnovare, nel prossimo biennio, circa un terzo della flotta locomotive di proprietà per poter offrire ai nostri clienti maggior capacità di trasporto e servizi più affidabili e puntuali.

Le nuove locomotive TRAXX E494 fanno parte del contratto siglato a dicembre 2017 da Mercitalia Rail e Bombardier, che prevede la consegna di cinque locomotive al mese, con il completamento della fornitura entro ottobre di quest’anno e l’opzione di ulteriori 20 unità nei mesi successivi, per un investimento di circa 180 milioni di euro.

I mezzi avranno una potenza massima di trazione di 6,4 MW e una forza di trazione di 320 kN e consentiranno a Mercitalia Rail di offrire ai clienti treni merci con caratteristiche tecniche superiori rispetto agli attuali convogli, garantendo i migliori standard di confort e sicurezza ai propri macchinisti.

Inoltre, grazie a sistemi frenanti autogenerativi e all’innovativo sistema “Eco-mode”, queste locomotive avranno consumi energetici significativamente inferiori rispetto agli standard attuali.

Infine, Bombardier si occuperà anche della manutenzione delle locomotive per un periodo di otto anni, garantendone la massima disponibilità ed efficienza di esercizio (*Comunicato Stampa Mercitalia Rail*, 8 marzo 2019).

Puglia: presentati a Bari Centrale i nuovi Jazz per i pendolari

Al via l’ammmodernamento della flotta dei treni regionali dedicati ai pendolari pugliesi. Trenitalia e Regione Puglia hanno presentato a Bari Centrale i nuovi treni Jazz, acquistati dalla Regione Puglia, in circolazione sulle linee Lecce-Bari, Bari-Foggia e Taranto-Bari. Presenti al taglio del nastro l’Assessore regionale ai Trasporti, G. GIANNINI, l’Amministratore Delegato di Trenitalia O. IACONO e il Direttore Divisione Passeggeri Regionale di Trenitalia di Puglia e Basilicata, B. DI DOMENICO. Dotati di un eccezionale livello di comfort, sicurezza, affidabilità e accessibilità i Jazz consentiranno una nuova esperienza di viaggio alle persone che per lavoro, studio e turismo utilizzano i treni regionali di Trenitalia.

L’ammmodernamento della flotta porterà ulteriori vantaggi in termini di comfort, regolarità e security del viaggio in regione. I dati rilevati da una società demoscopica terza confermano già una costante crescita di soddisfazione per il viaggio nel suo complesso del 5,8% nel confronto con il 2018 e il 2017 arrivando all’86,6%, con una percentuale di soddisfatti del 92,8% per la fase di permanenza a bordo e del 90,1% per il comfort.

Un gradimento frutto anche dell’importante rivisitazione dei processi industriali e della macchina organizzativa che gestisce il trasporto regionale. A ciò va aggiunta l’attivazio-

ne di nuovi servizi, fra tutti il “customer care” per i 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 Puglia come in tutte le altre regioni, garantendo così un miglioramento della qualità della vita dei pendolari. Un’ulteriore svolta sulla qualità del servizio di trasporto si avrà a partire dal 2021 quando arriveranno sui binari pugliesi i primi nuovi treni Pop. In tutto saranno 43 entro il 2024.

- *Nota per il lettore: caratteristiche principali del treno Jazz 204 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 204 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 interni 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 Gruppo FS*, 27 febbraio 2018).

Lombardia: segnali incoraggianti per Trenord

“Il piano di Trenord, a poco più di un mese dalla sua attuazione, sta dando i primi risultati positivi”. È quanto dichiarato da M. PIURI, Amministratore Delegato di Trenord, intervenendo al convegno “La Locomotiva”.

“Con l’orario invernale in vigore dal 9 dicembre – ha proseguito PIURI – abbiamo tracciato la strada per ridare affidabilità e regolarità al sistema: ridurre le soppressioni totali dal 5% a meno del 2% e ci stiamo riuscendo. In particolare, grazie agli aggiustamenti di orario tra Saronno e Seregno, sulla S9 la puntualità è passata dal 65% di ottobre all’87%”.

“Guardare alla domanda, nella sua dimensione e localizzazione reale – continua PIURI – è l’elemento chiave per rispondere alle esigenze di chi si sposta in Lombardia. In un giorno feriale, le 3 linee suburbane più frequentate con 235 corse trasportano 150 mila passeggeri, tanti quanti quelli di 21 linee regionali con 833 corse.

E ancora: “10 stazioni registrano più di 30 mila passaggi al giorno, 81 ne contano meno di 100. Sono fattori che dobbiamo tenere in considerazione in una Regione come la nostra, che registra flussi di mobilità imponenti, e che devono portare a una progettualità di sistema, che guardi al treno come a una componente da utilizzare per la funzione che svolge meglio – il trasporto di massa – integrandosi ad altre modalità di trasporto. In questo modo riusciremo a connettere tutti i territori – anche quelli periferici – in modo adeguato alle specifiche necessità”.

“Trenord – ha concluso l’AD – rappresenta un valore trainante per la Lombardia: nel 2018 è cresciuto ancora il numero dei viaggiatori che ora superano quotidianamente gli 800 mila, un incremento del 22% negli ultimi 5 anni. Ogni giorno Trenord, fra treni e bus, effettua 2560 corse in Lombardia con 29 mila fermate, delle quali oltre 6mila nella sola città di Milano. Un’offerta che non ha eguali in Italia e che costituisce la solida base dello sviluppo della mobilità regionale, veloce dal territorio verso Milano e frequente nell’area metropolitana” (*Comunicato stampa Trenord*, 12 gennaio 2019).

TRASPORTI URBANI

Nazionale: mezzi pubblici e scarsa igiene aumentano le malattie, il 65% degli italiani lo conferma

Prendere i mezzi pubblici è la soluzione scelta da molti italiani per andare a lavorare, portare i figli a scuola, fare shopping o uscire con gli amici. Si evita il traffico e ci si sposta spesso con più facilità, ma a quale prezzo? Viaggiare su autobus, metropolitana e treni può rivelarsi tutto fuorché ideale a livello igienico. Migliaia di germi e batteri si depositano sulla nostra pelle e, a nostra insaputa, ci seguono sia sul posto di lavoro che nelle nostre case.

Su questo tema, Initial, azienda impegnata nei servizi per l’igiene e profumazioni per ambiente, ha commissionato un’indagine a Doxa con l’intento di scoprire il rapporto tra gli italiani e l’igiene.

È sui mezzi pubblici che la fascia di età di studenti e giovani lavoratori (18-34 anni) trascorre molto tempo e il 69% di questi ha sviluppato il timore di contrarre infezioni proprio mentre viaggia nella quotidianità, percentuale leggermente più alta rispetto alla media nazionale (65%). Inoltre, la paura di contrarre malattie sui mezzi pubblici è maggiormente diffusa al Sud (69% nel mezzogiorno contro il 61% nel settentrione).

Di sicuro, come si evince dalla ricerca di Initial Italia, gli italiani sono tutti d’accordo (o quasi) sul fatto che la scarsa igiene sia la prima causa di malattie/infezioni (il 93%). Questo dato viene rafforzato analizzando tutti gli aspetti che vengono associati al concetto di igiene: infatti il 72% degli italiani vi associa la cura di sé e degli ambienti dove si vive e per il 61% igiene è sinonimo di sicurezza degli ambienti intesi come protetti da malattie, contagi e infezioni.

In generale, sono le nuove generazioni – in particolare nel Nord Italia – ad essere allarmate rispetto alla trasmissione di infezioni tramite batteri o virus, con percentuali che sono quasi sempre al di sopra della media nazionale.

Ad esempio, il 49% degli intervistati ritiene che la mancanza di igiene possa causare la trasmissione di problematiche dermatologiche anche gravi, e questo dato sale al 54% se si prende in considerazione la fascia d’età 18-24 anni. Allo stesso modo, il 47% degli italiani si fa spaventare dal rischio di contrarre micosi e verruche, contro il 53% dei più giovani.

Inoltre, secondo i dati raccolti, emerge che c’è molta meno paura di quanto si creda delle punture o dei morsi di insetti e parassiti (28%) e ancora meno (il 15%) pensa che la spossatezza e la debilitazione fisica possano essere elementi che favoriscono lo sviluppo di infezioni (percentuale che sale al 27 se si considerano i giovani tra 18 e 24 anni).

• Nota per il lettore: Rentokil Initial

Rentokil Initial è fornitore di servizi per le aziende. Da oltre 90 anni l’azienda – nata dalla fusione di due società – si occupa di Pest, Textiles e Hygiene Services. Attiva in oltre 65 Paesi al mondo – in Europa, Asia, Oceania, America e Africa – conta più di 35.500 dipendenti e un fatturato annuo di £ 1.9 miliardi. La filiale italiana opera con due divisioni: Initial Hygiene, specializzata in servizi per l’igiene, che si è ampliata grazie alla recente acquisizione di CWS-boco Italia, e Rentokil Pest Control, dedicata ai servizi per la disinfestazione e monitoraggio degli infestanti. Lo staff è composto ora da circa 600 dipendenti, con un personale tecnico suddiviso su molteplici filiali nel territorio nazionale, che prestano il proprio servizio ad oltre 27.000 clienti (*Comunicato Stampa Noesis per Rentokil Initial*, 26 febbraio 2019).

Roma: Atac, a febbraio multati 700 evasori al giorno

• *Continua il trend positivo delle vendite di ticket e della lotta all’evasione. Raddoppiano incassi da multe pagate entro i primi cinque giorni*

Anche febbraio 2019 conferma il trend positivo delle vendite di titoli di viaggio e della lotta all’evasione. I dati Atac, sono in deciso miglio-

mento rispetto a quelli registrati a febbraio 2018 e proseguono la lunga serie di risultati positivi iniziata da oltre un anno.

- **Ricavi da vendite: B+ raddoppia**

A febbraio 2019 i ricavi da titoli di viaggio hanno superato i 21 milioni di euro, in crescita del 4,1% rispetto a febbraio 2018. Il dato, sommato agli ottimi risultati del gennaio scorso, consente ad Atac di chiudere il primo bimestre dell'anno con ricavi in crescita del 5% rispetto allo stesso periodo del 2018. Al risultato positivo di febbraio hanno contribuito anche l'eccellente andamento dei titoli dematerializzati venduti attraverso il servizio BPiù (+100% rispetto a febbraio 2018) e quello dei titoli rete Atac Roma Transport Pass, quasi triplicati rispetto al febbraio di un anno fa. Buoni risultati anche per i titoli turistici (+3,2) e gli abbonamenti annuali (+5,2%).

- **Lotta all'evasione: multati 700 evasori al giorno**

A febbraio 2019 i passeggeri controllati sono aumentati del 28% rispetto a febbraio 2018, superando quota 300 mila: circa 11 mila passeggeri controllati al giorno. Le sanzioni elevate, oltre 19 mila, sono cresciute del 56% rispetto a febbraio 2018. Ogni giorno, quindi, sono state trovate in media circa 700 persone senza biglietto.

Notevole miglioramento anche per il numero delle multe pagate entro i primi cinque giorni, grazie anche alla fornitura di pos alle squadre di verifica che permettono il pagamento immediato della sanzione in misura ridotta con bancomat, senza costi aggiuntivi per il cliente. A febbraio 2019 gli incassi delle multe pagate entro i primi cinque giorni sono più che raddoppiati (+109%) rispetto allo stesso mese del 2018. I risultati di febbraio 2019 proseguono il trend positivo già osservato a gennaio scorso che aveva già registrato notevoli miglioramenti rispetto a gennaio 2018 (*Comunicato Stampa Atac*, 15 marzo 2019).

Napoli: Eav incrementa i servizi di "security"

Al fine di dare maggiore impulso alle attività di "security" già in essere, si è resa necessaria l'attuazione di una serie di interventi con il preciso scopo di incrementare la percezione di "prossimità" dell'Azienda al cittadino, attraverso maggiore visibilità delle risorse messe in campo, un coinvolgimento costante degli Organi istituzionali ed una migliore ed efficace comunicazione.

Pertanto dal 15 marzo al 15 settembre 2019 saranno attuati servizi speciali di prevenzione programmati settimanalmente con interventi mirati a contrastare quei fenomeni di microcriminalità frequenti nelle stazioni ed a bordo dei treni più a rischio.

La programmazione settimanale dei servizi interesserà località e fasce orarie sempre diverse tra quelle individuate dall'Analisi del Rischio, consentendo di estendere gli interventi al maggior numero possibile di stazioni in considerazione dell'impossibilità della copertura totale e contestuale di tutti gli impianti, garantendo nel contempo anche l'effetto sorpresa.

Si utilizzeranno per l'esigenza GPG armate coordinate dal personale della Security - Protezione Aziendale e Analisi del Rischio.

Per l'espletamento di tali servizi di vigilanza armata extra, occorreranno in media 42 ore di prestazione giornaliera.

Si provvederà al contempo ad un potenziamento della comunicazione all'utenza mediante l'attivazione di un servizio annunci nelle stazioni, che informi in maniera costante e continua, della presenza di sistemi di videosorveglianza, dei servizi di vigilanza armata e dei numeri di pubblica utilità da contattare in caso di necessità.

Il monitoraggio continuo dei sistemi di videosorveglianza, sarà garantito da parte della Centrale Operativa della Sicurezza - CNS, la quale ha il preciso compito di tenere sotto costante ed attenta osservazione gli impianti di videocontrollo installati

presso le stazioni, e rispondere ad ogni richiesta/chiamata per emergenza proveniente dai citofoni installati nella stazioni o a bordo dei treni, e/o attivazione di pulsanti di emergenza, in modo da permettere agli operatori, in qualsiasi momento e situazione, di essere allertati sullo specifico episodio, di verificarne la natura, l'entità e la gravità e discernere se questo possa determinare un pericolo per l'intero scenario, tale da richiedere l'attivazione di un'azione di contrasto coinvolgendo le FF.OO (*Comunicato Stampa Eav*, 11 Marzo 2019).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: Assologistica e collaborazione con il Gruppo FSI

"A nome mio e del Freight Leaders Council auguro buon lavoro ad A. GENTILE, appena riconfermato alla presidenza di Assologistica, e al team dei vicepresidenti S. GRASSO, M. MONTALTI, U. RUGGERONE e R. SARTORI". Ha dichiarato M. MARCIANI, presidente del Freight Leaders Council a proposito della riconferma di GENTILE ai vertici dell'Associazione nazionale degli operatori di logistica in conto terzi.

"Assologistica è da sempre un'importante realtà di riferimento per gli operatori del settore - ha affermato MARCIANI - aperta allo studio e al monitoraggio di nuovi trend della logistica". È in quest'ottica che si pone la collaborazione tra l'associazione guidata da GENTILE e il Freight Leaders Council: "Abbiamo deciso di unire le forze nello studio dell'evoluzione della logistica dell'ultimo miglio, con particolare riferimento alle esigenze dell'e-Commerce". Il Freight Leaders Council, che ha già affrontato l'argomento nel Quaderno 26 pubblicato un paio di anni fa, intende ora fare sinergia con Assologistica su questa tematica in particolare per quanto riguarda gli aspetti legati al contratto di lavoro ed alle sue specificità; ad oggi l'operatore di servizi logistici ancora non può contare su tutele normative che, al contrario, sono previ-

ste per altri soggetti che svolgono fasi diverse dell'attività logistica e quindi il tema dell'inserimento nel codice civile del contratto di servizi logistici è una priorità condivisa fra le due associazioni e condivisibile per lo sviluppo sostenibile ed etico di tutto il settore. "Per il futuro vogliamo massimizzare l'utilizzo e la capacità delle infrastrutture esistenti – magazzini e/o veicoli – attraverso la condivisione intelligente delle risorse, con l'aiuto della tecnologia. Entrambe le associazioni sono consapevoli che la competizione deve avvenire per i prodotti a partire dallo scaffale dei negozi mentre la logistica deve cooperare per fare in modo che detti prodotti raggiungano le nostre città e i punti vendita nel modo più intelligente, efficace ed efficiente possibile" (*Comunicato Stampa Freight Leaders Council*, 26 febbraio 2019).

INDUSTRIA

Nazionale: a febbraio prosegue la flessione per il mercato degli autocarri e dei veicoli trainati mentre recuperano gli autobus

A febbraio 2019, sono stati rilasciati 1.773 libretti di circolazione di

nuovi autocarri (-12,1% rispetto a febbraio 2018) e 1.376 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-7,1%), suddivisi in 124 rimorchi (+26,5%) e 1.252 semirimorchi (-9,5%).

Sia per gli autocarri che per i veicoli trainati si conferma, quindi, un trend negativo nei primi due mesi del 2019, con una flessione a doppia cifra per gli autocarri (Tabella 1): 4.078 libretti di circolazione, l'11,4% in meno del periodo gennaio-febbraio 2018, e 2.777 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-4,8% rispetto a gennaio-febbraio 2018), così ripartiti: 244 rimorchi (+5,6%) e 2.533 semirimorchi (-5,7%).

A rimarcare la centralità del comparto dei veicoli industriali per la mobilità delle merci in Europa e oltreconfine, sono alcuni dati del "Dossier Trasporto merci su strada in Unione europea e in Italia" recentemente aggiornato da Anfia. Le rilevazioni Eurostat contano una flotta di 4,3 milioni di autocarri merci registrati nell'UE28. La Polonia ha la flotta con il maggior numero di veicoli, seguita da Francia e Germania. Tra il 2013 e il 2017, 15 stati membri hanno registrato un aumento delle

flotte, mentre un calo significativo è stato registrato in Portogallo, seguito da Italia (-23%) e Danimarca.

Nel 2017, l'86% del trasporto merci è stato effettuato da veicoli con un peso massimo a pieno carico autorizzato superiore a 30 t. Sono i trattori stradali e i semirimorchi che movimentano gran parte delle tkm. Su distanze superiori a 300 km, è movimentato in UE il 57% delle tkm e in Italia il 49%. Ricordiamo che la politica UE dei trasporti su strada mira a trasferire il 30% delle operazioni, effettuate su distanze superiori a 300 km, al trasporto ferroviario e per via navigabile entro il 2030 e più del 50% entro il 2050.

Questo con l'intento di efficientare e rendere più sostenibile la mobilità delle merci sulle lunghe distanze, riducendo la congestione stradale e, quindi, le emissioni complessive dei veicoli circolanti. Va in questa direzione anche il Progetto Diciotto, sperimentazione nata in Italia su iniziativa di Anfia e del Ministero dei Trasporti, che compie quest'anno 10 anni ed il cui obiettivo è sempre stato quello di testare le combinazioni da 18 m in termini di sicurezza, guidabilità e manovrabilità e valutarne i vantaggi nella razionalizzazione del trasporto, convenienza economica e

Tabella 1

Dati per il settore delle merci

Autocarri con ptt >3500 kg secondo le classi di peso	Febbraio 2019	Febbraio 2018	Var. %	Gen.-feb. 2019	Gen.-feb. 2018	Var. %
Autocarri medi > 3500 <16000 kg	317	324	-2,2	659	707	-6,8
Autocarri pesanti >=16000 kg	1.456	1.693	-14,0	3.419	3.894	-12,2
Totale autocarri con ptt >3500 kg	1.773	2.017	-12,1	4.078	4.601	-11,4
Secondo il tipo	Febbraio 2019	Febbraio 2018	Var. %	Gen.-feb. 2019	Gen.-feb. 2018	Var. %
Autocarri rigidi	851	850	0,1	1.933	1.872	3,3
Trattori stradali	922	1.167	-21,0	2.145	2.729	-21,4
Totale autocarri con ptt >3500 kg	1.773	2.017	-12,1	4.078	4.601	-11,4
Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 kg secondo il tipo	Febbraio 2019	Febbraio 2018	Var. %	Gen.-feb. 2019	Gen.-feb. 2018	Var. %
Rimorchi	124	98	26,5	244	231	5,6
Semirimorchi	1.252	1.383	-9,5	2.533	2.685	-5,7
Totale R & S ptt >3500 kg	1.376	1.481	-7,1	2.777	2.916	-4,8

(Fonte: ANFIA)

logistica. A questo proposito, il 22 febbraio scorso in occasione del Transpotec, Anfia ha presentato gli ultimi risultati di monitoraggio della sperimentazione, che hanno nuovamente evidenziato la totale sicurezza, il comfort di guida e la manovrabilità dichiarata dagli autisti, ma, soprattutto, l'efficienza che l'utilizzo dei 18m consente alle aziende di autotrasporto. Ne ha portato testimonianza SMET, che, nel suo bilancio di sostenibilità, ha dichiarato che la presenza in flotta dei semirimorchi da 18 m ha permesso una riduzione di percorrenza di oltre 137000 km, con una conseguente diminuzione della CO₂ emessa di circa 73 t, che diventano 220 se nella combinazione il 18 m è agganciato ad un trattore LNG. Questi straordinari risultati della sperimentazione non possono essere ignorati.

L'auspicio di Anfia è che questa tipologia di complessi veicolari venga riconosciuta a livello normativo nazionale nella riforma del codice della strada, perché potrà dare un enorme aiuto alla promozione della mobilità sostenibile nel nostro Paese.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg, nel mese di febbraio registra 308 nuove unità, riportando un incremento del 3%. Nel mese, si registra una crescita per tutti i comparti, ad eccezione degli autobus e midibus turistici (-33,8%): +20,6% per gli autobus adibiti al TPL e +6,4% per gli scuolabus, mentre i minibus si mantengono stabili (+0,0%).

Nel progressivo da inizio 2019, sono stati rilasciati 713 libretti di autobus (Tabella 2) contro i 721 di gennaio-febbraio 2018 (-1,1%).

Nei primi due mesi del 2019 hanno segnato positivo gli autobus adibiti al TPL (+4,2%) e gli scuolabus (+5%), mentre chiudono in flessione gli autobus e midibus turistici (-7,5%), e i minibus (-16%), rispetto ai primi due mesi del 2018 (*Comunicato Stampa Anfia*, 14 marzo 2019).

Lombardia: il Terminal Busto Arsizio-Gallarate recupera i volumi persi con Rastatt

L'anno scorso, il Terminal Busto Arsizio-Gallarate ha movimentato circa 450.000 unità intermodali, trasferendole dalla strada alla rotaia e viceversa. Si tratta di un incremento del 7%, ovvero di 30.000 unità in più rispetto al 2017. L'attività del terminal ha pertanto recuperato i volumi persi nell'anno precedente a causa della chiusura della linea del Reno presso Rastatt, restando tuttavia leggermente al di sotto delle attese. I motivi della mancata crescita sono da ricercarsi nel gap infrastrutturale tuttora esistente sulla linea ferroviaria relativi al terminal. Hupac SpA attende pertanto il completamento dei lavori di adeguamento della sagoma in Svizzera e in Italia sulla linea di Luino, previsto per fine 2020. "A quel punto saremo in pole position per accogliere i treni con sagoma ele-

vata che oggi viaggiano esclusivamente sulla direttrice del Sempione", sottolinea R. PACIARONI, direttore amministrativo di Hupac SpA.

Il Terminal Busto Arsizio-Gallarate è uno dei maggiori hub per il trasporto intermodale europeo e un'importante risorsa per garantire flussi logistici efficienti a supporto dell'import/export italiano. La piattaforma dispone di dodici gru a portale e può allestire fino a trenta coppie di treni al giorno, mettendo a disposizione degli autotrasportatori un efficiente servizio di carico e scarico dalla strada alla rotaia e viceversa.

Rispetto per l'ambiente, impegno per convivere in armonia con il territorio e con la comunità, responsabilità sociale, fanno del Terminal Busto Arsizio-Gallarate un'importante realtà industriale, ma sempre vicina al cittadino. Hupac SpA impiega circa 200 dipendenti, senza contare l'indotto nelle piccole e medie aziende del territorio, a partire dal migliaio di autisti che ogni giorno transitano dal terminal.

• Investimenti per garantire il futuro

Nel 2018 Hupac SpA ha investito circa quattro milioni di euro in interventi strutturali al fine di mantenere il ruolo di hub di riferimento nel sistema intermodale europeo:

- acquisto di nuovi mezzi di movimento e locomotori;
- potenziamento degli impianti di

Tabella 2

Dati per il settore di trasporto dei passeggeri

Autocarri con ptt >3500 kg secondo tipo	Febbraio 2019	Febbraio 2018	Var. %	Gen.-feb. 2019	Gen.-feb. 2018	Var. %
Autobus/minibus urbani	125	96	30,2	272	245	11,0
Autobus/minibus interurbani	45	45	0,0	102	114	-10,5
Totale autobus adibiti al TPL	1.170	141	20,6	374	359	4,2
Autobus/minibus turistici	45	68	-33,8	149	161	-7,5
Totale autobus specifici	215	209	2,9	523	520	0,6
Minibus	43	43	0,0	84	100	-16,0
Scuolabus	50	47	6,4	106	101	5,0
Totale autobus con ptt >3500 kg	308	299	3,0	713	721	-1,1

(Fonte: ANFIA)

radiocomunicazione interna e videosorveglianza;

- importanti adeguamenti infrastrutturali;
- piantumazione del verde.
- *La digitalizzazione fa ingresso nel terminal*

Tra gli interventi di maggior interesse è da menzionare l'installazione di portali OCR (optical character recognition) per la lettura automatica delle informazioni sui treni in ingresso e in uscita dal terminal. Da fine 2017 infatti, due portali dotati di videocamere sorvegliano tutti i treni che transitano nel terminal, con l'obiettivo di snellire e perfezionare i processi di controllo. I vantaggi vanno dalla velocizzazione della verifica dei treni all'efficientamento delle manovre, dal supporto dei processi di sicurezza alla comunicazione agli autisti dell'esatta posizione delle loro unità. Tutti fattori, questi, che sono valsi a Hupac SpA l'ottenimento del premio "Il Logistico dell'anno 2018" assegnato da Assologistica, per il contributo a migliorare il settore del trasporto intermodale.

- *Apertura del terminal ai treni a trazione elettrica*

A dicembre 2018 è stato fatto un ulteriore passo avanti per il potenziamento del Terminal Busto Arsizio-Gallarate, con la prima partenza di un treno a trazione elettrica direttamente dal terminal. I lavori di elettrificazione interni al terminal consentono infatti ai treni diretti a sud di partire e arrivare con la locomotiva elettrica, immettendosi direttamente sulla rete ferroviaria. Questo permette di liberare capacità nella stazione di Gallarate a beneficio della regolarità dei treni in direzione nord e di velocizzare e semplificare i movimenti verso Busto in direzione sud. La nuova infrastruttura, realizzata in stretta collaborazione con i tecnici di RFI, garantisce efficienza e flessibilità e aumenta la capacità del terminal in vista di una crescita futura, in sintonia con le opere infrastrutturali "Alptransit" realizzate sull'asse ferroviario attraverso la Svizzera.

- *Prospettive per il 2019*

Per l'anno in corso, Hupac SpA si attende una stabilizzazione della domanda, da vedersi in relazione al rallentamento della crescita economica in Europa. Proseguono tuttavia gli investimenti. È prevista l'installazione di portali OCR stradali per la verifica degli autocarri in transito via strada presso il terminal. Inoltre, nella prima metà del 2019, Hupac SpA inizierà l'attività di gestione del terminal intermodale di Pordenone, mettendo a disposizione la propria professionalità per la crescita del traffico intermodale europeo (*Comunicato Stampa Hupac*, 4 febbraio 2019).

Nazionale: Hitachi acquista l'intero capitale di Ansaldo STS con conseguente delisting

Hitachi, Ltd. (TSE:6501, "Hitachi") ha reso noto che Hitachi Rail Italy Investments S.r.l., società interamente (e indirettamente) detenuta da Hitachi Ltd, verrà a detenere, in data 25 gennaio 2019, il 99,156% del capitale sociale di Ansaldo STS S.p.A. ed eserciterà il diritto di acquistare tutte le restanti azioni in circolazione, al prezzo di Euro 12.70 per azione.

Ansaldo STS S.p.A. diverrà interamente partecipata da Hitachi e le sue azioni saranno revocate dalla quotazione presso Borsa Italiana a partire dal 30 gennaio 2019, successivamente al pagamento del prezzo per le azioni residue in circolazione (*Comunicato stampa Ansaldo STS Gruppo Hitachi*, 22 gennaio 2019).

VARIE

Nazionale: fotografia della situazione nell'autotrasporto italiano

Solo il 18,1% di chi guida un mezzo pesante in Italia ha meno di 40 anni. L'età nell'autotrasporto avanza. Più di 500 ultranovantenni oggi in Italia sono ancora a capo di una ditta individuale che fa trasporto di merci su strada (dati Infocamere).

Il 66% dei padroncini ha più di 50 anni. Il ricambio generazionale risulta difficile nel settore: più dell'85% dei trasportatori interpellati da "Uomini e Trasporti" ha riferito che i propri figli non vogliono fare il lavoro dei padri. Secondo alcune stime in Italia mancherebbero circa 15.000 autisti di autocarri, un gap colmato solo in parte dalla forza lavoro proveniente dall'Europa dell'Est o il Nord Africa.

Il trend, affrontato dall'inchiesta pubblicata sul prossimo numero della rivista "Uomini e Trasporti" (www.uominietrasporti.it), in distribuzione dal 4 marzo, è uno degli aspetti che incidono sulla salute degli autotrasportatori analizzata dalla ricerca «La Salute vien Guidando». Lo studio, presentato nell'ambito del Transpotec Logitec di Verona, è stato condotto da Federservice, una delle società del Gruppo Federtrasporti (aggregazione economica di 60 aziende di autotrasporto) all'interno delle 18 tappe del Renault Trucks Italian Tour e in una serie di aziende di autotrasporto del mondo Federtrasporti.

- *L'età*

L'autotrasporto non è più un mestiere per giovani. Secondo i dati del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Italia sono attive 1,17 milioni di CQC, carte del conducente che in linea di massima equivalgono a un autista in attività (nel trasporto merci e persone). Di questi, il 45,8% ha più di 50 anni. Solo il 18,1% è al di sotto dei 40 anni. Se l'analisi si sposta sui titolari di patente C, la situazione appare anche più grave: qui, su 1,2 milioni di autisti, il 60% ha già compiuto i 50 anni. Stesso trend tra i titolari delle ditte individuali, i cosiddetti padroncini. Secondo i dati di Infocamere, il 66% ha un'età compresa tra i 50 e i 90 anni. Oggi risultano più di 500 gli ultranovantenni alla guida di un'azienda di autotrasporto. Sette anni fa, nel 2011, gli over 50 erano "solo" il 52%. Le conseguenze dell'invecchiamento del settore sono molteplici. Secondo l'Inail le denunce di malattie professionali sono cresciute del 34,4% negli

ultimi 5 anni, il 58% di quelle del 2017 sono state presentate da lavoratori con più di 54 anni. Negli ultimi 4 anni in Italia hanno chiuso 8.000 aziende di autotrasporto, ma le maggiori perdite sono da rilevare tra le ditte individuali e le società di persone che si sono ridotte di circa 12.000 unità. Oltre alle criticità di sistema, va considerato che spesso quando il titolare va in pensione, la ditta chiude o viene assorbita da realtà più stabili come forme cooperative, consorzi e società di capitali che infatti nello stesso periodo sono cresciute di circa 4.000 unità.

- *La salute*

Obesità, apnee notturne, poca attenzione alle correzioni della vista, dolori osteo-muscolari, pressione alta e sindrome metabolica. Sono questi i disturbi più ricorrenti tra chi ogni giorno si mette alla guida di un autocarro per trasportare merci da una parte all'altra del Paese. Il 53% degli autisti visitati durante l'indagine porta gli occhiali, di questi il 55% non ha delle lenti corrette adeguatamente. Solo il 29% di coloro che portano gli occhiali effettua un controllo della vista all'anno e il 28% ha dichiarato di non vedere bene.

Il 10% dei visitati è consapevole di soffrire di apnee notturne durante il sonno (OSAS), mentre il 43% risulta a rischio di OSAS. Più di un terzo è a rischio di sindrome metabolica (preludio del diabete e di altre patologie), il 42% è sovrappeso e il 33,6% è obeso.

- *Lo stile di vita*

Tutti gli intervistati hanno riferito di non avere un'alimentazione regolare, l'80% ha detto di soffrire di dolori osteo-muscolari e il 30% ha denunciato problemi a livello circolatorio (formicolio agli arti inferiori), dichiarando di non condurre uno stile di vita attivo all'esterno dell'orario di lavoro. Infine, una particolarità: solo il 49% dei conducenti pranza o cena abitualmente in un ristorante o in autogrill. Nel 2010 questa percentuale arrivava al 69,7%. Quasi il 30% degli autisti preferisce portare con sé il

cibo da casa (nel 2010 era solo il 19%) e oltre il 17% non mangia o mangia mentre guida.

- *La cattiva salute come specchio dei mali del sistema*

Questi e altri numeri emersi dall'indagine, però, non sono da leggere come l'espressione di una trascuratezza espressa da individui distratti e poco sensibili, quanto come un campanello di allarme a cui prestare attenzione. Tra pochi anni il sistema dell'autotrasporto si troverà necessariamente a fare i conti con una popolazione attiva di ultrasessantenni più o meno in salute. Per far sì che il sistema regga ci sono due modi: accrescere il benessere di questi "non più giovani" e allargare ai veri giovani le porte di ingresso al mercato.

- *Due facce della stessa medaglia.*

Occorre rimuovere i fattori che creano difficoltà e tengono lontani i giovani da questo mestiere. Bisogna creare le condizioni per lavorare in contesti più nuovi e confortevoli (a partire ovviamente dai veicoli), con ritmi di lavoro meno sincopati, lungo infrastrutture più fluide e in un clima economico meno stressato dalla concorrenza e dalla corsa al ribasso sul fronte dei costi. Le ragioni del malessere espresse dall'indagine, sono esattamente le stesse che rendono poco attrattivo il mondo dell'autotrasporto a chi lo guarda dall'esterno.

- *Sei ricette-proposte per l'inizio di una cura*

La ricerca lancia anche alcune proposte concrete da affidare alle istituzioni. Ecco in estrema sintesi:

- 1) rendere più accurate le visite oculistiche obbligatorie per gli autisti professionisti;
- 2) equiparare il padroncino all'autista dipendente per ciò che attiene la cura della salute e della sicurezza stradale;
- 3) effettuare una campagna di comunicazione con cui spezzare l'equazione tra riscontro dell'OSAS e perdita della patente e far comprendere che, chi soffre

di tale disturbo, può sottoporsi a un percorso riabilitativo;

- 4) finanziare pubblicamente (o tramite concessionarie) un programma di realizzazione di nuove aree di sosta, attrezzate con spazi per il movimento e la cura della persona, già presenti in altri paesi UE;
- 5) automatizzare la procedura di attuazione della norma in cui si prevede il pagamento di un indennizzo, del committente al vettore, laddove il tempo di attesa al carico-scarico superi le due ore;
- 6) introdurre tra le categorie di lavoratori occupati in mansioni usuranti i conducenti di veicoli pesanti adibiti al trasporto merci (*Comunicato stampa Uomini e Trasporti*, 28 febbraio 2019).

Nazionale: seminario Ancefferr, Cifi ed Oice, guarire le infrastrutture italiane

- *Binari-strade-porti...*

La rete dei trasporti in Italia comprende 156 porti, una rete ferroviaria di 24299 km (16.781 RFI), una rete stradale (strade statali, regionali, provinciali, comunali) di 837493 km, una rete autostradale di 6757 km e 98 aeroporti. Le condizioni delle nostre infrastrutture non possono prescindere dalla loro vetustà e dalla corretta manutenzione nel tempo. Per troppo tempo, su alcune opere, non si è fatta nemmeno la manutenzione ordinaria, precipitando così nell'emergenza, come ha ricordato a tutti la tragedia di Genova.

- *Servizio Studi Camera dei Deputati con Anac, maggio 2018*

Le opere prioritarie comprendono infrastrutture ferroviarie, stradali, metropolitane, porti, interporti e il MoS.E. Il 43,7% del costo di tali interventi, pari a 71 miliardi, riguarda le ferrovie; il 34% strade e autostrade (57,7 miliardi); il 15,8% i sistemi urbani (26,3 miliardi).

Il 16% del costo delle opere prioritarie (26 miliardi) è dovuto a nuovi

programmi di intervento sulle reti ferroviarie e stradali inseriti nei contratti di programma di RFI e ANAS. Sono inclusi, tra gli altri, interventi inseriti nella programmazione ANAS per la conservazione, la valorizzazione e l'adeguamento degli standard funzionali di sicurezza del patrimonio stradale esistente; interventi inseriti nella programmazione RFI per l'adeguamento delle tecnologie per la circolazione mediante la realizzazione di sistemi per il controllo della marcia del treno (SCMT), di segnalamento e tecnologie rivolte all'interoperabilità delle reti (ERTMS), nonché all'aggiornamento dei sistemi di telecomunicazione e GSM-R per la sicurezza delle gallerie, il miglioramento dell'armamento ferroviario, la soppressione/protezione dei passaggi a livello, nonché per la manutenzione straordinaria e il potenziamento delle reti regionali.

- *Auto e passeggeri...*

Nonostante gli sforzi per riuscire a ridurre, se non a eliminare, gli spostamenti in virtù della progressiva digitalizzazione delle nostre società, al punto da arrivare a predire la fine delle città intese come organismi fisici in favore di una nuova, aperta e deterritorializzata società dell'informazione, le persone e le cose si muovono nei fatti sempre di più. Dati Comuni Italiani nel 2016 circolavano in Italia oltre 50 milioni di veicoli di cui 37 milioni di macchine. 750 milioni sono invece i passeggeri annui gruppo FSI.

- *Quanto costa la mancata manutenzione?*

Per il Cer (Centro Europa Ricerche) La mancata manutenzione delle opere infrastrutturali ha un costo aggiuntivo per il Paese di 3,5 miliardi all'anno. Ma quanti miliardi servono per guarire le infrastrutture italiane, quelle realizzate prima del 1974, anno in cui sono entrate in vigore le attuali norme antisismiche; ma anche le opere degli anni successivi che fanno riferimento a norme non stringenti come quelle attuali? I danni da dissesto idrogeologico e da eventi sismici ammontano a sette miliardi per anno. Alla fine degli anni 80

presso il Ministero dell'Ambiente risultavano censite su tutto il territorio nazionale solo alcune centinaia di frane, oggi sono 600 mila le situazioni di criticità individuate grazie agli studi condotti dalle Autorità di Bacino per la redazione dei Piani per l'Assetto Idrogeologico. Esiste sicuramente un problema strutturale di invecchiamento dei materiali per le strutture di oltre 50 anni, ma è anche vero che più spesso le cause che ne determinano il dissesto o il crollo sono dovute a fattori esterni ovvero frane o alluvioni. E così dalla più ottimistica previsione per la sola manutenzione da logoramento, si superano anche gli otto miliardi quando la mancata prevenzione o eventi imprevedibili fanno la loro parte.

- *Quante e quali?*

Quante e quali sono le opere che hanno bisogno di essere guarite? Anche qui i dati si rincorrono. Per esempio le Province gestiscono 30.000 opere, di queste 5.931 sono in osservazione e necessitano di interventi per 2 miliardi e 454 mila euro. Ma quasi mille ponti (954) che passano sopra una strada o un'autostrada dell'Anas non hanno un proprietario, o almeno il proprietario non appare dai documenti. Il Decreto Genova ha introdotto l'Archivio Informativo Nazionale delle Opere Pubbliche (AINOP) e l'IOP, Identificativo Opera Pubblica. L'obiettivo dell'AINOP è di consentire un maggiore controllo delle opere pubbliche durante il loro intero ciclo di vita; controllo inteso sia in termini di monitoraggio sullo stato dell'infrastruttura fisica per la sicurezza dei cittadini e dei trasporti, sia in termini di definizione di un piano di azione in relazione alle priorità di intervento. L'AINOP genera un codice della singola opera (IOP), che la contraddistingue e identifica in maniera univoca, riportandone le caratteristiche essenziali e distintive. Ma siamo alla versione Beta, ovvero non definitiva.

- *Risorse*

RFI ha destinato 1,7 miliardi nel 2018 di investimenti per affidabilità e sicurezza, in crescita del 70% ri-

spetto al 2012 (Dati Servizio Studi Camera dei Deputati). Il nuovo Piano Industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane prevede investimenti per 94 miliardi €, di cui 73 miliardi € per le infrastrutture, 14 miliardi per il materiale rotabile e 7 miliardi per lo sviluppo tecnologico. Per il 2019 il Contratto di servizio e di programma per il trasporto ferroviario che si riferisce in gran parte a investimenti RFI, prevedeva 5.405 milioni in competenza e pure in cassa, che vengono ridotti in entrambi i casi di 2.240 milioni, arrivando così a 3.165 milioni. Nel 2020 si aggiungono 600 milioni, e altri 400 nel 2021, dunque il taglio è compensato solo per un miliardo su 2,2. Nel 2020 le risorse saranno comunque pari a 6.815 milioni (competenza e cassa) e nel 2020 5.445 milioni (competenza e cassa).

La legge di Bilancio 2019 istituisce il Fondo investimenti per le amministrazioni centrali: 43,6 miliardi fino al 2033. Il Fondo avrà una dotazione di 740 milioni di euro per l'anno 2019, di 1.260 milioni di euro per l'anno 2020, di 1.600 milioni di euro per l'anno 2021, di 3.250 milioni di euro per ciascuno degli anni 2022 e 2023, di 3.300 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2024 al 2028 e di 3.400 milioni di euro per ciascuno degli anni dal 2029 al 2033. Una parte delle risorse del Fondo per gli investimenti delle Amministrazioni centrali sarà destinata alla realizzazione, allo sviluppo e alla sicurezza di sistemi di trasporto pubblico. Il Fondo Investimenti Enti territoriali, 35 miliardi fino al 2033. Rischio idrogeologico: 2,6 miliardi nel triennio 2019 - 2021 Saranno disponibili 2,6 miliardi di euro di cui 800 milioni per il 2019 e 900 milioni per ciascuno degli anni 2020 e 2021. Le risorse finanzieranno gli investimenti strutturali e infrastrutturali urgenti finalizzati esclusivamente alla mitigazione del rischio idraulico e idrogeologico nonché all'aumento del livello di resilienza delle strutture e infrastrutture nelle aree in cui lo stato di emergenza è stato dichiarato o è cessato da non oltre sei mesi. Sicurezza strade e scuole nelle Province:

3,75 miliardi fino al 2033 (*Comunicato Stampa Anceferr*, 27 febbraio 2019).

Nazionale: settimana dell'Amministrazione Aperta 2019, al Mit

Una giornata a porte aperte al Mit, durante la quale cittadini, alunni di scuola e passanti incuriositi hanno potuto partecipare alle diverse attività proposte, organizzate in occasione della Settimana dell'Amministrazione Aperta, la manifestazione promossa dal Dipartimento della Funzione Pubblica e dedicata alla promozione e allo sviluppo della cultura e della pratica della trasparenza, della partecipazione e dell'accountability.

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, D. TONINELLI, ha fatto gli onori di casa, salutando due classi di alunni dell'Istituto Magarotto ed il personale di Mit, Anas e Polizia Stradale presenti invece sul piazzale antistante il Ministero a Porta Pia.

Gli alunni hanno poi proseguito le loro attività nella biblioteca della sede ministeriale, dove hanno partecipato molto attivamente ad un laboratorio di coding per la progettazione di un robot sul tema "strada sicura".

I passanti, incuriositi dalla colorata presenza di stand e veicoli sul piazzale, hanno invece potuto sperimentare, grazie alla dotazione della Direzione Sicurezza Stradale del Mit, il simulatore di guida in bicicletta, testare – sempre con simulatore – le proprie capacità in stato di ebbrezza e vedere all'opera un etilometro nel Point Office Mobile nello spazio a cura del personale della Motorizzazione Civile del Mit o ancora verificare le proprie capacità di guida di un mezzo pesante con il simulatore dell'Albo dell'Autotrasporto portato da Ram.

Per una maggiore sicurezza delle infrastrutture stradali e degli utenti della strada, Anas SpA ha presentato la gamma completa di barriere di sicurezza di tipo continuo, ideate per tutelare e proteggere tutti gli utenti più vulnerabili della strada. Nel piazzale è stato esposto il nuovo modello

di barriera spartitraffico centrale di tipo continuo con un dispositivo per la tutela dei motociclisti, interamente progettato da un team di ingegneri interni all'azienda. Sempre per Anas erano inoltre presenti Delphi (Delineation photometric instrument), l'apparecchiatura per la determinazione visibilità notturna della segnaletica orizzontale, che esegue misurazioni in continuo ad alta velocità (superiore a 90 km/h) senza incidere sul traffico e Cartesio, un mezzo per il rilievo topografico delle strade che aiuta a prevenire il logoramento dell'asfalto. Entrambi i mezzi consentono di effettuare i monitoraggi necessari alla pianificazione degli interventi sugli oltre 30.000 km di rete stradale in gestione ad Anas.

Nel "Pullman azzurro" della Polizia Stradale, invece, gli agenti hanno portato le preziose iniziative già testate nelle scuole e realizzate nell'ambito del progetto Icaro, profilate in collaborazione con il Dipartimento di Psicologia dell'università di Roma La Sapienza, e adatte ad ogni tipo di ciclo scolastico, dalla scuola materna all'università.

Gli stand sono stati visitati, nel corso della mattinata, anche dal Sottosegretario ai Trasporti M. DELL'ORCO e dal Vice Presidente della Commissione Trasporti della Camera, D. DE LORENZIS, che hanno potuto verificare l'efficacia dei programmi di educazione stradale e testare in prima persona i simulatori di guida (*Comunicato Stampa Ministero Infrastrutture e Trasporti*, 15 marzo 2019).

Friuli Venezia Giulia: il porto di Trieste investe sul settore della progettazione europea

Sono 22 in totale i progetti europei portati avanti dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, con un budget complessivo di 130 milioni di euro e un finanziamento europeo di più di 32 milioni.

“È sulle risorse umane che si giocano lo sviluppo e la competitività del porto. Da due anni abbiamo creato un Ufficio interno dedicato all'i-

deazione e gestione di progetti finanziati dall'Unione Europea che sta portando ottimi risultati. Si tratta di idee progettuali divenute realtà dal 2015 ad oggi e ora tutte avviate”. Questo il commento del presidente dell'Autorità di Sistema, Z. D'AGOSTINO.

Diversi i settori di azione. Tra i più importanti quelli infrastrutturali, con finanziamenti per la Piattaforma Logistica, i cui lavori si concluderanno entro l'anno, e lo scalo ferroviario di Campo Marzio. Non mancano progetti su tematiche ambientali: un innovativo sistema legato al "procurement" pre-commerciale per la bonifica di aree inquinate, la progettazione dell'elettrificazione delle banchine per rendere ancora più pulito il traffico marittimo, e lo sviluppo e adozione delle nuove tecnologie per ottimizzare l'uso delle infrastrutture esistenti e aumentare così la capacità portuale. In cantiere anche progetti legati al settore culturale e alla valorizzazione del patrimonio storico dello scalo, in occasione della ricorrenza dei 300 anni di fondazione del Porto Franco.

L'ultimo progetto ad essere stato avviato è Promares "Promoting Maritime and multimodal freight transport in the Adriatic Sea". Con un budget di 2.800.000 euro, Promares è co-finanziato dal Programma Interreg Italia-Croazia e vede l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale capofila.

Tramite questo progetto, i porti italiani dell'Adriatico collaboreranno con i principali porti croati per 30 mesi. Obiettivo sarà potenziare l'intermodalità attraverso l'adozione di tecnologie innovative, sviluppando una strategia transfrontaliera comune e scambiando buone pratiche con la realizzazione di concrete azioni pilota in ogni porto (*Comunicato Stampa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale*, 7 febbraio 2019).

Puglia: Ferrotramviaria, esteso il certificato di sicurezza

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie ha rilasciato a

NOTIZIARI

Ferrotramviaria SpA il rinnovo del Certificato di Sicurezza per i servizi merci e passeggeri su Rete Ferroviaria Italiana e, contestualmente, ha esteso la validità del certificato ai servizi di trasporto passeggeri sulla Rete Ferroviaria Regionale gestita dalla stessa Ferrotramviaria. La società, quindi, è l'unico operatore in Italia, insieme al gruppo FNM che opera in Lombardia, ad aver completato il percorso autorizzato per i servizi ferroviari sulla rete regionale.

Ferrotramviaria SpA, infatti, nel luglio del 2018 aveva già ottenuto da ANSF l'Autorizzazione di Sicurezza in qualità di Gestore della Rete Bari-Barletta e diramazioni per l'Aeroporto Karol Wojtyła e il Quartiere San Paolo. Con il rilascio del Certificato di Sicurezza esteso alla rete regionale in qualità di impresa ferroviaria, la società completa, in poco più di due anni, il percorso autorizzato avviato a seguito del DM 5 Agosto 2016, emanato in ottemperanza di quanto

previsto dal d.lgs. 112/2015, che ha sancito il passaggio di competenze sulle ferrovie regionali dal Ministero dei Trasporti all'ANSF.

“Siamo soddisfatti – ha dichiarato il presidente di Ferrotramviaria A. Ricco – di aver portato a compimento, fra i primi in Italia, il percorso di adeguamento al nuovo quadro normativo grazie all'impegno di tutto il personale della società” (*Comunicato Stampa Ferrotramviaria*, 22 gennaio 2019).

STRAILWAY



TRAVERSE IN PLASTICA

➤ L'alternativa ecologica – La qualità che convince.

STRAILWAY

- Provato e testato – omologazione EBA / test idoneità operativa di Deutsche Bahn > OK
- Durata delle traverse di almeno 50 anni
- Maneggevolezza e lavorabilità in cantiere equiparabile alle traverse in legno (*foratura, taglio, ecc*)
- Nessun rischio per la salute nelle lavorazioni
- Eccellente resistenza chimica e ambientale

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

