

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: ANSF, la sicurezza ferroviaria nel 2016

Nel 2016 le vittime sulla rete ferroviaria nazionale (gestita da RFI) sono state 83: 59 morti e 24 feriti gravi. Sostanzialmente in linea con l'anno precedente (83 vittime: 46 morti e 37 feriti gravi) e al di sotto del valore medio nazionale del periodo 2005-2015 (tabella 1), segnando un -35% rispetto al 2005. Rimane l'allarme pedoni: sugli 87 incidenti complessivi nel 2016, 72 (quindi l'84%) sono stati provocati dall'indebita presenza di persone sui binari. Inoltre, non bisogna abbassare la guardia sulla manutenzione nonostante i buoni risultati dovuti al netto calo degli incidenti legati a cause tecniche: si passa dai 25 incidenti del

2015 ai 15 del 2016, con una diminuzione del 70% rispetto al 2005.

Le ferrovie regionali interconnesse, entrate sotto la giurisdizione dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a settembre del 2016, presentano la necessità di un innalzamento del livello tecnologico rispetto alla rete gestita da RFI con valori di incidentalità negli ultimi 10 anni migliorabili, ma sostanzialmente in linea con il resto del sistema ferroviario. È questa la fotografia che emerge dalla Relazione "La sicurezza ferroviaria nel 2016", presentata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, G. DELRIO. La Relazione è una versione preliminare, con dati non ancora consolidati, che anticipa il Report annuale inviato, come da obbligo di legge, entro il mese di set-

tembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Dopo gli investimenti degli ultimi anni per attrezzare l'intera rete italiana nazionale con i moderni sistemi, ora la sfida è sul miglioramento delle ferrovie regionali. - ha dichiarato il Ministro DELRIO - è un diritto democratico fornire un trasporto pubblico locale efficiente e una mobilità più sicura, recuperando un ritardo storico. Abbiamo già stanziato 300 milioni di euro per accelerare questo processo sulle reti interconnesse con la linea nazionale: contiamo sulla collaborazione delle Regioni e le aziende per la realizzazione dei lavori in tempi ristretti. Contiamo anche sul lavoro dell'ANSF che, nel suo ruolo istituzionale, sta indicando la strada per questo grande cambiamento. L'obiettivo a lungo termine rimane quello di completare il processo di unificazione delle norme e procedure per la sicurezza ferroviaria su tutto il territorio nazionale, coinvolgendo anche le ferrovie isolate".

"La sicurezza ferroviaria deve essere uguale dappertutto", ha dichiarato il Direttore dell'ANSF, A. GARGIULO. "Le reti regionali hanno bisogno di lavorare per innalzare i propri

TABELLA 1

Dati di incidentalità anno 2016: i dati relativi alla rete RFI e alle Reti Regionali non sono confrontabili tra loro perché fanno riferimento a realtà caratterizzate da dati di produzione ed estensione delle infrastrutture profondamente diversi

Anno 2016	Reti regionali di cui al DM del 05/08/2016			Reti RFI			Totale (RFI+ Reti regionali)		
	Numero incidenti	Totale		Numero incidenti	Totale		Numero incidenti	Totale	
		Morti	Feriti		Morti	Feriti		Morti	Feriti
Collisione di treno con veicolo ferroviario	1	23	15	0	0	0	1	23	15
Collisione di treno contro ostacolo che ingombra la sagoma libera dei binari	0	0	0	1	0	0	1	0	0
Deragliamento di treno	0	0	0	2	0	0	2	0	0
Incidente al passaggio a livello, compresi gli incidenti che coinvolgono pedoni ai passaggi a livello	4	2	2	9	5	4	13	7	6
Incidente alle persone che coinvolge il materiale rotabile in movimento, eccetto suicidi e tentati suicidi	2	1	1	70	54	20	72	55	21
Incendio a bordo del materiale rotabile	0	0	0	0	0	0	0	0	0
Altro	0	0	0	5	0	0	5	0	0
Totale	7	26	18	87	59	24	94	85	41

(Fonte: ANSF)

standard tecnologici, mettendo in campo fin da subito misure cautelative. Sulla rete nazionale, nonostante i risultati positivi, non bisogna abbassare la guardia sulla manutenzione, mentre rimane il tema dei comportamenti scorretti che sono alla base della maggior parte degli incidenti sui binari. Abbiamo bisogno di esempi positivi in questo campo che aiutino a diffondere l'educazione alla sicurezza ferroviaria".

Durante la conferenza stampa, il Direttore dell'ANSF ha consegnato due targhe per esprimere riconoscenza verso operatori che si sono impegnati sul campo contro i comportamenti scorretti sui binari. Il riconoscimento è andato un macchinista di Trenitalia in servizio nei pressi di Treviso che è riuscito a "salvare" una ragazza intenta a fare foto sulle rotaie e a due agenti Polfer che hanno riportato a casa sano e salvo un anziano affetto da Alzheimer che camminava lungo i binari in Calabria.

- *Allarme pedoni*

Anche nel 2016 gli investimenti di pedoni rappresentano la maggiore causa di morte sui binari. Sulla rete nazionale (gestita da RFI) si sono contati 72 incidenti di questo tipo sugli 87 complessivi, con 54 morti (sui 59 complessivi, il 98% del totale) e 17 feriti gravi. Il dato rimane sostanzialmente costante rispetto al 2015, ma nel 2005 rappresentava il 64% del totale mentre nel 2016 sale all'83%.

Il 58% degli investimenti si è verificato in 4 regioni che sviluppano circa il 50% del traffico ferroviario: Lombardia, Lazio, Toscana, Veneto. Gli incidenti sono maggiormente concentrati in prossimità dei nodi urbani e metropolitani come Milano (14 incidenti), Roma (7), Bolzano (4), Caserta (4), Lucca(3), Verona (3).

Per contrastare la tendenza verso comportamenti illeciti, l'ANSF è scesa in campo da diversi anni con campagne di sensibilizzazione che hanno coinvolto partner quali la Polizia Ferroviaria, le Federazioni della Pallacanestro, del Rugby e della Pallavolo e molti uffici scolastici regionali. Ha inoltre chiesto alle imprese ferrovia-

rie e al gestore della rete un'azione incisiva di collaborazione per limitare gli accessi alle aree più a rischio.

L'Agenzia ha anche avviato la produzione di uno spot televisivo che sarà la base di un'ampia campagna di comunicazione. È stato avviato presso la Presidenza del Consiglio dei Ministri l'iter per la trasmissione dello spot in qualità di pubblicità-progresso sulle reti RAI.

In calo nel 2016 gli incidenti significativi avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello: si tratta di 9 casi (oltre il 10%) rispetto ai 19 del 2015: anche il confronto internazionale mostra un andamento nazionale inferiore al valore medio del periodo. Sulla rete nazionale negli ultimi 26 anni (1990-2015) è stato eliminato oltre il 51% dei passaggi a livello: ne restano 4620 degli iniziali 9992. Mediamente negli ultimi dieci anni è stato soppresso il 3,5% della consistenza annua dei passaggi a livello, circa 200 impianti all'anno. Diminuiscono anche le vittime tra i passeggeri in salita o discesa dai treni: 3 gli incidenti registrati (5 in meno rispetto al 205) con 3 feriti gravi. Il dato segna un -80% rispetto al 2009 ed un -70% circa rispetto al valore medio del periodo.

- *Manutenzione e cause tecniche*

Diminuiscono gli incidenti imputabili a cause tecniche (errata esecuzione procedure di esercizio/manovra, manutenzione, dissesto idrogeologico): si passa dai 25 del 2015 ai 15 del 2016, con un -70% rispetto al 2005.

Nel corso del 2016 si sono registrati 3 incidenti significativi (0 vittime) connessi all'errata esecuzione di procedure di esercizio, 2 deragliamenti (0 vittime) e 3 incidenti (0 vittime) da imputare all'errata esecuzione delle manovre, una collisione (0 vittime) per dissesto idrogeologico. Da registrare infine l'assenza di vittime in incidenti nei cantieri e di incidenti significativi dovuti alla fuoriuscita di merci pericolose, (le fuoriuscite di merci pericolose, includendo anche quelle di lieve entità, diminuiscono del 90% rispetto al 2009).

Nonostante i buoni risultati, si stima che le problematiche manuten-

tive lato veicoli e lato infrastruttura, seppure in diminuzione in valore assoluto rispetto all'anno precedente, siano alla base di almeno il 26% del totale degli incidenti e dei cosiddetti precursori.

- *Focus ferrovie regionali interconnesse*

Attualmente il traffico sulle reti regionali (circa 2000 km, 20 milioni di treni-kilometro all'anno) è in minima parte coperto da sistemi automatici di protezione della marcia del treno. Come evidenziato dall'incidente avvenuto in Puglia lo scorso luglio, è necessario seguire un percorso di attrezzaggio tecnologico e di allineamento agli standard nazionali e internazionali. Nelle more del completamento dei piani di adeguamento tecnologico, l'Agenzia ha chiesto l'adozione immediata di misure di mitigazione del rischio associato. Anche sul fronte dei passaggi a livello dovranno essere adottati provvedimenti di allineamento con gli standard previsti sulla rete nazionale: nel corso degli incontri bilaterali con gli operatori è stata chiesta l'adozione di un piano per l'innalzamento dei livelli tecnologici e la soppressione dei passaggi a livello.

Infine, l'ANSF, d'intesa con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, ha avviato un tavolo di lavoro per verificarne il rispetto delle normative vigenti in materia di sicurezza ed interoperabilità che nella prima fase prenderà in esame le infrastrutture ferroviarie di collegamento con i porti, successivamente sarà estesa a interporti e terminal intermodali.

L'obiettivo è l'allineamento dei livelli di sicurezza sull'intero sistema ferroviario.

- *Bilancio*

L'Agenzia, attiva dal 2008, ha già raggiunto obiettivi importanti favorendo ad esempio il completamento dell'attrezzaggio con sistemi di protezione della marcia dei treni sulla rete nazionale, la riduzione delle problematiche relative al trasporto di merci pericolose, la diminuzione nel lungo periodo degli incidenti significativi e in particolare di quelli legati ad aspet-

ti tecnici, manutentivi, alle problematiche legate alle porte e ai cantieri di lavoro. Si registra una crescita della consapevolezza, da parte degli operatori ferroviari, del proprio ruolo e la collaborazione con le altre forze dello Stato, tra cui la Polizia ferroviaria.

Nonostante questi risultati positivi, occorre allineare i livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario e uniformare agli standard nazionali l'attrezzaggio tecnologico della rete e dei veicoli sulle reti regionali.

Riferendosi invece all'intero sistema ferroviario non bisogna abbassare la guardia sulla manutenzione, che costituisce un contributo costante e quotidiano alla sicurezza del trasporto ferroviario, e lavorare costantemente sulla formazione, sull'organizzazione delle attività e sull'adozione di tecnologie che mitigino le conseguenze dell'errore umano (*Comunicato stampa ANSF, 12 aprile 2017*).

Lombardia: arriva l'app Trenord "tailor made"

Personalizzate, facili e immediate: effettuando il download gratuito della nuova release dell'App Trenord (iOS e Android), ogni Cliente potrà

impostare le notifiche "push" per ricevere, direttamente sul proprio smartphone, le informazioni in tempo reale (fig. 1).

Pensata anche per i Clienti più esigenti, basteranno pochi secondi per scegliere di essere informati direttamente con notifica fino a 10 treni, 5 direttrici e 4 stazioni.

L'App Trenord registra un sempre maggior apprezzamento da parte di chi utilizza il treno: scaricata da 540mila Clienti, viene utilizzata ogni giorno da oltre 40mila viaggiatori, per cercare informazioni o acquistare i propri titoli di viaggio.

L'aggiornamento dell'App s'inserisce in un piano di costante sviluppo digitale di Trenord, sempre personalizzata sulle esigenze di ogni singolo Cliente, al quale viene offerta da oggi l'opportunità di fruire di una informazione su "misura".

- *Come scegliere i treni, le stazioni e le linee*

Una volta aggiornata l'App si potranno quindi scegliere treni, stazioni e linee per le quali si vuole essere informati in tempo reale. Basterà inserire tra i preferiti i numeri dei treni [con il "Cerca treno" o con il "Trip

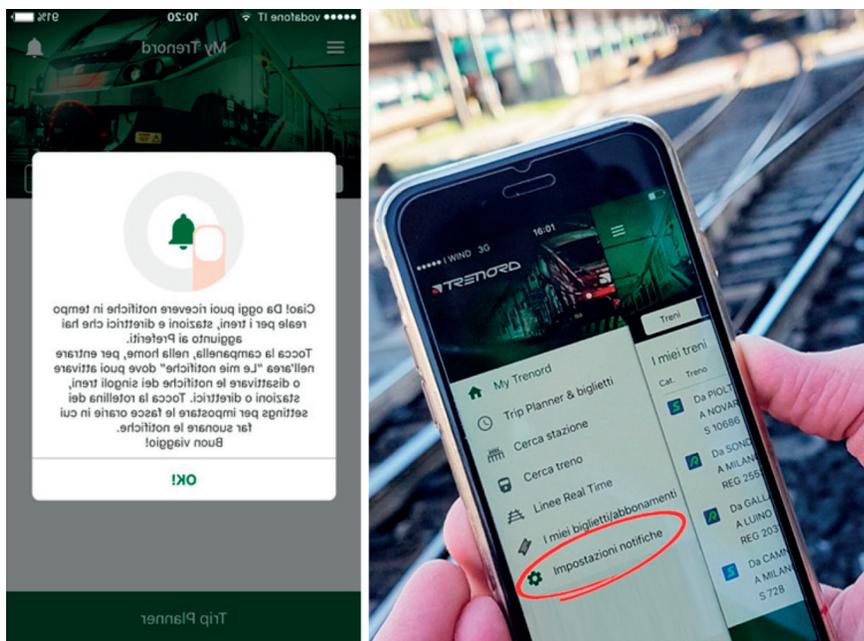
planner"], le stazioni [con il "Cerca stazione"] e le linee d'interesse [nelle "Linee Real Time"].

- *Come attivare le nuove notifiche push attraverso la "campanella"*

Un pop-up o una voce di opzioni - in base al fatto che si utilizzi un device iOS o Android-, chiederà se oltre a inserirli tra i preferiti si voglia ricevere anche le notifiche push. Selezionando la "campanella", treni, stazioni e linee verranno inseriti tra le voci "notificabili" presenti alla voce delle "Impostazioni notifiche" dove si potrà impostare anche fascia oraria e giorni in cui ricevere le notifiche.

- *Tutto il servizio Trenord a portata di smartphone*

Con l'App Trenord, disponibile gratuitamente su Apple Store e Google Play, è possibile pianificare il proprio viaggio e acquistare ticket con carta di credito o PayPal, seguire la circolazione dei treni in tempo reale, consultare info live su arrivi e partenze dalle stazioni nonché ottenere tutte le informazioni relative al proprio viaggio come durata, cambi eventuali, costo del biglietto e servizi nelle stazioni. Maggiori informazioni su www.trenord.it/app (*Comunicato stampa Trenord, 4 aprile 2017*).



(Fonte: Trenord)

Fig. 1 – Alcune visualizzazioni dell'applicazione di Trenord.

TRASPORTI URBANI

Lazio: Atac, lotta all'evasione, in campo anche gli amministrativi

Atac e le rappresentanze sindacali di Filt Cgil, Fit Cisl, Uil Trasporti, Faisa Cisl, Fast Mobilità, Sul CT e Ugl Autoferrotranvieri hanno siglato un accordo che consentirà all'azienda di utilizzare in attività accessorie rispetto alla mansione principale tutte le risorse inserite nell'area operativa amministrazione e servizi, come ad esempio quadri, amministrativi e amministrativi operativi, e impegnati nei servizi ausiliari per la mobilità, staff operativo. Si tratta di circa 1400 dipendenti che potranno essere impegnati un giorno a settimana nell'attività di lotta all'evasio-

ne, che a regime risulterà notevolmente potenziata.

- *Il progetto*

L'azienda attiverà le procedure di legge e di contratto propedeutiche all'invio della richiesta di nomina di addetto alla verifica dei titoli di viaggio, e quindi di polizia amministrativa, per tutti i dipendenti coinvolti. Il personale che dovesse risultare privo dei requisiti verrà utilizzato, a valle dei controlli di rito, nell'attività di ausiliario della sosta, di dissuasione all'evasione e di customer care. L'impegno richiesto sarà di quattro giorni al mese per 11 mesi. L'accordo infatti durerà fino a giugno 2018, quando terminerà i suoi effetti e dovrà essere ridiscusso. Considerando il numero totale del personale coinvolto in questa innovazione, a regime l'azienda potrà contare su circa 240 risorse equivalenti a tempo pieno. Come previsto dalle norme contrattuali, al personale impegnato nelle attività di contrasto all'evasione tariffaria si applicherà oltre alla normale retribuzione un sistema premiale. In nessun caso queste prestazioni origineranno lavoro straordinario.

- *La fase preliminare*

Nelle more che si definiscano i dettagli del progetto, l'accordo firmato prevede che tutto il personale indiretto possa essere coinvolto da subito per due giorni al mese in turno ordinario nell'attività di Bip&Go, progetto antievasione già operante dalla fine di marzo, che ha già prodotto importanti risultati in termini di incremento della bigliettazione nelle stazioni presidiate.

- *Dichiarazione dell'Amministratore Unico M. FANTASIA*

"Ci tengo a ringraziare le organizzazioni sindacali che, dimostrando grande senso di responsabilità e lungimiranza, hanno firmato un'intesa molto importante. L'azienda ne trarrà beneficio, visto che la lotta all'evasione è uno dei pilastri del nostro piano industriale, e soprattutto arriva un segnale ai cittadini: pagare il biglietto non è un optional, è un dovere civico" (*Comunicato stampa Atac Servizi Mobilità*, 12 aprile 2017).

TRASPORTI INTERMODALI

Lombardia: un nuovo centro logistico in Italia

British Steel ha esteso le sue attività nel settore ferroviario europeo inaugurando in Italia un nuovo centro logistico per la produzione di rotaie di grandi lunghezze (fig. 2). L'azienda - fornitore del gestore dell'infrastruttura ferroviaria nazionale Rete Ferroviaria Italiana (RFI) - ha inaugurato lo stabilimento a Lecco.

L'investimento, nel cuore dell'infrastruttura ferroviaria europea, permetterà a British Steel di soddisfare la crescente domanda di rotaie di grandi lunghezze in tutta Italia, dove ha già fornito quantità significative.

P. SMITH, Managing Director Rail di British Steel, ha affermato: "Siamo estremamente entusiasti di incrementare la nostra presenza in Europa inaugurando questo nuovo centro logistico a Lecco. Questa operazione ci permetterà di potenziare la nostra capacità di servire le reti ferroviarie in Italia offrendo una gamma completa di rotaie di grandi lunghezze e di ottima qualità con una consegna just-in-time e affidabile in qualsiasi punto del Paese. Questo è un investimento significativo da parte di Briti-

sh Steel, che sottolinea il nostro impegno ad aiutare i clienti in tutta Italia a migliorare le prestazioni delle loro reti ferroviarie. I nostri clienti riconoscono l'eccellente qualità e affidabilità dei nostri prodotti ferroviari e lo stabilimento di Lecco permetterà a British Steel di servire meglio i gestori della rete italiana con soluzioni ferroviarie di massimo livello".

British Steel ha già una significativa attività ferroviaria nell'Europa centrale, con 420 dipendenti nella fabbrica di rotaie francese di Hayange ad integrazione delle sue attività di produzione di Scunthorpe, in Inghilterra.

Oltre ad essere un fornitore significativo dei mercati interni britannico e francese, l'azienda ha partecipato anche a importanti progetti in Europa, Africa e Medio Oriente.

SMITH ha affermato: "Il centro logistico di Lecco fa parte della strategia British Steel per incrementare il suo business in Europa e migliorare ulteriormente la sua reputazione di fornitore di prodotti ferroviari di classe mondiale. Il mercato delle infrastrutture ferroviarie sta mostrando una crescita a lungo termine costante e siamo sempre alla ricerca di opportunità per ampliare la nostra



(Fonte: British Steel)

Fig. 2 - Il nuovo centro logistico British Steel per rotaie a lunghezza elevata di Lecco, nel nord Italia.

base clienti. Lecco rientra perfettamente in questa strategia e vorrei ringraziare le numerose persone e organizzazioni che ci hanno aiutato a rendere oggi possibile il centro, tra cui RFI, SNCF, Brambilla Scalo, Eurologistics e Mercitalia. Innovazione e servizio ai clienti sono centrali nella nostra strategia di crescita e siamo ansiosi di affermare la nostra reputazione in tutta Italia e di lavorare con i nostri partner commerciali strategici per migliorare ulteriormente la rete ferroviaria del Paese” (*Comunicato stampa British Steel*, 30 marzo 2017).

INDUSTRIA

Nazionale: ANFIA, primo trimestre in crescita per il mercato degli autocarri

A marzo 2017, sono stati rilasciati 2.365 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+52,9% rispetto a marzo 2016) e 1.958 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (+14%), suddivisi in 178 rimorchi (+100%) e 1.780 semirimorchi (+9,3%).

Nel 1° trimestre 2017, sono stati rilasciati circa 6.479 libretti di circo-

lazione di nuovi autocarri, il 42,5% in più dell'analogo trimestre 2016, e 4.396 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+11,9% su gennaio-marzo 2016), così ripartiti: 393 rimorchi (+49,4%) e 4.003 semirimorchi (+9,2%).

Prosegue, quindi, l'effetto positivo del superammortamento al 140% per i beni strumentali d'impresa e delle risorse stanziare con il decreto per gli investimenti a favore delle imprese di autotrasporto, disponibili fino ad aprile 2017.

Ricordiamo che il mercato degli autocarri ha chiuso il 2016 a +54% e, nel quarto trimestre, è risultato in crescita del 108%, con volumi di immatricolazioni pari a un terzo dell'immatricolato annuale. I veicoli trainati pesanti hanno chiuso il 2016 a +40% e, nell'ultimo trimestre, analogamente, le immatricolazioni hanno rappresentato il 29% del mercato annuale, con un rialzo del 65% rispetto allo stesso periodo del 2015 (tabella 2).

Secondo la ripartizione geografica, il mercato degli autocarri risulta così ripartito: per il 27% nell'area Nord-Ovest, per il 28% nell'area Nord-Est, per il 19% nel Centro e per il 26% nel Sud e Isole. In particolare,

nelle regioni dell'Italia centrale si è registrato un incremento medio superiore al 50%.

Nel primo trimestre 2017, secondo la ripartizione per ptt, il mercato degli autocarri ha totalizzato 1.244 nuove registrazioni per veicoli con peso superiore a 3.500 kg e inferiore a 16.000 kg, che rappresentano il 19% del mercato, e 5.235 nuove registrazioni per i veicoli con peso uguale o superiore a 16.000 kg. Secondo la tipologia, il mercato è ripartito tra le 2.936 nuove registrazioni di autocarri rigidi (+33%), pari al 45% del mercato, e le 3.543 nuove registrazioni di trattori stradali (+51,3%).

Leader del mercato degli autocarri medi-pesanti è Iveco-Astra con il 36,5% di quota, seguito da Volvo, Scania e Mercedes. Iveco detiene il 64% del mercato nella classe di peso tra 3.501 kg- 15.999 kg e il 30% nella classe di peso uguale o superiore a 16.000 kg.

Secondo dati preliminari di ACI, a fine 2016 il parco circolante italiano (veicoli iscritti al PRA) comprende oltre 4 milioni di autocarri merci (+1,9% rispetto al parco 2015), 162.000 trattori stradali (+5,3%), oltre 365.000 rimorchi e semirimorchi (+3,1%), 97.800 autobus (-0,2%). Gli

TABELLA 2

Comparto trasporto merci

Autocarri con ptt >3500 kg secondo le classi di peso	Marzo 2017	Marzo 2016	Var. %	Gen.-mar. 2017	Gen.-mar. 2016	Var. %
Autocarri medi > 3500 <16000 kg	400	320	25,0	1.244	910	36,7
Autocarri pesanti >16000 kg	1.965	1.227	60,1	5.235	3.638	43,9
Totale autocarri con ptt >3500 kg	2.365	1.547	52,9	6.479	4.548	42,5

Secondo tipo	Marzo 2017	Marzo 2016	Var. %	Gen.-mar. 2017	Gen.-mar. 2016	Var. %
Autocarri rigidi	990	765	29,4	2.936	2.207	33,0
Trattori stradali	1.375	782	75,8	3.543	2.341	51,3
Totale autocarri con ptt >3500 kg	2.365	1.547	52,9	6.479	4.548	42,5

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 secondo tipo	Marzo 2017	Marzo 2016	Var. %	Gen.-mar. 2017	Gen.-mar. 2016	Var. %
Rimorchi	178	89	100,0	393	263	49,4
Semirimorchi	1.780	1.628	9,3	4.003	3.665	9,2
Totale R & S ptt >3500 kg	1.958	1.717	14,0	4.396	3.928	11,9

(Fonte ANFIA)

autocarri con alimentazione alternativa circolanti sono poco più di 133.000, appena il 2,8% del totale, nonostante i combustibili alternativi rivestano un ruolo centrale per rendere più sostenibile il trasporto merci. Gas naturale (GNC e GNL) e biometano rappresentano l'alternativa più valida al gasolio per autocarri, furgoni e autobus destinati ai diversi tipi di missioni e in particolare alle missioni urbane.

Lo sviluppo dell'infrastrutturazione per i combustibili alternativi è un elemento chiave per il potenziamento del relativo mercato autoveicoli e sta facendo passi avanti, nel nostro Paese, grazie all'implementazione della Direttiva europea DAFI. Questa, infatti, delinea per la prima volta un quadro comune di misure finalizzate alla realizzazione di infrastrutture per i combustibili alternativi – compresi i requisiti minimi per la costruzione dei punti di ricarica per veicoli elettrici e dei punti di rifornimento di gas naturale (GNL e GNC), GPL, biometano ed idrogeno - da attuarsi mediante quadri strategici nazionali. Il Decreto Legislativo 16 dicembre 2016, n. 257, in vigore dal 14 gennaio scorso, disciplina l'attuazione della direttiva in Italia ed è frutto di un lavoro sinergico tra ANFIA e le altre associazioni interessate.

Il mercato degli autobus (tabella 3) con ptt superiore a 3.500 kg registra nel mese di marzo 314 nuove registrazioni (+57,8%). In crescita tutti i comparti con l'eccezione degli autobus turistici (-2,9%) e dei midibus, che restano sui livelli di marzo 2016.

Nel 1° trimestre 2017 sono stati rilasciati 1.005 libretti contro i 636 rilasciati nell'analogo trimestre del 2016 (+58%); 423 hanno riguardato autobus-midibus urbani e interurbani e 301 autobus-midibus turistici, 281 scuolabus e minibus.

Ricordiamo che il comparto autobus ha chiuso il 2016 con un segno positivo (+16,1%), frutto di un calo di mercato dell'8,5% nella prima metà dell'anno e di un successivo recupero del 49,8% nella seconda metà, grazie agli aumenti tendenziali del 3° trimestre (+8,6%) e del 4° trimestre (+94%).

• *Nota per il lettore*

ANFIA – Associazione Nazionale Filiera Industria Automobilistica – è una delle maggiori associazioni di categoria aderenti a CONFINDUSTRIA. Nata nel 1912, da oltre 100 anni ha l'obiettivo di rappresentare gli interessi delle Associate nei confronti delle istituzioni pubbliche e private, nazionali e internazionali e di provvedere allo studio e alla risoluzione delle problematiche tecniche, economiche, fiscali, legislative, statistiche e di qualità del comparto automotive.

L'Associazione è strutturata in 3 Gruppi merceologici, ciascuno coordinato da un Presidente. Componenti: comprende i produttori di parti e componenti di autoveicoli; Carrozzeri e Progettisti: comprende le aziende operanti nel settore della progettazione, ingegnerizzazione, stile e design di autoveicoli e/o parti e componenti destinati al settore autoveicolistico; Costruttori: comprende i

produttori di autoveicoli in genere – inclusi camion, rimorchi, camper, mezzi speciali e/o dedicati a specifici utilizzi - ovvero allestimenti e attrezzature specifiche montati su autoveicoli (*Comunicato stampa ANFIA*, 12 aprile 2017).

Nazionale: ANIE, nuovi cavi CPR, a che punto siamo?

Mancano meno di tre mesi all'entrata in vigore del Regolamento CPR, che segnerà l'inizio di una nuova era per il mondo dei cavi.

Non a caso parliamo di "rivoluzione": i cavi installati in qualsiasi tipo di costruzione o opera di ingegneria, per il trasporto di energia o per trasmissione dati, dovranno obbligatoriamente rispondere ai requisiti essenziali di comportamento al fuoco per essere considerati sicuri. A che punto siamo?

Partiamo da una constatazione: il mercato è partito. Ai produttori di cavi è stato richiesto un grande impegno, ma abbiamo accettato la sfida di questo cambiamento epocale con orgoglio e nella convinzione che garantire la sicurezza e la qualità dei prodotti è la nostra mission più importante. I produttori di cavi hanno iniziato a produrre le nuove tipologie di cavo rispondenti al Regolamento CPR per poter rispettare l'obbligo di legge che vieta ai costruttori di cavo, dal 1 Luglio 2017, l'immissione sul mercato di cavi non rispondenti alle prescrizioni previste dal Regolamento.

Il CEI ha predisposto norme di prodotto e tabelle di codifica delle si-

TABELLA 3

Comparto trasporto passeggeri

Autobus con ptt >3500 kg secondo il tipo	Marzo 2017	Marzo 2016	Var. %	Gen.-mar. 2017	Gen.-mar. 2016	Var. %
Autobus specifici urbani	37	8	362,5	182	97	87,6
Autobus specifici interurbani	70	17	311,8	201	74	171,6
Autobus specifici turistici	99	102	-2,9	277	220	25,9
Midibus	13	13	0,0	64	25	156,0
Minibus	62	38	63,2	166	117	41,9
Scuolabus	33	21	57,1	115	103	11,7
Totale autobus con ptt >3500 kg	314	199	57,8	1.005	636	58,0

(Fonte ANFIA)

gle e dei materiali. Le aziende hanno confermato il listino prezzi e le consegne dei nuovi cavi già dal mese di maggio.

La nostra associazione AICE ha dato vita ad una campagna di comunicazione molto strutturata. Abbiamo realizzato un documento informativo – I cavi e il Regolamento prodotti da costruzione – CPR UE 305/11 – che illustra in maniera semplice il nuovo Regolamento; abbiamo dato vita al road show “Revolution Tour: la nuova era dei cavi” che sta toccando diverse città d’Italia, insieme a CEI, Tuttonormel, Collegi professionali e diversi altri attori della filiera elettrica; tutto il materiale ufficiale AICE è riconoscibile attraverso il logo CPR AICE appositamente realizzato.

IMQ ha sviluppato un nuovo marchio Euro Fire Performance che, oltre a garantire le caratteristiche obbligatorie di prestazione al fuoco con la marcatura CE – come stabilito dal Regolamento CPR – garantisce anche tutte le altre caratteristiche del cavo meccaniche, chimiche ed elettriche. Questa scelta dimostra ancora una volta come il comparto dei cavi, anche a fronte di un aggravio economico, voglia tutelare, tramite un organismo di parte terza, gli utilizzatori finali, innalzando sempre più il livello qualitativo e di sicurezza dei propri prodotti.

Anche altri attori della filiera, a partire dalla Federazione dei grossisti, sono impegnati in questa importante fase di transizione, collaborando nel lungo percorso di informazione diretta a livello nazionale a tutti i distributori di materiale elettrico e ai loro clienti diretti, ovvero gli installatori.

Il percorso impostato dal punto normativo prevede ora che, assieme all’entrata in vigore del Regolamento CPR, ci sia anche la Norma di buona tecnica emessa dal CEI a supporto dell’utilizzo dei cavi.

Dal punto di vista normativo, a livello di prodotto, sono state recentemente pubblicate le norme CEI, mentre a livello installativo è ancora

in attesa di pubblicazione la variante alla Norma CEI 64-8 che indica destinazione d’uso e tipologia di cavi CPR da utilizzare.

La nuova Norma CEI 64-8 non può che richiamare i concetti di sicurezza già espressi dalle norme cogeniti emesse in merito dai Vigili del Fuoco, migliorando la performance dei cavi in caso d’incendio, che è il fine ultimo per il quale è stata emessa una norma comune europea.

Sappiamo che il mercato sta attendendo l’uscita di questa norma, che dovrà essere pubblicata certamente entro maggio, per capire fino in fondo i cambiamenti imposti dal Regolamento CPR. Eventuali e non accettabili ritardi sarebbero a discapito della transizione tra vecchia e nuova tipologia di cavi che diventerebbe di fatto un on-off a partire dal 1° di luglio, creando certamente dei disagi agli operatori.

Tale tema sta sicuramente a cuore agli installatori, progettisti e ordini professionali i quali comunque stanno reagendo, per esempio modificando già nelle specifiche dei progetti le tipologie di cavo per consegne oltre il 1 di luglio, soprattutto nei casi di lavori pubblici che hanno tempi di esecuzione lunghi rispetto alla definizione dell’ordine, mentre eventuali aggiornamenti contrattualistici vengono gestiti direttamente dalle parti.

Sempre sul tema vorrei far notare che l’aumento di prezzo dei cavi a norma CPR è assolutamente marginale rispetto alla variabilità del prezzo del rame, considerando che il prezzo del metallo ha una incidenza in molti casi ben superiore all’80% sul valore complessivo del cavo.

Perciò oggi possiamo affermare che oramai il processo di sostituzione della tipologia di cavi sul mercato è in corso e non vediamo motivi di rallentamento o di slittamento: dal 1° luglio commercializzeremo solo cavo CPR.

D’altronde la legge dello Stato, oltre che europea, è stata chiara fin dall’inizio: 12 mesi di sovrapposizione con scadenza 1° luglio 2017.

Non saranno certo gli ultimi affinamenti che deturperanno il gran lavoro fatto per l’implementazione della nuova tipologia di cavi, lavoro che anche a livello europeo è stato riconosciuto come uno dei migliori, se non il migliore in assoluto.

Rappresentiamo un settore d’eccezione, in cui la tecnologia è supportata da alti investimenti in Ricerca e Sviluppo di prodotti sempre nuovi e con standard prestazionali sempre più alti.

Nell’ultimo anno abbiamo lavorato alacremente e con impegno per arrivare alla data del 1° luglio 2017 pronti su un mercato ordinato e organizzato.

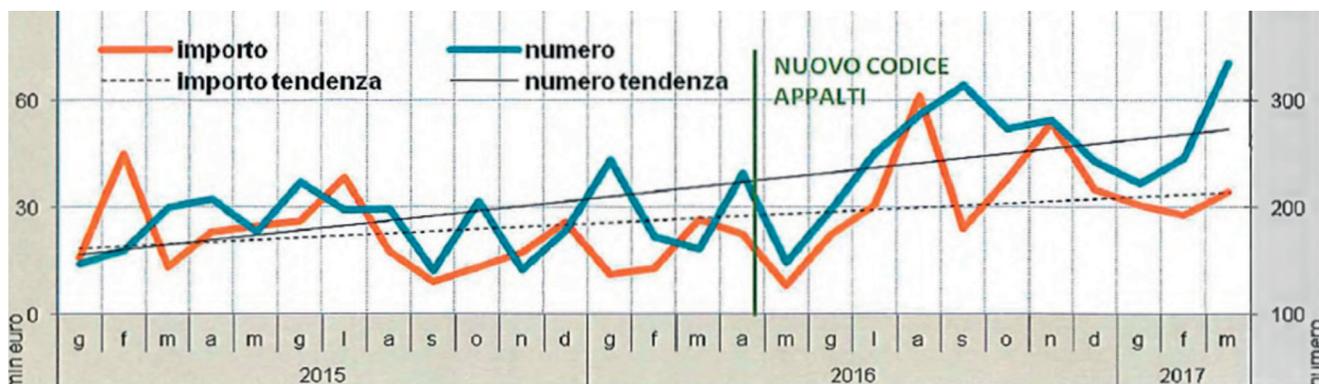
Si tratta ora di superare l’ultimo step. Credo che ognuno per la sua parte debba lavorare per rispettare la scadenza, a beneficio del mercato e soprattutto della sicurezza dei cittadini (*Comunicato stampa ANIE*, 1 luglio 2017).

Nazionale: OICE, anticipazioni dei dati sull’andamento delle gare nel mese di marzo 2017

Negli ultimi undici mesi, con il nuovo codice dei contratti, bandi di progettazione a +37,3% in numero e +64,0% in valore; boom a marzo, rispetto al 2016, con un + 108,1% per numero di gare di progettazione e +28,6% in valore.

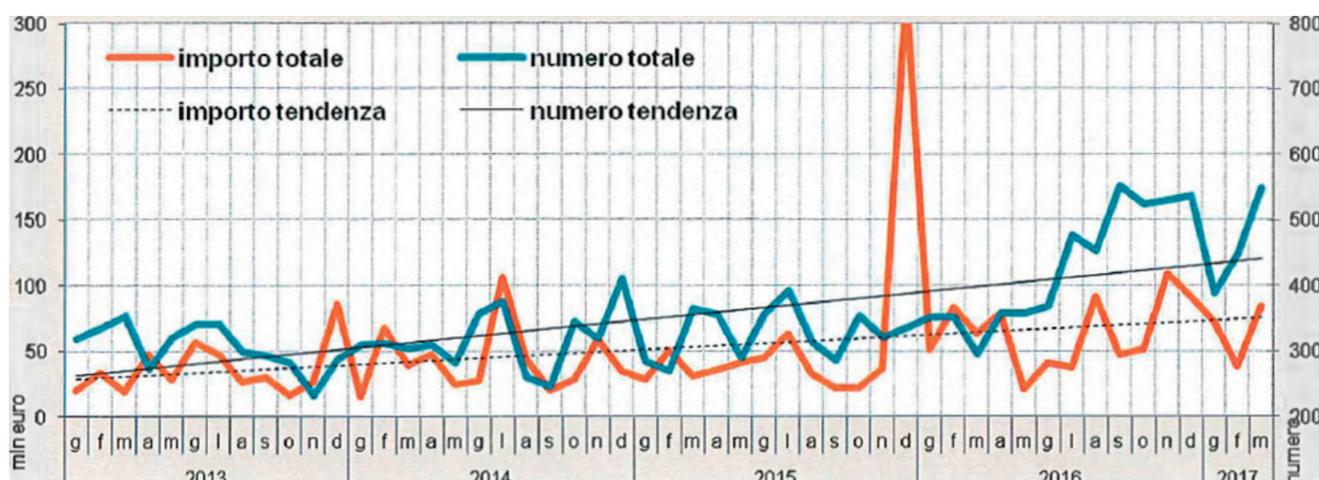
Dall’entrata in vigore del Codice appalti, gli ultimi undici mesi, il mercato della progettazione, sulla scia dell’obbligo di affidare lavori sul progetto esecutivo, rimane comunque in netta crescita rispetto agli 11 mesi dello stesso periodo precedente: +37,3% in numero e +64,0% in valore. In termini assoluti nei mesi post decreto 50/2016, da maggio 2016 a marzo 2017, si sono raggiunti i 365 milioni di euro contro i 223 milioni di euro degli stessi mesi 2015-2016.

Nel mese che si è chiuso permane la crescita del numero dei bandi di progettazione e del loro valore se raffrontato a quello dello stesso mese del 2016. In particolare sono state 335 le gare bandite a marzo per un



(Fonte: OICE)

Fig. 3 – Andamento mensile del valore e del numero dei bandi per servizi di sola progettazione.



(Fonte: OICE)

Fig. 4 – Andamento mensile del valore e del numero di tutti i bandi di ingegneria ed architettura in Italia.

importo di 34,1 milioni di euro, +1,08, 1% in numero, +28,6% in valore, su marzo 2016.

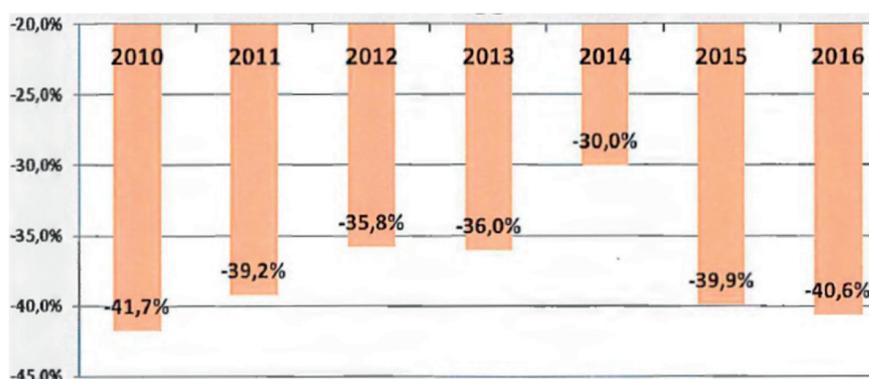
Nel primo trimestre 2017 i bandi di sola progettazione, rispetto al 2016, sono in crescita in numero, +39,2% e in valore con un +82,6% (fig. 3).

Il complesso di tutti i servizi di ingegneria e architettura ha lo stesso andamento, nel mese di marzo le gare sono state 549 per un importo di 84 milioni di euro, +86,1% in numero, e +34,1% in valore su marzo 2016. Dall'entrata in vigore del nuovo codice, nel mese di aprile 2016, ci sono stati incrementi del 42,3% in numero e del 31,5% in valore. Il primo trimestre 2017 si chiude con un +38,7% in numero e -1,0% in valore sul 2016 (fig. 4).

Sono sempre troppo elevati i ri-

bassi (fig. 5) con cui le gare vengono aggiudicate, sulla scia dei dati raccolti fino a marzo il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2014 è al 30,0%, per quel-

le indette nel 2015 al 39,9%; le notizie che riguardano le gare pubblicate nel 2016 ci danno un ribasso che arriva al 40,6% (Comunicato stampa OICE, 3 aprile 2017).



(Fonte: OICE)

Fig. 5 – Andamento annuale della percentuale dei ribassi di tutti i bandi di ingegneria ed architettura in Italia.

**Piemonte e Lombardia:
protocollo d'intesa
per lo sviluppo di attività
di ricerca industriale**

Alstom, il Ministero dello Sviluppo economico e le Regioni Piemonte e Lombardia hanno siglato il protocollo d'intesa per lo svolgimento di attività di ricerca industriale e sviluppo sperimentale nei siti di Alstom di Savigliano e Sesto San Giovanni (fig. 6).

La firma del protocollo d'intesa è avvenuta durante la visita (fig. 7) del Ministro dello Sviluppo economico, C. CALENDIA presso il sito Alstom di Savigliano, uno dei centri di eccellenza del Gruppo per i treni regionali e per i treni ad alta velocità Pendolino, alla presenza di S. CHIAMPARINO, Presidente della Regione Piemonte, di G. DE SANTIS, Assessore alle attività produttive Regione Piemonte, di D. MAIocchi, Direttore Generale Sviluppo economico Regione Lombardia, di H. POUPART-LAFARGE, Presidente e CEO del Gruppo Alstom e di M. VIALE, Direttore generale di Alstom Italia.

Il Protocollo d'intesa si pone come finalità la promozione di attività di R&D per favorire il progresso tecnologico nell'ambito del settore del trasporto ferroviario. Il progetto sarà realizzato con il contributo del Ministero dello Sviluppo Economico e delle regioni Piemonte e Lombardia.

“È davvero un passo importante per Alstom e per tutta l'industria 4.0 Ringraziamo il MiSE, le Regioni Piemonte e Lombardia per aver creduto nel no-

stro progetto. I fondi di R&D saranno investiti nello sviluppo di una piattaforma innovativa per la progettazione e la prototipizzazione di treni regionali, che saranno prodotti e realizzati all'interno di un ambiente produttivo Industria 4.0, secondo i più elevati standard tecnologici” - ha dichiarato M. VIALE, Direttore generale Alstom Italia.

Il progetto di Alstom risponde alle cinque direttrici fondamentali richieste dal MiSE, cioè innovazione nel prodotto, nel processo produttivo, nella struttura organizzativa aziendale, nella gestione dei servizi, nella gestione della manutenzione e dell'assistenza.

Alstom svilupperà la progettazione, realizzazione e certificazione del treno prototipo, l'allestimento delle nuove linee produttive e le attività di coordinamento dell'intero progetto nel sito di Savigliano. Il sito di Sesto San Giovanni sarà dedicato alle attività di sviluppo dei sistemi di trazione e antincendio, il banco di manovra e la “control room” per la gestione della flotta in esercizio (*Comunicato stampa Alstom*, 16 febbraio, 2017).

VARIE

Emilia Romagna: all'Università di Parma si spiega l'importanza della sostenibilità ambientale nella “supply chain”

“La collaborazione tra industria e distribuzione è l'unico modo possibile per ottenere risultati nell'area della

sostenibilità. Questa consapevolezza sta portando il tema ambientale sui tavoli della negoziazione commerciale: una sensibilità che si sta diffondendo presso tutti gli operatori della supply chain”. L'evoluzione dei rapporti tra committenti e vettori è stata al centro dell'intervento di A. MALVESTIO, Presidente del Freight Leaders Council, al Master dell'Università di Parma su Retail & Brand Management che si è tenuto lo scorso 6 aprile presso la sede di GS1 a Milano.

Il Presidente del FLC, con una lunga esperienza nella logistica di P&G, è stato chiamato per fornire una testimonianza sull'evoluzione dei rapporti tra produzione e distribuzione nella supply chain. Come testimonia anche il Quaderno #25 sulla sostenibilità dei trasporti e della logistica, pubblicato lo scorso anno dal Freight Leaders Council, il tema ambientale sta influenzando sempre più le scelte della committenza in tema di trasporto.

Indicazioni in questo senso sono arrivate anche da diversi studenti partecipanti al Master che hanno svolto tesi di laurea su temi ambientali, testimoniando l'importanza di questo aspetto anche in ambito universitario (*Comunicato stampa Freight Leader Council*, 10 aprile 2017)

Lazio: R. DE DOMINICIS confermato presidente e AD di UIRNet

La società che ha realizzato la Piattaforma Logistica Nazionale



(Fonte: Alstom)

Fig. 6 – Firma del protocollo d'intesa per il progetto.



(Fonte: Alstom)

Fig. 7 – La visita la sito di produzione.

(PLN) entra in una nuova fase. Lo scorso 31 marzo si è tenuta a Roma l'assemblea dei soci di Uirnet, la società che – per conto del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti – ha realizzato e messo in esercizio la Piattaforma Logistica Nazionale al fine di razionalizzare e digitalizzare il sistema logistico nazionale.

Nel corso della riunione, alla presenza del 97% della compagine sociale, è stato approvato il bilancio 2016 che presenta un utile di 149.000 euro.

Contestualmente, è stato nominato il nuovo Consiglio d'Amministrazione, rinnovando la fiducia all'unanimità a R. DE DOMINICIS, presidente e amministratore delegato della società (*Comunicato stampa Info UIR-Net S.p.A.*, 4 aprile 2017).

Lombardia: Expo Ferroviaria 2017, per la prima volta a Milano

Nuova sede e nuove date per EXPO Ferroviaria, la vetrina italiana per tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari che si terrà in autunno, dal 3 al 5 ottobre a Rho Fiera Milano. Fortemente sostenuti dal settore industriale, questi cambiamenti segnalano una nuova fase nello sviluppo dell'unico appuntamento italiano dedicato alla tecnologia ferroviaria, che potrà accrescere ulteriormente il proprio successo e la capacità di attrarre professionisti del settore ferroviario. A metà marzo si contano circa 200 espositori, provenienti da 15

Paesi, a continua conferma della dimensione sempre più internazionale della manifestazione.

Parte dello spazio espositivo è stata assegnata all'area infrastrutture, sottolineando la grande importanza che questo settore occupa all'interno dell'industria. L'area binari, che metterà in mostra prodotti e attrezzature, sarà la caratteristica chiave di questa sezione dell'evento.

Commentando il forte supporto mostrato dal settore per l'edizione di quest'anno, O. GRISCELLI, direttrice dell'esposizione del gruppo Mack Brooks Exhibitions, sottolinea: "La nostra decisione di spostare EXPO Ferroviaria a Milano è stata ben accolta dagli espositori. Siamo inoltre compiaciuti di vedere così tante aziende aderire a EXPO Ferroviaria per la prima volta, così come registrare un elevato numero di partecipanti provenienti dall'estero. Chiaramente il mercato ferroviario in Italia rimane molto attraente per i fornitori e siamo certi che grazie alla nuova sede, l'evento sarà un successo".

Come nelle passate edizioni, EXPO Ferroviaria comprenderà un intenso programma di conferenze, seminari, visite tecniche e presentazioni degli espositori, intensificando l'esperienza dei visitatori con dibattiti e opinioni di rilievo sulle tendenze tecnologiche.

Gli show partner di ExpoO Ferroviaria 2017 rappresentano sia i settori della fornitura che gli operatori nazionali e regionali leader del servizio

ferroviario in Italia. Questi includono Ferrovie dello Stato Italiane, operatore ferroviario nazionale e TreNord, la quale fornisce servizio passeggeri nella regione Lombardia. Sostengono l'evento anche la società di ingegneria MM SpA, che ha progettato e controllato la costruzione di tutte le linee metropolitane di Milano, Gruppo Torinese Trasporti (GTT) azienda del trasporto pubblico di Torino, e ASSTRA, associazione del trasporto pubblico regionale e locale.

Tra i partner dell'esposizione a rappresentare i fornitori, troviamo CIFI – Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, insieme ad ASSIFER - Associazione dell'Industria Ferroviaria, ANIAF - Associazione Nazionale Imprese Armamento Ferroviario, e ANCEFERR - Associazione Nazionale Costruttori Ferroviari Riuniti.

EXPO Ferroviaria è organizzata da Mack Brooks Exhibitions (www.mackbrooks.com). Leader mondiale nella gestione di eventi commerciali in diversi settori: trasporti, infrastrutture, manifattura, chimica.

Per il settore ferroviario, la società organizza regolarmente eventi di successo tra cui Sifer a Lille, in Francia, Railtex e Infrarail, entrambe nel Regno Unito.

Ulteriori informazioni e aggiornamenti sull'esposizione, incluse conferenze, seminari e partecipanti sono disponibili sul sito: www.expoferroviaria.com (*Comunicato stampa Mailander per MacBrooks Exhibition*, 30 marzo 2017).