

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: ANSFISA, "Lavoriamo per una nuova cultura della sicurezza per le infrastrutture italiane"

Lavorare per una nuova cultura per la sicurezza delle infrastrutture italiane per sviluppare un sistema dinamico, basato sulla prevenzione e sulla chiarezza delle competenze. È questo l'obiettivo dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie e delle Infrastrutture stradali e autostradali, che ha presentato la prima Relazione annuale alla presenza del Ministro delle infrastrutture e della mobilità sostenibili, E. GIOVANNINI.

"Ritengo necessario un investimento straordinario – ha dichiarato il Ministro GIOVANNINI – per assicurare l'efficienza delle infrastrutture e la sicurezza dei cittadini. L'innovazione tecnologica e dei materiali può consentire un salto di qualità nella gestione delle reti infrastrutturali, ma va accompagnato con un ampio cambiamento di visione che si traduce nella nuova cultura della sicurezza di cui l'ANSFISA si sta facendo garante, attraverso la costruzione di un modello uniforme per la gestione, la manutenzione e la messa in sicurezza della totalità delle nostre infrastrutture, sia stradali che ferroviarie".

L'ANSFISA, nata con il decreto Genova all'indomani del crollo del Ponte Morandi e operativa dal 30 novembre scorso, ha incorporato l'ANSF, l'Agenzia per la Sicurezza delle Ferrovie, facendo proprio il *know how* sviluppato in ambito ferroviario, anche con l'obiettivo di trasferirlo al settore delle infrastrutture stradali,

autostradali e dei trasporti rapidi di massa. Nel 2020 sono stati compiuti i passi principali per l'operatività amministrativa del nuovo ente: dalla nomina del direttore alla definizione dello statuto e regolamento di amministrazione fino alla designazione dei dirigenti generali e degli organi di vertice. È stata anche indetta una selezione pubblica per il primo contingente di personale che si attesta a 164 unità contro le 569 previste dalla legge, con oltre il 70% di carenza dell'organico.

L'Agenzia, che si articola in due direzioni generali, ha il compito di promuovere la sicurezza su circa 840.000 km di strade; fra queste: 8.006 km di autostrade e 27.259 km strade statali (Anas) con 2.179 gallerie, 21.072 ponti e viadotti, 6.320 cavalcavia. Ai quali si aggiungono 17.530 km di ferrovie nazionali e regionali con 5.443 passaggi a livello, 18.847 ponti, viadotti e gallerie, 3.236 stazioni, 30.818 scambi o intersezioni; 1.130 km di ferrovie isolate con 944 passaggi a livello, 1529 ponti, viadotti e gallerie, 288 stazioni e 225 km di impianti di trasporto rapido di massa (metropolitane), di cui 131,6 km in galleria, dislocati in 7 città con 14 linee e 272 fermate. Mentre i soggetti, tra gestori delle infrastrutture, imprese esercenti il servizio e centri di formazione, con i quali il nuovo ente deve interfacciarsi sono più di 8.000.

"Il nostro impegno – ha spiegato F. CROCCOLO, direttore di ANSFISA – si traduce in un crescente coinvolgimento dei gestori delle infrastrutture e delle aziende di trasporto che con Sistemi di Gestione della Sicurezza certificati dovranno programmare la

manutenzione e il controllo dei rischi nella loro area di competenza. L'ANSFISA promuoverà una sicurezza proattiva e costante su questi processi".

- Sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali

Dati ridotti, limitati e lacunosi su circa 800mila km di rete stradale italiana, ovvero quella che fa capo a regioni, province, città metropolitane e comuni. È quanto emerge da una prima ricognizione condotta dalla Direzione generale per la sicurezza delle infrastrutture stradali e autostradali di ANSFISA. La stratificazione normativa, i frequenti passaggi di gestione e la vetustà delle opere rendono attualmente molto difficile avere dati certi sul perimetro della rete e sulle sue caratteristiche. Le ultime rilevazioni utili per il sistema viario comunale risalgono al 1999 e restituiscono una rete di circa 668mila km di strade, mentre più di 135mila km appartengono a province e regioni. Mancano anche le informazioni qualitative, fondamentali per la definizione di moderni Sistemi di Gestione della Sicurezza da parte dei gestori o dei proprietari. L'ANSFISA ha già avviato una prima grande ricognizione chiedendo il coinvolgimento degli enti locali nella rilevazione dei dati per la conoscenza della propria rete di competenza. Il prossimo passo dovrebbe essere la costituzione un moderno sistema di supervisione e monitoraggio della sicurezza delle infrastrutture. In questo ambito, va visto il lavoro di ANSFISA sulle linee guida per la certificazione dei Sistemi di Gestione della Sicurezza che verranno poste in consultazione a breve in un clima di collaborazione con i diversi stakeholder del settore. A conclusione della consultazione verranno emanate le Linee guida riportanti gli schemi dei SGS e per il riconoscimento, da parte dell'Agenzia, degli organismi per la loro certificazione. L'emanazione di queste linee guida consentirà il completamento del ciclo delle attività di vigilanza, con l'adozione delle procedure di supervisione e controllo nei vari settori di interesse stradale, del

tutto compatibili con quelle già in essere nel settore ferroviario, nel perseguimento dell'obiettivo di un unico sistema procedurale indipendente dalla modalità di trasporto.

- **Sicurezza delle ferrovie**

Nel 2020 gli incidenti sulla rete ferroviaria nazionale e regionale si attestano a 86, in crescita rispetto al 2019, ma inferiori alla media dell'ultimo quinquennio e tra i livelli più bassi registrati in Europa. Le vittime (morti e feriti gravi) sono complessivamente 70, di cui 64 sulla rete RFI e 6 sulle ferrovie regionali interconnesse. È quanto emerge dalla rilevazione preliminare condotta dalla Direzione generale per la sicurezza delle ferrovie di ANSFISA. I dati consolidati saranno raccolti in un documento che per obbligo di legge l'Agenzia dovrà inviare entro il 30 settembre al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili e all'Agenzia europea per le ferrovie.

Il 65% degli incidenti è ancora attribuibile a comportamenti errati di utenti e cittadini che si traducono in investimenti sui binari o presso i passaggi a livello. Questa tipologia nel 2020 conta 56 eventi e 58 vittime, di cui 37 decessi (su 43 totali) e 21 feriti gravi (su 27 totali). In questo ambito è necessario lavorare sull'educazione e sul rispetto delle regole in ambito ferroviario attraverso campagne di sensibilizzazione, già avviate negli anni scorsi, su cui ANSFISA intende investire anche in futuro.

Circa il 28% degli incidenti sono riconducibili a fattore endogeni alla ferrovia, tra questi si segnala l'aumento degli errori nell'attuazione delle procedure, mentre rimangono costanti i valori della manutenzione. Spesso si tratta di una tipologia di eventi strettamente legata al fattore umano su cui la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture in generale deve lavorare affinché la *safety* venga intesa come dinamico avanzamento della prevenzione, anche sulla base delle risultanze di incidenti e inconvenienti, coadiuvata dallo sviluppo della Just Culture. L'ANSFISA, che ha già richiesto agli operatori

ferroviari l'adozione del *voluntary report* per le segnalazioni interne, è a favore di un intervento normativo che introduca anche in Italia la definizione del rischio accettabile secondo il modello ALARP (*As Low As Reasonably Practicable*) con l'obiettivo di favorire un modello organizzativo in cui l'informazione sull'inconveniente non viene criminalizzata, ma diventa un dato prezioso da cui partire per rendere la prevenzione più efficace.

- **Nota per il lettore:**

Al momento della pubblicazione della presente notizia, l'ing. F. CROCCOLO è stato sostituito, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili E. GIOVANNINI, alla Direzione di ANSFISA dall'ing. D. DE BARTOLOMEO, come si legge da un comunicato stampa diffuso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 29 aprile 2021).

Sicilia: Trenitalia, due nuovi treni "Pop"

Nel pieno rispetto dei tempi previsti dal Contratto di servizio, Trenitalia (Gruppo FS Italiane) ha consegnato altri due treni Pop alla Regione Siciliana.

Salgono a 16 i nuovi treni Pop in servizio sui binari della Sicilia, più di 1/3 dei nuovi convogli previsti per il rinnovo della flotta dell'isola.

Il Contratto prevede in totale la consegna di 43 nuovi treni per la Sicilia: oltre ai 21 Pop, arriveranno 5 treni elettrici e 17 treni diesel-elettrici. Un investimento di oltre 426 milioni, di cui circa 325 destinati all'acquisto di nuovi treni per potenziare la mobilità regionale e metropolitana nell'isola.

Oltre ai consueti accorgimenti per garantire la distanza fra i passeggeri, a bordo treno sono presenti dispenser con liquido igienizzante/disinfettante Amuchina per le mani.

I Contratti di Servizio di lunga durata che Trenitalia ha firmato con le singole Regioni consentono alla

Società del Gruppo FS di realizzare importanti investimenti che generano ricadute positive sia nella qualità del servizio offerto ai viaggiatori, sia per l'intero indotto industriale italiano.

- **Trenitalia In Sicilia**

Ogni giorno corrono sui binari siciliani 441 corse regionali, garantite da una flotta composta da 97 treni; 1.205 sono le persone impiegate nell'isola da Trenitalia (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 27 aprile 2021).

Friuli Venezia Giulia: Villa Opicina, avviato il riassetto complessivo della stazione

Riattivati sette binari dei Fasci "Arsenale" e "PMC" nella stazione di confine di Villa Opicina.

L'intervento, durato sette mesi, è stato finanziato per 1,5 milioni di euro nell'ambito del progetto "Ultimo Miglio".

I binari ripristinati saranno destinati alla sosta delle locomotive. Queste vi potranno accedere autonomamente, riducendo i movimenti di manovra, grazie alla nuova linea aerea per la trazione elettrica installata su quattro di essi. Verranno così liberati alcuni binari di stazione e aumentata di conseguenza la capacità ricettiva dello scalo (Fig. 1).

Nel corso di quest'anno verranno avviati ulteriori lavori di potenziamento complessivo della stazione. Verrà realizzato un nuovo Apparato Centrale a Calcolatori che gestirà un maggior numero di binari. Con le opportune modifiche al piano regolatore generale, verrà implementato il modulo 750 metri, standard europeo di riferimento per la lunghezza dei treni merci, e quindi per il Corridoio TEN-T Mediterraneo di cui Villa Opicina costituisce un impianto transfrontaliero strategico tra Italia e Slovenia.

La stazione rientra inoltre nel progetto "TriHub" che prevede lo sviluppo infrastrutturale e la connessione sistemica con Cervignano Smistamento e il Porto di Trieste, che funge



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 1 – Alcune viste della stazione di Villa Opicina.

da scalo di riferimento per le merci verso il Centro e l'Est Europa.

Grazie a questo insieme di interventi si punta a efficientare i servizi necessari per il transito transfrontaliero. Minimizzare i costi significa accrescere la competitività del trasporto su ferro e contribuire alla transizione ecologica.

La volontà di coniugare ambiente e sviluppo dei trasporti rientra fra le missioni di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane). Tutte le opere che si stanno realizzando nell'area del Friuli Venezia Giulia sono il segno di questa strategia. Il rispetto dei tempi programmati e la qualità delle realizzazioni confermano l'obiettivo di porre il territorio giuliano tra i principali riferimenti logistici europei (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 4 maggio 2021).

Veneto: al via i lavori del secondo e ultimo lotto costruttivo della tratta AV Verona-Bivio Vicenza

Il Gruppo FS Italiane attraverso la controllata RFI imprime un colpo di acceleratore sulla realizzazione della tratta Alta Velocità Verona-Padova: con la firma di un nuovo atto con il Consorzio Iricav Due possono infatti prendere il via con alcuni me-

si di anticipo rispetto alla prevista tabella di marcia i lavori sul secondo e ultimo lotto costruttivo della tratta Verona-bivio Vicenza, del valore complessivo di 1.776 milioni, e può essere contemporaneamente avviata la progettazione definitiva dell'attraversamento di Vicenza. Ossia del tratto ferroviario immediatamente successivo che costituisce la naturale prosecuzione in direzione est della linea e conduce fino nel cuore del capoluogo vicentino. L'ultimazione della Progettazione Definitiva è prevista entro il 10 settembre 2021.

Reperate con il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibile le risorse, l'accelerazione impressa da FS è finalizzata a consentire l'attivazione entro il 2026 di questo "Lotto Funzionale Verona-bivio Vicenza", facente parte delle opere proposte nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR) inviato dal Governo italiano a Bruxelles.

L'opera, considerata come prioritaria anche nel Documento di Economia e Finanza 2020, costituisce un tratto fondamentale del più ampio Corridoio transeuropeo TEN-T «Mediterraneo» e va ad ampliare l'attuale network AV/AC di FS Italiane.

Tutto ciò si è reso possibile perché il Gruppo FS Italiane (attraverso

RFI) e il Consorzio Iricav Due (General Contractor costituito da Webuild S.p.A., Astaldi, Hitachi Rail STS, Larmaro Appalti S.p.A. e Fintecna S.p.A.) hanno sottoscritto il Secondo Atto Modificativo all'Atto Integrativo dello scorso 6 agosto 2020, che aveva consentito di avviare i lavori sul primo dei due lotti della Linea AV/AC Verona-Padova, ossia il primo Lotto Funzionale Verona-bivio Vicenza. La sottoscrizione di questo "Atto Modificativo" dà quindi l'avvio ai lavori anche al secondo e ultimo Lotto Costruttivo, avente un valore a vita intera, ossia comprensivo di tutti i costi accessori, di 1.766 milioni di euro.

La tratta Verona-bivio Vicenza, interamente in realizzazione, è caratterizzata da un costo a vita intera di 2.470 milioni di euro e una durata dei lavori di 74 mesi, si sviluppa per circa 44 km nella Regione del Veneto, e risulta così articolata:

1° Lotto Costruttivo, di importo pari a 984 milioni di euro, che comprende la realizzazione di parte delle opere civili, nonché la sovrastruttura ferroviaria e gli impianti tecnologici propedeutici all'attivazione delle deviazioni della Linea Storica Milano-Venezia;

2° Lotto Costruttivo, di importo pari a 1.776 milioni di euro, che pre-

vede il completamento delle opere civili, nonché la realizzazione dell'armamento e delle tecnologie dell'intero Lotto (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 18 maggio 2021).

TRASPORTI URBANI

Lazio: Atac, tornano i verificatori a bordo: più sicurezza, più regole

Dopo lo stop di oltre un anno causato dalle norme anti Covid, Atac riattiverà i servizi di verifica dei titoli di viaggio a bordo dei mezzi di superficie e metroferroviari. Dichiarazione dell'Amministratore Unico, G. MOTTURA. "Il ritorno dei verificatori a bordo è una decisione importante che servirà anche a garantire maggiore sicurezza ai nostri clienti e il rispetto delle regole. È anche un atto di riguardo verso tutti quei clienti che in questo anno di pandemia hanno continuato a pagare il biglietto. Altri non lo hanno fatto: un comportamento inaccettabile, direi persino immorale, che abbiamo il dovere di contrastare. La lotta all'evasione è una lotta di civiltà, tanto più per una azienda pubblica, alla quale tutti chiedono di "migliorare" in tutto. Ma senza il ricavo dei biglietti è molto difficile. E adesso che iniziamo a vedere uno spiraglio di luce dal tunnel nel quale ci ha infilato la pandemia, sarebbe stato sconsiderato non fare ripartire i controlli che, lo ricordo, ci consentiranno anche di presidiare meglio il rispetto delle norme anti-Covid. Ringrazio il Direttore Generale, F. GIAMPAOLETTI, che ha coordinato i tavoli tecnici, trovando una sintesi fra le esigenze dei lavoratori e quelle della clientela. Auspichiamo che questo primo passo conduca nel minor tempo possibile a una normalizzazione nell'uso dei mezzi pubblici, premessa per una ripresa duratura del servizio". Protocollo rafforzato. La decisione di far ripartire i controlli, condivisa con i rappresentanti dei lavoratori, è stata presa dopo aver elaborato un protocollo di sicurezza rafforzato a tutela di dipendenti e clienti, in modo che si possa svolgere l'atti-

vità senza rischi sanitari. Allo scopo di informare tutti i cittadini e gli utenti della ripresa del servizio, Atac lancerà una campagna di comunicazione. I numeri della lotta all'evasione. Il ritorno dei controllori a bordo dei mezzi consente ad Atac di far ripartire le azioni che, prima della pandemia, avevano determinato un trend positivo su tutte le voci relative alle attività di verifica. I passeggeri controllati nel 2019 sono stati infatti circa 4 milioni, il 38% in più del 2018 e il 61% in più rispetto al 2017. Le vetture controllate durante il 1° 2019 sono state quasi 190 mila, il 31% in più rispetto al 2018 e il 43% rispetto al 2017. Sempre nel 2019 il totale delle sanzioni elevate ha raggiunto quasi le 230 mila, in crescita del 34% rispetto al 2018 e del 55% rispetto al 2017. Infine, le multe pagate entro i primi 5 giorni, grazie all'introduzione dei pos mobili per pagare la sanzione in forma ridotta, nel 2019 hanno superato la soglia delle 80 mila (per un incasso pari a circa 4,5 mln di euro), segnando una crescita del 97% rispetto al 2018 e del 175% rispetto al 2017. Con la ripresa delle attività i numeri torneranno a crescere (*Comunicato Stampa ATAC*, 18 maggio 2021).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: Logistica e TTS Italia insieme per la trasformazione digitale

Freight Leaders Council e TTS Italia, Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza, hanno siglato un protocollo di intesa dando così il via a una collaborazione a lungo termine nell'area della trasformazione digitale della logistica.

L'accordo mira a supportare la diffusione della cultura dell'innovazione nel settore attraverso la condivisione di buone pratiche, la promozione di progetti pilota di utilizzo dei sistemi ITS nella logistica, la presentazione di soluzioni operative alla PA per la semplificazione delle procedure e dei processi di controllo/monito-

raggio, l'organizzazione di tavoli di lavoro comuni su aree specifiche della Supply Chain.

Per la Presidente di TTS Italia, R. PANERO: "Sebbene logistica e tecnologia siano di fatto sempre più integrate, in passato questo mancato legame ha portato a inefficienze che costano al Paese circa 70 miliardi di euro ogni anno, di cui 30 dovuti alla carenza di semplificazione e digitalizzazione dei processi. La tecnologia è già largamente disponibile. Ora, grazie al PNRR, abbiamo anche gli strumenti normativi e le risorse finanziarie per utilizzarla. Sta a noi come associazioni attivare percorsi formativi e culturali per realizzare una vera rivoluzione digitale nella logistica. Unendo forze e idee, il Freight Leaders Council e TTS Italia potranno raggiungere importanti risultati in questa direzione."

"Il connubio tra trasformazione digitale e innovazione è il must del PNRR – ha dichiarato il Presidente del Freight Leaders Council, M. MARCIANI –. Siamo felici che si sia arrivati a dare alla logistica, l'industria delle industrie, un ruolo centrale nella nostra economia e non più sussidiario, come è stato invece per anni. Passare da una logistica muscolare a una logistica digitale è il regalo più prezioso che possiamo fare alle generazioni future, in termini di occupazione di qualità e di servizi ad alto valore aggiunto. In questo percorso il continuo scambio e la continua contaminazione di idee con TTS Italia sarà il nostro punto di forza".

• Note per il lettore

Freight Leaders Council è nato a Milano nel 1991. Da 30 anni è una libera associazione privata, apartitica e senza scopi di lucro tra aziende attive in ogni fase della supply chain per contribuire allo sviluppo e alla competitività di una logistica sempre più sostenibile e al passo con i tempi. In questi anni ha formulato pareri, giudizi e indirizzi rivolti alle istituzioni e all'opinione pubblica. Intende proporsi come un Think Tank a sostegno di una logistica che è e sarà sempre più l'industria delle industrie.

TTS Italia è l'Associazione Nazionale della Telematica per i Trasporti e la Sicurezza la cui missione è promuovere lo sviluppo e la piena implementazione dei Sistemi Intelligenti di Trasporto (ITS) in ottica Smart Mobility. Riunisce i principali stakeholder pubblici e privati (*Comunicato Stampa FLC*, 3 maggio 2021).

Puglia: Confindustria e operatori logistica per valorizzare lo scalo di Surbo

Valorizzare e riattivare lo scalo di Surbo (Fig. 2), di proprietà di FS Italiane, per renderlo di nuovo operativo. Questi gli obiettivi al centro dell'incontro a cui hanno partecipato A. DELLI NOCI, Assessore allo Sviluppo Economico della Regione Puglia, G. NEGRO, Presidente di Confindustria Lecce, T. DIOMAIUTA, Responsabile Area Sud e Isole di FS Sistemi Urbani, R. LAGHEZZA, Responsabile Sviluppo e Commercializzazione Territoriale Centro Sud Adriatica di RFI e alcuni operatori del settore della logistica.

Le parti hanno approfondito alcuni aspetti tecnici per poter procedere alla pubblicazione, nei prossimi mesi, di un bando di gara per la vendita dell'ex scalo merci.

103.000 mq posizionati lungo la linea ferroviaria Adriatica, in prossimità della Tangenziale Ovest, a meno di 5 km dal centro storico di Lecce e a 30 minuti dall'Aeroporto del Salento e dal Porto di Brindisi.

Il Gruppo FSI ha chiarito che lo scalo sarà in grado di accogliere fino a 8 treni al giorno, grazie all'ottimizzazione della manovra in ingresso e in uscita dallo scalo e ha confermato l'adeguamento infrastrutturale, previsto a inizio 2022, sulla linea ferroviaria per consentire il transito di semirimorchi da quattro metri (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 23 aprile 2021).

Veneto: un nuovo polo logistico per DAB

Il nuovo Main Distribution Center (DC) di Dab Pumps, l'azienda

specializzata nel campo delle tecnologie per la movimentazione e la gestione dell'acqua, accelera la strategia di crescita del Gruppo fornendo soluzioni logistiche personalizzate e Best in Class. Questo nuovo polo logistico con sede a Monselice, in provincia di Padova, a regime sarà in grado di gestire 85 mila spedizioni all'anno (+30% rispetto al 2019) e di movimentare 2,25 milioni di pezzi nella nuova area di 10 mila quadrati, estendibile fino a 13 mila in relazione alle prospettive di crescita. Nel 2022, nell'ottica di efficienza e sostenibilità ambientale che caratterizza il piano strategico di Dab Pumps, il DAB Main Distribution Center sarà a emissioni zero di CO₂, in quanto verranno utilizzate solo fonti di energia rinnovabili.

Per DAB Pumps il nuovo MAIN DC rappresenta il nodo principale da cui i prodotti possono essere spediti in Europa e ovunque nel mondo in modo rapido, efficiente e flessibile. Il magazzino è gestito da DHL supply chain Italy e prevede una integrazione completa dei flussi e la trasmissione dei dati automatica.

«La logistica mondiale è in conti-

nua evoluzione e richiede un approccio resiliente ai continui cambiamenti in atto – spiega A. VEDOVATO, *Head of Group Logistics* di Dab –. Il primo interesse di DAB è la soddisfazione del proprio cliente, sempre più legata al servizio percepito. In questo una logistica agile e in grado di adattarsi alle diverse esigenze dei mercati gioca un ruolo chiave e diventa il vero plus per garantire che la totale esperienza del cliente con DAB sia ai massimi livelli, dalla disponibilità del prodotto alla velocità di esecuzione».

DHL è infatti in grado di fornire un servizio strutturato ma flessibile allo stesso tempo, in grado di adattarsi alla domanda in continuo mutamento e di portare all'interno del mondo DAB le best practices di altri settori. «Il Main DC è uno dei progetti attivati, o in fase di attivazione, che ci permetterà di raggiungere gli obiettivi della strategia 2025 – afferma il DAB Group CEO S. STRAMARE –. È irrealistico pensare che un'azienda possa essere 'best in class' in tutti gli ambiti; è invece opportuno che ci si concentri sulle competenze interne che fanno la differenza, utilizzando con intelligenza le competenze esterne, laddove creino valore.



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 2 – Una vista dello scalo di Surbo.

Il Main DC va visto in questa prospettiva».

Una sinergia a tutto tondo, dalla quale i primi a trarne vantaggio saranno i clienti DAB, che avranno un servizio sempre più rapido e cucito su misura in base alle proprie esigenze. Un servizio efficace ed efficiente significa anche risparmio di risorse e quindi sostenibilità, in continuità con uno dei pilastri della strategia di sviluppo che accompagnerà DAB nei prossimi anni. Le prime spedizioni dal Main DC DAB sono iniziate in gennaio 2021 ed entro fine anno ci sarà la piena entrata a regime del DAB MAIN DC, con la gestione interna del magazzino materie prime e semilavorato. Il Main DC di Monselice cambia in profondità la logistica DAB ed è in linea con le altre azioni in programma nei prossimi mesi in Europa, America e Cina, destinate a disegnare una catena sempre più efficiente e agile, in grado di connettersi in modo rapido ai diversi mercati mondiali.

- Note per il lettore:

DAB Pumps

Fondata a Mestrino (Padova) nel 1975, DAB Pumps Spa è un'azienda specializzata nel campo delle tecnologie per la movimentazione e la gestione dell'acqua. Affidabilità, qualità ed efficienza caratterizzano l'ampia gamma di soluzioni tecnologiche, volte all'ottimizzazione dei consumi energetici in applicazioni domestiche e residenziali, civili e commerciali e nei sistemi di irrigazione per l'agricoltura. Sviluppata nel fitto tessuto industriale del Nord-Est, DAB è una multinazionale che conta 6 siti produttivi quattro in Italia (*l'headquarter* di Mestrino, Bientina, Castello di Godogo e Val Liona), uno in Ungheria (Nagykanizsa) e uno in Cina (Qingdao) 14 uffici di vendita in tutto il mondo e una rappresentanza commerciale negli Emirati Arabi (Dubai), con un volume di affari che nel 2020 ha superato i 338 milioni di euro. L'impegno costante nel garantire elevati standard nelle prestazioni, il dichiarato orientamento alla sostenibilità e alla trasparenza, l'approccio

flessibile e focalizzato sul cliente, la valorizzazione delle risorse umane, la visione imprenditoriale lungimirante ma concreta, che abbraccia le nuove sfide del digitale e che offre ai suoi clienti soluzioni semplici ed efficaci grazie all'esperienza, al know how e al talento dei suoi professionisti: questi sono i tratti distintivi della filosofia aziendale che hanno reso DAB Pumps uno dei big player di riferimento del settore a livello internazionale.

INDUSTRIA

Nazionale: OICE, aggiornamento al 30 aprile

Mentre continua la forte crescita del mercato pubblico delle gare di progettazione – che, secondo l'Osservatorio Oice/Informatel – nel primo quadrimestre 2021 raggiunge i 1.583 bandi con un valore di 305,9 milioni di euro, +33,5% in numero e +51,9% in valore sull'analogo periodo del 2020, l'OICE propone al Governo di avviare da subito le procedure di scelta dei progettisti e delle strutture che potranno supportare le amministrazioni nella gestione degli interventi del PNRR.

Per il Presidente dell'Associazione delle società di ingegneria e architettura, G. SCICOLONE "siamo alla vigilia dell'avvio degli interventi del Pnrr, che hanno tempi strettissimi e vincolanti; le nostre società sono pronte a raccogliere la sfida progettuale che già in questi anni hanno raccolto impegnandosi con tutte le stazioni appaltanti del Paese. A questo punto però chiediamo al Governo una sola cosa: se i progetti delle schede inviate a Bruxelles sono noti, cosa si aspetta ad organizzare gli affidamenti? Gli strumenti ci sono, ci sono gli accordi quadro che servono esattamente a questo scopo, cioè ad approntare la "potenza di fuoco" progettuale a beneficio degli enti attuatori. La stessa cosa si potrebbe fare per i supporti ai RUP a livello regionale o provinciale perché è inimmaginabile pensare che la gestione di questi interventi possa essere affida-

ta ai neoassunti del "concorsono". In tre mesi gli operatori dell'ingegneria e dell'architettura potrebbero essere pronti ad operare; lo hanno già dimostrato a settembre scorso con gli accordi quadro per la manutenzione degli ospedali Covid. Si vari il decreto-legge con le nuove semplificazioni e si chiami a raccolta l'offerta di progettazione: professionisti, studi e società già pronti, da subito, a contribuire con il proprio know now all'ammodernamento del Paese. Noi ci siamo. Si tirino fuori i progetti da sviluppare, ma soprattutto si parta subito a sondare il mercato. Non va perso un minuto."

Tornando ai dati della domanda pubblica di aprile, le gare di progettazione pubblicate sono state 449 gare, per un valore di 92,1 milioni di euro; rispetto a marzo -8,9% in numero ma +11,0% in valore.

Il confronto con aprile 2020, che però fu il primo del lockdown, mostra incrementi del 172,1% in numero e del 129,1% in valore. Le gare pubblicate sulla gazzetta europea sono state 177, in 8 di queste, per un valore di 9,6 milioni di euro, il criterio di aggiudicazione è stato quello del massimo ribasso, erano state 7 a marzo.

In totale gli accordi quadro nel mese aprile sono stati 19 per un valore di 10,7 milioni di euro, erano stati 8 a marzo per 25,2 milioni di euro.

Nonostante la possibilità della scelta fiduciaria, le manifestazioni di interesse per l'affidamento di incarichi sotto la soglia dei 75.000 euro pubblicate ad aprile, sono state 212, il 47,2% del totale, con un valore stimato in 7,7 milioni di euro, pari all'8,4% del valore totale.

"Il mercato pubblico della progettazione, e in generale dei servizi di architettura e ingegneria – ha dichiarato G. SCICOLONE, Presidente OICE – possiamo dire che, a parte qualche battuta di arresto, non ha sentito quasi per nulla gli effetti della crisi pandemica. Adesso vediamo che il trend della domanda pubblica rimane sempre su livelli ben più alti se solo confrontati con due o tre anni fa.

Il mercato di tutti i servizi di architettura e ingegneria subisce un rallentamento, infatti nel mese di aprile le gare sono state 752, con un valore di 210,0 milioni di euro, rispetto a marzo si rilevano cali dell'8,0% nel numero e del 15,1% nel valore, il confronto con aprile 2020 vede il numero crescere del 90,4% ma il valore calare dell'11,5%. Continuano a crescere con doppia cifra i dati del primo quadrimestre: 2.671 gare per un valore di 775,8 milioni di euro, con una crescita del 24,1% nel numero e del 13,6% nel valore. Da notare che i bandi sotto soglia, +28,7% nel numero e +84,9% nel valore, mantengono percentuali di crescita importanti mentre i bandi sopra soglia continuano a crescere nel numero, +9,2%, ma calano nel valore, -2,2%.

Continua a crescere il numero delle aggiudicazioni rilevate, infatti se ad aprile 2020 le aggiudicazioni rilevate erano state 83, sono state 96 ad aprile 2021. La media mensile del numero di aggiudicazioni nel 2016 è stata di 19, nel 2017 è stata di 40, nel 2018 di 61, nel 2019 di 55, la media nel 2020 è stata di 90 aggiudicazioni. I primi dati del 2021 danno una media mensile di 117 aggiudicazioni rilevate.

Le gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria sono passate dalle 113 unità del mese di aprile 2020, alle 177 del mese appena trascorso, +56,6%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi presenta, nello stesso mese, un incremento del 33,9%, da considerare che da gennaio non sono più compresi i dati della Gran Bretagna, uscita dalle UE. È sempre modesta l'incidenza del nostro paese che nel mese si attesta al 5,1%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Germania 26,1%, Francia 25,1%, Polonia 7,4, Spagna 5,0%.

I bandi per appalti integrati rilevati nel mese di aprile sono stati 39, con valore complessivo dei lavori di 174,9 milioni di euro e con un importo dei servizi compresi stimato in

3,1 milioni di euro. Il confronto con il mese di marzo del 2021 mostra una crescita del 5,4% nel numero ma un calo del 27,1% nel valore. Delle 39 gare, 24 hanno riguardato i settori ordinari, per 2,1 milioni di euro di servizi, e 15 i settori speciali, per 1,0 milioni di euro di servizi. Nei primi quattro mesi del 2021 le gare rilevate per appalti integrati sono state 139, di cui 138 con valore noto per 900,8 milioni di euro (nel 2020 erano state 115 le gare per 857,8 milioni di euro) (*Comunicato Stampa OICE*, 30 aprile 2021).

Nazionale: il futuro del BIM secondo TÜV Italia, il mercato e le competenze

Il BIM, acronimo di *Building Information Modeling* è un modello integrato nella gestione dei dati, dalla fase di pianificazione fino alla realizzazione degli immobili e, in prospettiva, lo strumento gestionale di riferimento per gli operatori della filiera immobiliare.

Il *Building Information Modeling* (BIM) è un metodo di lavoro basato su un modello integrato per generare e gestire tutte le informazioni riguardanti i progetti costruttivi. In Italia, la costante crescita nell'adozione di questa metodologia, all'interno del settore dell'edilizia e delle infrastrutture, è sicuramente dovuta all'obbligo di introdurre il BIM nelle fasi di progettazione, costruzione e gestione delle opere stabilito dal decreto BIM (DM 560/2017) sugli appalti pubblici.

“Di pari passo con la crescita nell'adozione del BIM entra in gioco il fattore delle competenze degli operatori del settore”, dichiara M. FERNANDEZ, Business Unit Manager TÜV Examination Institute di TÜV Italia. “La conoscenza e la preparazione dei professionisti, infatti, è un aspetto fondamentale perché questa tecnologia venga utilizzata e implementata in modo corretto”.

Il BIM Report 2020, elaborato da ASSOBIM, che ha coinvolto centinaia di operatori professionali della filiera – comprendente studi di pro-

gettazione, società di engineering, imprese di costruzioni e manutenzioni, società di servizi IT, committenza pubblica e privata, produttori di materiali e componenti, enti della Pubblica Amministrazione, Università e Centri di ricerca – ha rilevato che, nell'ambito della competenza specifica, solo il 13% del campione si dichiara molto sicuro delle proprie conoscenze e competenze, mentre oltre il 50% lo è in misura buona o sufficiente e il restante 37% evidenzia carenze in merito.

Quest'ultimo dato è confermato anche da un'indagine che TÜV Italia ha svolto, sempre lo scorso anno sui propri clienti: tra questi il 46% è interessato alla certificazione del loro personale ma devono attendere di acquisire le conoscenze e le competenze necessarie prima di procedere con l'adozione del BIM.

In relazione al grado di percezione dei vantaggi derivanti da BIM, il Report presenta risultati significativi sotto diversi aspetti. Oltre l'80% del campione si ritiene molto o abbastanza convinto che l'adozione del BIM sia in grado di contribuire fortemente (fino a un terzo in meno) alla riduzione del costo iniziale di costruzione e dei costi relativi all'intero ciclo di vita dell'edificio, nonché alla riduzione (fino al 50% in meno) del tempo complessivo di realizzazione dell'opera, dall'avvio al completamento dei lavori.

Anche in termini di riduzione dei tempi/costi e di competitività in genere nell'ambito dei progetti realizzati dai partecipanti all'indagine confermano le tendenze delineate da questi dati: oltre il 60% del campione giudica molto o abbastanza vantaggiosa l'adozione del *Building Information Modeling*, un ulteriore 17% circa ritiene tali vantaggi sufficienti, mentre solo il 7% li ritiene inadeguati.

Questi dati dimostrano l'importanza che questa tecnologia ha avuto, ha e avrà sul mercato dell'edilizia. Avere il pieno controllo delle risorse digitali è un requisito essenziale per una efficace ed efficiente gestione sul lungo termine degli edifici e, in un prossimo futuro, i dati BIM potreb-

bero essere utilizzati per una manutenzione sempre più efficiente degli impianti.

“Nei prossimi anni l'utilizzo delle metodologie BIM sarà sempre più richiesto e, se le aziende non vorranno rimanere indietro, dovranno fin da subito investire nella formazione e qualificazione del proprio personale”, aggiunge M. FERNANDEZ. “In questo senso, la certificazione delle competenze delle figure professionali BIM è sicuramente uno strumento che aiuterà i professionisti a distinguersi sul mercato e a garantire la qualità della loro prestazione professionale”.

Un ruolo importante nell'adozione della metodologia BIM è ricoperto dall'attività di normazione svolta negli ultimi anni, in particolare, la struttura normativa della UNI 11337. Le norme della serie UNI 11337 costituiscono, infatti, un utile riferimento per la gestione digitale dell'intero processo informativo nel settore delle costruzioni.

Particolare importanza va data alla specifica tecnica UNI 11337-7, unica norma a livello internazionale che definisce le conoscenze, competenze e abilità delle figure coinvolte nella gestione e nella modellazione informativa.

TÜV Italia collabora attivamente con TÜV SÜD Advimo, specializzata in valutazioni immobiliari e TÜV SÜD ImmoWert, che fornisce servizi di consulenza e di audit in accordo agli standard per l'edilizia ecosostenibile quali LEED, DNGB, BNB, HCH e GEFMA 160.

Gli strumenti informatici e le nuove modalità operative offerti dal BIM richiedono tempi e investimenti rilevanti, ma sulla sua efficacia non ci possono e devono essere dubbi. Non si tratta di soluzioni rivoluzionarie, ma di sicura utilità per il miglioramento dei processi della filiera e quindi nella fase di progetto, in quelle costruttive e successivamente in quelle di manutenzione (*Comunicato Stampa TUV*, 28 aprile 2021).

VARIE

Nazionale: le tre sfide principali del settore ferroviario

Un'indagine dell'Osservatorio Congiunturale Trasporti dell'Ufficio Studi di Confcommercio, realizzato in collaborazione con Conftrasporto, ha segnalato nel 2020 un crollo del 50% per il trasporto passeggeri e una flessione del 18,7% per quello merci a seguito della pandemia.

Questo settore dovrà quindi recuperare terreno nel 2021, ma anche prepararsi a diverse grandi sfide per il futuro (ristrutturazione, sicurezza, attrattività, impronta di carbonio, ecc.). Hervé MACÉ, Direttore Commerciale Rail di SEGULA Technologies, analizza ciò che ci aspetta.

- Rafforzare gli aspetti positivi delle ferrovie
 - a) garantendo sicurezza, cura e igiene a bordo dei treni e negli ambienti circostanti

I passeggeri torneranno sui treni dopo la crisi? Inimmaginabile un anno fa, adesso la domanda è posta da tutti gli attori del settore. Certo, le ferrovie hanno innegabili vantaggi ambientali, pratici ed economici da poter immaginare che i nostri figli e nipoti potranno ancora godere del piacere di viaggiare in treno anche nei prossimi anni. Tuttavia, la ripresa del traffico nel 2021 è ancora piuttosto incerta e gli esperti del settore scommettono su una diminuzione dell'utilizzo del trasporto pubblico nei prossimi mesi, anche per il passaggio allo smart working della clientela business, che si stima possa diminuire dal 5 al 10% in volume. Come limitare un tale fenomeno, che rischia di rappresentare una grave perdita di reddito per l'intero settore, e allo stesso tempo ripristinare l'immagine del trasporto pubblico, attualmente indicato – a torto – come capro espiatorio della contaminazione? La sfida prioritaria sarà di elevare il livello di sicurezza sanitaria. In un mondo traumatizzato dal COVID-19, gli operatori dovranno offrire ai viag-

giatori nuove garanzie e migliorare la loro offerta, ad esempio promuovendo soluzioni di filtraggio dell'aria, incoraggiando e facilitando il rispetto di nuove misure igieniche a bordo o ridisegnando gli spazi nelle carrozze, per garantire una distanza confortevole tra i passeggeri. Resta però da risolvere l'equazione economica, perché avere meno passeggeri per metro quadrato significa costi aggiuntivi: gli operatori della catena del valore dovranno avere molta fantasia.

- b) Incrementando livello di comfort e connettività

Un altro elemento fondamentale è la qualità percepita dai passeggeri. Se gli operatori vogliono attirare clienti sui treni, dovranno essere ancora più ingegnosi per renderli più confortevoli e, come gli aerei o le automobili, fare in modo che i passeggeri provino un “senso di benessere” dal momento in cui entrano in stazione fino a quando salgono sul treno (materiali, design, prese elettriche, ecc.). L'obiettivo è di creare una “esperienza unica per il cliente” che sia allo stesso tempo distintiva e attraente. Questa operazione di riconquista riguarderà anche i viaggiatori business, il segmento realmente redditizio del periodo pre-COVID. Questo target si è ampiamente convertito al telelavoro negli ultimi mesi e certamente continuerà a limitare gli spostamenti, che si tratti di viaggi quotidiani (uffici, riunioni, ecc.) o occasionali (fiere, ecc.). Per far tornare la voglia di viaggiare a questi professionisti, il settore ferroviario dovrà offrire un nuovo livello di comfort a bordo, simile a quello dell'ufficio o di casa, operazione che ovviamente richiede un accesso perfetto a Internet, con velocità sempre maggiori per un flusso regolare di video, dati e voce, grazie soprattutto all'introduzione del 5G. Se gli operatori ferroviari vogliono attirare i clienti – per viaggi brevi, regionali, intercity o lunghi spostamenti internazionali – in concorrenza con i viaggi aerei, il 5G è un must. Chi viaggia su treni e metropolitane ha bisogno di essere sempre connesso, senza interruzioni.

- Digitalizzare il trasporto ferroviario
 - a) Aumentare la capacità della linea

Aumentare la capacità del “trasporto di massa” sarà l’unico modo per affrontare a lungo termine la sfida della crescente urbanizzazione e la conseguente congestione stradale.

Tuttavia, un modo per incrementare questa capacità sulle linee ferroviarie esistenti o nuove è quello di potenziare la frequenza dei treni. La digitalizzazione assume un ruolo fondamentale, perché permette al treno di calcolare e ottimizzare la sua distanza di arresto di emergenza da quello che lo precede. La distanza tra i treni successivi viene quindi ridotta in tutta sicurezza per i passeggeri, e l’uso e la capacità della linea aumentano.

Ad esempio, l’Europa sta allineando la segnaletica ferroviaria con il sistema ERTMS (*European Railways Traffic Management System*), che si basa su tecnologie digitali, con l’obiettivo non solo di promuovere l’interoperabilità tra i paesi, ma anche di aumentare la capacità di trasporto, a livello regionale, nazionale e internazionale, aumentando il numero di treni all’ora.

Nelle aree urbane vediamo la stessa tendenza: non una metropolitana ogni 3 minuti sulla stessa linea, ma un treno ogni 2 minuti o anche meno. L’automazione è allora necessaria, poiché la modalità manuale non permette queste frequenze. A lungo termine, l’automazione dei treni aumenterà sicuramente la disponibilità e ridurrà i costi operativi, anche se gli investimenti sono notevoli e devono essere ammortizzati su lunghi periodi.

- b) Incrementare la disponibilità dei treni, riducendo i costi

La disponibilità dei treni è strettamente legata all’affidabilità dei loro componenti e alla loro “salute” quotidiana (freni, ecc.). Grazie allo sviluppo dei sensori di bordo e dell’*Internet of Things*, è possibile ottenere diagnosi in tempo reale dello stato del treno, prevedere i guasti e

quindi organizzare una manutenzione preventiva, più economica di quella correttiva, o addirittura gestire una fermata in linea.

La modellistica sta diventando essenziale anche per anticipare, prevedere e definire il comportamento da adottare durante il ciclo di vita del treno: i gemelli digitali dei treni fisici possono essere sottoposti a scenari operativi senza prove fisiche, con una riduzione dei costi significativa, metodologia già in uso nel settore automobilistico.

La disponibilità dei treni dipende anche da quella dei pezzi di ricambio. Qui, la tecnologia di stampa 3D assume un ruolo importante, nel caso di interruzioni della catena di approvvigionamento, di implementazione o fornitura, incompatibili con tempi di risposta brevi.

Infine, il digitale con “Fabbrica 4.0” ispira la ristrutturazione e la costruzione di officine di manutenzione efficienti e moderne, nel contesto di una maggiore concorrenza legata alla liberalizzazione del settore, in corso o a venire in base ai paesi: la robotizzazione delle operazioni di manutenzione è studiata, promossa e finanziata da programmi europei. Essendo il costo operativo di un treno legato per il 40% alla sua manutenzione durante i 35 anni di vita del materiale, è facile comprendere il contributo economico della tecnologia digitale.

- Progettare treni sempre più virtuosi e rispettosi dell’ambiente

La pandemia ha rafforzato la convinzione dei politici che il trasporto ferroviario, per passeggeri e merci, rimanga uno dei più rispettosi dell’ambiente e del pianeta in termini di volume trasportato per unità di tempo. Infatti, essendo almeno tre volte meno inquinante di quello stradale, la ferrovia può già rivendicare il suo posto ai vertici della classifica dei mezzi di trasporto più sostenibili dal punto di vista ambientale. Detto questo, il settore deve continuare i suoi sforzi per migliorare ulteriormente l’impatto ambientale durante l’intero ciclo di vita del materiale ro-

tabile e delle infrastrutture che lo sostengono, a un costo accettabile per la società. Come può l’industria ferroviaria rendere più verdi le flotte? Prima di tutto, è da notare lo sviluppo di nuove modalità di immagazzinamento dell’energia elettrica per ridurre il consumo di gasolio, in particolare sui tratti di binari non elettrificati. Negli ultimi 10 anni, grazie soprattutto al boom della mobilità elettrica in settori come l’industria automobilistica o dei veicoli pesanti, le prestazioni delle batterie sono notevolmente migliorate in termini di potenza ed efficienza.

Nuovi combustibili con quantità di carbonio inferiori rispetto a quelli fossili sono passati dalla fase di sperimentazione alla commercializzazione, come il treno iLint a idrogeno di Alstom, o i prototipi funzionanti a gas naturale liquefatto in fase di test in Spagna.

Le pile a idrogeno, come fonte di elettricità a bordo, che scaricano solo acqua come prodotto di scarto, stanno godendo di grande visibilità mediatica e di un grande investimento da parte dell’industria ferroviaria. A livello europeo, paesi come la Francia e la Germania hanno così sbloccato budget di diversi miliardi di euro per sostenere lo sviluppo del settore dell’idrogeno. Ora dobbiamo trasformare questo entusiasmo in soluzioni economicamente valide e tecnicamente coerenti.

Implementare l’idrogeno combustibile nel settore ferroviario non significa solo integrare una nuova modalità di propulsione a bordo di nuovi treni o rinnovare le flotte esistenti. Il settore ferroviario deve anche pensare in modo sistematico allo sviluppo della produzione di idrogeno e di catene di approvvigionamento adatte alle esigenze e deve farlo in coordinamento con altri settori industriali, spesso più esigenti, al fine di abbassare e condividere i costi. Inoltre, anche se questa energia potenzialmente “più pulita” sembra riscontrare il favore di politici, ingegneri e media, non bisogna trascurare altri metodi per mettere la parola fine al diesel. Da qui, l’interesse di un approccio si-

stemico, al quale SEGULA aderisce pienamente per essere la “forza trainante” nella riduzione dell’impatto di CO₂ del settore ferroviario (SEGULA Technologies, estratto inviato alla redazione, aprile 2021).

Nazionale: ANSFISA incontra i GI Stradali e Autostradali

Si è tenuta in modalità digitale la prima riunione tra i vertici dell’Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie, delle infrastrutture stradali e autostradali (ANSFISA) e i rappresentanti dei gestori delle infrastrutture stradali e autostradali.

L’incontro segna l’avvio di un percorso che, attraverso il confronto continuo tra l’istituzione e gli operatori, porterà alla definizione del nuovo quadro procedurale a garanzia della sicurezza di strade, autostrade, ponti, viadotti e gallerie.

L’ANSFISA, guidata dal Direttore F. CROCCOLO, è operativa dal 30 novembre scorso con il compito di promuovere la sicurezza e assicurare la vigilanza sulle infrastrutture in un quadro normativo in cui la responsabilità della sicurezza rimane in capo al singolo gestore. Oltre alle competenze su infrastrutture stradali, autostradali e ai sistemi rapidi di massa confluite nella Direzione guidata da E. RENZI, ha ereditato i compiti precedentemente esercitati dall’ANSF (Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie) sulla rete ferroviaria nazionale, le ferrovie regionali, le reti isolate e le ferrovie turistiche, riuniti nella Direzione guidata da P. NAVONE.

Al fine di avviare e strutturare le nuove attività dell’Agenzia nel settore delle infrastrutture stradali e autostradali, l’ANSFISA ha avviato la definizione di protocolli di collaborazione con le Direzioni del Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibile a sostegno dell’operatività: attualmente, infatti, la direzione si avvale di circa 40 tecnici, un numero ancora insufficiente a garantire l’espletamento di tutte le attività richieste dalla legge. È inoltre in corso di definizione un discipli-

nare e uno schema di certificazione al fine di procedere all’accreditamento di organismi terzi, riconosciuti da ANSFISA, per la certificazione dei processi di gestione della sicurezza da parte dei gestori. Sono altresì in corso di sviluppo le linee guida per l’implementazione, la certificazione e il monitoraggio delle performance delle infrastrutture e dei gestori e la definizione di istruzioni operative per la certificazione del personale tecnico. Nei prossimi giorni verranno avviati tavoli tecnici di confronto con gli operatori sul nuovo impianto procedurale in un’ottica di piena collaborazione con l’obiettivo di promuovere e uniformare i Sistemi di gestione della Sicurezza (SGS) delle infrastrutture stradali nazionali.

- Nota per il lettore:

Al momento della pubblicazione della presente notizia, l’ing. F. CROCCOLO è stato sostituito, su proposta del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili E. GIOVANNINI, alla Direzione di ANSFISA dall’ing. D. DE BARTOLOMEO, come si legge da un comunicato stampa diffuso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 3 marzo 2021).

Piemonte: il nuovo autoporto di San Didero

È stato avviato il cantiere per il nuovo autoporto (Fig. 3), (Fig. 4) a servizio della Val di Susa, tra San Didero e Bruzolo che sostituirà quello presente a Susa. Lo spostamento dell’autoporto, gestito da Sitaf per conto di TELT, si inserisce nell’ambito dei lavori per la nuova linea ferroviaria Torino-Lione: nell’area di Susa, infatti, sono previste le strutture della nuova stazione internazionale a servizio del territorio.

Il bando di Sitaf per i lavori vale 47 milioni di euro ed è in corso di aggiudicazione.

L’autoporto viene realizzato su un’area di circa 68.000 mq tra l’autostrada A32 e la Statale 25 del “Moncenisio”, servizio indispensabile pri-

ma della salita verso le montagne perché consente, in caso di eventi eccezionali come forti nevicate, incidenti all’interno del traforo del Fréjus ecc., di evitare code di mezzi pesanti che potrebbero bloccare la funzionalità autostradale, deviando i camion in un’apposita area di sosta temporanea, in attesa che vengano ristabilite le condizioni ordinarie per il traffico autostradale. Quest’area di sosta e di sicurezza per essere efficace non può essere prevista in un raggio troppo distante dal tunnel del Fréjus e deve collocarsi in prossimità della zona montana.

Il sito dove saranno realizzate le nuove strutture, inutilizzato dagli anni Settanta quando alcuni privati avevano ipotizzato di farne proprio un autoporto, presenta alcune costruzioni fatiscenti e della vegetazione, formatasi nei 40 anni di abbandono dell’area su cui erano anche stati abbandonati rifiuti e fusti inquinanti. Come documentato da una determina del Comune di San Didero del 31 dicembre 2008, l’area è stata poi bonificata e ripristinata dal proprietario.

- Il progetto

Il progetto del nuovo autoporto è stato approvato in tutte le sedi competenti ed è stato sviluppato in un’ottica green per quanto riguarda materiali, lavorazioni e tecnologie. Inoltre, minimizza l’uso delle superfici forestali sul territorio: l’interferenza della nuova opera costituisce lo 0,5% dei boschi dei Comuni di San Didero e Bruzolo e lo 0,08% del totale di boschi presenti nel fondovalle, intorno alla Dora Riparia. Al termine dei lavori è previsto un ripristino in tutte le aree che non saranno interessate dalla nuova infrastruttura.

Particolare attenzione è stata posta all’aspetto dei controlli ambientali. Sia in fase di Progetto Definitivo che di Progetto Esecutivo, sono state eseguite numerose indagini, proprio per verificare la qualità del suolo, che hanno documentato l’assenza di contaminazioni e di inquinanti confermando che tutta l’area è idonea, dal punto di vista ambientale, ad ac-

cogliere la nuova infrastruttura collegata all'Autostrada.

Del Progetto Esecutivo, approvato dal Ministero dell'Ambiente, fa parte anche il Piano di Utilizzo delle Terre che regola la corretta gestione di tutti gli scavi e prevede ulteriori analisi, in grado di evidenziare qualsiasi eventuale criticità durante la realizzazione dei lavori, con un monitoraggio costante dei terreni scavati, a garanzia di cittadini e lavoratori.

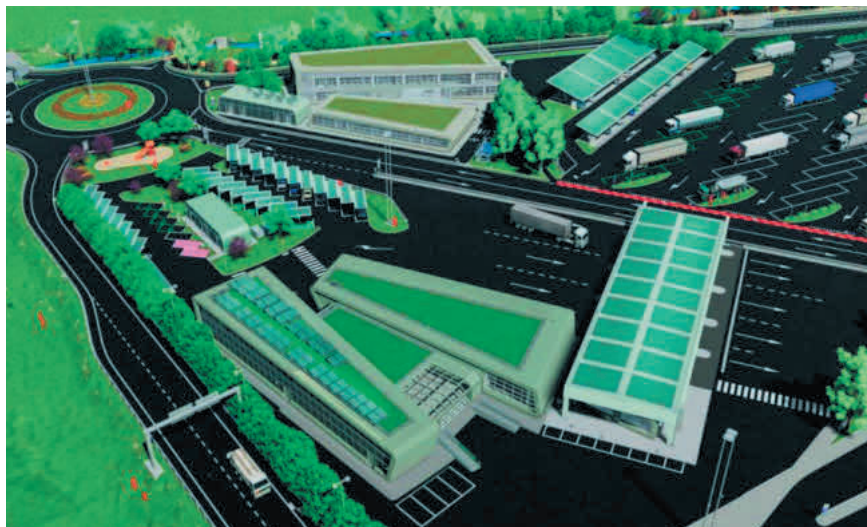
- Strutture e materiali, un approccio green

Il nuovo aeroporto comprende un'area destinata a Truck Station, un parcheggio per i mezzi pesanti, un'area di servizio e un nuovo posto di controllo centralizzato (PCC). Il collegamento con la Statale sarà realizzato attraverso una nuova rotonda mentre l'accesso dall'A32 sarà garantito tramite la realizzazione di due rampe di immissione e uscita a scavalco dell'autostrada.

Per il piazzale della Truck Station sarà utilizzato il cosiddetto asfalto "mangiasmog", un particolare tipo di rivestimento fotocatalitico a base di biossido di titanio in grado di abbattere i livelli di inquinamento atmosferico grazie alla sua capacità di trasformare gli agenti inquinanti in sostanze innocue.

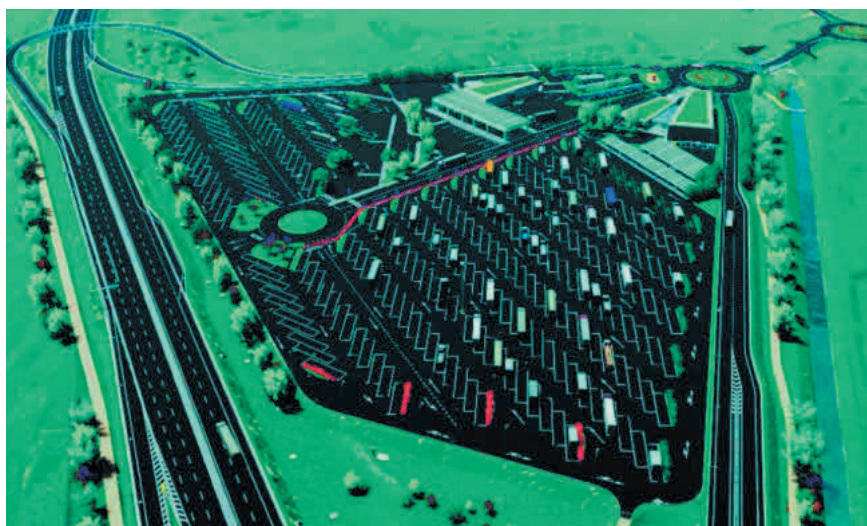
L'area destinata ai mezzi frigo e ai camper sarà anche dotata di attacchi per l'alimentazione elettrica in modo che i mezzi possano evitare di tenere acceso il motore per il funzionamento del frigo, risparmiando carburante ed evitando ulteriori emissioni nell'aria.

Sempre in un'ottica di eco sostenibilità, le pensiline dei parcheggi coperti e parte degli edifici saranno rivestite di pannelli fotovoltaici che contribuiranno all'alimentazione della maggior parte delle necessità energetiche dell'area. Alcuni edifici poi, avranno i tetti verdi, con coperture erbose, mentre sono previste diverse zone verdi a integrare le aree di parcheggio, tra cui un'area ludica attrezzata per i bambini con giochi, tavoli e panchine.



(Fonte: TELT)

Figura 3 – Vista in rendering 3d degli edifici dell'aeroporto.



(Fonte: TELT)

Figura 4 – Vista in rendering 3d delle zone di stallo dell'aeroporto.

- Alti standard di efficienza

Un approccio green nei materiali e nelle lavorazioni che si concretizza nella scelta di certificare il progetto dell'edificio studiato per il nuovo aeroporto in base ai criteri LEED (*The Leadership in Energy and Environmental Design*), il sistema statunitense di classificazione dell'efficienza energetica e dell'impronta ecologica degli edifici.

Il progetto, per i materiali scelti, la filiera energetica prevista e le tecnologie utilizzate, si colloca nella fa-

scia più alta della certificazione, tra Gold e Platinum, che verrà verificata sia in fase di costruzione che poi nella realizzazione finale (*Comunicato Stampa TELT*, 22 aprile 2021).

Veneto: un hub per l'idrogeno verde a Venezia

In un momento storico particolare come quello attuale, la transizione energetica verso la decarbonizzazione industriale ed un trasporto a emissioni zero è ancora più strategica e la valorizzazione dei porti come poten-

ziali cluster che uniscono energia, industria ed economia circolare consentirà di far emergere le loro grandi potenzialità. In questo modo sarà possibile trasformare l'ecosistema portuale in un nuovo polo di energia pulita per sistemi elettrici integrati, per l'idrogeno e altri vettori energetici a basse emissioni di carbonio.

- La collaborazione è avviata su due progetti specifici:

Il progetto "PORTS8", con l'obiettivo di realizzare un centro di produzione di idrogeno e stazione di rifornimento stradale nell'area portuale di Porto Marghera (Venezia) candidato lo scorso gennaio al bando del Programma europeo "Horizon 2020 Green Ports";

Il progetto "SUNSHINH3" candidato ad entrare tra quelli di interesse prevalente all'interno della strategia europea sull'idrogeno, i cosiddetti "IPCEI", in fase di studio tra gli stati membri dell'UE. Intende sviluppare sistema di distribuzione innovativo di ammoniaca verde dal quale derivare l'approvvigionamento di idrogeno verde, azzerando le emissioni di anidride carbonica.

L'intesa punta alla creazione di una Hydrogen Valley ovvero un distretto dell'idrogeno d'area vasta metropolitana e si pone in linea con il "Manifesto per la sostenibilità" redatto da Confindustria Venezia per coniugare lo sviluppo economico con la tutela sociale ed ambientale.

L'accordo si coordina, inoltre, con la strategia promossa dalla Regione Veneto attraverso il progetto "Venezia capitale mondiale della Sostenibilità" e vede nell'area di Porto Marghera il sito ideale per la realizzazione di entrambi i progetti in virtù di efficienti collegamenti marittimi, di ampi spazi portuali e dei collegamenti con la rete stradale, ferroviaria ed energetica nazionale ed europea.

Con la firma del memorandum Sapiro, produttore di idrogeno da quasi 100 anni che vanta un'esperienza consolidata lungo l'intera catena del valore e opera in completa sicurezza attraverso una rete capillare su tutto il territorio, metterà a di-

sposizione le proprie competenze nell'ambito della produzione, trasporto, distribuzione e applicazioni finali per sviluppare soluzioni che consentano all'idrogeno di posizionarsi come vettore energetico sostenibile e sicuro.

"Il futuro del nostro Paese inizia da ciò che possiamo realizzare oggi" – ha dichiarato A. Dossi, Presidente del Gruppo Sapiro – "Collaborazioni importanti come questa con Hydrogen Park e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale sono un chiaro esempio dell'impegno che intendiamo mettere a disposizione per contribuire a ridurre le emissioni di gas a effetto serra entro il 2030 e conseguire neutralità climatica entro il 2050. Sapiro darà il suo apporto di esperienza e competenza nella produzione di idrogeno, nella gestione di impianti produttivi, nella distribuzione attraverso idrogenodotti e carri bombole nell'installazione e gestione di stazioni di rifornimento, oltre che nell'importazione di idrogeno verde sottoforma di ammoniaca".

"Grazie al memorandum di intesa odierno, Porto Marghera prosegue il proprio percorso verso la transizione green, che vede Hydrogen Park in prima linea per lo sviluppo di progetti utili alla produzione e distribuzione dell'idrogeno verde inteso come vettore energetico. Questo è il futuro dei nostri territori, in linea con la strategia europea che sarà recepita nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza – ha affermato il Presidente Hydrogen Park A. Bos –. La transizione energetica rappresenta una grandissima opportunità di crescita dell'attività industriale e dell'occupazione. In questo contesto, Hydrogen Park si mette a disposizione per favorire l'accesso delle imprese dei nostri territori ai fondi del Recovery Fund e della progettualità europea già in essere".

"I porti del futuro saranno sempre più incubatori di innovazione tecnologica e non solo luoghi di carico e scarico di merci. E il progetto avviato ne è la prova" – ha commentato C. ZINCONI, Commissario Straor-

dinario AdSP MAS – "Porto Marghera si conferma in tal senso quale hub di riferimento per garantire transizione energetica della catena logistica, del tessuto produttivo e industriale e dell'operatività portuale. Un percorso avviato nel 2014 con la riconversione a bioraffineria operata da ENI, confermato dalla prossima operatività del progetto "Venice LNG" per lo stoccaggio e l'utilizzo di carburante a basso impatto ambiente che si avvia verso un futuro a zero emissioni. E l'Autorità di Sistema Portuale fornirà, anche in virtù dell'esperienza maturata nel ricorrere a finanziamenti europei, piena collaborazione non solo a Sapiro ma anche ai rappresentanti del tessuto produttivo e industriale di Venezia del Consorzio Hydrogen Park per raggiungere tale risultato. Un risultato che dimostra, ancora una volta, quanto Porto Marghera possa essere un'area in grado di attrarre investimenti forieri di sviluppo, occupazione e innovazione a vantaggio di Venezia, del Veneto e del Paese e di incarnare pienamente la sensibilità verso una concreta sostenibilità ambientale".

Il Gruppo Sapiro, fondato nel 1922 con sede a Monza, opera nel settore dei gas industriali e medicinali e nell'home care su tutto il territorio nazionale e, all'estero in Francia, Germania, Slovenia, Turchia e Spagna. Con un fatturato di oltre 620 milioni di euro e 2200 dipendenti, produce, sviluppa e commercializza gas, tecnologie innovative e servizi integrati per il settore industriale. Sapiro è membro attivo dell'associazione nazionale idrogeno H2IT e della *Clean Hydrogen Alliance*. I gas tecnici trovano applicazione in ogni settore produttivo, dall'agroalimentare all'ambiente ed energia, dal chimico-farmaceutico all'elettronico, dal meccanico e metallurgico al vetro e cemento. Nell'ambito della sanità affianca alla produzione e fornitura gas medicinali per le strutture ospedaliere e socio-sanitarie anche l'offerta di dispositivi medici, l'assistenza domiciliare integrata e le cure palliative.

Il consorzio Hydrogen Park è stato costituito il 15 luglio 2003 per la

realizzazione di un Distretto dell'idrogeno a Porto Marghera. Nell'aprile 2005 è stato trasformato in Società Consortile S.c.a.r.l. Al momento è una realtà consolidata, che annovera tra i propri soci: Confindustria Venezia Area Metropolitana di Venezia e Rovigo Eni, Sapio, Decal e Berengo. La prima fase dell'attività di Hydrogen Park (2005-2010) è stata orientata all'innovazione e allo sviluppo nel settore delle applicazioni stazionarie dell'idrogeno. Uno dei progetti di maggiore rilevanza ha permesso la realizzazione di un impianto per la produzione di energia elettrica da 1 megawatt interamente alimentato con tale fonte. All'interno del sito della centrale termoelettrica a carbone A. PALLADIO di Fusina è stato dunque realizzato un primo esempio di riconversione industriale secondo principi dell'economia circolare. Dal 2010, le attività di ricerca e innovazione legate agli utilizzi dell'idrogeno hanno iniziato a ricevere notevole impulso in Europa. Si è sviluppato un crescente interesse non tanto per impieghi legati alla generazione di energia, quanto per quelli relativi alla mobilità. È stato, pertanto, condiviso con la Regione Veneto un progetto per la realizzazione di un vaporetto a *fuel cell* alimentate a idrogeno. Denominato HEPIC (*Hydrogen Electric Passenger venICE boat*), ha raccolto l'interesse di Alilague di alcuni partner. Dopo un impegnativo lavoro di sperimentazione e di messa a punto, si è concluso nel mese di dicembre 2016 con il varo dell'imbarcazione.

- Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale

Per effetto del D. lgs. 4 agosto 2016 n. 169 è stata istituita l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale (AdSPMAS) che comprende i porti di Venezia e Chioggia. Si tratta di un unico sistema per il Porto Laguna di Venezia, cioè un unico contesto geografico, ambientale, sociale ed economico. Un sistema a due porti per servire in modo complementare, ognuno con le proprie caratteristiche e specificità, un merci di fatto coincidente. L'Auto-

rità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale è un ente pubblico economico. Il suo compito è indirizzare, programmare, coordinare, promuovere e controllare le operazioni portuali. Svolge la manutenzione delle parti comuni, mantiene i fondali, sorveglia la fornitura dei servizi di interesse generale, amministra in via esclusiva le aree e i beni demaniali, pianifica lo sviluppo del territorio portuale. Inoltre, coordina le attività amministrative esercitate dagli enti pubblici nell'ambito portuale e promuove forme di raccordo con i sistemi logistici retro-portuali e interportuali. Per aumentare i traffici de Porto di Venezia, l'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale valuta il contesto economico internazionale, il bacino di influenza attuale e potenziale, e lo stato dell'infrastruttura portuale sua azione è integrata con gli strumenti di pianificazione e gli indirizzi delle altre istituzioni pubbliche, dall'Unione Europea agli Enti locali (*Comunicato Stampa Autorità del Porto di Venezia*, 15 aprile 2021).

Piemonte: Terzo Valico, altri 49 milioni di investimenti nell'Alessandrino

Altri 49 milioni di euro pronti a essere investiti per la seconda fase del "Progetto condiviso di sviluppo del territorio piemontese" attraversato dalla nuova infrastruttura ferroviaria del "Terzo Valico dei Giovi". Si aggiungono agli 11 milioni di euro già distribuiti agli 11 Comuni interessati portando così l'investimento complessivo a 60 milioni. I 49 milioni diventeranno immediatamente fruibili con l'ordinanza del Commissario Straordinario, in virtù dei poteri a lui attribuiti della Legge "Sblocca Cantieri". Saranno assegnati a ciascun Comune per gli interventi individuati e, una volta siglate con Rete Ferroviaria Italiana le convenzioni attuative, pronti ad essere utilizzati per la celere cantierizzazione delle opere previste. Una serie di iniziative e interventi mirati con l'obiettivo di favorire e rilanciare lo sviluppo economico, sociale, ambientale e turisti-

co dell'alessandrino, provincia piemontese interessata dalla realizzazione della nuova linea ferroviaria Alta Velocità/Alta Capacità Terzo Valico dei Giovi.

L'iniziativa è stata illustrata ad Alessandria, con un intervento da remoto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili E. GIOVANNINI, dal Commissario Straordinario di Governo per il Terzo Valico e Nodo ferroviario di Genova C. MAUCERI, coordinatore insieme alla Regione Piemonte del Progetto condiviso. Presenti anche il Presidente della Regione Piemonte A. CIRIO e tutti i sindaci dei Comuni interessati. Per il Gruppo FS Italiane sono intervenuti l'Amministratrice Delegata di RFI V. FIORANI e l'Amministratore Delegato di Italferr A. ISI.

Il "Progetto condiviso" nasce dall'intesa fra il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, il Commissario Straordinario, la Regione Piemonte, la Provincia di Alessandria, 11 Comuni piemontesi e RFI (Gruppo FS Italiane) supportata tecnicamente da Italferr (Gruppo FS Italiane). I 60 milioni di investimenti destinati all'area dell'alessandrino fanno parte del finanziamento complessivo di 6,8 miliardi di euro stanziati per il Progetto Unico - Terzo Valico dei Giovi e Nodo ferroviario di Genova.

Quattro le principali linee di azione individuate nel Progetto, funzionali al miglioramento della ricettività, fruibilità, accessibilità, sicurezza, attrattività e competitività del territorio:

- diffusione della mobilità sostenibile e dolce, attraverso la realizzazione di 14 km di nuovi percorsi ciclabili e alla riqualificazione di 94 km di sentieri pedonali per incentivare la mobilità soft e il turismo;
- valorizzazione sociale e rigenerazione urbana, con la realizzazione di aree verdi, parchi giochi, impianti sportivi, restauro dei luoghi e illuminazione del territorio per un totale di 28 aree pubbliche che saranno riqualificate;

- prevenzione e sicurezza del territorio, grazie alla realizzazione di 6 km di nuove infrastrutture stradali, messa in sicurezza e manutenzione straordinaria di 36 km di strade e predisposizione di 11 nuovi interventi infrastrutturali per la mitigazione del rischio idrogeologico;
- digitalizzazione dei sistemi di comunicazione.

Gli 11 Comuni interessati dal Progetto condiviso sono Alessandria, Tortona, Novi Ligure, Serravalle Scrivia, Vignole Borbera, Arquata Scrivia, Fraconalto, Voltaggio, Carrosio, Gavi e Pozzolo Formigano.

• LE DICHIARAZIONI

Dopo l'intervento introduttivo del Commissario MAUCERI, che ha presentato il "Progetto condiviso" e tutte le opportunità e i benefici per il territorio, ha preso la parola l'Amministratrice Delegata e Direttrice Generale di Rete Ferroviaria Italiana V. FIORANI, che ha illustrato il nuovo modello culturale di fare impresa di RFI orientato verso gli obiettivi dell'Agenda 2030 e del Green Deal Europeo. "Il Progetto condiviso - ha dichiarato - rappresenta un esempio concreto di come una grande opera infrastrutturale, quale il Terzo Valico dei Giovi, possa creare valore condiviso per il territorio in tutte le sue fasi di vita, diventare un'occasione importante di valorizzazione delle potenzialità dei luoghi attraversati ed espressione di un vero e proprio progetto sociale". FIORANI ha anche evidenziato l'efficacia del percorso seguito per giungere a questo risultato. "Il progetto è frutto di un dialogo co-

stante tra territorio, istituzioni e committenza con l'obiettivo di costruire uno scenario di interventi integrati in una prospettiva di sviluppo sostenibile delle Terre dei Giovi. Queste terre beneficeranno anch'esse di un'opera, i cui lavori hanno ormai superato il 50%, che contribuirà a creare un'unica area urbana fra Genova, Torino e Milano, generando valore per l'intero Nord-Ovest".

Successivamente ha preso la parola l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Italferr A. ISI, che ha presentato il progetto e studio di sostenibilità: "Progettare e realizzare infrastrutture sostenibili dal punto di vista ambientale, economico e sociale è al centro della mission di Italferr e per noi vuol dire anche dialogare con le comunità interessate, focalizzando in ogni territorio quelle che sono le esigenze locali per dare vita opere che siano utili alla comunità e allo sviluppo del Paese". "Il Progetto condiviso - ha continuato - va esattamente in questa direzione: rende i territori più accessibili e integrati grazie alle nuove infrastrutture, più attrattivi e inclusivi con progetti di valorizzazione di borghi medievali e del patrimonio edilizio storico, più sicuri grazie agli interventi, fra i tanti, di potenziamento della rete idrica, della depurazione delle acque e dei ponti stradali".

Il Presidente della Regione Piemonte A. CIRIO e l'Assessore regionale ai Trasporti M. GABUSI hanno poi sottolineato che "tra i nostri primi obiettivi c'era quello di chiudere l'annosa questione delle compensazioni che andava definita e risolta. La nomina del Commissario MAUCERI, da

noi richiesta con forza, è stata determinante per sbloccare questo importante investimento. Siamo felici di aver raggiunto l'obiettivo, ora con queste risorse potremo creare una ricaduta importante per tutto il territorio".

Durante la presentazione di Alessandria è stato trasmesso un intervento da remoto del Ministro per le Infrastrutture e la Mobilità Sostenibili E. GIOVANNINI, che ha dichiarato: "Questo progetto così importante coniuga in modo molto innovativo le opere necessarie per migliorare la qualità dei trasporti con un'ottica di integrazione tra territori e la visione di mobilità sostenibile". "Ringrazio il commissario C. MAUCERI e Rete Ferroviaria Italiana per il lavoro svolto, ma ringrazio naturalmente anche i sindaci e tutti i rappresentanti delle autorità locali che hanno reso evidente come la collaborazione consenta di fare passi avanti significativi per migliorare l'ambiente e il contesto in cui le persone vivono e le imprese operano. Il dialogo tra le diverse componenti tecniche e politiche e il coinvolgimento dei cittadini, insieme a una visione di sviluppo che va nella direzione della sostenibilità economica, sociale e ambientale, può diventare la chiave del cambiamento del nostro Paese, adesso e nel futuro. Per fare questo servono donne e uomini capaci di sviluppare il dialogo e il progetto che viene illustrato mostra che l'Italia ha queste donne e questi uomini, che possono lavorare insieme per il bene della comunità e del Paese nel suo complesso". (*Comunicato Stampa Regione Piemonte*, 14 maggio 2021).