

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Calabria: partiti i lavori per l'elettificazione della linea Jonica

Partiti i lavori per l'elettificazione della linea Jonica (Fig. 1), con la posa dei primi pali per la linea elettrica. Presenti il Presidente della Regione Calabria M. OLIVERIO, l'Assessore alle Infrastrutture R. MUSMANNINO, e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana M. GENTILE.

L'elettificazione permetterà di migliorare l'esperienza di viaggio dei cittadini calabresi, garantendo la continuità del servizio ferroviario con mezzi elettrici, con benefici per l'ambiente e per l'intero sistema di trasporto. Il Protocollo d'intesa per la linea Jonica, siglato nel maggio 2017 tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, RFI e Regione Calabria, prevede inoltre l'eliminazione di passaggi a livello e la realizzazione di opere viarie alternative per migliorare gli standard prestazionali e qualitativi dei servizi di trasporto su ferro e su gomma; il rinnovo degli scambi e dei binari; la riqualificazione delle stazioni, con particolare attenzione a quelle con maggiore traffico di viaggiatori.

La prima fase degli interventi si concluderà entro la fine del 2019 mentre l'ultimazione complessiva dei lavori di elettificazione è prevista per fasi progressive tra il 2022 e il 2023. L'investimento economico complessivo è di 150 milioni di euro.

M. OLIVERIO e M. GENTILE hanno inoltre firmato l'Accordo Quadro tra Regione Calabria e Rete Ferroviaria Italiana, un documento valido dieci

anni (rinnovabile dopo i primi cinque) che consentirà di programmare la capacità di traffico sulle linee ferroviarie della Calabria, potenziare la rete e i servizi, realizzare una progressiva omogeneizzazione dei trasporti, sia in termini di fermate sia di velocità commerciale, garantendo un sistema di integrazione tra diverse modalità di trasporto nelle principali stazioni della Calabria.

Per la Regione si tratta di uno strumento tecnico con cui prenotare capacità di traffico per la rete ferroviaria regionale e programmare nel medio/lungo periodo l'utilizzo dell'infrastruttura ferroviaria, in funzione del Piano Regionale dei Trasporti.

Per RFI invece l'Accordo Quadro serve a determinare le reali esigenze di mobilità del territorio, intervenen-

do e programmando, dove necessario, piani di upgrade infrastrutturale per ottimizzare lo sviluppo dei servizi regionali, con benefici sulla regolarità e puntualità del servizio.

“L'avvio dei lavori per l'elettificazione della linea Jonica - ha dichiarato M. GENTILE - è la dimostrazione concreta dell'impegno di Rete Ferroviaria Italiana per la Calabria nonché dell'importanza che il Sud riveste nei piani di potenziamento della rete ferroviaria nazionale. L'elettificazione, unita a tutti gli altri interventi previsti per la linea Jonica, produrrà significativi miglioramenti in termini di comfort e regolarità dei collegamenti ma anche di benefici per l'ambiente, con un sensibile cambiamento della qualità di viaggio dei pendolari calabresi. Un vero e proprio cambio di passo, sottolineato anche dalla firma dell'Accordo Quadro tra RFI e Regione Calabria: questo strumento armonizza le scelte strategiche dell'amministrazione regionale in tema di trasporti ed i piani di sviluppo della rete ferroviaria, consentendoci quindi di programmare interventi condivisi che, promuovendo l'uso del treno, soddisfino le esigenze di mobilità dei calabresi, in un'ottica di sistema intermodale efficiente” (FS News, 30 agosto 2018).



(Fonte: FS News)

Fig. 1 - La giornata di inizio dei lavori di elettificazione sulla infrastruttura ferroviaria jonica.

TRASPORTI URBANI

**Lazio: Atac, al via vendita titoli di viaggio con prezzo maggiorato sul bus con tornello**

La sperimentazione del bus dotato di tornello si arricchisce di una novità. Da lunedì 17 settembre con 50 centesimi in più sarà possibile acquistare il biglietto singolo sul bus. Per l'occasione Atac ha realizzato un titolo ad hoc con l'indicazione della maggiorazione di cinquanta centesimi motivata dalla vendita a bordo.

La sperimentazione del bus con tornello a bordo serve ad Atac a testare l'efficacia di questa soluzione e raccogliere informazioni per valutarne l'utilità, anche relativamente al contrasto dell'evasione tariffaria (*Comunicato Stampa Atac*, 14 settembre 2018).

**Lombardia: Citytech 2018, le proposte per far crescere la new mobility economy**

Taglio del nastro per la sesta edizione di Citytech (Fig. 2), evento B2B sulle tecnologie legate alla mobilità e all'urbanistica nella Fabbrica del Vapore di Milano. La Sessione Istituzionale intitolata "Guidare il cambiamento della mobilità, ripensare la gestione e la connessione degli spazi per favorire la qualità della vita nelle città" ha aperto i lavori e ha visto la partecipazione dei rappresentanti del Comune di Milano e della Commissione europea, oltre che dei partner dell'evento: Polis Network, MaaS Global, Ernst&Young, ATM, ANIASA, ANICMA, Politecnico di Milano, Ordine degli Architetti di Milano e Legambiente.

- *L'analisi di settore*  
Secondo lo studio Mobility Think Tank 2018 di EY presentato a Citytech, il comparto Automotive, compresi i servizi di mobilità, vale oltre il 10% del PIL italiano. Come già accaduto in mercati internazionali, il settore sta affrontando uno dei più profondi cambiamenti di sempre anche nel nostro Paese: lo sviluppo di servizi in sharing (nel 2030 il 35%



(Fonte: Ufficio Stampa Citytech)

Fig. 2 - La presentazione dell'evento milanese sulla mobilità urbana.

delle persone si sposterà in modo condiviso), la mobilità elettrica (nel 2025 il settore varrà 2.400 miliardi di dollari), le auto connesse (nel 2020 l'80% delle auto vendute in Italia sarà connessa e capace di scambiare dati con l'esterno), l'integrazione dei trasporti, sono solo alcuni degli abilitatori del cambiamento che sta investendo il settore della mobilità. Il tutto accompagnato dal macro trend del momento, ovvero la crescente urbanizzazione con più del 60% della popolazione concentrata nelle aree urbane.

Questi sono alcuni dei dati raccolti nel Mobility Think Tank di EY ed illustrati durante la sessione istituzionale di Citytech, che delineano come l'economia della new mobility possa rappresentare un volano di crescita per il nostro sistema Paese, uscendo da situazioni di early stage in particolare nel settore dell'elettrico, dell'autonomo e del "Mobility as a service".

- *Mobility as a Service il vero competitor dell'auto privata*

Il mantenimento di un'auto privata costa, mediamente, in Europa, 616 euro al mese, che salgono a 678 euro mensili nel caso dell'Italia. Considerando la spesa destinata alla mo-

bilità nel suo complesso, l'85% è destinato al mantenimento dell'auto privata. Sono invece solo il 4% le auto private in uso durante il loro ciclo di vita. Questi dati (Sources: LeasePlan, WorldBank, World Health organization, Inrix, European Commission, Eurostat, Frost & Sullivan) mostrano come ci sia ampio spazio per realizzare delle alternative reali e appetibili che creino le basi per abbandonare il mezzo privato, a beneficio dell'ambiente e risparmiando parte delle proprie risorse dedicate alla mobilità. Ed è qui che entra in campo il mobility as a service come integrazione di servizi di mobilità, fruibili in pacchetti flessibili e personalizzati secondo le diverse specifiche esigenze di mobilità di ognuno di noi. Quando il mobility as service avrà preso piede a livello globale, permetterà una flessibilità di movimento maggiore dell'auto privata. Siamo attualmente in una fase di *early-stage* di sviluppo, in cui i cambiamenti avverranno *step by step*, ma una volta affermatosi porterà a risultati dirimpanti, soprattutto nell'abbandono di auto private in favore del trasporto pubblico e del relativo *shift* di risorse dall'acquisto di auto all'utilizzo dei mezzi pubblici. Potremo così viaggiare dall'Europa all'Asia senza soluzione di continuità.

- *Il mercato della guida autonoma: l'opportunità per l'Italia*

La guida autonoma è un'opportunità di sviluppo di nuove competenze e nuovi business per aziende e start-up del sistema Italia. La tecnologia dell'intelligenza artificiale e della guida autonoma è stata oggetto di investimenti miliardari negli ultimi 3-4 anni da parte di grandi aziende tech e automotive di tutto il mondo, prevalentemente nei tradizionali Hub tecnologici (Silicon Valley, Israele e Cina per quanto riguarda l'accesso ai capitali). L'Italia non può competere su questo fronte e, al netto di qualche peculiarità del nostro Paese, la sfida si sposta sul fronte della gestione e dei servizi. Secondo C. IACOVINI, Partner di Clickutility on Earth e director per Local Motors dell'area EMEA: "Questo è il terreno dove possiamo recuperare un gap tecnologico e giocare d'anticipo creando valore per quelle aziende che riusciranno a costruire competenze e know how. Le prossime sfide internazionali sulla guida autonoma vertono sugli aspetti normativi, sulla classificazione dei veicoli, sulla gestione di flotte di auto e bus autonomi. Questi sono tutti ambiti che richiedono competenze nuove, il cui sviluppo è già possibile in Italia, paese che oggi conta una leadership internazionale nel settore della sharing mobility".

- *Le esperienze internazionali*

I trend e le opportunità del settore mobilità sono chiaramente delineate dalle esperienze degli ospiti internazionali di Citytech: P. SOGFREI, CEO della prima azienda dedicata esclusivamente alla gestione di servizi di guida autonoma che ha avviato progetti di autonomous driving e servizi di ridehailing in più città della Germania, mentre i rappresentanti della MaaS Alliance (organizzazione internazionale delle imprese che operano nel "mobility as a service") hanno evidenziato la sfida globale che si sta giocando per i grandi aggregatori di mobilità dove le più grandi aziende stanno investendo (dai gruppi automotive alle tech companies ai giganti come Google e UBER).

- *La nuova urbanistica: MIND e Milano 2030*

Anche quest'anno Citytech propone una specifica sessione di lavoro sull'urbanistica, dal titolo "La nuova urbanistica: master plan, digitalizzazione, quartiere e parchi per il vivere urbano di domani", organizzata in collaborazione con Systematica. Due elementi di novità hanno caratterizzato il Workshop di questa edizione: il respiro internazionale dell'evento, grazie alla presenza di KCAP Architects&Planners e Skidmore, Owings & Merrill LLP (SOM), due fra le più importanti società di progettazione architettonica ed urbana a livello mondiale e il focus su MIND - Milano Innovation District, il processo di trasformazione urbana che porterà alla realizzazione di un parco scientifico e tecnologico all'interno del sito che ha ospitato l'Esposizione Universale di Milano del 2015.

D. SCOPELLITI (Assessorato a Urbanistica, Verde e Agricoltura, Comune di Milano) ha aperto la sessione illustrando il percorso di Milano 2030 e, conseguentemente, gli obiettivi e le linee di indirizzo strategico dello sviluppo urbano di Milano. U. SCHNEIDER (KCAP) ha presentato case studies internazionali di conversione di brownfield urbani, quali neuralgici asset di sviluppo e nuove centralità urbane, mentre H. VAN WAGENEN (SOM) ha declinato il concetto di rigenerazione nella valorizzazione del patrimonio edilizio, attraverso puntuali ed articolati processi di fit-out, con l'obiettivo di donare nuova vita a edifici complessi (*Ufficio Stampa Citytech*, 13 settembre 2018).

### **Nazionale: car2go conquista quota 500.000 iscritti in Italia**

Car2go, la carsharing free-floating, raggiunge in Italia il traguardo dei 500.000 iscritti, che sono aumentati del 30% rispetto ad agosto 2017. La crescita del servizio si riflette anche nel numero dei noleggi effettuati, che in Italia è salito del 12,3% nell'ultimo anno. Il Bel Paese si posiziona dunque al secondo posto tra le nazioni car2go con il maggior numero di

utenti, subito dopo la Germania, che conta 958.000 clienti.

G. MARTINO, Managing Director Italy & Country Manager Europe South di car2go annuncia: "Quando per primi in Italia abbiamo lanciato il nostro carsharing a flusso libero, solo in pochi avrebbero scommesso sul successo del servizio. Invece festeggiamo con orgoglio il raggiungimento dell'importante traguardo dei 500.000 iscritti nel nostro Paese. E per ringraziare tutti i clienti che ci hanno sempre sostenuto, abbiamo deciso di introdurre 235 nuovi veicoli: entro la fine dell'anno la flotta italiana di car2go sarà, così, composta da oltre 2.300 vetture Euro6. Inoltre, molte delle vetture verranno progressivamente sostituite da modelli più nuovi. Introdurre nuovi veicoli nella flotta italiana di car2go ci sembra il modo migliore per dire grazie!".

- *Come cambia la flotta italiana*

Nel capoluogo lombardo, i veicoli car2go passano da 800 a 940 smart fortwo e forfour. Dopo cinque anni dal lancio del servizio nel 2013, i 198.000 clienti car2go milanesi hanno percorso 41,2 milioni di chilometri non solo in città, ma anche per raggiungere l'aeroporto di Linate e muoversi nei comuni di Sesto San Giovanni, Assago, San Donato, Basiglio e Segrate, dove car2go è presente con delle aree parcheggio dedicate. Rispetto ad agosto 2017, Milano è la città italiana che ha registrato la più grande crescita sia nel numero di utenti (+30,4%).

Nella Capitale, dove invece i 194.000 clienti romani hanno già percorso 29 milioni di chilometri, verranno aggiunti 65 nuovi veicoli, per cui la flotta romana alla fine dell'anno conterà 665 vetture in totale. Inoltre, la flotta della Capitale ha recentemente accolto 20 smart fortwo cabrio, una novità assoluta nella storia decennale di car2go, che ha già riscosso un enorme successo: in soli tre mesi, infatti, i veicoli deca-pottabili hanno percorso più di 61.000 chilometri che equivalgono a un giro e mezzo intorno alla Terra.

Anche sotto la Mole, il numero di

vetture car2go disponibili per gli oltre 70.000 clienti torinesi salirà a 450 unità. Invece, lungo l'Arno, dove car2go conta 47.000 utenti, non arriveranno nuove auto, ma le attuali vetture verranno sostituite gradualmente da veicoli più nuovi. A Torino e Firenze, nel corso dell'ultimo anno, i clienti sono aumentati, rispettivamente, del 49,7% e del 37,7% ed hanno percorso 9,7 e 5,9 milioni di chilometri (*Comunicato Stampa Car2Go*, 11 settembre 2018).

### TRASPORTI INTERMODALI

#### **Veneto: ERF la società di manovra ferroviaria del Porto diventa Impresa Ferrovia**

ERF (Esercizio Raccordi Ferroviari), la società di manovra ferroviaria del Porto di Venezia, ottiene il Certificato di Sicurezza e diventa a tutti gli effetti Impresa Ferroviaria (Fig. 3).

Il Certificato di Sicurezza consente l'accesso a quella parte di infrastruttura ferroviaria per la quale è stato richiesto – in questo caso “Venezia Marghera Scalo” – e viene rilasciato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (D.Lgs.

162/2007), competente per tutti gli aspetti normativi, autorizzativi e di controllo relativi al sistema ferroviario nazionale. Il Certificato di sicurezza si compone di una parte A, attestante che il Sistema di Gestione della Sicurezza di ERF è valido in tutta l'Unione Europea, e di una parte B che autorizza ERF stessa ad operare in autonomia il servizio ferroviario di manovra nell'impianto di Venezia Marghera Scalo.

Si tratta di un traguardo importante in quanto ERF è autorizzata a poter formare propri macchinisti e operatori ferroviari e potrà operare il servizio di manovra in maniera completamente autonoma, pre-condizione necessaria per qualsiasi ulteriore sviluppo futuro.

ERF, Gestore Unico della Manovra (delibera ART 18/2016) si è qualificato come Impresa Ferroviaria rispondendo in maniera tempestiva ad una nuova fase del mercato ferroviario che richiede sempre più società strutturate sia dal punto di vista del know how ferroviario del personale, dell'adeguamento dei mezzi in uso e dei Sistemi di Gestione di Sicurezza adottati. ERF si affaccia quindi con tutte le carte in regola al nuovo panorama ferroviario (Delibere ART e

Quarto Pacchetto ferroviario) e potrà concorrere sul mercato per mantenere il ruolo di rilievo presso il Comprensorio di Venezia Marghera Scalo o su altri asset.

Si tratta di un ulteriore tassello che compone il mosaico della “cura del ferro” in atto al Porto di Venezia; cura che ha già prodotto risultati rilevanti dato che i carri movimentati nel periodo gennaio-agosto sono stati 68.080 (+13,7% rispetto lo stesso periodo 2017) pari a oltre 1,73 milioni di tonnellate (+12% in peso rispetto allo stesso periodo 2017) (*Ufficio stampa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale*, 14 settembre 2018).

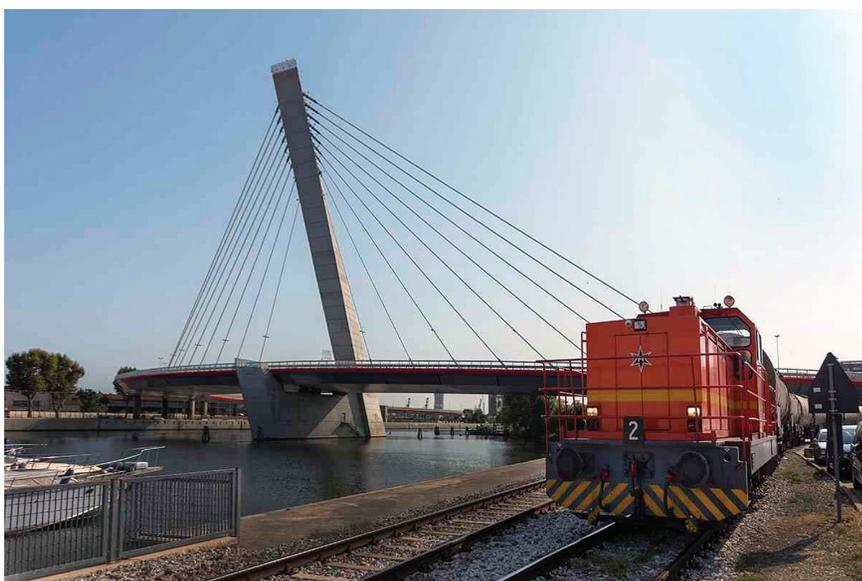
### INDUSTRIA

#### **Nazionale: ad agosto continua ad accelerare il mercato italiano dell'auto: +9,5%**

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, ad agosto il mercato italiano dell'auto totalizza 91.551 immatricolazioni, in rialzo del 9,5% rispetto allo stesso mese del 2017.

I volumi immatricolati nei primi otto mesi del 2018 ammontano, così, a 1.365.947 unità, lo 0,1% in meno rispetto ai volumi dello stesso periodo del 2017.

“Ad agosto 2018 il mercato dell'auto continua a crescere, registrando un incremento significativo (+9,5%) rispetto ad un agosto 2017 che già aveva chiuso in rialzo a doppia cifra (+16,1%) - commenta G. GIORDA, Direttore di ANFIA. Tornano a crescere, ad agosto 2018, dopo sei cali mensili consecutivi, le immatricolazioni di autovetture diesel, in rialzo del 6% nel mese, con una quota di mercato del 55,8% (era 50,8% a luglio), pur restando in calo del 5,4% nel progressivo 2018. Prosegue, infine, il buon andamento delle autovetture ad alimentazione alternativa – conclude GIORDA – che rappresentano il 14,8% del totale immatricolato ad agosto, con una crescita del 27% nel mese e del 17,5% nel cumulato”.



(Fonte: Ufficio stampa Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale)  
Fig. 3 – Convoglio ERF in attività di movimentazione di Pistoia

Passando proprio all'analisi del mercato per alimentazione, le immatricolazioni risultano in crescita per tutti i tipi. Oltre alle vetture diesel, di cui si è già detto, crescono le immatricolazioni delle autovetture a benzina, che ad agosto rappresentano il 29,4% del mercato complessivo (la quota mensile più bassa dal 2015), con un incremento dell'8% nel mese e del 3% nel cumulato. Tra le vetture ad alimentazione alternativa, è in crescita il mercato delle auto a GPL, che registrano, nel mese, una variazione positiva del 26%, mentre nel cumulato riducono il calo all'1%. Continua anche la crescita delle autovetture a metano, che segnano un +4% ad agosto 2018 rispetto ad agosto 2017, portando, così, la crescita tendenziale nei primi otto mesi del 2018, a +57%. Le autovetture elettriche sono quelle che registrano il miglior andamento tendenziale, sia nel mese (+87%), sia nel cumulato (+147%), ma rappresentano ancora una quota molto piccola del mercato: lo 0,2%.

Infine, le autovetture con motore ibrido risultano in crescita del 39% nel mese di agosto e del 34% nei primi otto mesi del 2018. L'ottima performance di auto elettriche e ibride porta le autovetture con queste alimentazioni a rappresentare, insieme, una quota del 4,4% del totale immatricolato ad agosto.

In riferimento al mercato per segmenti, ad agosto 2018 Fiat Panda è l'auto più venduta nel segmento delle superutilitarie, con una quota di mercato del 33%, pur perdendo, nello stesso mese, la prima posizione nella top ten delle vendite complessive sul mercato, che conservava ininterrottamente da settembre 2013.

Fiat Tipo e Alfa Romeo Giulietta, risultano, invece, rispettivamente al primo e al secondo posto nel segmento delle vetture medie-inferiori, rappresentando il 38% delle vendite di agosto per questo segmento. Alfa Romeo Giulia è il modello più venduto tra le vetture medie, con il 35% di quota. In ogni segmento dei SUV, occupa il primo posto, ad agosto, un modello del Gruppo FCA: Fiat 500X

e Jeep Renegade sono i primi due SUV Piccoli, Jeep Compass è il primo tra i SUV Compatti, Alfa Romeo Stelvio è il primo tra i SUV Medi, mentre Jeep Grand Cherokee è il più venduto tra i SUV Grandi.

Considerando i SUV di tutte le dimensioni, il Gruppo FCA detiene il 27% di quota sul totale immatricolato ad agosto. Fiat 500L, infine, è il monovolume più venduto nel mese, rappresentando quasi un terzo dell'intero mercato dei monovolumi di agosto 2018.

Secondo l'indagine ISTAT, ad agosto l'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100) diminuisce da 116,2 a 115,2. Anche l'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi) peggiora, passando da 105,3 a 103,8. In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, inoltre, per quanto riguarda i beni durevoli, tra cui l'automobile, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto risulta in calo rispetto a luglio (da -44,7 a -46,5). Secondo le stime preliminari ISTAT, ad agosto l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,5% su base mensile e dell'1,7% su base annua (da +1,5% di luglio). L'accelerazione dell'inflazione si deve in prevalenza ai prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (il cui tendenziale si porta da +1,7% di luglio a +2,9%) e dei Beni alimentari lavorati; registrano invece un rallentamento della crescita i prezzi dei Beni energetici (da +7,9% del mese precedente a +7,6%) e dei Beni alimentari non lavorati. I prezzi dei Beni energetici non regolamentati, ad agosto 2018, presentano una variazione congiunturale negativa dello 0,2% e una variazione tendenziale positiva del 9,5% (da +10,4% di luglio).

Le marche nazionali, nel complesso, totalizzano nel mese 24.923 immatricolazioni (+2,9%), con una quota di mercato del 27,2%. Nel cumulato da inizio 2018, le immatricolazioni complessive ammontano a 373.026 unità (-6,9%), con una quota di mercato del 27,3%. I marchi di FCA (escludendo Ferrari e Maserati) totalizzano nel complesso 24.702 im-

matricolazioni nel mese (+2,6%), con una quota di mercato del 27%. Andamento positivo per i brand Alfa Romeo (+66,6%) e Jeep (+137,8%). Bene anche Ferrari (+23,5%), Maserati (+14,3%) e Lamborghini (+500%). Nel periodo gennaio-agosto, i marchi di FCA totalizzano 369.822 autovetture immatricolate, con un calo del 7% e una quota di mercato del 27,1%. Chiudono positivamente il progressivo 2018 i brand Alfa Romeo (+16,3%) e Jeep (+104%), ai quali si affiancano Ferrari (+13,9%) e Lamborghini (+41,3%).

Sono sei, ad agosto, i modelli italiani nella top ten delle vendite, con Fiat Panda (3.542 unità) in seconda posizione, seguita, al terzo posto, da Jeep Compass (3.002), che guadagna due posizioni, e, al quarto, da Fiat 500X (2.994). Al quinto posto troviamo Fiat Tipo (2.400) e, al settimo, Jeep Renegade (2.110), che sale di una posizione. Chiude la classifica, al decimo posto, Fiat 500L (1.996).

Il mercato dell'usato totalizza 260.485 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari ad agosto 2018, registrando un decremento del 4,6% rispetto ad agosto 2017. Nei primi otto mesi del 2018, i trasferimenti di proprietà sono 2.952.574, il 2,9% in meno rispetto allo stesso periodo del 2017 (*Comunicato Stampa ANFIA*, 3 settembre 2018).

### **Campania: rinnovo con sistema "ballastless" di una tratta della Ferrovia Circumetnea**

La Ferrovia Circumetnea, grazie al risultato dell'armamento ferroviario "ballastless" ARIANNA realizzato oltre 25 anni fa dalla divisione IPA di WEGH Group, ha adottato lo stesso sistema nella realizzazione del primo lotto del progetto di potenziamento e trasformazione della Ferrovia Circumetnea nelle aree urbane di Catania e Misterbianco, che riguardano la tratta Nesima Misterbianco. Il lotto tutto in galleria, aggiudicato all'Impresa CMC di Ravenna, prevede la realizzazione di 2400 m di binario e scambi in piastre prefabbricate pre-comprese nella stessa tipologia rea-

lizzata da WEGH Group Divione IPA ed in esercizio da oltre 25 anni.

La CMC ha affidato alla WEGH Group la progettazione esecutiva, la fornitura dei componenti (rotaie, scambi, piattaforme) e la costruzione dell'armamento. L'armamento verrà realizzato in 88 gg. lavorativi al netto comprensivi di cantierizzazione e collaudo. L'inizio dei lavori è previsto per il 15 Ottobre.

Questa commessa è un'ulteriore conferma dell'eccellenza di WEGH Group nella realizzazione di Armamento Ferroviario Ballastless a piastre prefabbricate realizzate in numerose tratte della rete ferroviaria nazionale ed il bilancio, dopo tre decenni di utilizzo, conferma in pieno i vantaggi previsti. Il monitoraggio e gli studi dei tratti armati con la tecnologia "Arianna Slab System" hanno evidenziato infatti l'affidabilità del prodotto e confermato la riduzione dei costi di manutenzione riducendone drasticamente interventi di manutenzione per l'esercizio realizzando un costo di vita inferiore al sistema ballast (*Comunicato Stampa Wagh Group*, 11 settembre 2018).

### VARIE

#### Nazionale: FSI, nuovi vertici CdA ed AD per il triennio 2018-2020

Il 30 luglio 2018 si è riunita l'Assemblea di Ferrovie dello Stato Italiane SpA. L'Assemblea ha nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, composto da G.V. CASTELLI, G. BATTISTI, F. NOGARA, A. MENTASTI, C. PRONELLO, F. MORACI, W. TERNAU. Il Consiglio di Amministrazione è nominato per il triennio 2018-2020.

L'Assemblea ha quindi nominato G.V. CASTELLI Presidente della Società e ha invitato il nuovo Consiglio di Amministrazione a nominare G. BATTISTI quale Amministratore Delegato (Fig. 4).

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, riunitosi sotto la presidenza di G.V. CASTELLI, ha nominato G. BATTISTI Am-



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 4 – Il nuovo CdA del Gruppo FSI ha nominato G. BATTISTI Amministratore Delegato per il triennio 2018-2020.

ministratore Delegato per il triennio 2018-2020. I membri del Consiglio hanno assegnato all'AD tutte le deleghe operative.

Si concludono quindi, con la nomina di nuovi membri del Consiglio di Amministrazione, i quasi tre anni (Dicembre 2015-Luglio 2018) di guida di Ferrovie dello Stato Italiane da parte della Presidente G. GHEZZI e dell'AD R. MAZZONCINI.

Un triennio che ha visto i migliori risultati di bilancio mai registrati nella storia delle Ferrovie dello Stato Italiane.

In questa consiliatura la massima attenzione è stata data alla cura dei clienti; pendolari, delle Frecce, degli autobus, cresciuti rispettivamente del 25% a 750 milioni all'anno e del 60% a 300 milioni con una soddisfazione arrivata ai numeri record del 83% sui treni regionali.

L'elevato livello di solidità finanziaria, per cui FS si attesta come il Gruppo ferroviario di maggior valore in Europa si sintetizza in alcuni numeri chiave: i ricavi sono cresciuti di 700 milioni di euro in due anni, l'EBITDA è passato da 1,97 a 2,31 mi-

liardi di euro, gli investimenti medi sono incrementati del 37% rispetto al biennio precedente, il numero dei dipendenti è cresciuto a 74.436 persone con una produttività media incrementata del 4%. Questi dati sono la prova di una gestione industriale attenta e scrupolosa in ogni sua scelta, che ha saputo distribuire valore economico per 7,2 miliardi di euro.

Con la nascita di Mercitalia si è avviato il rilancio del comparto merci con 50 milioni di tonnellate trasportate nel 2017 e con l'avvio di un programma di investimenti cresciuto del 352% per 1,5 miliardi. Ogni azione è stata fatta avendo sempre al centro l'impegno per garantire la massima sicurezza alle persone, passeggeri, dipendenti, cittadini. Per questo gli investimenti in sicurezza sono cresciuti da 1 miliardo di euro del 2012 a 1,8 miliardi di euro nel 2017.

Il rafforzamento della Governance in termini di correttezza e trasparenza ha visto il Consiglio adottare, anche in assenza di obblighi specifici, meccanismi ispirati alle più innovative prassi internazionali, potenziando Audit, Risk, Compliance e migliorando tutte le procedure di controllo.

Il piano industriale decennale lanciato nel 2016 volto al miglioramento del trasporto pubblico, collettivo e condiviso, i risultati ottenuti, la serenità con cui si è lavorato, non sarebbero stati possibili senza il supporto costante, quotidiano e devoto, della grande famiglia dei ferrovieri a cui il Consiglio, la Presidente e l'Amministratore Delegato rivolgono un sincero ringraziamento e un augurio di buon lavoro (*Comunicati Stampa Gruppo FSI*, 30 e 31 Luglio 2018).

### IN BIBLIOTECA AL CIFI

#### "Il Tempo Nei Treni" - Orologi Ferroviari italiani

In quasi tutte le librerie, nello specifico angolo dedicato ai libri d'arte, trovate preziosi libri che illustrano orologi d'altri tempi, costruiti su misura per uno specifico club o

un esigente committente, con cassa in argento, talvolta in oro massiccio, quadrante in ceramica con scritte colorate, di dimensioni extra large, realizzati con cura maniacale non tanto per indicare l'ora, ma soprattutto per rimarcare il rango sociale di chi lo avrebbe portato ed esibito.

Su quegli scaffali, mancava un libro come il nostro che tratta la storia e l'evoluzione di un orologio da lavoro "no fringe": l'orologio ferroviario, che per tanti anni è stato lo strumento principe per garantire la sicurezza ferroviaria e il distanziamento dei treni; strumento che col passare dei decenni e l'evoluzione della tecnologia, ha visto venir meno il suo ruolo, fino a diventare un ricercato oggetto da collezione.

Questo orologio, molto spartano, ha il pregio di essere robusto, preciso, economico e soprattutto affidabile nell'indicare l'ora e contrariamente ai suoi predecessori, prodotti in modo artigianale per committenti singoli, è stato realizzato in centinaia di migliaia di copie in serie, da poche e selezionate fabbriche, principalmente svizzere, che hanno vinto gare per lotti, seguendo le istruzioni riportate su specifici capitoli tecnici predi-

sposti dalle reti ferroviarie committenti. Le fabbriche svizzere, hanno poi utilizzato il titolo di fornitori delle ferrovie, quale promozione, anche per produrre e vendere orologi, sempre di qualità, per il vasto pubblico, favorendo così la diffusione di orologi precisi anche presso il grande pubblico.

R. TROMBETTA, figlio di ferroviere, appassionato di orologi ferroviari, esperto e fine collezionista, per colmare la lacuna ha realizzato (Fig. 5), il libro che illustra, dopo un lungo e meticoloso lavoro di ricerca, fatto con passione, le caratteristiche degli orologi che per quasi un secolo sono stati adottati dalle varie ferrovie in Italia, non solo dalle reti di estensione nazionale, ma anche dalle reti di interesse locale.

Nel libro, per ogni orologio preso in considerazione, vengono rappresentate le foto del quadrante, del fondello e del meccanismo interno, aggiungendo a lato una scheda tecnica specifica. L'Autore, rendendosi conto che la materia ha una sua complessità, ritiene che il suo pur scrupoloso lavoro sia un punto di partenza per la ricerca e, non riuscendo in alcuni casi a dare risposte esaurienti, per mancanza di informazioni certe e non contraddittorie, spera, grazie al feedback che arriverà dai lettori, di chiarire definitivamente alcuni dubbi.

Questo testo non potrà mancare nella biblioteca dei tanti Italiani figli o nipoti di ferroviere, che hanno ereditato un orologio ferroviario, ma anche di chi semplicemente possiede anche un solo orologio meccanico ferroviario, acquistato in qualche mercatino di paese settimanale e che voglia saperne di più.

Un orologio, che se è da tasca, può essere vecchio anche di novant'anni, con evidenti segni di usura: quali incisioni sul fondello leggermente sbiadite, vetro del quadrante opacizzato, perfino ammaccature sulla cassa, dovute al fatto che specialmente il personale di macchina usava appendere l'orologio di servizio a qualche appiglio sulla saltellante vaporiera, per avere costantemente l'ora sott'occhio, con il risultato

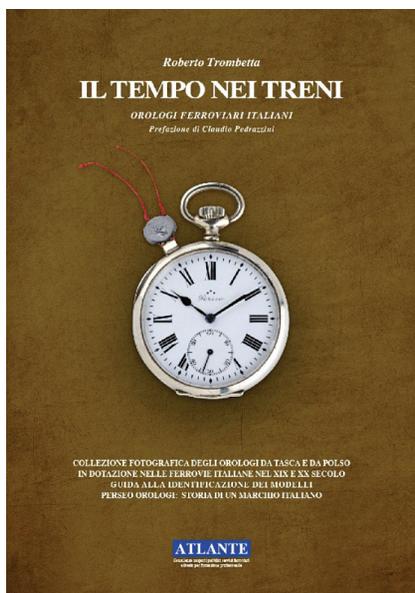
che spesso cadeva a terra. Orologio, che in molti casi è ancora vivo e se ripulito o semplicemente lubrificato, sorprendentemente risponde con un Tic Tac, se gli si dà la corda.

Il libro non è un semplice e mero catalogo, che potrebbe annoiare, ma è ampiamente arricchito di curiosità, capitoli, racconti in libertà di vari appassionati, che hanno per protagonisti ferrovie, ferrovieri ed orologiai, che ne rendono piacevole la lettura, anche per i semplici appassionati di ferrovia o di costume di altri tempi.

I possessori di vecchi orologi ferroviari, da polso o da tasca, facendo riferimento al numero di matricola inciso sul fondello del loro vecchio orologio, potranno, utilizzando questo testo, orientarsi approssimativamente sull'anno di fornitura dell'orologio stesso. Come pure trovare indicazioni utili, per fare un primo screening, all'orologio che posseggono, per stabilire, senza ricorrere ad un esperto, se si tratta di un orologio di sicura fornitura di una delle tante reti ferroviarie italiane che si sono succedute nel tempo, oppure semplicemente di uno dei tanti falsi, visto che in circolazione ci sono troppi orologi abilmente taroccati, che non sono mai saliti su un treno.

Con gli orologi ferroviari, si è gestita per molto tempo, la circolazione dei treni, curandone sicurezza e regolarità di marcia. Grazie alla loro precisione si poteva contemperare l'esigenza di viaggiare in orario senza mai fare anticipo; anticipo molto pericoloso se si fosse approcciato anzitempo, un passaggio a livello a chiusura oraria; incubo costante del personale di servizio sui treni.

Col passare degli anni, grazie al progressivo perfezionamento della tecnologia di segnalamento di terra e a bordo treno, il ricorso all'orologio, per il personale in servizio, ai fini della sicurezza dell'esercizio ferroviario è venuto via via meno. Il progresso tecnologico ha trasformato il nostro orologio in un accessorio di abbigliamento, non più indispensabile, perfino superfluo, grazie alla messa a disposizione da parte degli operatori ferroviari per il proprio personale di



(Fonte: Atlante Editore)

Fig. 5 – La copertina del volume “Il Tempo Nei Treni” - Orologi Ferroviari italiani”

smartphone in cui trovare tutto lo scibile ferroviario operativo, che prima era stipato in forma cartacea in pesanti borsoni di servizio portati a tracolla.

Col tempo i vecchi orologi ferroviari sono diventati oggetti di moda, da ricercare, scambiare, catalogare e riparare e rimettere alla catena o al polso, riscoprendo il fascino del loro ritmato ticchettio, che tanto assomiglia al battito del cuore, che ci evoca emozioni e ricordi.

Il libro di formato A4, composto 227 pagine in quadricromia, corredato di 447 foto a colori, rilegato con copertina lucida in cartonato 4 colori, con risguardi riportanti all'inizio e alla fine vecchie foto di stazioni, è acquistabile per corrispondenza da Atlante Editore. Il testo viene offerto agli associati al CIFI con uno sconto del 17% (Cortesia Ing. G. MARCHI –

Delegato CIFI Emilia Romagna, 27 agosto 2018).

**“Guida alla direzione dei lavori per gli appalti delle Società del Gruppo FS IIa Edizione - Profili Gestionali economici e giuridici” e “La gestione dei materiali da costruzione - Calcestruzzi e acciai – Aspetti economico – normativi e lineamenti tecnico – gestionali”**

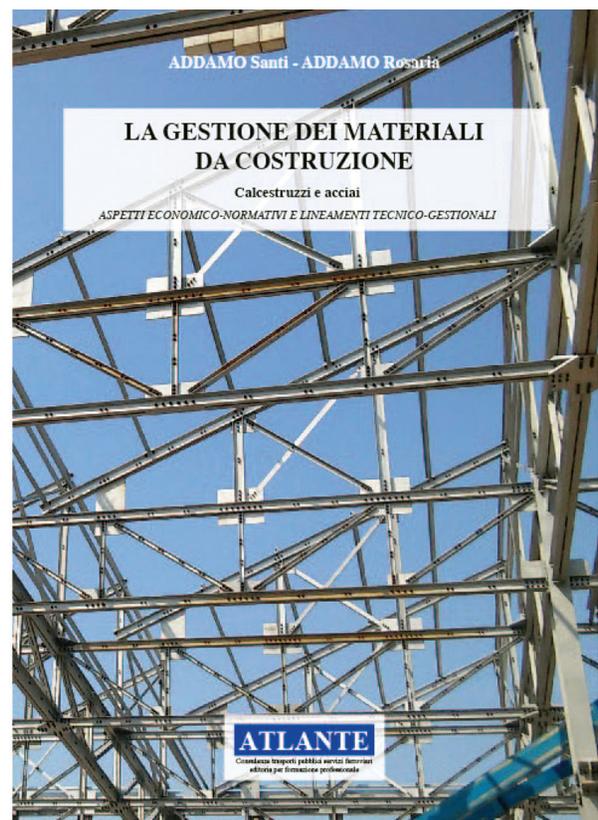
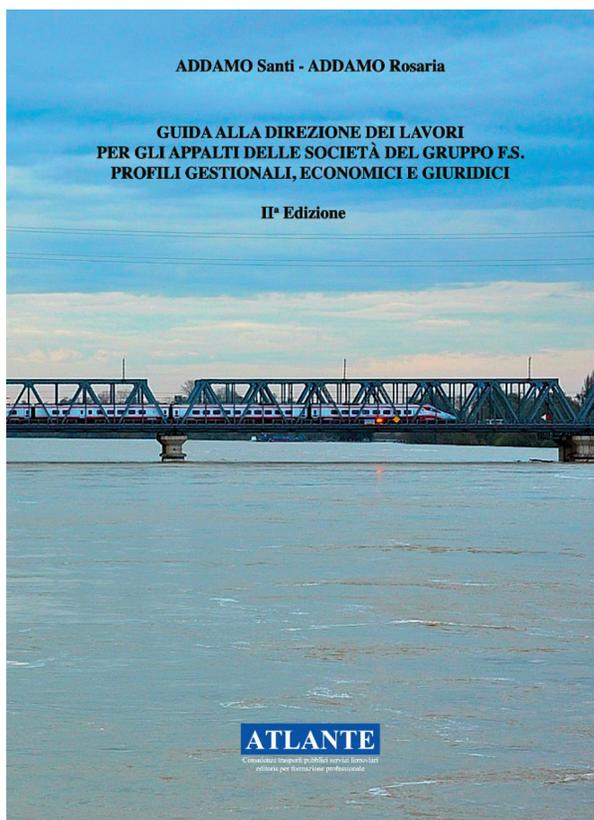
La Guida alla Direzione Lavori nasce come testo di pratica consultazione, con lo scopo di descrivere le attività che il Direttore dei Lavori deve svolgere, anche alla luce della normativa vigente, divenuta – negli ultimi anni – sempre più consistente e complessa.

L'idea originaria era stata quella di dare come titolo “La Direzione dei

Lavori scritta da un Direttore dei Lavori”, proprio per mettere in evidenza come il testo intendesse costituire una rappresentazione della materia dal punto di vista del protagonista: il Direttore dei Lavori.

Con soddisfazione, si può dire che, dopo quattro anni dalla prima uscita e i successivi aggiornamenti in relazione all'evoluzione normativa, la Seconda Edizione continua a essere un testo di aiuto e indirizzo per chi si occupa di Direzione Lavori, non solo come figura di Direttore, ma anche per tutte le numerose figure professionali che, a vario titolo, sono i protagonisti del contratto stesso, non escluse le figure che anche l'Appaltatore coordina per il buon andamento dei lavori connessi ad uno specifico appalto.

Alla Prima Edizione, che ha tentato di supplire alla trentennale man-



(Fonte: Atlante Editore)

Fig. 6 – Le copertine dei due volumi tecnici “Guida alla direzione dei lavori per gli appalti delle Società del Gruppo FS IIa Edizione - Profili Gestionali economici e giuridici” e “La gestione dei materiali da costruzione - Calcestruzzi e acciai – Aspetti economico – normativi e lineamenti tecnico – gestionali”.

canza di un testo specifico in materia, l'uscita della Seconda Edizione, non solo recepisce le novità introdotte dal nuovo Codice degli Appalti, ma si avvale anche degli spunti e delle osservazioni critiche scaturite dal confronto in aula, tra l'Autore e i suoi i discenti appartenenti alle diverse Società del Gruppo F.S.; essendo l'Autore da anni docente nei vari seminari per la specifica materia. Infatti, il confronto d'aula consente di avere ritorni di esperienze circa casi particolari, talvolta rari, che aprioristicamente e secondo teoria, quasi non succedono e che, comunque se non vengono gestiti in modo corretto, possono diventare oggetto di contenzioso.

Inoltre, per tenere conto dei contratti, ancora in corso, regolati dal D.Lgs. 163/2006, nella nuova Edizione, tutti gli argomenti sono stati trattati con riferimento al confronto tra il vecchio e il nuovo Codice.

Con la stesura del nuovo testo (Fig. 6), gli Autori si sono resi conto che la trattazione della gestione dei materiali da costruzione non poteva essere esaurita con un semplice capitolo dedicato.

Pertanto, pur lasciando al lettore almeno un orientamento, riportando

dei cenni sui materiali di più frequente gestione (calcestruzzi e acciai) nell' "Appendice alla Guida", con la Seconda Edizione della Guida, il tema della gestione dei materiali è stato relegato a un testo apposito.

Tuttavia, la vastità degli argomenti ha consigliato di limitarne lo sviluppo a calcestruzzi e acciai.

Nasce così "La gestione dei materiali da costruzione- Calcestruzzi e acciai", finito di stampare nel mese di gennaio 2018, per descrivere le attività che il Direttore dei Lavori deve svolgere per la gestione dei materiali da costruzione a compendio della Guida alla Direzione dei Lavori.

La trattazione, conservando lo stesso spirito di indirizzo e di pratica consultazione, vuole offrire uno strumento pratico per l'esecuzione dei controlli di legge che fanno capo al Direttore dei Lavori.

Ambedue i testi sono arricchiti di un insieme di tavole di sintesi per argomento, che seguono l'indice generale, con lo scopo di facilitare la ricerca dei temi di maggiore interesse, offrendo evidenza dei relativi riferimenti normativi.

Gli autori, sono sempre gli stessi: S. ADDAMO, Direttore dei Lavori del

Gruppo F.S., e R. ADDAMO, Dottore di ricerca presso l'Università degli Studi di Messina e docente di discipline giuridiche ed economiche, si augurano che i due testi possano costituire un valido supporto conoscitivo ed un rapido strumento di consultazione per i tecnici di, anche per i dipendenti delle Imprese appaltatrici, con la consapevolezza che ogni necessario approfondimento non potrà che avvenire ricorrendo alla letteratura specialistica.

Questi studi non hanno di certo la pretesa di essere esaustivo, ma si nutrono dell'ambizione di recare una serie di contributi che possano fornire un'analisi ed una interpretazione della normativa e della casistica più diffusa negli Appalti delle Società del Gruppo F.S.

La II<sup>a</sup> Edizione della Guida si compone di 247 pagine, formato 17 x 24, mentre la I<sup>a</sup> Edizione della Gestione dei Materiali si compone di 170 pagine.

Ambedue i testi sono acquistabili per corrispondenza da Atlante Editore. Per i soci CIFI è previsto lo sconto del 20% (*Cortesia Ing. G. MARCHI – Delegato CIFI Emilia Romagna, 26 agosto 2018*).