

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: Trenord potenzia il servizio e si sfiorano i 700 mila passeggeri al giorno

- Sulla Milano-Laveno altri due nuovi treni Caravaggio

Prosegue il potenziamento del servizio ferroviario lombardo: Trenord ha aggiunto due nuove corse sulla linea Milano Cadorna-Asso, per un'offerta complessiva di oltre 2170 collegamenti giornalieri sull'intera rete. Inoltre, due treni Caravaggio in più circolano sulla linea Milano Cadorna-Varese Nord-Laveno Mombello Lago, che ha visto il primo ingresso di due convogli nuovi lo scorso 5 settembre.

E i passeggeri tornano sempre più a prendere il treno: è in costante crescita il numero dei viaggiatori giornalieri, che per la prima volta dopo la pandemia torna a sfiorare i 700mila, senza pari nelle altre regioni della Penisola.

L'inserimento in esercizio dei nuovi treni ha consentito di migliorare significativamente le performance, oltre che il confort dei viaggiatori. Alcune cifre: sulla linea S8 Milano-Lecco, su cui circolano convogli Caravaggio, la puntualità è migliorata di 18 punti percentuali rispetto al 2019, passando dal 71% all'88%; la Milano-Gallarate-Domodossola è cresciuta di oltre 20 punti percentuali (da 63% a 83%); non meno significative le performance della S11 Milano-Monza-Como-Chiasso, migliorata di 13 punti percentuali. Sulla linea Colico-Chiavenna, i nuovi Donizetti

consentono di ottenere una puntualità che sfiora il 97%.

- Il potenziamento della linea Milano-Asso

Da Milano è stata introdotta la corsa 2649, che parte da Milano Cadorna alle ore 14.39 e arriva a Erba alle ore 15.44. Da lì, la corsa prosegue su bus fino ad Asso, dove l'arrivo è previsto per le ore 16.05.

Da Asso viene aggiunta la nuova corsa 662, in partenza alle ore 16.33 e arrivo a Milano Cadorna alle ore 17.53. La corsa 660 (Asso 16.03-Milano Cadorna 17.23) da Asso a Erba è sostituita da un bus, in partenza alle ore 15.53 e arrivo alle ore 16.11. Da Erba il servizio prosegue su treno, con gli stessi orari della corsa attuale (Erba 16.16-Milano Cadorna 17.23), ma nuova numerazione: 2660.

- Due Caravaggio in più sulla Milano-Laveno

Sale a quattro il numero dei treni Caravaggio in servizio sulla Milano Cadorna-Varese Nord-Laveno Mombello Lago: ai due introdotti lo scorso 5 settembre se ne aggiungono altri due. Complessivamente, sale a 20 il numero delle corse effettuate da lunedì a sabato dai nuovi convogli sulla linea, cioè più del 20% del servizio complessivo. La domenica e nei festivi, 12 corse saranno effettuate dai Caravaggio.

Con le due ultime immissioni in servizio, sale a 74 il numero dei treni nuovi in circolazione, dei 222 acquistati da Regione Lombardia per il servizio ferroviario regionale, a fronte di un investimento complessivo di 2 mi-

liardi di euro (*Comunicato Stampa Trenord*, 10 Ottobre 2022).

Sardegna: sviluppo della mobilità ferroviaria e stradale

Il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, E. GIOVANNINI, il Presidente della Regione Sardegna, C. SOLINAS, l'Amministratore delegato di ANAS S.p.a., A. ISI, e l'Amministratrice delegata di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), V. FIORANI hanno firmato un Protocollo d'Intesa per migliorare la mobilità ferroviaria e stradale della Regione Sardegna e superare il gap infrastrutturale che ancora penalizza l'Isola.

Nello specifico, il Protocollo prevede la costituzione di un Gruppo di lavoro per definire un piano di possibili interventi volti a migliorare in modo significativo la mobilità ferroviaria e stradale della Sardegna in un'ottica di intermodalità, potenziando i collegamenti tra le città, le aree produttive e i porti. Il Gruppo di lavoro dovrà: monitorare e facilitare l'effettiva realizzazione delle opere ferroviarie e stradali già previste e finanziate; procedere eventuali aggiornamenti progettuali; identificare ulteriori azioni da intraprendere nel prossimo futuro per migliorare i collegamenti ferroviari e stradali tra le diverse aree dell'Isola, nel rispetto dei criteri di sostenibilità economica, sociale e ambientali fissati dal Ministero nelle linee-guida recentemente adottate. Il Gruppo di lavoro dovrà completare le attività entro sei mesi, anche per valutare l'eventuale utilizzo del Fondo Sviluppo e Coesione 2021-2027 e di fondi nazionali.

“Con questo Protocollo si affronta in modo serio il tema del ritardo infrastrutturale di cui soffre la Sardegna per assicurare sistemi di mobilità moderni e all'altezza delle legittime aspettative delle persone e delle imprese” ha detto il Ministro GIOVANNINI. “Il potenziamento della rete ferroviaria, i collegamenti con i porti e l'adeguamento della rete viaria sono elementi indispensabili per accelerare lo sviluppo dell'economia della

Sardegna nel rispetto della tutela dell'ambiente, elemento irrinunciabile per assicurare la sua sostenibilità nel tempo. Alla Sardegna va dedicata un'attenzione particolare per migliorare l'accessibilità, anche se il solo Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza di competenza del MIMS – ricorda il Ministro – assegna già oltre 1,2 miliardi di euro alla Sardegna, destinati al potenziamento delle ferrovie e ad aumentare la sicurezza delle strade attraverso sistemi di controllo innovativi e tecnologici (458 milioni), al settore idrico (203,2 milioni), al rinnovo del parco autobus (138 milioni), all'acquisto di nuovi treni (15,2 milioni), alla mobilità ciclistica (42,4 milioni), all'efficientamento energetico dell'edilizia residenziale pubblica (56,3 milioni), alla rigenerazione urbana (42,2 milioni), al potenziamento dei porti (170 milioni) e alle ferrovie storiche (62 milioni), agli interventi per le aree interne (4,2 milioni), alle zone economiche speciali (10 milioni)".

Il Presidente della Regione Sardegna SOLINAS ha spiegato che "con la firma di questo Protocollo acceleriamo in maniera significativa il processo di efficientamento e modernizzazione infrastrutturale cominciato all'inizio della Legislatura e volto ad affrontare in maniera decisa e concreta quel gap infrastrutturale che è anche causa di mancato sviluppo per la Sardegna e, indirettamente, di esodo giovanile e spopolamento dei territori. La costituzione di un Gruppo di lavoro *ad hoc* che coinvolge i soggetti istituzionali direttamente interessati allo sviluppo delle infrastrutture è un altro significativo passo che ci avvicina agli obiettivi prefissati, in primis quello di dotare la nostra Isola di collegamenti sicuri e vie di accesso efficienti che dai territori più interni e marginali portino alla costa e all'asse viario principale, ma anche incidere sulla mobilità ferroviaria e stradale in un'ottica di intermodalità, potenziando i collegamenti tra le città, le aree produttive, i centri nevralgici sardi e i porti".

L'Amministratrice Delegata di RFI FIORANI, da parte sua, ha dichia-

rato che "gli interventi di sviluppo infrastrutturale e tecnologico, strutturati in modo integrato grazie ad una sinergia strada-ferrovia, porteranno ad un potenziamento significativo di tutto il sistema dei trasporti in Sardegna".

L'Amministratore Delegato dell'ANAS ISI ha sottolineato che "ANAS è presente in Sardegna con un piano di investimenti di oltre 4 miliardi di euro. Si tratta di una significativa iniezione di risorse destinate alla manutenzione e al potenziamento della rete che nell'Isola, è di circa 3000 km di strade statali. L'obiettivo è quello di migliorare ed estendere i collegamenti, velocizzando l'iter approvativo dei progetti, e portare a compimento in tempi brevi i lavori già avviati. La costituzione di questo Gruppo, che concluderà i lavori entro sei mesi, consentirà a RFI e ANAS di intervenire in modo congiunto e mirato ottimizzando tempi e costi con l'obiettivo di attuare quanto previsto dalle linee guida del MIMS in tema di sostenibilità ambientale" (*Comunicato Stampa MIMS*, 19 ottobre 2022).

Umbria-Toscana: collegamenti alla linea ferroviaria AV/AC

Per migliorare il collegamento dei territori dell'Umbria e del Centro-Sud della Toscana con la linea ad Alta Velocità/Alta Capacità (AV/AC) ferroviaria, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, E. GIOVANNINI, i Presidenti della Regione Toscana, E. GIANI, e della Regione Umbria, D. TESEI, e l'Amministratrice Delegata di Rete Ferrovia Italiana (Gruppo FS), V. FIORANI, hanno firmato un Protocollo d'Intesa che ha l'obiettivo di individuare la migliore soluzione per collegare le aree delle due Regioni ai servizi AV/AC realizzando la nuova stazione 'Medio Etruria'. Il Protocollo prevede l'istituzione di un Tavolo Tecnico, che dovrà valutare le diverse ipotesi per la realizzazione della nuova stazione sulla linea direttissima Firenze-Roma. In particolare, dovranno essere prodotte analisi tecniche approfondite per mettere a confronto le varie soluzio-

ni per la localizzazione della stazione, anche alla luce della domanda di mobilità delle diverse aree territoriali e le ricadute sociali ed economiche delle diverse ipotesi. Il Tavolo tecnico terminerà i lavori entro sei mesi dalla firma del Protocollo, a meno di un'intesa tra le parti per prorogare la sua attività.

Per il Ministro GIOVANNINI "l'iniziativa punta ad aumentare l'accessibilità al servizio ferroviario AV/AC di chi vive e lavora in aree importanti del Centro Italia, territori ricchi di cultura e di potenzialità di sviluppo economico, non solo nel settore turistico. Grazie all'istituzione del Tavolo, frutto della forte collaborazione costruita con ambedue le Regioni, vogliamo individuare, con un metodo rigoroso e condiviso, la soluzione più adatta sul piano dell'interesse generale".

La Presidente della Regione Umbria TESEI ha sottolineato come il Protocollo rappresenti "un nuovo importante tassello nel quadro dei trasporti regionali, che permetterà l'individuazione di un sito funzionale e adeguato alla nuova stazione 'Medio Etruria' intercettando la linea ad alta velocità sulla direttrice Roma-Firenze, al fine di poter collegare rapidamente l'Umbria sia verso Sud che verso Nord. Un ulteriore passo in avanti verso l'inversione di tendenza che sta portato al superamento dell'isolamento infrastrutturale vissuto dalla nostra regione".

Il Presidente della Regione Toscana GIANI ha precisato che "l'ampliamento delle connessioni della Toscana al sistema dell'Alta Velocità è di importanza strategica. Attendiamo con fiducia la ripartenza dei lavori del nodo AV di Firenze e, allo stesso tempo, siamo convinti della necessità di dare un rinnovato impulso attraverso il protocollo firmato alle verifiche di fattibilità della nuova Stazione Medio Etruria da effettuare in raccordo con il Ministero delle Infrastrutture, con RFI e con la Regione Umbria. La nuova stazione migliorerà l'accessibilità del territorio regionale e i collegamenti con il sistema nazionale dell'Alta Velocità. Il lavoro

che si prospetta è di natura tecnica per valutare pro e contro delle possibili soluzioni ove si può prevedere la stazione fra l'Alta valle dell'Arno e la Valdichiana, gli approfondimenti tecnici metteranno in condizione la politica di individuare la collocazione della stazione e le interconnessioni con la viabilità stradale e ferroviaria".

L'Amministratrice Delegata di RFI FIORANI, da parte sua, ha dichiarato che "la firma del Protocollo contribuisce in modo significativo allo sviluppo delle infrastrutture e della mobilità dei territori interessati. Una nuova stazione, come la Medio Etruria, consentirà una migliore accessibilità e intermodalità nei collegamenti dell'Italia centrale" (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 18 ottobre 2022).

TRASPORTI URBANI

Nazionale: mobilità e logistica sostenibili, pubblicato il documento strategico del MIMS

Il Ministero delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili (MIMS) ha pubblicato il documento "Mobilità e logistica sostenibili. Analisi e indirizzi strategici per il futuro" che contiene dati, analisi e metodi innovativi sulla cui base sono state elaborate le linee di indirizzo per contribuire alla creazione di un sistema di trasporti e della logistica orientato alla crescita economica del Paese, sostenibile, resiliente e inclusivo. Il documento illustra numerose proposte sulle quali basare le future politiche per il trasporto delle persone e delle merci, nella prospettiva della sostenibilità ambientale e sociale, della resilienza alla crisi climatica e ad altri possibili shock futuri. Il documento analizza anche i temi legati all'innovazione tecnologica (decarbonizzazione, transizione digitale e sviluppo di veicoli autonomi e connessi), alla qualità del lavoro, un settore interessato da profondi cambiamenti e da livelli di tutela troppo diversi nei vari comparti, nonché al rapporto tra Stato e

mercato nella realizzazione delle infrastrutture e nella gestione dei servizi offerti.

"Questo documento rappresenta una straordinaria base analitica per la programmazione delle politiche future per la mobilità e la logistica, in una visione integrata", sottolinea il Ministro Enrico Giovannini. "Il documento è un contributo fondamentale per programmare gli investimenti futuri, secondo un "piano-processo", l'unico possibile per analizzare i sistemi di trasporto e della logistica, in grado di adattarsi ai cambiamenti in atto e a quelli futuri. I risultati conseguiti e le raccomandazioni avanzate confermano in pieno la direzione intrapresa dal Ministero: ad esempio, gli investimenti programmati sulla rete ferroviaria permetteranno, a regime, di ridurre del 17% il tempo medio (ponderato) di viaggio e del 38% la diseguaglianza territoriale in termini di accessibilità ferroviaria".

Il documento è frutto del lavoro di 40 esperti nelle materie di competenza del MIMS, i quali, attraverso il ciclo di quattro eventi "Moveo" svolti nel corso dell'anno a Milano, Napoli, Firenze, Roma, hanno ascoltato i portatori di interesse, raccolto istanze e contributi di oltre 300 rappresentanti di organizzazioni che hanno partecipato all'iniziativa, senza precedenti per il Ministero. Il documento è stato realizzato utilizzando un approccio inedito, non solo per il metodo, ma anche per la qualità dei dati e delle analisi, grazie all'utilizzo, per la prima volta su questa scala, delle informazioni provenienti dalle SIM dei cellulari e da una pluralità di altre fonti (tra cui consumi di carburante, gestori delle reti, ecc.) per mappare la mobilità delle persone e delle merci.

"I dati elaborati – conclude il Ministro – mostrano un Paese in forte movimento, più di quanto immaginato finora, così come i forti problemi di accessibilità di alcuni territori. D'altra parte, viene evidenziato come l'efficacia, la sostenibilità e la resilienza del sistema logistico e di trasporto non derivano unicamente da investimenti sulle infrastrutture fisi-

che, ma anche da un forte impegno per la decarbonizzazione dei trasporti, la digitalizzazione a tutti i livelli, il miglioramento delle condizioni di lavoro, soprattutto nel settore della logistica, e un bilanciamento maggiore delle relazioni tra lo Stato e il settore privato, temi ai quale sono stati dedicati numerosi rapporti elaborati dal Ministero nel corso degli ultimi 20 mesi".

Di seguito, e in estrema sintesi, sono illustrate alcune delle principali evidenze contenute nel documento.

- **La mobilità delle persone**

Ogni giorno si muovono circa 38 milioni di italiani sopra i 12 anni e ogni viaggiatore effettua in media 2,55 spostamenti, per complessivi 1,96 miliardi di km. L'analisi dei flussi origine-destinazione mostra il grande ruolo dell'Alta Velocità ferroviaria nel connettere le principali metropoli, ma svela anche che oltre il 70% degli spostamenti avviene su distanze inferiori ai 50 km, con il 23% e il 58% dei movimenti dei veicoli (auto, moto e bus) concentrati, rispettivamente, su strade comunali ed extra-urbane. Gli italiani si muovono prevalentemente usando mezzi privati (62%), in media più inquinanti e vecchi rispetto a quelli degli altri principali paesi europei. La quota di mobilità sostenibile (attiva o con i mezzi pubblici) non cresce da almeno un ventennio.

Secondo il documento, per promuovere una mobilità più sostenibile vanno attuate misure in un'ottica di "area vasta", con l'integrazione dei servizi di mobilità (anche grazie allo sviluppo del *Mobility as a Service*), inclusi quelli non di linea; sono inoltre necessarie azioni volte a integrare la pianificazione dei trasporti e dei nuovi insediamenti residenziali e commerciali; va migliorata l'offerta, sia in termini di infrastrutture, con investimenti su tram, metropolitane e ferrovie urbane, nodi intermodali e ciclovie, sia di qualità dei servizi, anche grazie a una maggiore efficienza delle società che gestiscono i mezzi di trasporto. Non ultima, va stimolata la domanda di mobilità sostenibile.

Guardando al lungo periodo, con gli effetti dell'evoluzione demografica e del lavoro da remoto, nel prossimo decennio la domanda di mobilità potrebbe ridursi, specie nel Mezzogiorno e nelle principali aree metropolitane, con un aumento della mobilità non legata agli spostamenti lavoro/scuola, più difficile da intercettare sul piano della pianificazione dei servizi.

- Il trasporto merci

I dati analizzati nel documento forniscono una consistenza del trasporto merci in Italia molto al di sopra di quanto stimato. Nel 2019 sono state trasportate oltre 580 miliardi di tonnellate per km: l'88% ha viaggiato su strada, il 9% via mare e solamente il 3% su ferrovia. La percentuale preponderante di trasporto su strada (90%) avviene su tragitti inferiori ai 300 km, distanza per la quale il trasporto ferroviario è difficilmente competitivo.

Nel 2021 il grado di internazionalizzazione dell'economia italiana ha raggiunto il 63%, il dato più elevato nella storia d'Italia. I porti rappresentano la prima modalità di connessione con l'estero (con una quota del 59%), seguiti dalla strada (30%) e dalla ferrovia (11%). I porti continueranno a svolgere un ruolo di primo piano per i traffici. I valichi alpini hanno, e avranno sempre di più in futuro, un ruolo cruciale per il commercio con il resto dell'Europa, confermando l'urgenza del completamento delle gallerie ferroviarie. Il trasporto aereo mostra volumi modesti, ma ha un ruolo rilevante per le esportazioni extracomunitarie e a elevato valore aggiunto. Per quel che riguarda la logistica urbana, lo straordinario aumento del commercio elettronico impone un migliore governo del territorio, per evitare la dispersione degli hub logistici e aumentare l'efficienza e la sostenibilità del sistema.

- Sostenibilità ambientale e sociale e resilienza

Con riferimento alla sostenibilità ambientale, il documento delinea diversi scenari evolutivi, associando a

ognuno di essi stime quantitative sulla riduzione delle emissioni al 2030. Secondo le analisi, la riduzione delle emissioni di gas serra del 43% rispetto ai valori del 2005, come da obiettivo del pacchetto europeo "Fit for 55" per il sistema dei trasporti, è raggiungibile solo nello scenario più ottimistico. È opportuno, perciò, proseguire nelle politiche avviate rafforzando quelle di decarbonizzazione, attivando ulteriori strumenti per ridurre la mobilità improduttiva, incrementando la quota modale del ferro e accelerando la sostituzione dei veicoli più vecchi e inquinanti, privilegiando gli strumenti con il miglior rapporto costi/efficacia.

Rispetto alla sostenibilità sociale e all'accessibilità dei territori, il documento mostra un Paese diviso in tre: la prima area, molto accessibile con tutte le diverse modalità di trasporto, anche se con problemi di congestione e di saturazione delle reti; la seconda, non accessibile con alcune modalità di trasporto (come l'Alta Velocità ferroviaria), ma più accessibile con altre (collegamenti aerei); la terza, remota dal punto di vista geografico e senza un sistema di trasporti in grado di colmare questa distanza. Gli investimenti programmati sulla rete ferroviaria permetteranno, a regime, di colmare parte di questi divari: il tempo medio (ponderato) di viaggio si ridurrà del 17% e la disegualianza territoriale in termini di accessibilità ferroviaria del 38%.

Il documento analizza anche i rischi che possono derivare dai cambiamenti climatici, dalla vetustà delle infrastrutture, soprattutto stradali e autostradali, e dalla complessità morfologica del territorio. Propone quindi un approccio sistematico agli investimenti di manutenzione rigenerativa delle infrastrutture, a partire da quelle più strategiche e più critiche, per aumentarne la vita utile e consegnare un sistema efficiente alle prossime generazioni.

Il documento si chiude con l'analisi di tre fattori abilitanti e complementari contenuti in capitoli dedicati: l'innovazione tecnologica, che

comprende la decarbonizzazione, la transizione digitale e veicoli autonomi e connessi, i cui effetti potenziali sono in grado di rivoluzionare il sistema e non sono ancora del tutto compresi; il lavoro: un tema storicamente trascurato nella programmazione e che invece è interessato da profondi cambiamenti e da livelli di tutela troppo diversi nei vari comparti, in particolare nella logistica; il rapporto tra Stato e mercato: dalla realizzazione delle infrastrutture alla gestione dei servizi offerti, anche in questo caso con livelli di regolazione molto diseguali fra i diversi settori.

Il Ministro GIOVANNINI: "Questo documento, insieme ai piani settoriali e ai rapporti tematici elaborati dal MIMS nel biennio 2021-2022 per le ferrovie, le strade e autostrade, la mobilità ciclistica, la sicurezza stradale, gli aeroporti, l'uso dello spazio marittimo, la mobilità locale, la decarbonizzazione dei trasporti e delle città, rappresenta la base per orientare le future politiche per la logistica e la mobilità sostenibile, evidenziando come l'efficacia, la sostenibilità e la resilienza del settore non derivano unicamente da investimenti sulle infrastrutture fisiche, ma anche da un forte impegno per la decarbonizzazione dei trasporti, la digitalizzazione a tutti i livelli, il miglioramento delle condizioni di lavoro, e un bilanciamento maggiore delle relazioni tra lo Stato e il settore privato" (*Comunicato Stampa MIMS*, 21 ottobre 2022).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: aumentano i collegamenti tra il Quadrante Europa e il Sud Italia

Verona-Giovinazzo, dal 17 ottobre passano da 12 a 18 i treni merci che settimanalmente collegheranno il Quadrante Europa e il terminal pugliese, uno dei maggiori centri di smistamento logistico verso il Sud Italia. L'offerta aumenta quindi del 50%, rispondendo a una crescente domanda e al gradimento che il mercato italiano ed europeo sta esprimen-

mendo per un servizio che il Polo Logistica (Gruppo FS Italiane), guidato dall'AD G. STRISCIUGLIO, tramite la controllata Mercitalia Intermodal e in partnership con Lugo Terminal SpA, ha lanciato nel gennaio 2021 lungo una delle rotte più frequentate d'Italia.

L'incremento delle frequenze è stato reso possibile grazie anche alle performance tecniche e di affidabilità offerte da Mercitalia Rail, che ha sviluppato il servizio di trazione impiegando sia locomotori sia carri di ultima generazione.

Questo servizio è infatti caratterizzato dai massimi livelli prestazionali consentiti dalla rete ferroviaria nazionale, con una portata di 1600 tonnellate, una lunghezza di 550 metri e una sagoma limite allineata al più alto standard europeo (P400).

Il nuovo programma di 18 treni alla settimana rappresenta un ulteriore passo verso il raggiungimento degli obiettivi previsti dal Green Deal europeo relativamente alla diminuzione dell'emissioni di CO₂, garantendo il corrispettivo di trasporto annuale di circa 27.500 unità di trasporto intermodali (UTI), tra cui semirimorchi, casse mobili, *tank container* e container marittimi, che vengono sottratti alla strada, facendo risparmiare oltre 1.200 tonnellate di CO₂ l'anno.

Il Polo Logistica, tramite le sue controllate e con iniziative come questa, conferma il proprio ruolo di primo piano nel rilancio del settore del trasporto e della logistica ferroviaria come operatore di sistema (*Comunicato Stampa Lugo Terminal*, 6 ottobre 2022).

INDUSTRIA

Nazionale: mercato auto in rialzo del 5,4% a settembre

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, a settembre 2022 il mercato italiano dell'auto totalizza 110.976 immatricolazioni

(+5,4%) contro le 105.318 unità registrate a settembre 2021.

Nei primi nove mesi del 2022 i volumi complessivi si attestano a 976.055 unità, contro 1.165.692 registrate a gennaio-settembre 2021, con una flessione del 16,3%. "A settembre, il mercato auto italiano registra per il secondo mese consecutivo un segno positivo (+5,4%) dopo quello di agosto (+9,9%) — dichiara G. GIORDA, Direttore di ANFIA. Anche in questo caso, pesa sul risultato il confronto con un settembre 2021 in forte flessione (-32,7%). Finalmente il DPCM firmato a inizio agosto è stato pubblicato in Gazzetta Ufficiale lo scorso 4 ottobre. È ora fondamentale che si acceleri nella pubblicazione del decreto direttoriale di attuazione delle nuove previsioni per consentire a cittadini e condomini di conoscere le modalità di fruire degli incentivi per l'acquisto di auto a zero e basse emissioni e per l'installazione dei punti di ricarica domestici, fattore abilitante cruciale per il passaggio alla mobilità elettrificata. Una spinta importante al mercato delle auto elettriche e ibride *plug-in*, che nel mese di settembre si confermano in calo rispettivamente del 40,4% e del 20,6%, sarà data dall'ampliamento dei beneficiari dell'*ecobonus* anche alle società di noleggio. L'auspicio è che il limite di utilizzo delle risorse previsto per loro dalla norma sia interpretabile nella maniera più ampia possibile, così da ottimizzare l'impiego delle importanti risorse ancora a disposizione fino a fine anno".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, le autovetture a benzina vedono il mercato di settembre aumentare del 15,2%, con una quota di mercato del 27,5%, mentre le diesel crescono del 7,3% rispetto allo stesso mese del 2021, con una quota del 19,1%. Nei primi nove mesi, le immatricolazioni di autovetture a benzina calano del 23,3% e quelle diesel del 27,5%.

Le immatricolazioni di auto ad alimentazione alternativa rappresentano il 53,4% del mercato del solo mese di settembre 2022, in crescita dello 0,7% nel mese, ed hanno una

quota del 52,1% nel cumulato, in flessione del 4,8%. Le autovetture elettrificate rappresentano il 44,1% del mercato di settembre, in aumento del 4,5%, mentre nei primi nove mesi del 2022 hanno una quota del 42,5% e calano del 2,7%. Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano del 20,4% nel mese e raggiungono il 35,6% di quota (record assoluto) e nel cumulato sono in aumento dell'1%, con una *market share* del 33,8%. Le immatricolazioni di autovetture ricaricabili si riducono del 32,5% e rappresentano l'8,5% del mercato (-14,5% e 8,7% di quota nel cumulato 2022). Tra queste, le auto elettriche hanno una quota del 4,5% e diminuiscono del 40,4%, mentre le ibride *plug-in* si riducono del 20,6% e rappresentano il 4% del totale. Infine, le autovetture a gas rappresentano il 9,3% dell'immatricolato di settembre, di cui l'8,7% sono autovetture Gpl (-1,9%) e lo 0,6% autovetture a metano (-71,2%). Da inizio 2022, le auto Gpl risultano in crescita del 3,3% e quelle a metano in calo del 64,7%.

Continuano le buone prestazioni di Fiat Panda, Lancia Ypsilon e Fiat 500 ibride, che occupano le prime tre posizioni nel segmento *mild/full hybrid* del mese e nel cumulato. Tra le PHEV, Jeep Compass è il modello più venduto di settembre e con Jeep Renegade continua ad essere uno dei modelli più venduti del 2022, mentre Fiat 500 è il modello più venduto tra quelli elettrici da inizio 2022.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di settembre le autovetture utilitarie e superutilitarie rappresentano il 36,1% del mercato, in calo del 2,1%. Il modello più venduto è sempre Fiat Panda. Le auto dei segmenti medi hanno una quota di mercato dell'11,3% a settembre e il loro mercato cresce del 3% rispetto al nono mese del 2021.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 49,7% nel mese, in aumento dell'11,7%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 22,1% del mercato del mese (+10,7% rispetto a settembre 2021), i SUV compatti il 20,3% (+16,3%) e i SUV medi il

5,9%, (+5%), mentre le vendite di SUV grandi sono l'1,4% del totale (-2,1%). Il 21,8% dei SUV venduti è di un brand del Gruppo Stellantis.

Le monovolume e multispazio rappresentano l'1,7% del mercato di settembre e crescono del 5% rispetto a settembre 2021. Da inizio 2022, utilitarie e superutilitarie hanno una quota del 36,3% (-22,1% rispetto ai primi nove mesi del 2021), le medie del 9,7% (-28,3%), i SUV del 51,1% (-7,2%) e monovolumi e multispazio dell'1,9% (-24%).

Secondo l'indagine ISTAT, a settembre si stima un calo deciso sia dell'indice del clima di fiducia dei consumatori (base 2010=100), che passa da 98,3 a 94,8, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi), da 109,2 a 105,2. In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, inoltre, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto di beni durevoli, tra cui l'automobile, risulta in flessione rispetto ad agosto 2022 (da -67,2 a -83,2).

Secondo le stime preliminari ISTAT, a settembre l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,3% su base mensile e dell'8,9% su base annua (da +8,4% del mese precedente). L'accelerazione dell'inflazione su base tendenziale si deve soprattutto ai prezzi dei Beni alimentari e a quelli dei Servizi ricreativi, culturali e per la cura della persona. Pur rallentando di poco, continuano a crescere in misura molto ampia, i prezzi dei Beni energetici (da +44,9% di agosto a +44,5%) sia regolamentati (da +47,9% a +47,7%) sia non regolamentati (da +41,6% a +41,2%); decelerano anche i prezzi dei Servizi relativi ai trasporti (da +8,4% a +7,2%).

La dinamica dei prezzi degli Energetici non regolamentati è dovuta principalmente al rallentamento dei prezzi della Benzina, la cui crescita passa da +8,8% di agosto a +3,3% (-4,8% il congiunturale), mentre accelerano i prezzi del Gasolio per mezzi di trasporto (da +18,2% a +19,8%; +1,3% su base mensile), dei Combustibili solidi (da +10,1% a +16,3%; +5,8% dal mese precedente)

e dell'Energia elettrica mercato libero (da +135,9% a +136,7%; +0,3% la variazione congiunturale); da segnalare un aumento su base mensile dei prezzi del Gas di città e gas naturale mercato libero, pari a +1,2%.

Il Gruppo Stellantis, nel complesso, totalizza nel mese 35.946 immatricolazioni (+7,3%), con una quota di mercato del 32,4% (31,8% a settembre 2021). Nei primi nove mesi del 2022, le immatricolazioni complessive ammontano a 355.146 unità (-20,6%), con una quota di mercato del 36,4%.

Cinque i modelli del Gruppo Stellantis nella *top ten* di settembre, con Fiat Panda ancora a guidare la classifica (7.810 unità), seguita al secondo posto da Lancia Ypsilon (3.703), che risale di una posizione rispetto al mese precedente, e, al terzo, da Fiat 500 (2.907). Al quarto posto troviamo Citroen C3 (2.575), che conquista una posizione rispetto ad agosto, e, al decimo posto, Jeep Renegade (1.773).

Per finire, il mercato dell'usato totalizza 388.414 trasferimenti di proprietà al lordo delle minivolture a concessionari a settembre 2022, il 29,2% in più rispetto a settembre 2021. Nei primi nove mesi del 2022, i trasferimenti di proprietà sono 3.387.172, in crescita del 30,8% rispetto allo stesso periodo del 2021 (*Comunicato Stampa ANFIA*, 6 ottobre 2022).

Nazionale: 20 locomotive elettriche Traxx per il Polo Mercitalia

Alstom fornirà al principale operatore ferroviario nazionale nell'ambito del trasporto merci, il Polo Mercitalia del Gruppo FS, 20 locomotive elettriche di nuova generazione Traxx DC3, note in Italia come loco E494. La consegna di queste nuove 20 unità è prevista a partire dall'inizio del 2024 e sarà ultimata nel corso dello stesso anno.

Si tratta di 20 unità aggiuntive nell'ambito del contratto firmato a dicembre 2017 da Mercitalia Rail. Alstom ha già consegnato 40 locomotive Traxx DC3, tutte in esercizio com-

merciale da oltre tre anni. Le locomotive della flotta saranno incluse nel programma di manutenzione completa a cura del Service di Alstom Italia.

“Per rendere il trasporto ferroviario sempre più sostenibile ed efficiente è fondamentale rinnovare la nostra flotta di locomotori e carri” dice G. STRISCIUGLIO, AD di Mercitalia Logistics. “Nell’arco di 10 anni abbiamo previsto l’acquisto di 3.500 carri e più di 300 locomotive di nuova generazione, a minor impatto ambientale elettriche e ibride, tra cui queste 20. Si tratta di locomotive molto innovative perché possono essere equipaggiate per effettuare l’ultimo miglio ferroviario, penetrando direttamente, con un rapido cambio di alimentazione, in aree non elettrificate come i *terminal inland* e i porti, mettendo direttamente in connessione il trasporto ferroviario con altre modalità”.

“Siamo estremamente orgogliosi che Mercitalia Rail, nostro storico cliente, che primo tra tutti ha investito nella locomotiva elettrica ad alta potenza Traxx DC3, abbia deciso di esercitare questa opzione di acquisto per ulteriori 20 unità che si aggiungono alle 40 già consegnate”. ha dichiarato M. VIALE, Direttore Generale di Alstom Italia e Presidente e AD di Alstom Ferroviaria. “Questo ulteriore accordo è un’ulteriore prova della fiducia che i nostri clienti hanno nel nostro Gruppo e nel prodotto Traxx DC3 che conta oltre 160 unità vendute, di cui circa 90 circolanti sulla rete ferroviaria Italiana” (*Comunicato Stampa Alstom*, 20 settembre 2022).

- Nota per il lettore Loco TRAXX DC3

Traxx DC3 è l’ultima generazione di locomotive elettriche ad alta potenza che massimizza l’efficienza, riduce al minimo gli interventi di manutenzione e fornisce una maggiore capacità di carico e di trazione con un minore consumo energetico.

La locomotiva Traxx DC3 fa parte della piattaforma Traxx 3, la più moderna locomotiva a quattro assi in Europa, che negli ultimi 20 anni in



(Fonte: Alstom)

Figura 1 – Una loco TRAXX DC3 a Vado Ligure.

Europa ha visto vendite per oltre 2.400 esemplari, con omologazione in 20 Paesi e una distanza totale annua coperta di oltre 300 milioni di km.

Tutte le locomotive Traxx DC3, progettate per il mercato italiano, verranno prodotte nella sede Alstom di Vado Ligure. Uno stabilimento che vanta un'esperienza di oltre cento anni nella progettazione e costruzione di locomotive, incluse le locomotive elettriche di ultima generazione Traxx ed è un centro di produzione e manutenzione di materiale rotabile e sottosistemi. Un sito storico in cui attualmente operano oltre 400 dipendenti, impegnati nella realizzazione di locomotive elettriche Traxx DC3, nonché nella esecuzione di grandi revisioni di mezzi di trazione.

Puglia: ONAF, 40 milioni di euro in sei anni e assunte 35 nuove maestranze nello stabilimento

L'Officina Nazionale Armamento Fonderia di Bari è una realtà unica

nel panorama ferroviario nazionale ed è un patrimonio che il Gruppo FS, tramite la società controllata Rete Ferroviaria Italiana, custodisce e intende far crescere ancora nei prossimi anni.

Fino al 2016, novantotto lavoratori della BFM (società sull'orlo del fallimento) rischiavano di perdere il posto. A distanza di sei anni, non solo lo hanno mantenuto ma, grazie agli investimenti fatti da RFI, la crescita del sito produttivo è stata continua con oltre 40 milioni di euro messi a disposizione per migliorare le condizioni di sicurezza e ambientali dello stabilimento e la qualità dei prodotti, e sul fronte occupazione con 35 nuove maestranze assunte (i dipendenti totali sono 133).

- Selezione e gestione del personale
I criteri di selezione e gestione del personale si basano su principi di trasparenza e meritocrazia e sulla condivisione dei processi con i lavoratori. L'organizzazione del lavoro è legata alle peculiarità tipiche di una fonderia che realizza cuori in acciaio

fuso al manganese. I turni di area a caldo e area a freddo che seguono le maestranze, sono stati condivisi e concordati con le parti sociali nel rispetto dei lavoratori, sia in termini di ore giornaliere lavorate che di riposi settimanali previsti.

- Gli investimenti
Dal 2016 RFI ha investito 40 milioni di euro nello stabilimento per migliorare impianti e infrastrutture. Interventi che rappresentano una tappa intermedia di un programma di attività che verranno realizzate nei prossimi anni e che punterà sulla sostenibilità dello stabilimento (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 14 Ottobre 2022).

Nazionale: fornitura del sistema di segnalamento ERTMS nel Centro-Sud Italia

Alstom ha firmato con Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiana), un accordo quadro dal valore di circa 900 milioni di euro, per la progettazione, consegna e messa in fun-

zione del sistema ERTMS – il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo della marcia dei treni disponibile – su larga scala.

Alstom fornirà il più recente sistema di segnalamento ERTMS Baseline 3 Livello 2 con GSM-R e interblocco digitale ACCM su 27 linee gestite da RFI nelle regioni Sardegna, Molise, Puglia, Umbria, Lazio e Campania. Il sistema proposto da Alstom risponde alle specifiche tecniche di interoperabilità richieste dall'Unione Europea ed alle norme CENELEC per la sicurezza ferroviaria, garantendo i più elevati standard di sicurezza.

“Con questo nuovo contratto, Alstom si riafferma come il player di riferimento del settore ferroviario in Italia. Essere scelti da RFI per la seconda volta per uno dei progetti chiave del PNRR è motivo di grande orgoglio per Alstom. Questo dimostra anche l'impegno di Alstom nel fornire all'Italia tecnologie all'avanguardia volte a migliorare l'infrastruttura ferroviaria del Paese, fornendo soluzioni di mobilità intelligenti e sostenibili a beneficio dei passeggeri”, ha dichiarato G. L. ERBACCI, Presidente Alstom della Regione Europa.

Il lotto “Centro Sud” è parte di una gara da 2,7 miliardi di euro indetta da RFI per la realizzazione su tutto il territorio nazionale dell'ERTMS. Si tratta dell'ultimo tassello dei progetti tecnologici finanziati dal PNRR che interesserà un totale di circa 4.800 km di linee ferroviarie.

“Il secondo grande progetto di RFI finanziato dal PNRR rappresenta un altro tassello verso il rinnovamento del sistema ferroviario italiano. Far parte di questo percorso con l'ERTMS di livello 2 – che in Europa sono fornite da Alstom sul 30% di tutte le linee esistenti – consolida ancora una volta la nostra azienda come leader mondiale in questo settore. La firma con RFI, inoltre, rappresenta un'ulteriore conferma dell'impegno di Alstom in Italia, che contribuirà anche alla transizione ecologica su rotaia con la realizzazione della prima *Hydrogen Valley* italiana”, ha

commentato M. VIALE, Direttore Generale di Alstom Italia e Presidente e AD di Alstom Ferroviaria.

Il sistema ERTMS è il più recente e avanzato sistema di gestione del traffico delle ferrovie in Europa. Un grande progetto industriale che renderà il trasporto ferroviario maggiormente fluido e competitivo in tutto il continente. L'ERTMS garantisce l'interoperabilità dei sistemi ferroviari nazionali, riducendo i costi di acquisto e la manutenzione dei sistemi di segnalamento oltre ad aumentare la regolarità dei treni e la portata delle reti.

Alstom in Italia produce treni da 160 anni, apparecchiature di segnalamento ed elettrificazione da 90 anni. Con 10 siti distribuiti sul territorio nazionale e più di 3.500 dipendenti, Alstom è un solido imprenditore locale, riconosciuto come una delle aziende leader nel mercato italiano.

- Nota per il lettore

la firma di questo accordo quadro non costituisce un ordine di acquisto. I lotti definitivi previsti dal presente accordo quadro saranno assegnati progressivamente, con la prima tranche prevista per la seconda metà del 2022/23 (*Comunicato Stampa Alstom*, 19 ottobre 2022).

VARIE

Nazionale: ANSFISA, “uniformare la gestione della sicurezza delle infrastrutture e dei trasporti”

Uniformare la gestione della sicurezza su tutte le tipologie di infrastrutture e reti di trasporto che rientrano nel perimetro di ANSFISA per elevare gli standard, puntare sull'innovazione e sullo snellimento procedurale. È questo l'obiettivo dell'Agenzia per la sicurezza delle ferrovie e delle infrastrutture stradali e autostradali che, a meno di due anni dall'avvio dell'operatività, ha presentato la propria attività nell'ambito del convegno “Sicurezza e sostenibi-

lità nel modello ANSFISA” che ha aperto la kermesse ferrarese, vero e proprio hub tecnologico dedicato ai temi del risanamento, della rigenerazione e dello sviluppo sostenibile dei territori. L'evento, aperto da un videomessaggio del ministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili, E. GIOVANNINI, è stato seguito dal Prefetto di Ferrara, R. ARGENTIERI e dal Colonnello C. D'ELIA, Comandante provinciale della Guardia di Finanza.

“La sostenibilità passa anche attraverso la sicurezza – ha dichiarato D. DE BARTOLOMEO, Direttore di ANSFISA –. Dobbiamo puntare a gestire il nostro patrimonio infrastrutturale e trasportistico in modo coordinato e coerente con le esigenze del territorio. Per questo dobbiamo attuare il passaggio da una concezione di sicurezza prescrittiva, basata su scelte imposte dal legislatore a una visione di gestione proattiva, incentrata sulla previsione scientifica, sull'analisi del rischio e sul ricorso alla tecnologia. ANSFISA è parte di questo processo di innovazione che coinvolge i gestori, primi responsabili della sicurezza”.

Durante il convegno è stato presentato il volume sulle Linee Guida per i sistemi di gestione della sicurezza in ambito stradale e autostradale che, dopo un articolato iter di consultazione e confronto con gestori e operatori del settore, sono state adottate con il decreto direttoriale del 22 aprile scorso e rappresentano un riferimento metodologico per la definizione di corretti processi organizzativi, relativamente alle attività di verifica, manutenzione e adeguamento delle reti e delle infrastrutture stradali e autostradali. Con questa pubblicazione, ANSFISA inaugura una collana tecnico-scientifica finalizzata a contribuire attivamente a creare e divulgare una reale cultura della sicurezza nella gestione delle infrastrutture e delle reti di trasporto, oltre a poter disporre di una letteratura tecnica altamente specialistica per la formazione e l'aggiornamento degli operatori del settore.

I sistemi di gestione della sicurez-

za – intesi come l’organizzazione e i provvedimenti messi in atto da un gestore dell’infrastruttura o da un’impresa per assicurare la conduzione sicura delle operazioni – hanno raggiunto in ambito ferroviario una fase di maturità tale da incidere positivamente sull’andamento degli incidenti. Allo stato attuale, dopo aver puntato verso il massiccio uso della tecnologia, il settore ferroviario sta attualmente volgendo la propria attenzione all’interazione tra la macchina e chi la utilizza, dando grande risalto all’importanza del fattore umano nell’attenuazione del rischio.

Con la pubblicazione delle Linee guida per i sistemi di gestione della sicurezza sulle strade e autostrade, che arriva a monte di un grande lavoro di ricerca e consultazione, ANSFISA intende estendere questo modello ai concessionari autostradali e ai gestori di infrastrutture a livello statale, regionale, provinciale e comunale per uniformare l’approccio alla messa in sicurezza.

Il prossimo step riguarda il settore degli impianti fissi (metropolitane, funivie, seggiovie, ascensori, scale mobili e tapis roulant), transitato dal MIMS all’Agenzia a partire dal 1° gennaio scorso. Il riordino normativo, già avviato, deve avere la finalità di costruire anche in questo ambito un approccio proattivo alla sicurezza, responsabilizzando i gestori e uniformando i sistemi di gestione (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 21 settembre 2022).

Nazionale: Sapienza Università di Roma, Master di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, A.A. 2022/2023

Sono aperte le iscrizioni al Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, giunto alla sua diciottesima edizione. Le domande di ammissione



(Fonte: Segreteria Master IISF)

Figura 2 – La brochure di presentazione del Master universitario di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari di Sapienza Università di Roma.

dovranno essere presentate entro le ore 18:00 del 16 gennaio 2023, esclusivamente online alla pagina web: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/domanda-di-ammissione/domanda-di-ammissione> (Fig. 2).

Il Corso, promosso da Sapienza, Università di Roma in collaborazione con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Almaviva, Alstom, BPS Deployment, Ferrotramviaria Engineering, For.Fer, GCF (Generale Costruzioni Ferroviarie), Hitachi Rail STS, IDOM, Salcef Group, Segula Technologies, Siemens Mobility e ZF Italia, si propone di realizzare un percorso formativo finalizzato ad un perfezionamento scientifico multidisciplinare nel campo dei trasporti ferroviari e dell’intera mobilità, con l’obiettivo di preparare tecnici di alto livello in grado di soddisfare le esigenze delle società ferroviarie e di ingegneria, dei centri di ricerca e delle imprese e industrie che operano nel settore.

Il Master è destinato ai laureati di secondo livello in Ingegneria, nelle classi di laurea riportate nel Bando, con preferenza per l’ingegneria elettrica, elettronica, informatica, meccanica, della sicurezza e dei trasporti.

La selezione per l’ammissione al Master avverrà sulla base della valutazione dei titoli dei candidati e di una prova di accesso, volta a verificare le loro conoscenze tecniche, linguistiche (inglese) e capacità psico-attitudinali. Saranno ammessi al Master al massimo 30 allievi.

La quota di iscrizione al Master è di € 3.000,00. Le Aziende partner mettono a disposizione borse di studio da € 2.000,00 lordi ai primi 15 candidati ammessi al Master residenti al di fuori della regione Lazio da almeno 6 mesi.

Il Master richiede un impegno a tempo pieno per 7 mesi, da febbraio a giugno 2023 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, da luglio a settembre per l’attività di stage in Azienda; mentre la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista nel mese di ottobre 2023.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web del Master (<https://web.uniroma1.it/masteriisf/>) (*Comunicato stampa Segreteria Master IISF, Roma*, 19 novembre 2022).