

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: a bordo dei treni storici per riscoprire le province italiane

Un viaggio nel tempo, lungo percorsi dimenticati: a bordo dei treni storici si procede lentamente alla scoperta delle bellezze e delle attrattive degli angoli più suggestivi dell'Italia (Fig. 1).

La Fondazione FS Italiane, grazie al supporto del Gruppo FS Italiane, promuove su tutto il territorio viaggi a bordo dei treni storici come nuova modalità di turismo. Un turismo "slow" in continua crescita e destinato ad ampliarsi, tenendo conto anche della vocazione turistica del paese.

Secondo i dati pubblicati sul MiBACT la crescita di queste forme di turismo (+45% nel biennio 2016-2017) rispetto al precedente e 130 mila turisti che hanno deciso di viaggiare su un treno d'epoca, sono la testimonianza di una richiesta sempre maggiore di proposte legate alla mobilità dolce.

Sul sito della Fondazione FS Italiane è presente un ricco calendario di appuntamenti: tra i più attesi è quello con il tradizionale treno storico sulla "Transiberiana d'Italia" per i mercatini di Natale. Da novembre 23 2018, tutti i fine settimana, sono previste due partenze al giorno dalla stazione di Sulmona per viaggiare a bordo di carrozze d'epoca lungo la panoramica che attraversa l'Appennino, in occasione dei caratteristici mercatini di Natale.

Dalla Transiberiana d'Italia alla Sicilia: pochi sanno ad esempio che la Valle dei Templi di Agrigento è attraversata da un binario ottocentesco che ferma a poche decine di metri dai templi della Magna Grecia e che si può percorrere con una Littorina d'epoca della Fondazione FS.

Tra i progetti di punta di Fondazione FS Italiane c'è Binari senza tempo, di cui il MiBACT è socio aderente dal 2015, avviato per ripristinare linee ferroviarie in disuso destinandole al traffico di treni storico-turistici. Poste fuori dai grandi hub ferroviari e dagli itinerari standard del-

la viabilità su ferro, queste vecchie linee rappresentano una sorta di museo dinamico che la Fondazione intende preservare e valorizzare. Le regioni Abruzzo, Campania, Lombardia, Friuli Venezia-Giulia, Molise, Piemonte, Toscana e Sicilia hanno già deciso di scommettere sugli itinerari delle ferrovie storiche quali nuovi vettori di turismo, inserendole nei rispettivi progetti finanziari.

Una scelta di valorizzare un modo di fare turismo come promosso dal recente Piano Strategico del Turismo 2017-2022 inserendosi perfettamente nell'Atlante Digitale dei Cammini d'Italia. I percorsi di Binari Senza Tempo, infatti, compariranno nell'Atlante con appositi POI (Point of Interest) di colore verde - indicando tutti gli snodi dove è possibile scendere da un Cammino e salire a bordo di una carrozza per un viaggio del tempo (*Comunicato Stampa Fondazione FS, 6 novembre 2018*).

TRASPORTI URBANI

Lombardia: il filobus compie 85 anni e si restaura un "Viberti"

Era il 28 ottobre del 1933 quando la neonata Atm (allora Azienda Tranviaria Municipale) decise di rispondere alla crescente domanda di trasporto pubblico mettendo in servizio sulla linea 81 un nuovo mezzo di trasporto a trazione elettrica: il filobus. Da allora sono passati 85 anni, tantissimi avvenimenti storici, ma ancora oggi il filobus resta un mezzo di trasporto sul quale l'Azienda punta fortemente.

Una tipologia di vettura che ben si sposa con il progetto "full electric" lanciato lo scorso anno dall'Azienda e che prevede l'acquisto di mezzo totalmente elettrici, per arrivare nel 2030 ad avere una flotta a zero emissioni. E' stata aggiudicata lo scorso aprile, infatti, una gara ad evidenza pubblica per l'acquisto di 80 nuovi filobus e i primi 30 saranno in consegna entro il 2019 per rinnovare la flotta aziendale.



(Fonte: Fondazione FS)

Fig. 1 - Treno storico da Benevento a Avellino per la Sagra della Castagna di Montella.

- *Buon compleanno filobus*

Per celebrare questo anniversario Atm ha realizzato un biglietto speciale. Un'emissione pensata per festeggiare gli 85 anni trascorsi dalla prima corsa del filobus a Milano. Era il 1933 e la linea 81 partiva dal capolinea di piazzale Loreto e per oltre 4 km percorreva la città fino ad arrivare al quartiere Dergano. E' proprio su questo percorso che fecero l'esordio a Milano i primi tre filobus, precisamente un modello Fiat 488/CGE a due assi n. 1, uno Stigler Ransomes a tre assi n. 301 e un Turrinelli a tre assi n. 302. Pochi anni dopo (nel 1936) la linea 81 si trasformerà nella Circolare Esterna per poi diventare la linea 90/91 e si evolveranno anche i modelli di filobus che seguiranno le innovazioni tecnologiche. Ed è proprio in quegli anni che nacque l'esigenza di progettare e realizzare il nuovo deposito in viale Molise, ultimato nel 1939. Qui ancora oggi si rimessano i filobus e, grazie a un'officina composta da personale altamente qualificato, si realizzano lavorazioni di carrozzeria, le grandi riparazioni meccaniche e i collaudi per tutti i mezzi dell'Azienda.

- *Un Viberti totalmente restaurato per Bookcity*

In occasione degli 85 anni del fi-

lobus, proprio nel deposito di viale Molise, è stato "tirato a lucido" un modello 18 m, Fiat 2472/CGE carrozzeria Viberti (Fig. 2) del 1958 in servizio sulla linea filoviaria della circolare esterna 90/91.

Un modello esclusivo, che soltanto Atm e la città di Milano hanno avuto l'onore di veder circolare, e che rappresenta l'esemplare di filobus snodato più vecchio e che oggi, grazie al lavoro del reparto carrozzeria e un profondo lavoro di "restyling", è ancora in grado di circolare per un evento speciale. Sabato 17 novembre e domenica 18 novembre, infatti, per due giorni questo filobus storico, che presenta ancora gli interni originali ma che ha subito nel 2008 sostanziali interventi, ha circolato lungo la cerchia filoviaria nell'ambito delle iniziative realizzate da BookCity. Una collaborazione importante con una realtà arrivata alla sua settima edizione che vuole mettere in risalto il profondo legame che esiste tra la città di Milano, il mondo della letteratura e Atm. Sulla storica vettura Viberti sono state ospitate a bordo personalità del mondo della letteratura e dello spettacolo per raccontare i mille volti della città in movimento sui mezzi pubblici.

- *80 Nuovi filobus in arrivo*

Ancora oggi Atm punta molto sul filobus, mezzo a trazione elettrica a zero emissioni, e perfettamente in linea con il nuovo corso Aziendale che prevede la scomparsa del diesel dal proprio parco mezzi entro il 2030. Ed è anche grazie al filobus che già oggi la quota delle percorrenze svolte dai mezzi elettrici - treni metropolitani, tram e filobus - è pari al 70%, in assoluto la miglior performance d'Italia e in linea con i migliori esempi mondiali.

Gli 80 nuovi filobus da 18 m - acquistati a seguito di gara ad evidenza pubblica aggiudicata all'azienda Solaris Bus & Coach SA - inizieranno ad arrivare a partire dalla primavera del 2019 con il primo contratto applicativo di 30 mezzi. I nuovi mezzi andranno a sostituire progressivamente tutti i filobus da 12 m e quelli da 18 m più anziani, incrementando così l'offerta di trasporto con l'obiettivo di migliorare il comfort di viaggio con mezzi tecnologicamente all'avanguardia, più silenziosi e molto più efficienti in termini energetici e di impatto ambientale.

Dopo 85 anni il filobus è ancora protagonista della mobilità milanese anche grazie all'arrivo di questi nuovi mezzi che saranno tutti dotati di impianto di climatizzazione, pianale ribassato, marcia autonoma elettrica in assenza di alimentazione dalla linea aerea e videosorveglianza per garantire un maggior livello di comfort e sicurezza per i passeggeri (*Comunicato Stampa ATM Milano*, 27 ottobre 2018).

Piemonte: VTM, il futuro della mobilità parte da Torino

Il 27 e 28 novembre alle Ogr di Torino, la prima edizione dei Vehicle & Transportation Technology Innovation Meetings. Esperti e operatori da tutto il mondo si ritrovano nel capoluogo piemontese per discutere le rivoluzioni del settore: dai veicoli a guida autonoma alle smart infrastructures.

Sistemi avanzati di guida assistita, veicoli autonomi e connessi, tra-



(Fonte: ATM)

Fig. 2 - Il mezzo in restauro presso il deposito ATM.

sporti ibridi ed elettrici, infrastrutture “smart” e nuovi modelli di mobilità, digitalizzazione, big data e cybersecurity: con VTM – Vehicle & Transportation Technology Innovation Meetings, la nuova frontiera della mobilità globale è a Torino.

La capitale italiana dell'automotive, da sempre attenta alle nuove tecnologie, diventa per due giorni la capitale mondiale dell'innovazione nel settore della mobilità, con uno sguardo a 360° sui veicoli, le infrastrutture e i servizi a disposizione delle persone.

Martedì 27 e mercoledì 28 novembre Torino ha ospitato per la prima volta VTM, la business convention che si è articolata in una serie di conferenze, workshop e incontri commerciali tra i più importanti operatori internazionali del comparto, per fare luce su quali saranno le rivoluzioni dei prossimi anni nel modo in cui i cittadini del mondo si muovono.

Promotori locali dell'evento sono stati la Regione Piemonte e la Camera di Commercio di Torino che, in collaborazione con la società specializzata ABE - Advanced Business Events, in cooperazione con Ceipiemonte, hanno dato vita alla prima edizione di questo evento imperniato sul futuro della mobilità e dell'automotive. Tra le aziende che sono state presenti: FCA, General Motors, AVL, A^3 by Airbus/Vahana, BJEV - Beijing Electric Vehicle, Bosch, Car2Go, Comau, CSI-IMQ, Denso, Deutsche Bahn, Ducati Motor, Enel, Italdesign, ITT, Iren, Magneti Marelli, McLaren, NVIDIA, Pininfarina, Porsche Consulting, SKF, Telecom Italia, Thales Alenia Space.

Alla realizzazione dell'iniziativa hanno collaborato, inoltre, Anfia, Amma, Api Torino, Confindustria Piemonte e Unione Industriale Torino ed attivamente coinvolto il mondo accademico torinese – Politecnico di Torino e Università di Torino – nonché i Poli di Innovazione ed Intesa Sanpaolo Innovation Hub come tra i sostenitori dell'iniziativa.

“La mobilità – commentano il Presidente della Regione Piemonte, S. CHIAMPARINO, e l'assessore alle At-

tività produttive, G. DE SANTIS – è un tema multisettoriale, che abbraccia più tecnologie e più competenze. I big player del settore devono sempre più essere connessi tra loro e avere l'opportunità di incontrare nello stesso contesto attori diversi, affinché da questa contaminazione di professionalità nascano nuove partnership e obiettivi più sfidanti. Il nostro auspicio è che da questo evento possano arrivare spunti concreti per le sfide di un fenomeno che è innanzitutto sociale e la cui rivoluzione sta radicalmente cambiando i nostri comportamenti e stili di vita. L'iniziativa ha anche l'opportunità di coinvolgere il nostro sistema delle imprese del territorio, che stanno già investendo in innovazione in maniera efficace, affinché si sentano parte attiva di una sfida cruciale per il futuro”.

Nella prima giornata, martedì 27 novembre, il programma ha previsto una serie di conferenze sui temi di maggiore impatto sociale e tecnologico per la mobilità di domani: dalle auto a guida assistita o autonoma per la sicurezza stradale, ai mezzi elettrici e ibridi a basso impatto ambientale, dalle nuove infrastrutture e servizi intelligenti alle tecnologie legate alla raccolta dei dati e alla digitalizzazione. Particolarmente ricco il panel di relatori della giornata di conferenze, con i rappresentanti delle massime realtà industriali del mondo confrontandosi e illustrando i propri progetti.

La seconda giornata è stata dedicata al BtoB. VTM è infatti anche l'occasione per far conoscere a buyer internazionali le competenze e le specializzazioni che le pmi torinesi, della filiera automotive e non solo, hanno da offrire in vista di questa radicale trasformazione del settore, che è già presente.

“Con la Regione Piemonte presentiamo VTM per realizzare la business convention che riconferma Torino e il Piemonte protagonisti della filiera della componentistica automotive internazionale, forti delle loro 762 imprese che rappresentano il 40% del fatturato italiano.– dichiara V. ILOTTE, Presidente dell'ente came-

rale – Oltre a sostenere digitalmente le medie e piccole imprese con interventi a fondo perduto che quest'anno raggiungeranno i 700 mila euro, la Camera di commercio di Torino si impegna a valorizzare anche l'innovazione nelle tecnologie automobilistiche e nella gestione di sistemi e infomobilità. Lo fa con business convention come VTM, ma anche attraverso incontri tra start up e investitori privati internazionali. A novembre infatti, al grattacielo Intesa Sanpaolo, con lo European Mobility & Industry Venture Forum, collegato allo stesso VTM, sono state promosse 30 start up e aziende high tech alla ricerca di capitali nei settori automotive e smart mobility, con possibilità di candidarsi on line fino al 25 ottobre”.

“Questo evento dedicato alla mobilità sostenibile si inserisce in un contesto molto più ampio che vede il nostro territorio riappropriarsi del ruolo che storicamente gli appartiene ma in una veste più moderna e attuale – dichiara P. ANTONIOLI, presidente Ceipiemonte – Il nostro VTM è l'occasione per valorizzare e presentare ad un pubblico internazionale le competenze e le capacità della filiera dell'auto che oggi, più di ieri, abbraccia settori molto diversi tra loro, sia come prodotto che come servizi. È il primo passo di quello che potrà essere il rilancio di uno dei settori più importanti del nostro contesto industriale”.

Il meeting di Torino è un'anteprima globale di ciò che vedremo nelle strade – e nei cieli – del mondo nei prossimi anni (*Comunicato Stampa VTM*, 29 ottobre 2018).

Lombardia: proposta in finanza di progetto per le tranvie a Brescia

Ferrovie dello Stato Italiane e Brescia Mobilità hanno presentato al Comune di Brescia il 31 ottobre 2018 una proposta in project financing secondo gli schemi del Public Private Partnership (PPP) per la progettazione, costruzione, gestione ed esercizio del “Sistema di trasporto di massa di superficie nel Comune di Brescia”.

La proposta fa seguito all'accordo di collaborazione siglato il 29 marzo 2018 e riguarda due nuove linee tranviarie che attraverseranno il territorio del Comune di Brescia.

I tracciati sono quelli indicati all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) secondo il quale la tranvia potrebbe diventare uno dei futuri pilastri dell'evoluzione del sistema di mobilità cittadino che produrrà un incremento sensibile della dotazione infrastrutturale della città (che ricordiamo ha una linea di metropolitana leggera automatica), favorendo l'intermodalità e assicurando una distribuzione del servizio di trasporto pubblico di massa il più possibile omogenea nel tessuto urbano.

Il valore complessivo dell'investimento è nell'ordine dei 400 milioni di euro e prevede il ricorso a capitali privati in misura maggioritaria. L'entrata in esercizio del sistema tranviario è stimata nel mese di aprile 2027.

Il progetto si candida ad essere una delle prime iniziative a livello nazionale destinate alla realizzazione di opere infrastrutturali complesse in ambito del trasporto pubblico locale attraverso il meccanismo della finanza di progetto.

Durante i mesi che hanno preceduto la presentazione della proposta, Ferrovie dello Stato Italiane ha messo in campo l'esperienza tecnica nella strutturazione dei termini finanziari della proposta e nelle attività di progettazione ingegneristica. Viene quindi confermato l'impegno a ricoprire un ruolo centrale nell'opera di infrastruttura delle aree metropolitane e dei centri urbani e la disponibilità del Gruppo FS Italiane ad investire risorse per cofinanziare opere rilevanti per il Paese anche grazie alla propria solidità finanziaria. Brescia Mobilità ha valorizzato la virtuosa e consolidata esperienza nella gestione dei sistemi integrati per la mobilità, apportando i contributi tecnici, progettuali e gestionali del settore e dello specifico contesto urbano.

Entro dicembre 2018, l'Amministrazione Comunale valuterà la pro-

posta anche al fine di inviare al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti la richiesta per accedere ai fondi statali destinati a cofinanziare il progetto a cui seguirebbe la successiva fase di gara ad evidenza pubblica per la realizzazione e la gestione dell'opera nell'ambito delle forme tecniche previste per il partenariato pubblico privato.

Dopo la metropolitana inaugurata quasi 6 anni fa, la città di Brescia con le nuove linee tranviarie si candiderebbe a diventare sempre più green e sostenibile e a proporsi come riferimento nel panorama nazionale in uno scenario che sempre più impone il ripensamento dei modelli di mobilità urbana (*Comunicato Stampa Brescia Mobilità*, 7 novembre 2018).

TRASPORTI INTERMODALI

Lombardia: Terminal Busto Arsizio-Gallarate, migliora la qualità del servizio grazie ai portali OCR

All'interno del Terminal Busto Arsizio-Gallarate sono in funzione i portali ferroviari (Fig. 3) OCR (Optical Character Recognition) che offrono una soluzione per l'ispezione, l'identificazione e l'inventario automatizzati dei treni - una caratteristica importante che aiuta a gestire il crescente volume di traffico.

Grazie ad una telecamera avanzata e ad un sofisticato sistema software, i portali OCR consentono l'ispezione visiva a distanza delle informazioni relative ai container e ai vagoni in arrivo, velocizzando così il processo di controllo dei treni.

I due portali della Camco Technologies sono stati installati a novembre 2017 agli ingressi nord e sud del terminal. Sono stati testati dagli operatori ACC (Apparato Centrale Computerizzato) di Busto Arsizio nel corso degli ultimi mesi.

Oggi il sistema OCR legge i seguenti dati:

- posizione dell'unità di carico sul carro;



(Fonte: Hupac)

Fig. 3 - Un portale OCE nel terminal di Busto Arsizio-Gallarate.

- numero del carro;
- numero dell'unità;
- codice ISO;
- presenza di sigilli.

In una seconda fase, saranno resi disponibili ulteriori elementi, quali l'individuazione e la lettura di tabelle di codificazione, nonché di etichette per le merci pericolose e IMDG (International Maritime Dangerous Goods).

Nei prossimi mesi, inoltre, saranno installati portali OCR nell'area check-in del Terminal Busto Arsizio-Gallarate. Ciò consente procedure semplificate e una registrazione più rapida degli autocarri in entrata e in uscita.

È stato inoltre avviato un progetto di portale ferroviario OCR per HTA Hupac Terminal Antwerp. Attualmente è in fase di analisi, mentre l'installazione è prevista per l'anno successivo. Seguiranno altri terminali Hupac secondo la strategia di digitalizzazione di Hupac.

• Come funziona

Attraverso un software dedicato, gli operatori possono elaborare ogni singolo passaggio del treno, anche utilizzando le immagini registrate per correggere eventuali errori ope-

rativi o di input. Una volta convalidati e confermati tutti i dati, il software OCR comunica tutto al sistema WOLF, la piattaforma di Hupac per la gestione di tutte le fasi del trasporto combinato, rendendolo un vero sistema integrato che aggiunge valore e facilita una movimentazione ferroviaria veloce, precisa e sicura.

Al sistema viene fornita in anticipo una lista di tutti i treni e di tutte le unità caricate, emessa dal terminal di partenza. Tale elenco viene confrontato con i dati letti dalle telecamere presenti sul portale, consentendo così di collegare un preciso passaggio sotto il portale a un specifico numero di treno e di restituire l'esatta posizione di ogni unità su un carro identificato.

Tutte le immagini ad alta definizione dei lati sinistro, destro e superiore di ogni container sono disponibili all'interno dell'applicazione Visit Retrieval. Si tratta di un'applicazione web che permette di cercare un treno, un'unità di carico o un carro specifico e di scaricare tutte le immagini pertinenti. Queste immagini possono essere utilizzate come materiale di prova in caso di richieste di risarcimento danni da parte del cliente o in caso di procedure irregolari (*Comunicato stampa Hupac*, 01 dicembre 2018).

Liguria: LocoItalia Gruppo FNM, sostiene Mercintreno 2018

A. LACCHINI, Amministratore Delegato di LocoItalia e Presidente dell'Associazione FerCargo Rotabili, è intervenuto durante la sessione mattutina intitolata "Le nuove sfide del quadro politico-economico mondiale e il futuro del trasporto ferroviario delle merci in Italia".

LocoItalia, la prima ROSCO italiana dedicata all'acquisto e al noleggio del materiale rotabile controllata da FNM S.p.A. (51%) e partecipata da FuoriMuro Servizi Portuali e Ferroviari S.r.l. (24,5%) e Tenor S.r.l. (24,5%), ha scelto di sostenere Mercintreno 2018, il forum italiano dedicato al Trasporto Ferroviario delle Merci giunto alla sua decima edizio-

ne e in programma martedì 13 novembre a Roma presso il CNEL.

In virtù dell'importanza della manifestazione, che vede la partecipazione di alcuni tra i più importanti rappresentanti delle Istituzioni e del mondo dei trasporti, LocoItalia ha deciso di far parte del panel di partner offrendo così il proprio contributo all'analisi e approfondimento sul ruolo del trasporto ferroviario merci ai fini di un suo adeguato sviluppo. (*Comunicato Stampa LocoItalia Gruppo FNM*, 7 novembre 2018).

Nazionale: Alpina Italiana e Setti Trasporti si uniscono ad Astre Italia

ASTRE Italia, parte del network europeo di PMI del trasporto e della logistica, dà il benvenuto a due nuovi associati: Alpina Italiana S.p.A. e Setti Trasporti S.n.c. si uniscono al Raggruppamento. I due nuovi ingressi portano a oltre 2.000 il totale degli addetti italiani con una flotta di oltre 2.000 automezzi e circa 1.700 semirimorchi.

Il network italiano si arricchisce così di due eccellenze del loro territorio, che possono vantare una solida esperienza nel segmento dei trasporti e della logistica. Entrambe con un occhio attento alla sostenibilità ambientale, in linea con i principi fondanti del Raggruppamento.

Alpina Italiana S.p.A. ha sede a Carrè, in provincia di Vicenza. Il core business aziendale è da sempre il groupage a livello internazionale, con spedizioni su gomma regolari e programmate verso i principali Paesi europei – tra cui Francia, Spagna, Portogallo, Grecia, Germania e Belgio. Con più di 30 anni di esperienza alle spalle, l'impresa vanta un parco mezzi composto da 80 veicoli di proprietà e 180 semi-rimorchi (che arriveranno a 200 entro la fine dell'anno), 150 dipendenti di cui 110 autisti.

L'azienda sta investendo in maniera crescente sul trasporto intermodale sui segmenti marittimo e ferroviario. Per quanto riguarda il trasporto via mare, l'impresa sviluppa i

collegamenti sulla Savona/Livorno-Barcellona-Valencia; quanto al trasporto ferroviario, si concentra sulle tratte Orbassano-Aiton e la nuova Orbassano-Calais per le consegne verso la Francia.

Setti Trasporti S.n.c. ha sede a Castelnuovo Scivia, in provincia di Alessandria. L'azienda, che getta le sue fondamenta su un business nato nel lontano 1961, assume l'attuale ragione sociale nel 1993. È specializzata nel trasporto su gomma a livello nazionale ed europeo, grazie a una flotta forte di 32 camion stradali e 60 rimorchi centinati. Il 95% del parco mezzi è costituito da Euro 6, con un ricambio dei singoli mezzi ogni 3 anni massimo. L'azienda effettua un servizio regolare di trasporto con partenze giornaliere, sia a carico completo sia groupage, verso Francia, Belgio e Spagna. L'azienda conta 40 dipendenti, di cui 34 autisti. Per quanto riguarda il trasporto ferroviario, l'impresa sviluppa i collegamenti sulle tratte Orbassano-Aiton ed Orbassano-Calais.

"Il Raggruppamento ASTRE in Italia si va rafforzando. Stiamo crescendo grazie alla fiducia che sempre più imprenditori del trasporto e della logistica decidono di concederci – ha commentato G. GRASSI, Incaricato Sviluppo Italia ASTRE. – Il nostro network è alla ricerca costante di interlocutori di livello che vogliono unire le forze. Requisiti per l'ingresso in ASTRE: essere una PMI di Trasporti & Logistica, autonoma, indipendente con mezzi e strutture proprie, oltre alla volontà di mettersi in gioco per fare la propria parte nell'ottica di un beneficio individuale e collettivo. Dall'accordo per la formazione e il reclutamento di nuovi autisti a quello per l'acquisto agevolato di mezzi, fino alla creazione del servizio Plus: è questo lo spirito di molte delle nostre più recenti iniziative, che ci stanno regalando delle belle soddisfazioni."

• Nota per il Lettore

Nato nel 1992, ASTRE è un network di PMI solide e indipendenti, divenuto oggi il primo raggruppamento europeo di trasporti e logisti-

ca. Con più di 400 punti di distribuzione situati in più di 10 paesi dell'Unione Europea, tra cui Germania, Belgio, Spagna, Francia, Italia, Paesi Bassi, Lituania e Regno Unito, ASTRE prosegue costantemente nella sua vocazione di sviluppo internazionale. Nel 2010 nasce ufficialmente ASTRE Italia, che diventa ottava regione ASTRE. Attualmente, il network europeo conta 161 membri, esprimendo un giro d'affari globale di 2,7 miliardi di euro e dando lavoro a più di 20.000 addetti (*Comunicato Stampa ASTRE Italia*, 6 novembre 2018).

INDUSTRIA

Lazio: trasporto a idrogeno: accordo per lo sviluppo di studi universitari

Promuovere lo sviluppo del trasporto ferroviario a idrogeno, approfondendone benefici e sostenibilità. Lo studio è funzionale per la valutazione tecnico/economica dei benefici in termini di impatto ambientale e sociale derivanti dall'alimentazione a idrogeno, rispetto agli altri sistemi di alimentazione e per attivare possibili sinergie rispetto agli sviluppi dell'industria di settore e degli impianti energetici da fonti rinnovabili.

L'accordo è stato sottoscritto a Roma da P. GAUDENZI del Dipartimento di Ingegneria Meccanica e Aerospaziale dell'Università degli Studi La Sapienza di Roma, A.S. MISITI del Comitato Nazionale Italiano per la Manutenzione e da M. GENTILE, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) (Fig. 4).

RFI ha concluso, di recente, uno studio sul trasporto ferroviario a idrogeno, in particolare per quanto riguarda le infrastrutture di terra a supporto, a testimonianza del costante impegno a favore dell'innovazione tecnologica e della mobilità sostenibile. L'intesa consentirà di individuare e approfondire le soluzioni più idonee per la produzione e l'approvvigionamento dell'idrogeno, necessario alle celle a combustibile dei treni.

Le attività programmate saranno svolte dal DIMA, competente in materia di sistemi energetici e di combustibili a basso impatto ambientale, supportato dal CNIM, specializzato nella produttività e nella competitività delle imprese in particolare nel settore della manutenzione, con la collaborazione e supervisione di Rete Ferroviaria Italiana.

L'intesa istituisce inoltre un Comitato Scientifico per definire le metodologie di lavoro, coordinare le attività e validarne i risultati.

"In linea con le strategie di 'Terza Missione' della Sapienza - ha dichiarato P. GAUDENZI - il DIMA offre le sue competenze al mondo delle Imprese e delle Istituzioni per favorire lo sviluppo di soluzioni tecnologiche in risposta alle esigenze che emergono dalla società e tra queste alle esigenze di uno sviluppo sostenibile. Un approccio che desidera stimolare la partecipazione dell'Università all'ecosistema della Innovazione sulla base delle proprie competenze da investire nell'ambito nazionale e locale ma con ambizione di giocare insieme un ruolo di protagonisti nello scenario globale. Questo progetto, ad alto contenuto di innovazione, mira allo sviluppo delle tecnologie dell'idrogeno da utilizzare in sistemi di trazione ferroviaria, è pertanto perfettamente in linea con gli obiettivi strategici delineati nella missione del DIMA».

Secondo A. MISITI "la Convenzione tra Università, CNIM e RFI, firmata presso la sede delle Ferrovie dello Stato rappresenta un deciso passo avanti nei rapporti tra il mondo della ricerca e quello industriale nel nostro

Paese. È un segnale importante per la valorizzazione del lavoro di ricerca scientifica e tecnologica e del suo trasferimento nel fondamentale settore dei trasporti. La lungimiranza dei manager di RFI sommata all'alto livello qualitativo dei ricercatori del DIMA e alla grande esperienza del CNIM nel settore, consentirà all'Italia di collocarsi tra i primi al mondo per le innovazioni tecnologiche nei sistemi di trazione ferroviaria".

"RFI è da sempre impegnata nel campo della ricerca e dell'innovazione tecnologica per modernizzare il trasporto ferroviario nel nostro Paese, in termini di efficienza e impatto ambientale", ha commentato M. GENTILE. "Come Gestore dell'infrastruttura siamo consapevoli dell'importanza strategica di una mobilità sempre più sostenibile e delle opportunità che possono derivare da questo progetto e da questa collaborazione che, nello specifico, permetterà di studiare le migliori soluzioni tecniche di fornitura dell'idrogeno per la mobilità ferroviaria" (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 9 novembre 2018).

Nazionale: rapporto OICE 2018 sulla presenza all'estero delle società di ingegneria e architettura

Oltre centoventi i partecipanti alla presentazione del Rapporto OICE-Cer sulla presenza delle società di ingegneria ed architettura all'estero che si è svolta venerdì 19 ottobre presso la sede dell'ICE-Agenzia a Roma.

All'evento, moderato da F. PASTORE, Dirigente dell'ICE, sono interve-



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 4 - La sottoscrizione dell'accordo per lo studio sulla trazione ad idrogeno

nuti il Direttore dell'ICE, P. BORGOGELLI, il Presidente dell'OICE, G. SCICOLONE, il Vicepresidente con delega all'internazionalizzazione, R. CARPANETO, S. FANTACONE del Cer e V.E. SALAZAR SARFIELD del Ministero degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale. Nutrita la presenza di rappresentanti del corpo diplomatico (presenti ventidue Ambasciate) e di Ministeri, di imprese di costruzione e Banche, di Associazioni e Federazioni di settore.

Nell'intervento di apertura il Direttore ICE ha sottolineato quanto "la collaborazione tra ICE e OICE sia una best practice". BORGOGELLI ha poi confermato l'impegno dell'Agenzia ICE a fianco dell'OICE anche nel futuro: "Per l'anno a venire a conferma dei trend per il prossimo triennio - ha aggiunto - l'accento sarà soprattutto sui Balcani e sull'Asia centrale, con proiezioni anche a Cina e Sud-est asiatico senza tralasciare il training con le principali Istituzioni Finanziarie Internazionali (Banca Mondiale, Banca Asiatica, Banca d'Africa)".

"I successi ottenuti dalle nostre società all'estero sono motivo di orgoglio per l'Italia", ha dichiarato il presidente SCICOLONE, sottolineando "l'indispensabile collaborazione con il Ministero dello Sviluppo Economico, il Ministero degli Esteri, l'Agenzia ICE e l'efficace azione di filiera".

Il vicepresidente CARPANETO, ha sottolineato come "le società di ingegneria, architettura e consulenza stiano migliorando le loro prestazioni complessive rispetto alla performance passate e come questa tendenza stia continuando nella prima parte dell'anno in corso. Tutto collocato in uno scenario geopolitico e macroeconomico incerto e in un contesto settoriale in cui è sempre più dirompente l'importanza della trasformazione tecnologica e dell'innovazione".

Il direttore del Cer FANTACONE, illustrando nel dettaglio i dati del Rapporto, ha spiegato che il 100% delle società con più di 250 dipendenti opera all'estero mentre lo fa solo il 28% delle società con meno di

10 dipendenti. I principali settori di attività sono nell'ordine energia, trasporti e costruzioni mentre è l'Asia, incluso Medio Oriente, l'area geografica prioritaria di operatività, seguita da Europa extra Ue e Paesi dell'Unione.

"Incrementare la capacità delle società italiane di collaborare con partner stranieri e stabilire joint venture nei paesi target è una delle priorità prevalenti che emergono dal Rapporto" - ha detto V.E. SALAZAR SARFIELD della Farnesina ed ha aggiunto: "Il Ministero e la rete delle Ambasciate sono sempre più vicine all'Associazione OICE e aperti alle forme di collaborazione per promuovere networking e partnership".

La presentazione ha visto infine lo svolgimento di un Round Table di grande interesse moderato dal Vicepresidente R. CARPANETO e al quale sono intervenute sei società associate OICE: 3TI Progetti (G. GUNNELLA - International Business Development Director), Artelia Italia (P. ALBERTI - Business Unit Director) MM (M. RECALCATI - Direttore Divisione Ingegneria) Politecnica (Direttore Commerciale Estero), Proger (L. BALA - Branch Manager Congo), Spea Engineering (G. NAPOLITANO - Branch Office Manager). La tavola rotonda è stata una importante occasione di confronto sulle strategie di internazionalizzazione di sei big player dell'Associazione (*Comunicato Stampa OICE*, 23 ottobre 2018).

VARIE

Nazionale: ANSF, "Continua allarme pedoni e manutenzione. Incidenti in crescita ma diminuiscono le vittime"

Nel 2017 si sono verificati 104 incidenti ferroviari significativi: 99 sulla rete gestita da RFI e 5 sulle reti di competenza dei gestori regionali. Il dato è in crescita rispetto al 2016 ma inferiore al valore medio del periodo 2007-2017 (-14% rispetto al 2007, anno di istituzione dell'Agenzia). Le vittime, intese come morti e feriti gravi, diminuiscono nel 2017

rispetto al 2016: i decessi passano da 85 a 55 e i feriti gravi da 42 a 37. Occorre tuttavia considerare che il dato del 2016 è sensibilmente influenzato dalle conseguenze dell'incidente avvenuto tra Andria e Corato.

Sull'incidentalità ferroviaria l'Italia si colloca tra i valori più bassi dell'Ue pur mostrando possibili margini di miglioramento in particolare sul fronte della manutenzione e degli investimenti dei pedoni. È questa in sintesi la fotografia che emerge dalla "Relazione sulla sicurezza ferroviaria nel 2017", presentata dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza del Ministro D. TONINELLI. I dati sono stati illustrati dall'Ing. M. D'ONOFRIO, vicedirettore incaricato dell'ANSF.

"Come è apparso chiaro fin dall'inizio del mio mandato, - ha dichiarato il Ministro D. TONINELLI - ho voluto mettere il tema della sicurezza ferroviaria, soprattutto rispetto alle tratte regionali e locali, tra gli obiettivi più importanti da perseguire. Nel contratto di programma tra Stato e RFI si sta facendo un grande sforzo per incrementare gli investimenti su questo fronte. Dall'altra parte, dobbiamo stimolare le Regioni, in veste di concedenti di servizi di trasporto ferroviario, a spingere i concessionari a usare bene il danaro. Ci sono risorse che troppo spesso restano ancora inutilizzate: un lusso che non possiamo permetterci. Prendere il treno, penso ad esempio ai pendolari, deve essere una scelta di normalità, non di coraggio. In tal senso non posso che riconoscere ad ANSF un ruolo regolatorio apprezzabile e importante, tanto importante da diventare un modello che abbiamo deciso di allargare a tutte le infrastrutture terrestri".

Anche nel 2017 la quota preponderante degli incidenti è correlata all'indebito attraversamento della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti in corrispondenza dei passaggi a livello. Tale fenomeno riguarda il 73% degli incidenti significativi e l'85% delle vittime

me (49 morti e 29 feriti gravi). La causa va ricercata principalmente in comportamenti individuali impropri sui quali è necessario incrementare la consapevolezza degli utenti. Permane inoltre l'importanza dell'adozione di sistemi tecnici e tecnologici per impedire il manifestarsi del fenomeno. Per contrastare la tendenza verso comportamenti pericolosi e comunque illeciti, l'ANSF da diversi anni è scesa in campo con campagne di sensibilizzazione che hanno coinvolto partner quali la Polizia Ferroviaria, le Federazioni della Pallacanestro, del Rugby e della Pallavolo e molti uffici scolastici regionali. Nel 2017 ha prodotto uno spot di pubblica utilità andato in onda sulle reti Rai, sui treni e nelle maggiori stazioni italiane. Inoltre, ha chiesto alle imprese ferroviarie e ai gestori un'azione incisiva di collaborazione per limitare gli accessi alle aree più a rischio.

In aumento anche il numero degli incidenti significativi riconducibili ad aspetti più strettamente tecnici. L'incremento è dovuto principalmente a problematiche manutentive sui veicoli o sull'infrastruttura. Nel 2017 sulla rete RFI sono avvenuti 4 deragliamenti fortunatamente senza vittime. Episodi che hanno portato ad accendere un faro sulla manutenzione, aspetto questo fonte di criticità confermatasi in occasione del gravissimo incidente di Pioltello avvenuto il 25 gennaio 2018, (per questo non incluso in questo rapporto). Lo scorso anno sulle reti regionali è avvenuto un solo deragliamento riconducibile, anche in questo caso, a problematiche manutentive dell'infrastruttura. Le analisi di tali eventi sono confluite nella raccomandazione, inviata a tutti gli operatori ferroviari il 15 gennaio 2018, con cui l'ANSF ha chiesto un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio della manutenzione. Inoltre, a seguito dell'incidente di Pioltello l'ANSF ha impartito ulteriore disposizione nei confronti del gestore dell'infrastruttura RFI, definendo azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame

complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio della manutenzione.

Nel 2018 ricorrono i primi 10 anni di attività dell'ANSF. L'Agenzia è nata ufficialmente il 16 giugno 2008 con il recepimento di una direttiva comunitaria che imponeva un'autorità terza per la regolazione e il controllo della sicurezza sui binari in un momento in cui il mercato ferroviario si stava aprendo alla concorrenza. In questo scenario, l'Italia è stata al passo con le scelte europee ed oggi è l'unico paese nell'Ue che può vantare due operatori sull'Alta velocità, oltre a molte imprese private che operano nel cargo ferroviario. Lo scorso giugno l'ANSF ha pubblicato un volume (scaricabile gratuitamente dal sito www.ansf.it) che ripercorre le tappe più importanti del percorso intrapreso, racconta la storia di un'istituzione che, partendo da competenze nate in un contesto monopolista, è stata in grado di garantire autonomia e terzietà, di procedere al riordino normativo e di affrontare nuove e importanti sfide. In primis, la giurisdizione sulle ferrovie regionali interconnesse e sulle reti isolate, oltre a guardare all'entrata in vigore del IV Pacchetto ferroviario che dal prossimo anno cambierà processi ed equilibri in Europa e negli Stati membri.

Due i temi che stanno contraddistinguendo l'attività dell'ANSF e degli operatori ferroviari in questi mesi: l'allineamento dei livelli di sicurezza su tutte le parti del sistema ferroviario, in particolare sulle reti regionali interconnesse, e l'innalzamento dell'efficacia dei processi manutentivi. Inoltre, gli operatori devono promuovere l'integrazione nei propri Sistemi di Gestione della Sicurezza della "Safety Culture".

Sul tema è stato sviluppato un convegno dall'Agenzia a Firenze. Da parte sua, l'ANSF lavora per intensificare il dialogo con il mondo ferroviario, per la supervisione sulle reti regionali e per la definizione delle norme tecniche e degli standard di sicurezza applicabili alle reti isolate, non connesse funzionalmente con il resto del sistema ferroviario nazio-

nale, che ricadranno sotto la competenza dell'Agenzia a partire dal 1° luglio 2019 (*Comunicato Stampa ANSF*, 25 ottobre 2018).

Nazionale: potenziati i collegamenti ferroviari merci da e per il Porto di Genova

Potenziati i collegamenti ferroviari merci fra il porto di Genova e i Terminal di Rivalta Scrivia, Padova e Milano Smistamento.

I nuovi servizi, dedicati al trasporto ferroviario di container marittimi, sono già operativi e gestiti da Mercitalia Rail (Polo Mercitalia) per importanti clienti.

Nello specifico, si tratta di ulteriori sei treni merci a settimana fra Genova VTE (Voltri Terminal Europa) e l'Interporto di Rivalta Scrivia (per Autosped), due ulteriori treni a settimana fra Genova VTE e l'Interporto di Padova (per Logtainer) e due ulteriori treni a settimana fra Genova VTE e il terminal di Milano Smistamento (per Mercitalia Intermodal).

Tutto questo è stato possibile grazie all'impegno di Rete Ferroviaria Italiana e Mercitalia Rail al lavoro da metà agosto per ripristinare la piena efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e del traffico merci su ferro da e per Genova.

Il potenziamento dei collegamenti ferroviari merci si inquadra fra le azioni messe in campo dal Gruppo FS Italiane per aumentare l'offerta di trasporto su ferro da e per il porto di Genova e per contribuire a ridare impulso allo sviluppo economico e sostenibile del territorio ligure (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 12 novembre 2018).

Nazionale: con DI Genova al via la rivoluzione per pedaggi sulle autostrade

"Con l'ok al decreto Genova in via definitiva non è stato solo approvato il più imponente intervento a sostegno di una città ferita e spezzata dal crollo del ponte Morandi. Con la norma che ridisegna le competenze dell'Art si sono poste le basi per

una vera e propria rivoluzione nella definizione dei pedaggi autostradali, che per la prima volta non verranno più stabiliti per coprire i costi operativi dei concessionari e il prezzo di investimenti solo previsti, bensì terranno conto degli investimenti effettivamente realizzati e dei ricavi derivanti dalla capacità produttiva del concessionario”, ha dichiarato il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, D. TONINELLI.

Un’ottima notizia per chi viaggia sulle autostrade e anche per i concessionari onesti che sapranno investire nel bene pubblico e offrire agli utenti un servizio sempre e veramente migliorato. Finora per le 25 concessioni autostradali in essere esistono ben 6 regimi tariffari differenti in cui i pedaggi, nella maggior parte dei casi, vengono stabiliti in base a investimenti previsti e costi operativi e con il semplice criterio del ripianamento delle spese dei concessionari, senza alcun obiettivo di incrementare l’efficienza del servizio e la produttività. Con il decreto Genova, invece, il sistema cambia radicalmente. Viene infatti introdotto un sistema tariffario unico, stabilito dall’Art, basato sulla metodologia del *price cap*, il cui indicatore di produttività verrà aggiornato ogni cinque anni e in cui ci saranno dei meccanismi automatici di contenimento degli extraricavi. Si prevede anche, per quei concessionari che non effettuano investimenti o tardano a farlo, una penalità che andrà a ridurre direttamente i pedaggi.

“Cosa vuol dire tutto questo? Che con il nuovo sistema – sottolinea TONINELLI - si avranno, in generale, pedaggi più bassi e più oggettivamente conformi all’efficienza del servizio e dunque sarà un grande vantaggio per chi usa le autostrade. Ma vuol dire, anche, che è finita la stagione dei concessionari ‘prenditori’, ovvero di quelli il cui unico obiettivo era arricchirsi sfruttando il bene pubblico e fare profitti senza reinvestirli per la pubblica utilità, potendo per altro contare su una remunerazione del capitale a tassi fuori mercato. Tutto questo con le norme che abbiamo pensato e realizzato non potrà più

esserci. Allo stesso tempo, i concessionari che sapranno invece svolgere correttamente il loro lavoro di imprenditori - potranno offrire un servizio migliore a tutto il comparto, contribuire a innescare un processo virtuoso nel settore, e anche avere un vantaggio, se sapranno aumentare la propria produttività e contenere i costi - ha concluso il Ministro - come il nuovo sistema li incentiverà naturalmente a fare” (*Comunicato Stampa Ministero Delle Infrastrutture e Dei Trasporti*, 15 novembre 2018).

Nazionale: nuovo record nel 2017 per il carico fiscale sulla motorizzazione in Italia

Il carico fiscale complessivo gravante sulla motorizzazione italiana è nuovamente cresciuto nel 2017, raggiungendo i 74,4 miliardi di Euro, con un incremento del 2% rispetto all’anno precedente.

A fronte di un incremento dell’1,9% del totale delle entrate tributarie nazionali rispetto al 2016 – dinamica che riflette l’andamento positivo delle imposte indirette (+4,2%), basate sui consumi, mentre le imposte dirette risultano in linea con il 2016 – la quota percentuale del gettito proveniente dal settore automotive sul gettito complessivo calcolato secondo il criterio di cassa, si mantiene stabile al 16%, come già nel 2015 e nel 2016.

“Segna un nuovo record il prelievo fiscale derivante dal nostro settore nel 2017 – terzo anno consecutivo di effettiva ripresa del mercato auto, seppur con un rallentamento dei ritmi di crescita – arrivando a 74,4 miliardi di Euro – commenta A. NERVO, Presidente di ANFIA. Gli introiti derivanti dall’acquisto degli autoveicoli - IVA e IPT1 - risultano rispettivamente in crescita del 6,2% e del 6,3%.

La percentuale del gettito fiscale derivante dal comparto sul PIL risulta del 4,3%, la più alta tra i maggiori Paesi europei, visto che la media si aggira attorno al 3%. Il gettito derivante dall’acquisto e dal possesso dell’autoveicolo cresce rispettivamente del 6,2% e del 4%, per un am-

montare di 9,4 miliardi per il primo e 6,8 miliardi per il secondo. E’ il gettito derivante dall’utilizzo dell’autoveicolo, tuttavia, a rappresentare, come di consueto, la voce più rilevante, pari al 78,2% del gettito complessivo proveniente dal comparto, per un valore di 58,2 miliardi di Euro, in aumento dell’1,1% rispetto al 2016.

Proprio in riferimento al contributo fiscale in fase di utilizzo dell’autoveicolo, teniamo a sottolineare – prosegue NERVO – che un’eventuale modifica dell’attuale assetto delle accise sui carburanti, produrrebbe effetti negativi, poiché rischierebbe di incentivare la diffusione di tecnologie meno performanti sul fronte della riduzione delle emissioni di CO₂, oggetto di una severa regolamentazione europea.

L’attuale definizione delle aliquote delle accise, infatti, compensando il maggior costo di alcune tecnologie, ha consentito, finora, un’adeguata diffusione delle alimentazioni più virtuose in termini di riduzione dei gas climalteranti, come il diesel.

Un’eventuale rimodulazione delle accise tra i carburanti tradizionali, provocando uno spostamento delle vendite verso le tecnologie meno performanti per le emissioni di CO₂, penalizzerebbe, in particolare, i nuovi Diesel Euro 6, che presentano minori emissioni di CO₂ dal 15% al 20% a seconda dei modelli, oltre a emissioni inquinanti ormai minime – secondo gli ultimi test su strada riferiti a vetture Euro 6d-TEMP, le emissioni di NO_x sono inferiori dell’85% rispetto alle Euro 5.

Inoltre, eventuali aumenti delle aliquote di accisa riferibili a copertura di misure pregresse o di situazioni straordinarie, innescherebbero un aumento dei costi del trasporto destinato a scaricarsi immediatamente sugli utenti della strada, con particolare riferimento a quelle categorie per le quali il trasporto è una professione.

Guardando al mercato dei veicoli commerciali, che utilizzano principalmente l’alimentazione diesel, un eventuale aumento dell’accisa avrebbe un

impatto negativo su beni che sono da considerarsi veri e propri strumenti di lavoro. Inoltre, un impatto negativo si avrebbe anche sul mercato dell'usato, a causa di una perdita del valore residuo dei veicoli".

Nell'analisi della ripartizione del prelievo calcolata sui diversi momenti impositivi del "ciclo di vita contributivo" degli autoveicoli, dopo la quota di tassazione derivante dall'utilizzo dell'autoveicolo nel corso dell'anno, di cui si è già detto, si mantiene al secondo posto la quota di contribuzione al momento dell'acquisto dell'autoveicolo (versamento IVA e IPT), pari al 12,6%, per un totale di 9,4 miliardi di Euro. Questa voce è cresciuta del 6,2% rispetto al 2016 (quando risultava già in crescita del 14,5%), per via dell'incremento delle immatricolazioni di vetture nuove che registrano il terzo anno consecutivo di crescita, sebbene a ritmo più contenuto: il mercato delle autovetture ha chiuso il 2017 a +8% rispetto ai volumi del 2016.

Infine, il possesso dell'autoveicolo detiene una quota del 9,1%: 6,8 miliardi di Euro derivanti dalla tassa di possesso – il "bollo auto" – con un aumento del 4% (circa 260 milioni di Euro in più) rispetto al 2016. Questa tendenza potrebbe derivare, oltre che dalla crescita del parco circolante degli autoveicoli (+1,7% nel 2017), dalla messa in atto di maggiori controlli per ridimensionare il fenomeno dell'evasione di questa tassa. A questo proposito, ricordiamo che, a partire dal 1 gennaio 2017, la Regione Lombardia ha introdotto la possibilità di pagare il bollo mediante addebito in conto corrente con RID, ottenendo uno sconto del 10% sul totale dovuto. Nella Legge di Stabilità 2018 è stata introdotta la possibilità di estendere a tutte le regioni la facoltà di applicare lo sconto sul bollo auto se il pagamento viene effettuato mediante domiciliazione bancaria.

Passando all'analisi di dettaglio, in fase di immatricolazione degli autoveicoli sono stati versati, nel 2017, circa 7,59 miliardi di Euro (+6,2%), risultanti dal pagamento dell'IVA e dei diritti di motorizzazione.

A determinare questa variazione è stato soprattutto l'aumento delle vendite di autoveicoli nuovi – pari al 6,8% rispetto al 2016 considerando autovetture, veicoli commerciali leggeri e pesanti e autobus – e usati – considerando l'incremento del 4,7% dei passaggi di proprietà reali delle sole autovetture - accompagnato da un adeguamento al rialzo (+2,9%) del prezzo di vendita finale al consumatore delle vetture nuove, a fronte di un aumentato contenuto tecnologico, di standard di sicurezza più elevati e di maggiori optional disponibili sulla maggior parte dei modelli. Il mix delle vendite, nel 2017, ha visto calare la quota di auto acquistate da privati, che pagano l'IVA a pieno margine (100%), dal 62% del 2016 al 56,5%. Le vetture intestate a società, invece, sono risultate in aumento (dal 18% di quota del 2016 al 21,6% nel 2017), così come le auto a noleggio (20% nel 2016 e nel 2017).

Anche il gettito derivante dalla riscossione dell'IPT (voce 6), come si è detto, ha evidenziato un balzo in avanti, registrando un incremento del 6,3%, per un totale di 1,8 miliardi di Euro.

La voce relativa al pagamento dell'IVA e dei diritti di motorizzazione, nei primi 8 mesi dell'anno in corso rimane sostanzialmente stabile. Le vendite del nuovo risultano allineate ai valori dell'analogo periodo del 2017, mentre il mercato dell'usato è in crescita. Si registra un aumento anche dei prezzi di vendita finali degli autoveicoli. Il mix delle vendite, nel cumulo gennaio-agosto 2018, vede un calo della quota di auto acquistate da privati e un aumento delle vetture intestate a società e delle auto a noleggio. In virtù di questa situazione il gettito dovrebbe essere stabile. L'esito a fine 2018 dipenderà dall'effettiva chiusura del mercato, dai prezzi medi finali e soprattutto da come andrà a definirsi il mix delle vendite.

Quanto alle voci di contribuzione relative all'utilizzo dell'autoveicolo, il gettito fiscale sui combustibili ha segnato un incremento dello 0,3% nel 2017, dopo due anni consecutivi di calo, per un totale di 34,93 miliardi di Euro rispetto ai 34,82 del 2016.

Come già nel 2016, anche nel 2017 i consumi complessivi di carburanti in Italia registrano una flessione (-1,6%). I cali più importanti hanno riguardato il consumo di benzina (-4%) e di metano (-3,7%). Nello stesso anno, i prezzi medi alla pompa, ad eccezione del metano (-1,3%) hanno subito incrementi sostenuti rispetto al 2016: +5,8% per la benzina, +8% per il gasolio, +12,4% per il GPL. A fronte di una crescita del prezzo industriale dei carburanti (prezzo della materia prima e margine lordo), il peso della componente fiscale (IVA e accise) sul prezzo finale, in assenza di variazioni delle accise e dell'IVA rispetto allo scorso anno, è diminuito, passando dal 68,5% al 65,7% per la benzina, dal 66,2% al 62,6% per il gasolio e dal 44,2% al 41,3% per il GPL, mentre per il metano l'incidenza è rimasta stabile (18,5%).

Nonostante il calo complessivo dei consumi, insomma, l'aumento del costo della materia prima ha inciso notevolmente sul prezzo finale alla pompa, generando un incremento dell'introito da IVA (la componente fiscale delle accise è rimasta invariata). Guardando invece ai primi otto mesi del 2018, i consumi complessivi di carburanti riprendono a crescere: rispetto al periodo gennaio-agosto 2017, aumenta del 2,9% il consumo di gasolio, mentre benzina (-1,1%) e GPL (-3,8%) risultano ancora in calo. Nel complesso, i consumi nel progressivo 2018 generano un introito fiscale che supera di 917 milioni di euro quello dello stesso periodo del 2017. Inoltre, l'incremento dei prezzi alla pompa nei primi 8 mesi dell'anno in corso, pari a +4,6% per la benzina, +6,9% per il gasolio e +6,9% per il GPL, conduce a un maggior introito da IVA e accise, ovvero circa 900 milioni di Euro in più rispetto a gennaio-agosto 2017.

Il gettito fiscale relativo ai lubrificanti, nel 2017 ha riportato un incremento dell'1%, attestandosi a 1,01 miliardi di Euro. Un andamento dovuto alla combinazione di un lieve aumento dei consumi (+0,2%), come già nei tre anni precedenti, e di un minimo aumento dei prezzi degli stessi (+0,9%), secondo i dati ISTAT.

Aumenta anche il gettito IVA relativo a manutenzione e riparazione degli autoveicoli e all'acquisto di ricambi, accessori e pneumatici, che chiude il 2017 a +4,6% per un valore complessivo stimato in 10,67 miliardi di Euro, contro i 10,20 del 2016.

Nel 2017 gli italiani hanno speso 30,9 miliardi per la manutenzione e la riparazione delle autovetture. Rispetto al 2016, quando la spesa ammontava a 29,5 miliardi, vi è stata una crescita del 4,8%. Su questo risultato hanno inciso il modesto incremento del ricorso, da parte degli italiani, alle officine di autoriparazione (+2%), il già citato aumento del parco circolante e il fatto che i prezzi per la manutenzione e riparazione, nel 2017, sono aumentati mediamente dell'1%. Con il dato 2017, la spesa per la manutenzione e le riparazioni di autovetture in Italia prosegue per il quarto anno consecutivo sulla strada della crescita, dopo la contrazione avvenuta nel biennio 2012-2013. L'attività di manutenzione e riparazione delle autovetture è diventata sempre più importante: in un mercato in cui le innovazioni tecnologiche e l'impiego dell'elettronica a bordo sono sempre maggiori, l'attività e gli interventi di riparazione che si svolgono quotidianamente in officina sono in costante evoluzione e richiedono un continuo aggiornamento degli operatori, chiamati a garantire il miglior servizio possibile.

Nel gettito fiscale derivante dalle attività di manutenzione e riparazione è inclusa anche la componente fiscale applicata in fase di pre-revisione e revisione degli autoveicoli. Ricordiamo, a questo proposito, che dal 1 gennaio 2015, è entrata in vigore la nuova procedura di revisione che, con l'intento di mettere fine alle finte revisioni, prevede che la stessa sia effettuata tramite videosorveglianza e comunicata in tempo reale alla Motorizzazione. Questo implica nuovi oneri, ma anche una maggiore sicurezza dei dati, l'imparzialità dei risultati e lo stop alle frodi, diventando impossibile per gli operatori modificare un eventuale esito negativo della revisione stessa.

Non solo: da gennaio 2017, alcune novità riguardanti i controlli sulle re-

visioni hanno reso obbligatorie misure fino a quel momento volontarie. La Legge di Stabilità 2017 definisce, per le autofficine, l'obbligo di controllare, in fase di revisione auto, che il proprietario del mezzo sia in regola con il pagamento del bollo e che su di esso non gravi un fermo amministrativo. In caso contrario, il veicolo non potrà circolare fino all'avvenuto pagamento della tassa: solo allora si potrà richiedere una nuova revisione auto.

La voce d'imposta relativa ai pedaggi autostradali ammonta nel 2017 a 2,11 miliardi di Euro, in rialzo del 3,6% rispetto al 2016. La crescita deriva dalla prosecuzione del positivo trend del traffico veicolare avviato nel 2014 dopo alcuni anni in flessione. Il 2017, in continuità con il 2016, evidenzia rialzi sia per la componente veicolare leggera (+1,8%), sia per quella pesante (+3,5%). Complessivamente, i veicolikm percorsi sulla rete autostradale nel corso del 2017 hanno superato gli 83,8 miliardi, il 2,2% in più rispetto al 2016.

Ha dato un contributo minore all'incremento di questa voce di spesa l'aumento delle tariffe dei pedaggi, scattato a inizio 2017, con un rialzo medio dello 0,77% rispetto al 2016.

Per quanto riguarda, invece, l'anno in corso, nei primi sei mesi del 2018 il valore dei veicolikm percorsi è aumentato superando i 40 miliardi, lo 0,8% in più rispetto al primo semestre 2017 (+0,1% per la componente veicolare leggera e +3,2% per quella pesante). Anche il gettito risulta in crescita nel periodo gennaio-giugno 2018. Gli introiti derivanti dai premi assicurativi per RC, furto e incendio, registrano una riduzione dello 0,8%, per un totale di 3,85 miliardi di Euro (3,88 nel 2016).

Secondo i dati ANIA, si tratta della sesta variazione negativa consecutiva. In presenza di un parco di veicoli assicurati rimasto perlomeno invariato, a determinare questa diminuzione sono stati altri fattori. Da un lato, il calo del numero dei sinistri, dovuto sia alla riduzione dell'utilizzo dei mezzi privati negli anni di crisi, sia all'introduzione, nel 2012, della legge sui danni fisici lievi, che ha scoraggiato il proliferare

dei sinistri fraudolenti. Dall'altro, ha giocato un ruolo importante l'uso progressivo e sempre più diffuso dei prodotti assicurativi legati a dispositivi telematici, in grado di ridurre i premi degli assicurati virtuosi. A ciò si aggiunge la crescente concorrenza tra le imprese, che hanno beneficiato di un lungo periodo di riduzione della sinistrosità, iniziato nel 2010, e, quindi, di un miglioramento dei conti tecnici.

Ricordiamo che a permettere le riduzioni progressive dei premi medi negli ultimi anni, grazie ai maggiori introiti ottenuti, sono state anche le novità anti-frode introdotte con il decreto-legge n. 1 del 2012 (Decreto Liberalizzazioni), convertito in legge dalla legge n. 27/2012, il cui provvedimento attuativo è stato poi emanato dall'IVASS7 a maggio 2015: dematerializzazione del certificato di rischio assicurativo e dell'attestato di pagamento, lotta all'evasione dell'RC Auto tramite i controlli automatici garantiti dai dispositivi telematici (autovelox, tutor, accessi per le Zone a Traffico Limitato, Vergilius e altri).

Sempre secondo ANIA, gli automobilisti in circolazione fuori regola con il pagamento del premio annuo di assicurazione nel 2017, rappresentano circa il 6,3% delle auto in circolazione, con picchi sino al 13,5% nel Sud Italia.

La voce parcheggi e contravvenzioni, infine, nel 2017 vale 5,65 miliardi di Euro, con un incremento dello 0,5% rispetto al 2016, principalmente per effetto della crescita del numero di autoveicoli in circolazione. L'indice NIC ISTAT, per la voce Parcheggi ha evidenziato, inoltre, un lieve incremento dei prezzi: +1,3% nel 2017 rispetto al 2016.

In riferimento alle contravvenzioni, ricordiamo che la Legge n.98/2013 di conversione del cosiddetto Decreto "del fare" n. 69/2013, ha introdotto la possibilità di una riduzione del 30% dell'importo delle sanzioni per cui è previsto il pagamento in misura ridotta, per i pagamenti entro 5 giorni dalla data di contestazione immediata o di notifica differita della contravvenzione. Sembra che di questo tipo di "sconto", in realtà, abbiano usu-

fruito solo gli automobilisti già paganti, senza rendere più virtuosi gli altri, visto che si è verificata una perdita di gettito.

Secondo gli ultimi dati disponibili, grazie alle multe pagate da automobilisti, motociclisti e tutti coloro che devono rispettare il codice della strada, il gettito dei comuni è arrivato a 1,7 miliardi di euro nel 2015 (+45,6% rispetto all'anno precedente)8.

Dal 1 gennaio 2017, poi, come previsto dal Decreto interministeriale del 20/12/2016, all'aumento dell'indice dei prezzi al consumo per le famiglie sancito dall'Istat corrisponde un ritocco al rialzo delle sanzioni amministrative previste dal Codice della strada, che si è tradotto in un incremento dello 0,1% solo per le sanzioni oltre i 500 Euro.

In chiusura, ricordiamo, infine, che il Codice della Strada stabilisce che almeno il 50% dei proventi delle multe incassate dagli enti locali venga utilizzato per migliorare la sicurezza, investendo il 25% nella manutenzione stradale, il 12,5% nella segnaletica e il 12,5% nei controlli sulle strade. Non esistendo, tuttavia, un sistema di verifica di questi investimenti, che gli enti locali dovrebbero mettere annualmente a bilancio, lo sforzo dei produttori per accrescere gli standard di sicurezza dei veicoli, e ridurre ulteriormente l'incidentalità e la mortalità sulle strade, viene spesso vanificato dalle condizioni delle infrastrutture stradali italiane, ancora al di sotto degli standard europei di sicurezza (Comunicato Stampa ANFIA, 7 novembre 2018).

Nazionale: Master universitario di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari A.A. 2018/2019

Sono aperte le iscrizioni al Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, giunto ormai alla sua quindicesima edizione (Fig. 5).

Il Corso, promosso dall'Università di Roma "La Sapienza", in collaborazione con il Gruppo Ferrovie dello

Stato Italiano, Bombardier, Alstom, Siemens Mobility, Hitachi Rail Italy, Ansaldo STS, Ferrotramviaria Engineering, Almaviva, Roma Metropolitana, Salcef, ZF Italia e For.Fer, 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 dell'automazione, elettrica, elettronica, informatica, meccanica, delle telecomunicazioni e dei trasporti.

La selezione per l'ammissione al Master avviene 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. Sono ammessi al Master al massimo 40 allievi.

La quota di iscrizione al è di € 3.000,00. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Bombardier, Alstom, Ferrotramviaria Engineering, Siemens Mobility e Salcef mettono a disposizione, sulla base della graduatoria di ammissione al Master:

- una borsa di studio da € 1.000,00 lordi per tutti gli ammessi;
- in aggiunta un massimo di 20 borse di importo pari a € 1.500,00 lordi ciascuna, cumulabili con la precedente, di cui 14 riservate ai residenti fuori dalla regione Lazio (da almeno sei mesi) e 6 riservate ai candidati di sesso femminile (secondo quanto riportato nel bando).

sidenti fuori dalla regione Lazio (da almeno sei mesi) e 6 riservate ai candidati di sesso femminile (secondo quanto riportato nel bando).

Il Master richiede un impegno a tempo pieno per 7 mesi, da febbraio a giugno 2019 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, da luglio a settembre per l'attività di stage in Azienda; la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista nel mese di ottobre 2019.

Le domande di ammissione dovranno essere presentate entro le ore 15:00 del 15 gennaio 2019, esclusivamente online alla pagina web: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/domanda-di-ammissione/domanda-di-ammissione>

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web del Master (web.uniroma1.it/masteriisf/).

(Comunicato stampa Segreteria Master IISF, Roma, 15 novembre 2018)

SAPIENZA UNIVERSITÀ DI ROMA MASTER UNIVERSITARIO DI II LIVELLO IN INGEGNERIA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SISTEMI FERROVIARI

L'Università degli Studi di Roma La Sapienza promuove la quindicesima edizione del Master insieme al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Bombardier, Alstom, Siemens Mobility, Hitachi Rail Italy, Ansaldo STS, Ferrotramviaria Engineering, Almaviva, Roma Metropolitana, Salcef, ZF Italia e For.Fer.

SVILUPPIAMO IL TUO TALENTO PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO A.A. 2018/2019

PRESENTAZIONE DOMANDE: Scadenza martedì 15 Gennaio 2019 alle ore 15.00. Per partecipare consulta il bando integrale sul sito: <https://web.uniroma1.it/masteriisf/>

FINALITÀ: Formare, attraverso un percorso multidisciplinare decennale, **professionisti** di alto livello con una **visione sistemica** dei trasporti ferroviari e della mobilità.

DESTINATARI: Giovani Laureati di II livello in Ingegneria (nelle classi riportate nel Bando), preferibilmente in automatica, elettrica, elettronica, informatica, meccanica, telecomunicazioni e trasporti.

ORGANIZZAZIONE: Corso di studi di **60 crediti** articolato in:
 • 12 moduli didattici: 480 ore tra lezioni, seminari, project work e visite a cantieri e impianti. Le lezioni sono tenute da docenti dell'Università e Manager delle aziende partner;
 • 150 ore di stage presso le aziende partner;
 • elaborazione e discussione finale di un progetto.

MODALITÀ DI AMMISSIONE: I candidati parteciperanno ad una selezione basata su titoli, conoscenze tecniche e linguistiche (inglese), capacità psico - attitudinali. Saranno ammessi al Master massimo **40 allievi**.

COSTI E BORSE DI STUDIO: La quota di iscrizione è di 3.000,00 €. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiano, Bombardier, Alstom, Ferrotramviaria Engineering, Siemens Mobility e Salcef mettono a disposizione, sulla base della graduatoria di ammissione al Master:
 • una borsa di studio da € 1.000,00 lordi per tutti gli ammessi;
 • in aggiunta un massimo di 20 borse di importo pari a € 1.500,00 lordi ciascuna, cumulabili con la precedente, di cui 14 riservate ai residenti fuori dalla regione Lazio (da almeno sei mesi) e 6 riservate ai candidati di sesso femminile (secondo quanto riportato nel bando).

SEDE E DURATA: Roma, da febbraio a ottobre 2019, con discussione del progetto elaborato ad ottobre.

Logos: FERROVIE DELLO STATO ITALIANO, SIEMENS, ALSTOM, BOMBARDIER, HITACHI, ALMAVIVA, FOR.FER, ANSALDO STS, SALCEF GROUP, ZF, UNIVERSITÀ DI ROMA.

(Fonte: UNIROMA1)

Fig. 5 – La locandina di presentazione del Master IISF