

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: Stazione di Brescia, quadruplicamento dei binari in affiancamento alla Linea Storica

Rete Ferroviaria Italiana e Italferr hanno partecipato all'incontro, promosso dal Comune di Brescia, per illustrare il progetto ferroviario del "Quadruplicamento in affiancamento alla Linea Storica nell'ambito del nodo di Brescia, ulteriore fase funzionale della nuova tratta Alta Velocità Brescia-Verona".

Il progetto costituisce l'ingresso/uscita Est rispetto al nodo ferroviario di Brescia e prevede una nuova linea a doppio binario che si sviluppa in stretto affiancamento alla linea storica Milano-Venezia. Per ridurre quanto più possibile l'impatto sul territorio il nuovo tracciato verrà realizzato nel corridoio attualmente dedicato alla linea già esistente.

In particolare, il tracciato interessa il tessuto urbano di Brescia per circa 6 km, attraversa il Comune di Rezzato (circa 3,5 km) e termina nel territorio del Comune di Mazzano, dove la linea ferroviaria si collegherà con il Lotto Funzionale "Brescia Est-Verona", attualmente in corso di realizzazione.

La realizzazione dell'intervento vedrà l'utilizzo di soluzioni tecnologiche sostenibili, come la mitigazione visiva dell'infrastruttura con l'utilizzo di alberi e verde, e la riduzione degli impatti delle nuove opere sul contesto urbano e naturale, con l'inserimento di barriere acustiche trasparenti. Inoltre, l'opera permetterà di ristrutturare e valorizzare i luoghi

attraversati grazie a nuovi spazi pubblici di ricucitura come percorsi ciclopedonali, aree verdi attrezzate, orti urbani e passaggi faunistici.

L'attivazione del Quadruplicamento nell'ambito del nodo di Brescia andrà a completare un ulteriore tassello del sistema ferroviario italiano, riducendo le interferenze tra i diversi flussi di trasporto, rendendo più fluida la circolazione e aumentando la capacità di traffico nel nodo ferroviario, con benefici sulla regolarità e sulla puntualità sia dei servizi a lunga percorrenza sia di quelli regionali (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 27 luglio 2020).

Nazionale: obiettivi e aree di criticità in materia di sicurezza ferroviaria anno 2021

Con nota ANSF 0010980/2020 del 15/07/2020 sono state trasmesse ai Gestori della Infrastruttura, alle Imprese Ferroviarie e agli Esercenti delle Reti funzionalmente isolate, le misure di sicurezza nonché le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria identificate per il 2021, finalizzate a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria sulla base delle analisi svolte dall'Agenzia di cui alla Relazione Preliminare per la sicurezza relativa all'anno 2019.

(...OMISSIS...)

CONSIDERATO che non è ancora intervenuta la piena operatività di ANSFISA e pertanto, ai sensi del combinato disposto dell'Art. 12, comma 19 del DL109/2018 e dell'Art. 31, comma 6 del D.lgs. 50/2019, le funzioni ed i compiti di ANSFISA in ma-

teria ferroviaria continuano ad essere svolte dall'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie (ANSF) di cui al D.lgs. 162/2007; si riportano di seguito le misure di sicurezza nonché le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria identificate per il 2021 finalizzate a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria sulla base delle analisi svolte dall'Agenzia di cui alla Relazione Preliminare per la sicurezza relativo all'anno 2019.

1. MISURE DI SICUREZZA

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nell'ambito dei propri piani annuali della sicurezza garantendo l'attuazione delle seguenti misure di sicurezza conseguenti alle aree di criticità rilevate.

- Completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo.

I Gestori dell'infrastruttura e le Imprese ferroviarie operanti sulle reti di cui al DM del 05 agosto 2016 devono garantire ciascuno per quanto di competenza, il completamento dell'attrezzaggio tecnologico e dell'adeguamento normativo ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012 al fine di realizzare l'allineamento dei livelli di sicurezza in tutte le parti del sistema ferroviario, uniformando agli standard nazionali i propri contesti operativi. In tale ottica, si richiamano i suddetti Operatori ferroviari:

- o al rispetto dei "Piani di adeguamento infrastrutturale e tecnologico ai principi di sicurezza contenuti nel Regolamento per la Circolazione ferroviaria emanato con Decreto ANSF n° 4/2012", comunicati dai Gestori delle infrastrutture regionali, e ad una valutazione di possibili riduzioni dei tempi di attrezzaggio ed eliminazione di tutti i contesti obsoleti;

- o all'attrezzaggio delle locomotive di manovra con vigilante e sistemi di protezione della marcia, adeguando progressivamente i dispositivi di sicurezza ai requisiti del decreto ANSF n. 1/2015;
- o all'adeguamento dei sottosistemi di bordo dei veicoli con quanto previsto dal RCF.

I Gestori dell'infrastruttura, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti operanti sulle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario identificate con il Decreto del Ministro delle Infrastrutture e Trasporti n.347 del 02 agosto 2019, dovranno garantire l'attuazione dei provvedimenti in materia di sicurezza dell'esercizio ferroviario previsti in riscontro ai requisiti urgenti indicati dall'ANSF con la nota prot. n.0013666 del 10/07/2019. I suddetti Operatori devono inoltre garantire l'attuazione degli eventuali interventi di adeguamento alle norme tecniche e agli standard di sicurezza o, nelle more della loro attuazione, l'implementazione delle necessarie misure di mitigazione quale risultato di un'analisi dei rischi condotta considerando le caratteristiche della tratta ferroviaria, dei veicoli e del servizio di trasporto, così come disposto dall'articolo 3 del Decreto ANSF n.1/2019 di approvazione delle "Norme tecniche e standard di sicurezza applicabili alle reti funzionalmente isolate dal resto del sistema ferroviario nonché ai gestori del servizio che operano su tali reti".

- Azioni inerenti al rischio dell'indebita presenza delle persone non autorizzate sulla linea e negli impianti ferroviari.

I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità presenti negli impianti ferroviari di competenza attivando collaborazioni con tutti i soggetti competenti anche di tipo istituzionale, al fine di realizzare una mappatura delle zone a più elevata probabilità di investimento ed identificare, per tali zone, le adeguate misure di sicurezza preventive at-

traverso l'identificazione degli interventi diretti in particolare a:

- o rendere di difficile valicabilità i punti di accesso non autorizzato alla sede ferroviaria;
- o eliminare o rendere non fruibili alle persone non autorizzate i manufatti e gli edifici in disuso presenti nelle aree ferroviarie;
- o realizzare sovrappassi o sottopassi per sostituire gli attraversamenti a raso ad uso dell'utenza ferroviaria;
- o ubicare gli attraversamenti di servizio, ove non eliminabili, ad adeguata distanza dagli accessi alle banchine;
- o azioni inerenti al rischio degli utenti dei passaggi a livello.

I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono eseguire l'analisi e la valutazione delle criticità connesse ai Passaggi a Livello (PL) presenti sulla rete di competenza, al fine di realizzare una mappatura di quelli a più elevata probabilità di incidente, identificando le misure ritenute idonee ad incidere sulla probabilità di accadimento.

I suddetti operatori devono elaborare, e se del caso aggiornare, i piani di dismissione ed attrezzaggio dei Passaggi a livello supportati da una specifica analisi che ne definisca le priorità intervento, nonché attivare il relativo monitoraggio al fine di verificarne l'attuazione e l'efficacia delle azioni previste.

- Riduzione del numero di rotture rotaia

I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti devono adottare tutte le misure atte a garantire una riduzione del valore del precursore "rotaie rotte" registrato nel proprio contesto operativo sulla base di un valore obiettivo che ciascun operatore dovrà fissare nell'ottica del miglioramento continuo dei livelli di sicurezza della propria rete.

- Creazione all'interno dell'organizzazione degli operatori ferroviari, di iniziative atte a favorire e gestire le segnalazioni volontarie (*voluntary report*).

I Gestori dell'infrastruttura, le imprese ferroviarie e gli Esercenti devono promuovere una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproci in cui il personale è incoraggiato a contribuire allo sviluppo della sicurezza. A tal fine devono definire nell'ambito del proprio Sistema di Gestione della Sicurezza processi funzionali alla raccolta e alla gestione di segnalazioni volontarie inerenti ad incidenti, inconvenienti, "quasi incidenti" ed altri eventi pericolosi rilevati, garantendo la riservatezza di chi li ha segnalati.

Gli operatori ferroviari devono inoltre provvedere a rimuovere gli eventuali elementi ostativi alla diffusione di una cultura della fiducia e dell'apprendimento reciproco presenti nei contratti collettivi nazionali.

2. AREE DI MIGLIORAMENTO

I Gestori delle infrastrutture, le Imprese ferroviarie e gli Esercenti, ciascuno per quanto di competenza, sono tenuti ad intervenire nelle seguenti aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria, considerando quali riferimenti di base le indicazioni fornite con la presente:

- Manutenzione dell'infrastruttura e dei veicoli ferroviari.
 - o Garantire la definizione di tutti i processi necessari alla gestione, al controllo ed alla verifica di efficacia dell'attività di manutenzione in coerenza con quanto stabilito dai Metodi Comuni di Sicurezza, mettendo in atto le azioni necessarie per assicurare la rispondenza ai requisiti specifici e agli standard prefissati, sia nel caso in cui l'attività è svolta internamente sia nel caso in cui è affidata a terzi.
 - o Revisionare i processi manutentivi anche attraverso lo sviluppo ed il potenziamento degli strumenti di diagnostica.

I Gestori dell'infrastruttura e gli Esercenti:

- o con riferimento alla gestione delle opere d'arte, devono garantire la tracciabilità del ciclo di vita di ciascuna opera e definire la modalità di pianifica-

zione, esecuzione e controllo dello stato delle opere d'arte al fine di garantire la sicurezza della circolazione ferroviaria secondo le linee guida emanate da questa Agenzia con nota prot. 16309 del 1 ottobre 2018;

- o con riferimento alla gestione delle interferenze con infrastrutture di competenza di soggetti terzi, devono garantire la mappatura delle stesse e l'identificazione dei necessari accordi di gestione ai fini manutentivi che contempli l'identificazione delle necessarie misure di controllo dei rischi indotti;
- o con riferimento alle problematiche connesse a fenomeni di dissesto idrogeologico devono realizzare una mappatura dei punti della rete soggetti a tali criticità garantendone il monitoraggio, l'aggiornamento e la definizione delle modalità operative atte a garantire il funzionamento sicuro dell'infrastruttura.

- Sviluppo di una positiva Cultura della Sicurezza.

Promuovere lo sviluppo di una positiva "Cultura della Sicurezza" nelle attività proprie e dei propri fornitori attraverso un impegno diretto e attivo dell'alta dirigenza e dell'organizzazione a tutti i livelli.

- Integrazione dei fattori umani ed organizzativi.

Includere il fattore umano e i fattori organizzativi nelle fasi di progettazione delle attività lavorative, dell'identificazione delle competenze del personale con compiti di sicurezza, del controllo della corretta esecuzione dei compiti e dell'analisi di incidenti ed inconvenienti. Parimenti l'analisi dei rischi deve comprendere quelli derivanti da fattori umani e organizzativi, come il carico di lavoro, la progettazione del lavoro, la fatica o l'adeguatezza delle procedure del Sistema di Gestione della Sicurezza, e dalle attività di altre parti interessate.

- Monitoraggio della corretta applicazione e dell'efficacia dei Sistemi di Gestione della Sicurezza.

Garantire l'attuazione di un processo di monitoraggio in coerenza con quanto stabilito dal metodo comune di sicurezza di cui al Regolamento (UE) 1078/2012 al fine di:

- o verificare la corretta applicazione e l'efficacia di tutti i processi e le procedure previsti nel proprio sistema di gestione incluse le misure tecniche, operative e organizzative di controllo del rischio;
- o verificare la corretta applicazione del proprio sistema di gestione nel complesso e se tale sistema ottiene i risultati attesi;
- o individuare e attuare appropriate misure preventive, correttive o di entrambi i tipi qualora vengano individuati casi rilevanti di non conformità.

- Gestione delle forniture.

Garantire la definizione dei requisiti di sicurezza correlati alle forniture nei contratti e nei relativi accordi di interfaccia, l'identificazione dei rischi connessi, le modalità atte a garantirne la verifica di efficacia e le eventuali revisioni nel rispetto di quanto disposto dal CSM inerente all'attuazione delle modifiche al Sistema di Gestione della Sicurezza. Di particolare rilievo la definizione dei requisiti di sicurezza, l'organizzazione e il controllo delle prestazioni dei fornitori per la manutenzione.

- Analisi degli incidenti e degli inconvenienti.

Gli operatori devono garantire che i risultati delle indagini relative ad incidenti e inconvenienti nonché l'analisi dei precursori registrati nel proprio contesto operativo, siano costantemente impiegati per riesaminare la valutazione del rischio, tranne insegnamento allo scopo di migliorare la sicurezza e, laddove applicabile, adottare misure correttive o di miglioramento.

Codesti Operatori ferroviari, con

il coinvolgimento dei soggetti responsabili della manutenzione (ECM) e tutti gli altri soggetti la cui azione ha un potenziale impatto sul funzionamento sicuro del sistema ferroviario (tra cui fabbricanti, fornitori di servizi di manutenzione, detentori, fornitori di servizi, enti appaltanti, trasportatori, speditori, consegnatari, caricatori, scaricatori, riempitori ecc.) devono adottare i provvedimenti necessari ed inserire nei propri piani della sicurezza per l'anno 2021 progetti per l'attuazione delle misure finalizzate al conseguimento degli obiettivi comuni di sicurezza e delle attività previste per le aree di miglioramento in materia di sicurezza ferroviaria sopra riportate.

I suddetti piani dovranno inoltre contemplare azioni atte alla risoluzione delle criticità:

- o emerse dalle proprie analisi dei rischi tenendo in considerazione il quadro stabilito nel Regolamento (UE) n. 1078/2012 e almeno i risultati delle attività di monitoraggio, audit interni, riesame della direzione, insegnamenti tratti da incidenti e inconvenienti;
- o riportate nelle note ANSF con oggetto "Obiettivi e aree di criticità" relative agli anni precedenti e che non risultino ancora eliminate;
- o segnalate da questa Agenzia a seguito dell'analisi di incidenti o inconvenienti, di attività ispettiva o di audit, indicate nelle note di trasmissione delle raccomandazioni della Direzione Generale per le investigazioni ferroviarie e marittime o provenienti da "Safety Alert".

I progetti e le attività che codesti Operatori ferroviari inseriranno nel proprio piano della sicurezza devono riportare dettagli in termini di tempi, obiettivi ed indicatori che ne permettano il monitoraggio ai fini della verifica della loro efficacia e, nel caso, dell'identificazione delle necessarie modifiche.

Vorranno i soggetti in indirizzo dare tempestivo ed efficace corso al-

l'attuazione di quanto sopra delineato anche nelle more dell'adozione dei piani annuali della sicurezza per l'anno 2021. (Nota ANSF, 21 luglio 2020)

Lombardia: gli impatti ambientali e sociali del treno valgono 1,6 miliardi di euro

Il "sistema treno" nel 2019 ha generato in Lombardia un valore complessivo positivo pari a 1,6 miliardi di euro: la cifra, presentata nel Bilancio di Sostenibilità 2019 di Trenord, considera oltre ai ricavi anche le esternalità prodotte a livello economico, sociale e ambientale dall'azienda ferroviaria lombarda, che nell'ultimo anno ha trasportato 214 milioni di passeggeri – 5 in più rispetto al 2018 – evitando 79 milioni di viaggi in auto, calcolando una distanza media di 30 km.

Trenord è la prima azienda di trasporto in Italia a quantificare – tramite un modello sviluppato sulla metodologia "True Value" di KPMG – gli impatti diretti generati dal servizio ferroviario lombardo su territorio, aziende e persone che costituiscono i nodi della rete del "sistema treno". Il Bilancio – redatto secondo le linee guida definite dal GRI Global Reporting Initiative – descrive i fattori che compongono questo valore: i benefici ambientali caratterizzati principalmente dalle emissioni evitate con il grazie al trasporto su ferro; ed i benefici sociali ed economici derivati dalla presenza del servizio ferroviario.

Trenord contribuisce al raggiungimento dei 7 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030 approvata dalle Nazioni Unite, che individuano le priorità su cui lavorare a livello mondiale, contribuendo a sviluppare città e comunità sostenibili.

- Il valore sociale del trasporto ferroviario

All'interno della dimensione sociale del "True Value" di Trenord, l'impatto più rilevante, 978 milioni di euro, è attribuibile alla possibilità offerta ai passeggeri di viaggiare per soddisfare le proprie esigenze di stu-

dio, lavoro, tempo libero, ecc. Oltre 820mila passeggeri in un giorno feriale, 390mila il sabato, oltre 290mila nei festivi: questi i record raggiunti nel 2019 da Trenord. L'azienda serve capillarmente tutta la Lombardia, 7 province di Regioni confinanti, il Canton Ticino, l'Aeroporto Internazionale di Malpensa. I treni, che nel 2019 hanno percorso 42 milioni di km, collegano quotidianamente 460 stazioni; il 77% dei Comuni lombardi – pari al 92% dei cittadini – ha la stazione ferroviaria più vicina entro un raggio di 5 km.

Su questi territori il valore del treno si ripercuote, oltre che in termini di disponibilità del servizio, anche in tempo di viaggio che può essere utilizzato per svolgere attività lavorative, in meno traffico stradale e quindi meno disagi per la collettività e ad un minor rischio di incidenti sulle strade. Complessivamente, gli impatti sociali generati da Trenord sono di 1,1 miliardi.

Allo sforzo "ordinario" si aggiungono le attività straordinarie: è il caso del potenziamento del servizio Malpensa Express messo in atto durante il "bridge" dello scalo di Linate dal 27 luglio al 26 ottobre 2019, quando sono stati offerti 13.200 posti in più sulle 146 corse giornaliere effettuate dal collegamento, passando da 39mila a oltre 52mila posti al giorno, oltre all'apertura di nuovi punti vendita al Terminal 1 di Malpensa e al lancio del nuovo sito dedicato. È anche il caso dei servizi ad hoc e dei biglietti speciali proposti per le località turistiche regionali – dai treni della neve ai treni per i laghi – e per gli oltre 70 grandi eventi serviti nel 2019, dall'Adunata Nazionale degli Alpini al 500° di Leonardo, a Jova Beach Party a Linate.

- Il valore ambientale del treno: evitati 79 milioni di viaggi in auto

Utilizzando il treno in alternativa all'automobile sono state evitate emissioni di gas ad effetto serra, che contribuiscono al cambiamento climatico, per 58 milioni di euro, e di contaminanti atmosferici, che incidono sulla qualità dell'aria e la salute

dei cittadini, per un totale di 15 milioni di euro.

A queste si aggiungono le azioni di Trenord per rendere "green" i propri processi e impianti aziendali e la nuova flotta di treni che consumano il 30% di energia in meno e sono composti da materiali riciclabili al 97%.

- Il valore economico di Trenord

Complessivamente, gli impatti economici generati da Trenord nel corso del 2019 sono quantificabili ad un totale di 441 milioni di euro. Oltre la metà di questo valore – 275 milioni – è quello che l'azienda trasferisce ai dipendenti. Nel 2019 sono state effettuate 277 nuove assunzioni, di cui 172 tra macchinisti e capitreno, per un organico complessivo di 4.315 dipendenti. Nell'ambito dei processi di selezione, Trenord ha avviato 11 scuole professionalizzanti: 5 per capitreno, 4 per macchinisti, 2 per manovratori. Complessivamente, sono state erogate ai dipendenti oltre 320mila ore di formazione (+4% rispetto al 2018).

Trenord promuove lo sviluppo di una cultura della mobilità anche al di fuori dell'azienda: l'azienda tra i partner del corso di laurea in Mobility Engineering, avviato nel 2019 dal Politecnico di Milano. Durante l'anno è stato lanciato anche il progetto #Youngmobility, che coinvolge tre scuole superiori lombarde nel promuovere il treno come mezzo di trasporto condiviso, sostenibile, accessibile (Comunicato Stampa TreNord, 30 luglio 2020).

Lazio, Campania: arrivano i primi treni Rock per Trenitalia

In Campania arriva (Fig. 1), in anticipo sui tempi, il nuovo treno Rock, il primo dei 37 nuovi treni di Trenitalia (Gruppo FS Italiane), che si aggiunge ai 24 Jazz già in circolazione sui binari della Regione. Un piano che entro il 2025 garantirà il rinnovo totale della flotta regionale, così come previsto dal Contratto di Servizio 2019-2033 sottoscritto a dicembre 2019 da Regione Campania e



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 1 - Interni del nuovo treno Rock consegnato in Campania (in evidenza in colore rosso, le icone per il distanziamento sociale imposto agli utenti ferroviari dal DPCM di contrasto alla diffusione del CoViD-19).

Trenitalia. Un contratto che prevede investimenti per oltre 680 milioni di euro, di cui circa 390 milioni (208,9 milioni di euro da parte di Trenitalia + 180 milioni da parte della Regione Campania) per il rinnovo della flotta.

- **La Consegna**

Alla cerimonia di consegna presso l’Impianto di Manutenzione di Napoli Centrale hanno partecipato V. DE LUCA, Presidente della Regione Campania, e O. IACONO, Amministratore Delegato e DG Trenitalia. Presenti L. CASONE, Presidente IV Commissione Trasporti Regione Campania, S. DE FILIPPIS, Direttore Divisione Passeggeri Regionale Trenitalia e P. DIAMANTINI, Direttore Regionale Trenitalia Campania.

- **Spazio E Confort**

Più scattante, più capiente e più confortevole, il Rock è un treno a doppio piano ed alta capacità che si appresta a migliorare notevolmente l’esperienza di viaggio, con prestazioni paragonabili a quelle di una metropolitana: 160 km/h di velocità massima con un’accelerazione di 1,10 m/s², oltre 600 posti a sedere, maggior spazio per i viaggiatori nelle

sedute, finestrini più grandi per ammirare le bellezze del belpaese, portale intranet, area passeggini, illuminazione a led, nuovo sistema di climatizzazione, prese usb e di corrente a 220V per ricaricare tablet e smartphone.

- **Accessibilità Per Tutti**

Presenti, inoltre, 4 postazioni per i diversamente abili collocate nelle immediate vicinanze delle porte di accesso e dei servizi igienici, così da ridurre al minimo gli spostamenti all’interno del treno. I mezzi sono costruiti in modo facilitare salita e discesa delle persone a ridotta mobilità.

- **Sicurezza E Sostenibilità**

Completano la dotazione 9 posti bici con prese elettriche incluse per ricaricare i modelli di nuova generazione e bagagliere, 50 videocamere a circuito chiuso per un viaggio in sicurezza ed informazioni ai passeggeri su monitor di dimensioni doppie rispetto al passato. Non solo capienti ma anche ecologici: il Rock è infatti un treno ecosostenibile, riciclabile fino al 97%, con una riduzione del 30% dei consumi energetici rispetto ai treni precedenti.

- **Sostegno Al Turismo**

La stagione estiva costituisce opportunità di rilancio per l’economia legata al turismo, da sostenere e incentivare con nuovi collegamenti intermodali, verso le mete più ambite e ricercate. Oltre ai Regionali di Trenitalia, grande novità sono i collegamenti integrati treno+bus e treno+nave, come “Cilento Link”, “Costiera Link” e “Pompei Link”, con i quali sarà possibile raggiungere le principali mete balneari e turistiche della costa tirrenica meridionale della regione e della Costiera Amalfitana in maniera facile, sicura e sostenibile. Inoltre per i viaggi programmati nell’estate 2020 sono disponibili tariffe speciali e riduzioni, tra cui la promo Estate Insieme - novità assoluta - per viaggiare senza limitazioni su tutti i treni regionali e verso ogni destinazione.

- **La Nuova App Trenitalia**

Di recente è stata introdotta da Trenitalia un’App, in fase di sperimentazione su 1500 treni regionali, che permette di conoscere in tempo reale, grazie al counter digitale, il numero dei posti disponibili a bordo dei regionali. Un algoritmo esporrà con tre diversi colori (rosso, giallo, verde) l’andamento delle presenze a bordo treno sino a non consentire gli acquisti nel momento in cui il treno sarà sold out. Una nuova funzione a tutela della salute delle persone.

Consegnato anche alla Regione Lazio (Fig. 2) il primo dei 72 nuovi treni di Trenitalia che entro il 2024 garantiranno il rinnovo totale della flotta regionale. Il nuovo treno Rock per il trasporto laziale è dotato di 602 posti a sedere, spazioso ed ecosostenibile e sarà impiegato sulle linee FL1 (Orte-Roma-Fiumicino Aeroporto) e FL3 (Roma-Cesano/Viterbo).

Alla cerimonia di consegna a Roma Termini hanno partecipato N. ZINGARETTI, Presidente Regione Lazio, M. ALESSANDRI, Assessore ai Lavori Pubblici e Mobilità Regione Lazio, G. BATTISTI, Amministratore delegato e DG di Ferrovie dello Stato Italiane, O. IACONO, Amministratore Delegato e DG Trenitalia, e S. DE FI-



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 2 - Il primo treno Rock per il Lazio in Stazione Termini.

LIPPIS, Direttore Divisione Passeggeri Regionale Trenitalia.

Nel Lazio il 13% delle persone sceglie il treno per i propri spostamenti e con circa 350mila viaggiatori al giorno è la seconda regione in Italia per passeggeri trasportati. I nuovi treni più capienti e confortevoli aumenteranno sensibilmente il numero dei posti a sedere fino al 53% in più rispetto ai treni precedenti (*Comunicato Stampa Regione Lazio, Regione Campania*, 23 luglio 2020).

TRASPORTI URBANI

Marche: mobilità, 7 milioni di euro per la filovia di Ancona

È stata acquisita l'intesa della Conferenza Unificata sul decreto ministeriale, proposto dalla Ministra P. DE MICHELI, che prevede l'erogazione di circa 7 milioni di euro da destinare al ripristino e ampliamento della filovia di Ancona. L'intervento proposto dal Comune di Ancona sul potenziamento e la valorizzazione della linea filoviaria esistente e sui nodi di interscambio riguarda, in particolare, interventi di implementazione della rete, finalizzati al raddoppio del

percorso ad "anello". Un progetto voluto al fine di servire l'intero centro cittadino collegandolo con le principali direttrici periferiche.

La lunghezza della rete filoviaria, in andata e ritorno, passerà da 7,6 a 10 km, ma l'ammodernamento riguarderà anche le apparecchiature di linea già esistenti, il ripristino delle linee filoviarie dismesse, l'ammodernamento delle sottostazioni e l'acquisto di 6 nuovi filonodati con una capacità non inferiore a 140 posti totali che consentirà di aumentare il numero totale dei rotabili del parco filoviario esistente da 9 a 15 mezzi.

Complessivamente, si tratta di un intervento che servirà a migliorare, in termini di sicurezza di affidabilità di trasporto, tutta la linea filoviaria del comune e a fornire un contributo significativo in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico nell'area centrale della città (*Comunicato Stampa MIT*, 6 agosto 2020)

Lazio: Atac, bilancio 2019, aumentano il servizio erogato (+1,6%) e i ricavi (+2,27%)

L'assemblea del Socio Unico Roma Capitale ha approvato il bilancio 2019 di Atac SpA, il primo a rilevare

gli effetti conseguenti l'emanazione del Decreto di Omologa del Tribunale di Roma in data 25 giugno 2019, che ha reso obbligatoria l'esecuzione della proposta concordataria approvata dall'assemblea dei creditori. Il bilancio al 31 dicembre 2019 si è chiuso positivamente con un margine operativo lordo di 92.126.518 di euro e un utile d'esercizio pari a 7.612.008.

- Il consolidamento del patrimonio.

A seguito del giudizio di omologa e dell'emissione degli Strumenti Finanziari Partecipativi (SFP) il bilancio rileva un patrimonio al 31 dicembre 2019 di euro 629.522.030, rispetto a quello negativo di euro 169.805.539 al termine dell'esercizio precedente, dopo che il deposito della domanda di concordato preventivo aveva sospeso gli obblighi di ricapitalizzazione. Pertanto, l'entità dei mezzi propri è tale da assicurare il superamento della soglia minima richiesta per il rispetto del requisito dell'idoneità finanziaria previsto dal regolamento (CE) n. 1071/2009 e del rinnovo dell'iscrizione al REN di Atac.

- I risultati della gestione.

Al consolidamento della posizione patrimoniale della Società ha contribuito l'andamento della gestione aziendale che nell'esercizio 2019 ha conseguito un risultato economico positivo pari a euro 7.612.008, in netta crescita rispetto a quello dell'esercizio precedente (839.558 euro). Il margine operativo lordo è positivo per euro 92.126.518 facendo rilevare un incremento di euro 2.254.741 rispetto a quello del 2018.

- L'andamento della produzione del servizio.

La produzione complessiva erogata nel 2019 è stata pari a 149,5 milioni di vetture/km e risulta superiore dell'1,6% (2.318.540 vetture/km) rispetto a quella conseguita nel 2018 pari a 147,2 milioni di vetture/km. L'incremento della produzione è da attribuire per la componente principale al servizio di superficie che ha fatto rilevare un aumento del 2,46%

(+2.030.199 vetture/km) rispetto a quanto rilevato nel 2018 grazie agli interventi di manutenzione straordinaria su parte della flotta bus ed all'ingresso in esercizio di 38 bus nuovi in usufrutto e di 227 bus nuovi di proprietà di Roma Capitale concessi in usufrutto ad Atac. Anche il servizio di metropolitana nel 2019 ha fatto rilevare un incremento di produzione del servizio pari all' 1,71% (839.049 vetture/km), contenuto dalle riduzioni di orario di esercizio attuate nel periodo estivo sulla linea A per i lavori di manutenzione straordinaria dei deviatori e sulla linea B per quelli d'interconnessione con la linea C presso la stazione San Giovanni.

- Il trend dei ricavi e la lotta all'evasione.

I ricavi delle vendite e delle prestazioni, pari a euro 866,6 milioni rispetto a euro 847,4 milioni dell'esercizio precedente, hanno fatto rilevare un incremento del 2,27% (euro 19.231.700). La vendita complessiva di titoli di viaggio ha determinato ricavi pari a euro 272.853.770 con un incremento dello 0,36% (euro 966.006) rispetto al 2018 (euro 271.887.764). Gli importanti risultati conseguiti nel 2018 sul fronte dell'attività di controllo dell'evasione tariffaria sui servizi di TPL trovano conferma nell'esercizio 2019: gli introiti sono aumentati del 66,46% (euro 1.779.811), da euro 2.678.157 del 2018 a euro 4.457.968.

- Il rinnovo del parco mezzi.

Per quanto riguarda il rinnovo del parco autobus, nel 2019 sono stati rispettati gli obiettivi di piano che prevedevano l'immissione in servizio di 278 mezzi. Nel primo semestre sono entrati in esercizio 38 autobus di nuova immatricolazione acquisiti mediante contratto di usufrutto, nel secondo semestre sono state completate le consegne di 227 autobus nuovi, di proprietà di Roma Capitale e concessi alla azienda in usufrutto oneroso e a seguito degli interventi di revamping sono stati rimessi in esercizio 25 autobus elettrici Gulliver.

- Il rinnovo dei servizi.

Nel corso dell'esercizio 2019 sono stati sostituiti ulteriori 1.500 parchimetri con modelli di nuova generazione sia su strada sia presso i parcheggi di scambio.

Sempre sul percorso tracciato dal piano concordatario, in particolare rispetto all'obiettivo di digitalizzazione dell'azienda, è stato realizzato il progetto denominato Tap&Go che, impiegando la tecnologia EMV (European Mastercard/Visa) Transit, ha reso contestuale l'accesso e l'esazione della tariffa Metrebus mediante utilizzo di carte di credito o di debito direttamente ai varchi dell'intera rete metropolitana e delle ferrovie regionali (*News ATAC*, 28 luglio 2020).

Campania: Busitalia, 5 nuovi bus ibridi da agosto in servizio nel Comune di Salerno

La flotta di Busitalia (Gruppo FSI) Campania si rinnova, da agosto, con 5 nuovi bus ibridi in circolazione nel Comune di Salerno.

Si tratta di un'ulteriore tranches di consegna di mezzi Iveco previsti dal bando di gara indetto da ACaMIR, Agenzia Campana per la Mobilità Infrastrutture e Reti.

Migliori standard in tema di rispetto per l'ambiente con consumi del 25-30% in meno rispetto ai diesel, abbattimento della rumorosità e riduzione di emissioni.

Queste le principali caratteristiche dei nuovi mezzi che rientrano in un progressivo piano nazionale di rinnovamento del parco mezzi Busitalia, che ha come obiettivo la sostituzione di bus di vecchia generazione (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 30 luglio 2020).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: EVM Rail, servizi per il trasporto ferroviario e manovre di terminalizzazione

EVM Rail, Gruppo Etea, è una nuova società di trasporto ferroviario

che intende operare nel Nord Italia utilizzando locomotive elettriche e diesel di ultima generazione. I soci che la compongono hanno una lunga esperienza e competenza nel trasporto ferroviario, pertanto EVM Rail si propone come azienda che può trasportare treni pesanti fino a 2500 tonnellate, sia sul territorio italiano che all'estero. EVM Rail si propone di offrire oltre alla trazione ferroviaria un servizio completo di terminalizzazione e manovre all'interno dei raccordi privati.

Il Gruppo Etea combina una consolidata tradizione industriale nel settore agroalimentare con la volontà di innovare e progredire.

Fondato nel 1995 come società di ingegneria, il Gruppo ha progressivamente allargato il proprio raggio di azione, affiancando all'iniziativa originaria un'attività di produzione, prima nel settore dell'alcol e degli amido-derivati, poi dell'energia da fonti rinnovabili ed interne nell'originazione e trading di cereali ed oleaginose.

Parallelamente, alla diversificazione produttiva, il Gruppo Etea ha operato un'espansione geografica, inizialmente all'interno della Unione Europea e successivamente nell'area dei Balcani.

Il Gruppo Etea è presente in 6 Paesi Europei – Italia, Regno Unito, Albania, Romania, Serbia e Lituania – con proprie attività, operando direttamente 19 impianti di produzione, oltre a numerosi siti di stoccaggio.

L'offerta di servizi ferroviari si pone in continuità con la volontà, sempre dimostrata nelle iniziative intraprese dal Gruppo, di costituire un punto di riferimento per i clienti, sostenendone lo sviluppo attraverso l'innovazione di prodotto ed il servizio puntuale ed efficiente.

I soci L. VANTINI e D. MIGLIORANZI provengono da una lunga esperienza nel settore del trasporto ferroviario merci, avendo svolto incarichi di responsabilità, presso le ferrovie statali ed anche presso ferrovie private (*Estratto dalla presentazione web di EVM Rail*, 10 agosto 2020)

Nazionale: logistica, al via la collaborazione tra FLC e la Struttura Tecnica di Missione del MIT

Il Freight Leaders Council supporterà la Struttura tecnica di missione del ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Fig. 3) nello studio di modelli e soluzioni per una logistica più efficiente, innovativa e green.

Il protocollo, sottoscritto da G. CATALANO, coordinatore della STM e M. MARCIANI, presidente del FLC, mira a una ricognizione globale dell'esistente al fine di elaborare nuove modalità operative per il trasporto delle merci in ambito urbano e nel medio e lungo raggio nelle diverse modalità.

“Il Ministero – afferma CATALANO – conferisce una notevole importanza alla tematica della logistica, con particolare attenzione alla logistica urbana, anche tenendo conto dell'impatto della pandemia legata al COVID sul mondo dei trasporti come evidenziato nel documento strategico “#Italiaveloce: l'Italia resiliente progetto il futuro. Nuove strategie per trasporti, logistica e infrastrutture”. La collaborazione con Freight Leaders Council sarà importante per il monitoraggio dell'efficacia delle azioni e degli interventi proposti”.

“È con molto piacere che la nostra associazione mette a disposizio-

ne del ministero le competenze accumulate nei molti anni di attività – ha dichiarato MARCIANI – insieme a quelle apportate dai soci e dal nostro comitato scientifico. Sono sicuro che un confronto diretto con le istituzioni porterà a un processo più immediato di conoscenza della logistica e a proposte condivise e attuabili per dare il giusto ruolo a questo settore fondamentale per la nostra economia”.

La collaborazione è stata attuata attraverso la costituzione di un tavolo bilaterale al quale partecipano due rappresentanti per ognuna delle parti con il compito di gestire le richieste di consultazione, suggerire iniziative, progetti e seguire la loro attuazione. I componenti del tavolo, che si è riunito il 21 luglio scorso per la prima volta, sono M. MARCIANI, presidente del FLC, C. RICOZZI, vicepresidente del FLC, G. CATALANO, coordinatore della STM e T. BAZZICHELLI, dirigente della STM (*Comunicato Stampa FLC*, 23 luglio 2020).

Nazionale: porti, 900 milioni di euro per interventi infrastrutturali, prioritari e immediatamente cantierabili

Via libera dalla Conferenza Unificata al Decreto proposto dalla Ministra delle Infrastrutture e dei Trasporti P. DE MICHELI che stanZIA 906

milioni di euro da destinare a 23 opere proposte dalle Autorità di Sistema portuale e che il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ritenuto meritevoli di finanziamento.

Una prima tranche di 794 milioni, a valere sulle risorse complessivamente già disponibili nel Fondo investimenti, verrà utilizzata per i primi 20 interventi strutturali ritenuti prioritari e immediatamente cantierabili, nonché rispondenti ai criteri di sostenibilità ambientale, di messa in sicurezza e completamento di opere già parzialmente finanziate. La seconda parte, pari a 112 milioni di euro, sarà assegnata nel mese di settembre, a seguito del riparto del Fondo Investimenti 2020.

In particolare, alle Autorità portuali ricomprese nelle regioni settentrionali sono stati destinati finanziamenti per 308 milioni di euro circa: 200 milioni riguarderanno solo la Toscana con opere marittime e dragaggi della darsena Europa del porto di Livorno, 41 milioni per i porti liguri di Savona, Genova e La Spezia e 26 milioni per il porto di Venezia; alle Autorità portuali del centro Italia competono altri 244 milioni di euro: in particolare nelle Marche 40 milioni sono destinati alla realizzazione di una nuova banchina e all'allungamento del bacino di carenaggio del porto di Ancona, nel Lazio 69 milioni di euro riguardano interventi di viabilità nel porto di Civitavecchia e ulteriori 30 milioni il nuovo porto commerciale di Fiumicino, in Campania 20 mln sono destinati ad interventi di riqualificazione nell'area monumentale del porto di Napoli; infine alle Autorità portuali delle regioni del Sud Italia spetta un finanziamento di 354 milioni di euro, pari al 39% del totale: di questi 147 milioni riguarderanno solo la Puglia con riguardo ad interventi nei porti di Taranto, Bari e Barletta.

Nella definizione delle risorse si è inoltre considerato il principio di riequilibrio territoriale in favore delle regioni colpite dal sisma, per un volume complessivo di stanziamenti più



(Fonte: FLC)

Figura 3 - La sede del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti in Roma.

che proporzionale alla popolazione residente (*Comunicato Stampa MIT*, 6 agosto 2020).

INDUSTRIA

Nazionale: Alstom e Snam, accordo per lo sviluppo dei treni a idrogeno in Italia

Alstom, azienda impegnata a livello globale nelle soluzioni integrate per la mobilità sostenibile, e Snam, una delle principali società di infrastrutture energetiche al mondo, hanno firmato un accordo quinquennale per sviluppare i treni a idrogeno in Italia.

L'intesa, dopo una prima fase dedicata agli studi di fattibilità che si concluderà in questo autunno, ha l'obiettivo di realizzare, già ad inizio del 2021, progetti di mobilità ferroviaria comprensivi sia dei treni alimentati a idrogeno sia dell'infrastruttura tecnologica necessaria all'approvvigionamento, oltre che dei servizi di gestione e manutenzione dei mezzi.

Nell'ambito dell'accordo, Alstom si occuperà della fornitura e della manutenzione dei treni a idrogeno, di nuova realizzazione o convertiti, mentre Snam lavorerà allo sviluppo delle infrastrutture per la produzione, il trasporto e il rifornimento.

“Con questa iniziativa – commenta l'Amministratore Delegato di Snam M. ALVERÀ – vogliamo dare un ulteriore contributo alla decarbonizzazione dei trasporti e allo sviluppo di una economia dell'idrogeno in Italia. L'idrogeno prodotto da rinnovabili diventerà competitivo con le fonti fossili nel giro di pochi anni e avrà un ruolo centrale nella transizione energetica, in particolare nell'industria, nel riscaldamento e nel trasporto pesante. Sarà un pilastro del Green New Deal europeo e degli investimenti per la ripartenza post-Covid. Snam sta investendo e innovando per rendere la propria rete compatibile con l'idrogeno, per favorire lo sviluppo di nuove tecnologie e creare una filiera italiana perché il nostro Paese ha l'opportunità di essere tra i protagonisti mondiali nel set-

tore, cogliendo i benefici ambientali ed economici di questa leadership climatica”.

“Crediamo nell'idrogeno e per questo abbiamo siglato una partnership con Snam. Coradia iLint, il primo treno alimentato a idrogeno, è già in servizio passeggeri tra le città di Cuxhaven, Bremerhaven, Bremerförde e Buxtehude in Germania. Ci auguriamo che il treno a idrogeno diventi presto una realtà anche in Italia. Grazie ad un partner come Snam saremo in grado di rispondere al mercato offrendo una soluzione completa” afferma M. VIALE, Presidente e Amministratore delegato di Alstom Italia e Svizzera (*Comunicato Stampa Alstom*, 4 giugno 2020).

VARIE

Emilia Romagna: impermeabilizzazione del ponte ferroviario sul torrente Parma

Da agosto inizia la terza e ultima fase dei lavori di impermeabilizzazione del ponte ferroviario sul torrente Parma (Fig. 4).

L'intervento di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) interesserà la porzione di ponte – lunga 200 metri – su cui corrono i binari 5 e 6 della stazione di Parma.



(Fonte: Gruppo FS)

Figura 4 - Veduta aerea della linea ferroviaria posata sul ponte del torrente Parma.

Fra l'implacato del ponte e l'infrastruttura ferroviaria sarà inserita una speciale guaina impermeabile, per la cui posa è necessario rimuovere e poi riposizionare binari, pietrisco e scambi.

L'attività vede impegnati fino a 50 tecnici di RFI e delle imprese appaltatrici e 15 mezzi d'opera.

Per consentire l'operatività del cantiere, fino a domenica 30 agosto sono previste modifiche al programma di circolazione di alcuni treni sulle linee Parma-Piacenza/Milano e Parma-Salsomaggiore (vedi locandina allegata).

Tutti i sistemi di vendita dell'impresa di trasporto sono aggiornati con la nuova offerta (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 7 agosto 2020).

Veneto: MIT, costituita l'Autorità per la Laguna di Venezia

È stata approvata dal Consiglio dei Ministri la norma che costituisce l'Autorità per la Laguna di Venezia (Fig. 5) che assorbirà le competenze dell'ex Magistrato delle Acque. Verrà inoltre costituita una società “in house” interamente partecipata dalla stessa Autorità per la gestione e manutenzione del Mose. La norma prevede anche l'assunzione di personale a tempo indeterminato che andrà a



(Fonte: MIT)

Figura 5 - Veduta aerea degli ingressi alla Laguna di Venezia.

formare l'organico dell'Autorità. Viene disposta la liquidazione del Consorzio Venezia Nuova e si agevola l'operatività del Centro clima a Venezia quale ente di ricerca, già istituito con la legge di Bilancio 2020. Infine, si recuperano risorse per circa 530 milioni di euro, derivanti da risparmi di oneri finanziari, per il completamento del Mose (*Comunicato Stampa MIT*, 7 agosto 2020).

Nazionale: FSI, al via il progetto pilota per la gestione del traffico ferroviario con tecnologie satellitari

Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), per la prima volta in Europa, introduce il nuovo sistema di controllo e gestione del traffico ferroviario che utilizza tecnologie satellitari (ERSAT) su una linea regionale. L'accordo sottoscritto con

Hitachi Rail permetterà di realizzare, validare e certificare le tecnologie satellitari per il sistema ERTMS (European Rail Traffic Management System), accelerando così l'iter per la messa in esercizio.

RFI darà il via a una linea pilota da realizzare nel corridoio Europeo Mediterraneo fra Novara e Rho, dove è in corso di installazione l'ERTMS di Livello 2, l'evoluto sistema di segnalamento che controlla la velocità massima ammessa e la distanza dei treni, istante per istante, intervenendo automaticamente in caso di superamento di tali limiti. Per determinare la posizione del treno verranno impiegati sistemi di navigazione satellitare inizialmente basati su GPS e successivamente sul sistema europeo GALILEO.

La decisione arriva dopo un'ampia campagna di test e sperimenta-

zioni delle tecnologie satellitari avviate in stretto coordinamento con l'Agenzia Spaziale Italiana (ASI), il supporto della Agenzia Spaziale Europea (ESA) e il contributo della Agenzia GNSS Europea (GSA).

Concepito da RFI nel corso del 2012, ERSAT nasce dall'integrazione della tecnologia ERTMS con i sistemi di navigazione satellitare e le reti di telecomunicazione pubbliche, con l'intento di realizzare sistemi e linee più efficienti. Grazie alle nuove tecnologie satellitari sarà possibile aumentare gli standard di regolarità, puntualità e sicurezza del traffico ferroviario, diminuendo allo stesso tempo i costi di installazione e gestione, rendendo quindi economicamente sostenibili le linee regionali. Per le sue caratteristiche ERSAT potrà trovare applicazione principalmente sulle reti secondarie e a minor traffico, andando incontro in maniera efficace ad una esigenza di innovazione proprio di quelle linee. Inoltre, le nuove tecnologie contribuiscono a rendere ancora più green il sistema ferroviario grazie alle minori emissioni di CO₂.

RFI, già designato Game Changer in Europa per l'integrazione delle tecnologie satellitari nel piano di evoluzione del sistema ERTMS, conferma il suo ruolo di leader nei sistemi di segnalamento a standard europei, valorizzando il contributo delle tecnologie satellitari per rendere il sistema ERTMS più efficiente, ridurre gli impianti lungo la linea e favorire la sua introduzione anche nelle linee locali e regionali (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 28 luglio 2020).