

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Toscana: salgono a 9 i treni Rock

Entra in servizio il nono treno Rock (Fig. 1) sui binari della Toscana. Si raggiunge così un terzo della fornitura dei treni Rock destinati alla Regione.

Il treno nella versione a 5 vetture accoglie 1467 passeggeri che in base alla normativa in corso (riempimento dei mezzi dell'80%) diventano 1173 di questi 487 seduti, 9 posti bici, prese elettriche e 50 telecamere di video sorveglianza.

Il mezzo realizzato a Pistoia nello stabilimento Hitachi Rail ha un consumo energetico ridotto del 30% ed utilizza materiali ecosostenibili per una mobilità sempre più integrata e green.

Il contratto di servizio con la Regione Toscana prevede l'arrivo di altri 20 treni Rock nei prossimi anni per

un totale di 29 (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 12 agosto 2021).

Abruzzo: più spazio per le bici a bordo dei treni

In Abruzzo viaggiare in treno con la propria bici è sempre più facile e comodo, grazie all'incremento delle postazioni dedicate alle due ruote a bordo dei treni regionali di Trenitalia (Gruppo FS Italiane).

Sugli otto treni della flotta Minuetto in circolazione in Abruzzo l'offerta di posti bici è stata più che raddoppiata (Fig. 2), passando da due a sei posti per ciascun convoglio. I treni Minuetto, contrassegnati dal tradizionale pittogramma, come tutti i convogli che consentono il trasporto della bicicletta a bordo, assicurano 43 collegamenti giornalieri fra Pescara, Vasto, Teramo e Sulmona, con un'offerta totale di 258 posti bici.

Ciclisti e appassionati dei viaggi

in sella che scelgono di spostarsi con il treno per visitare i caratteristici borghi abruzzesi, dalla costa all'entroterra, possono usufruire del servizio anche a bordo dei nuovi treni Pop, convogli di ultima generazione e confortevoli, che a partire da maggio effettuano 10 collegamenti giornalieri per un totale di 120 posti bici disponibili.

L'ampliamento dell'offerta dedicata al trasporto delle bici conferma l'attenzione di Trenitalia verso forme di mobilità sempre più integrata e sostenibile, che trova nel connubio treno+bici la soluzione ideale. A partire da maggio 2020 sono ammessi a bordo anche monopattini, *hoverboard* e *monowheel*. Nei giorni feriali sono oltre 600 gli stalli per le biciclette di cui dispone l'intera flotta in servizio in Abruzzo.

L'accesso delle bici a bordo dei treni regionali dell'Abruzzo è gratuito, anche se limitatamente ai posti disponibili. Chi viaggia con amici o gruppi organizzati superiori a 10 persone può inoltrare una richiesta a direzione.abruzzo@trenitalia.it entro sette giorni dalla partenza.

Con l'avvio della stagione estiva, in Abruzzo, si registra per il secondo anno consecutivo un incremento di oltre 50% delle richieste relative a tale servizio, a favore di un turismo di prossimità che valorizza le bellezze del territorio.



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 1 – Esterno ed interni del treno Rock in consegna al trasporto regionale toscano.



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 2 – La posizione delle biciclette a bordo dei treni per il trasporto regionale abruzzese.

Anche quest'anno, è possibile scoprire i paesi della costa abruzzese con il Trabocchi Line, servizio che garantisce 22 collegamenti giornalieri per le più belle località balneari della regione. Sono inoltre disponibili le offerte commerciali "Promo Junior", "Estate insieme", "Viaggia con me" e "Promo Plus", vere e proprie occasioni di viaggio a prezzi low cost in treno, come migliore alternativa all'auto privata, per spostamenti in maggiore sicurezza e rispetto dell'ambiente, senza lo stress del traffico stradale o problemi di parcheggio (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 17 agosto 2021).

TRASPORTI URBANI

Campania: EAV, CISCO ed AXIANS presentano il Progetto Treno Sicuro

Maggiore sicurezza per i passeggeri grazie al diretto collegamento con la Centrale Operativa di EAV e con le forze dell'ordine, collegamento treno-stazione per monitoraggio di dati, immagini e posizionamento del treno oltre che servizi a bordo più efficaci grazie agli schermi nelle carrozze e alla possibilità di accesso

wi-fi. Tutto questo rientra nel progetto "Treno sicuro" presentato (Fig. 3) a Napoli dal Presidente e DG di EAV U. DE GREGORIO alla presenza dell'Assessore alla Ricerca, Innovazione e Start Up della Regione Campania, V. FASCIONE.

Il progetto, promosso dall'Ente Autonomo Volturno, è stato realizzato in partnership con le aziende Axians (del Gruppo Vinci Energies Italia) e Cisco che hanno fornito e installato i loro sistemi digitali. A presentare le nuove tecnologie sono stati S. PERROT, Managing Director Nord Ovest, Centro-Sud di Axians Italia, E. MERCADANTE, Leader Team Sales & Technical Specialists per il Sud Europa di Cisco Italia e P. ROVITO, Responsabile Ricerca e Sviluppo e RTD di EAV che spiega: "Si tratta di una infrastruttura di comunicazione realizzata sperimentalmente nella Galleria San Giorgio-Volla per una lunghezza di circa 4 km. e su un treno prototipo. Grazie alle nuove tecnologie WI-FI utilizzate viene garantita una connettività a banda larga affidabile anche quando il treno è in movimento. Gli elementi per realizzare una vera e propria rivoluzione, un cambiamento radicale nei sistemi di informazione e nei servizi al pubblico, ci sono tutti. Il principale in-

grediente è proprio quello di essere riusciti a fare rete."

"Per Eav non si tratta solo di fruire di tecnologie straordinarie, grazie agli accordi come quello sottoscritto con Cisco e Axians e alla collaborazione che ne è scaturita, EAV ha fatto Open Innovation mentre molto spesso l'Open Innovation è un tema di cui si parla soltanto. In questi anni abbiamo avuto collaborazioni continue con le Academy Cisco e Apple, abbiamo partecipato a diversi hackathon che hanno ispirato soluzioni tecniche importanti, abbiamo dato supporto a numerosi project work dei ragazzi delle academy, e anche oggi vedremo una app sviluppata dagli studenti del Cisco DT Lab, con il supporto del nostro settore Ricerca e Sviluppo, che sfrutta le tecnologie messe a punto da Cisco e dagli altri partner. Grazie ai fondi esistenti, siamo fiduciosi di passare dalla sperimentazione alla realizzazione di progetti esecutivi che migliorano la sicurezza e i servizi al pubblico", dichiara U. DE GREGORIO, Presidente e DG di Ente Autonomo Volturno.

A complimentarsi per la sperimentazione con l'auspicio che sia solo l'inizio di un lungo percorso di rinnovamento della linea, l'Assessore V. FASCIONE: "Grazie davvero per questa sperimentazione di treno sicuro che rende il viaggio più confortevole per tutti, pendolari e turisti. Un lavoro fatto insieme, Regione, Eav, Università e aziende private che ha portato un risultato davvero importante. Come Regione ci teniamo a tutte queste forme di partenariato perché siamo convinti siano la strada giusta per coniugare formazione e lavoro. Quello che presentiamo è un treno che guarda al futuro, smart, con un occhio particolare alla sicurezza sia sanitaria sia personale, con sistemi digitali che rendono il viaggio una vera e propria esperienza grazie alle app collegate ai servizi turistici del nostro territorio. Questo è un esempio di come vorremmo che siano i mezzi di trasporto pubblici nella nostra Regione, noi stiamo lavorando per questo."

A spiegare le particolarità della realizzazione tecnica dell'impianto,

S. PERROT: “Grazie alla Partnership che ci lega a Cisco da qualche anno, riusciamo sempre di più a realizzare progetti di alto valore tecnologico come quello che presentiamo oggi. Nell’ambito dei trasporti e in particolare le metropolitane, Axians Italia è diventata sempre più esperta nel lavorare anche in siti ostili o di difficile accesso per realizzare le migliori architetture e infrastrutture di rete. Il tipo di applicazione Cisco che abbiamo adottato per questa sperimentazione, consente di avere una comunicazione dati terra-treno con traffico sperimentato senza disservizio e con un basso “handover” quindi con una trascurabile perdita di pacchetti dati, minimizzata grazie all’architettura adottata, nonostante il treno sia in movimento e/o ad alta velocità.”

Fare innovazione con sperimentazioni che coinvolgono le aziende dei territori in cui operiamo per Cisco è estremamente importante” afferma E. MERCADANTE, Director Architectures and Innovation per il Sud Europa di Cisco. “Napoli, in particolare, è una fucina di talenti, al centro di un’area ricca di imprese come EAV pronte ad innovare, come ha dimostrato anche l’esperienza che abbiamo vissuto in questi ultimi anni

con il Digital Transformation Lab e la nostra Academy presso l’Università Federico Secondo. La tecnologia che validiamo in questo progetto consente di portare in mobilità sui treni i servizi che richiedono banda larga e solitamente troviamo nelle stazioni. Si tratta di soluzioni all’avanguardia, che guardano al futuro e che hanno un cuore italiano in quanto derivano dalla recente acquisizione di Fluidmesh, un’azienda nata a Pisa.” (Comunicato Stampa EAV, 20 luglio 2021).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: FLC, “Logistics as a Service”, l’evoluzione della sostenibilità

Parte la campagna social media “Logistics as a Service, l’evoluzione della sostenibilità”, promossa dal Freight Leaders Council, l’associazione di settore che studia i nuovi trend della logistica e dei trasporti. Il calendario di contenuti legati al progetto LaaS che verranno condivisi sui social FLC durante i prossimi mesi condurrà gli stakeholder italiani alla scoperta di una nuova filosofia di or-

ganizzazione della logistica, nata negli Stati Uniti e di cui ancora nessuno parla in Italia.

“La LaaS è un’importante tendenza di sviluppo per il futuro del trasporto e della logistica, anche ma non solo nel contesto del primo e ultimo miglio della logistica urbana – spiega M. MARCIANI, presidente FLC. “Se noi guardiamo un po’ più in là nel nostro futuro e in quello delle nostre città, possiamo immaginare che, come sta avvenendo per i servizi di mobilità delle persone con l’avvento dei sistemi MaaS (*Mobility as a Service*), anche il settore logistico è di fatto destinato ad integrarsi sempre più con sistemi del tipo *peer to peer* che avrebbero il vantaggio di massimizzare la capacità di carico, minimizzare l’impronta di carbonio e rispondere alla domanda sempre più personalizzata dei clienti.”

- LaaS, un nuovo ecosistema logistico

“Questo nuovo ecosistema logistico è di fatto fondato su una gestione digitale del processo di scelta dei servizi logistici tramite una piattaforma che consente alle aziende di massimizzare il livello di profitto e di ser-



(Fonte: EAV)

Figura 3 – Due momenti della presentazione del Progetto EAV.

vizio attraverso un sistema condiviso di certificazione e rating dei suoi membri. – prosegue il presidente FLC – La piattaforma di fatto metterebbe a sistema veicoli elettrici e autonomi, droni terrestri ed aerei, micro-magazzini, depositi e hub logistici, ottimizzando e gestendo in trasparenza e in sicurezza tutta la supply chain in modo digitale. A dare man forte a questo approccio troviamo poi il concetto di *Physical Internet* che di fatto costituisce una soluzione dirompente alle inefficienze generate dal tradizionale modello proprietario nella logistica e nei trasporti. Si tratta di una visione di sistema logistico aperto, globale, iperconnesso e sostenibile, basato su standard e sistemi di container modulari e intelligenti, facilmente movimentabili e trasportabili attraverso tutta la rete di trasporto (es. autocarri, aerei, navi, droni e veicoli commerciali). In uno scenario così sfidante, *networking* e collaborazione (e soprattutto condivisione) saranno fondamentali per il successo della logistica come servizio.”

Un recente studio di ARC Strategies ha calcolato che in media la *Logistics as a Service* potrebbe portare alle aziende un risparmio del 10 per cento della spesa di trasporto, cifra che potrebbe poi essere reinvestita, per esempio, per implementare la flotta green o in politiche di sostenibilità sociale, senza considerare il risparmio a livello di emissioni che si può ottenere grazie all'intermodalità.

- Logistica, le sfide del dopo pandemia: sostenibilità ambientale, economica e sociale

“La *Logistics as a Service*, quindi, potrebbe fare da volano alla sostenibilità del settore non solo dal punto di vista economico ma anche ambientale e sociale: i tre pilastri del futuro della Logistica e del trasporto” commenta MARCIANI.

L'intero sistema fondato su un modello di tipo *push* basato sulle scelte dei produttori e degli operatori di logistica sta per essere superato dalla spinta di una domanda orientata verso un modello di tipo “pull” e

olistico, che comprenda le esigenze del cliente. Per rimanere competitivi, i fornitori di servizi logistici dovranno quindi sviluppare sistemi logistici più flessibili ed efficienti. Cosa accadrebbe, infatti, se le spese di spedizione fossero variabili secondo il tipo di servizio e i destinatari potessero scegliere tra livelli di servizio diversi sostenendone i costi?

Già prima della pandemia, fenomeni trasversali come l'e-commerce, il massiccio trasferimento dei servizi tradizionali in cloud, la sharing economy e i servizi on demand, lo sviluppo dirompente di sistemi di mobilità interconnessi, l'adozione progressiva di veicoli elettrici e autonomi, la logistica cooperativa, la digitalizzazione stavano radicalmente modificando le dinamiche del settore. Il Covid, come fenomeno macroeconomico, ha accelerato ancora di più questi processi. Si tratta di cambiamenti che hanno a loro volta portato, stanno portando e porteranno a nuovi modelli di business e uno scenario completamente nuovo per i processi di consegna.

- Parole chiave: digitalizzazione e condivisione

Per consegnare le merci il più rapidamente possibile è necessario non solo avere merci disponibili più vicine ma anche digitalizzare l'informazione al fine di poterla condividere e massimizzare nei suoi utilizzi, sempre rispettando sicurezza e privacy. In questo contesto i micro-magazzini o i depositi e le strutture logistiche basate sul concetto di *Physical Internet* (che mette in sincronia la catena di approvvigionamento e l'infrastruttura di trasporto) potrebbero essere parte fondamentale della soluzione a regime. Pensiamo al *Warehouse as a Service*, magazzini condivisi fra diversi operatori come le case e gli appartamenti di Airbnb. Ancora tutta da scoprire, poi, la portata che avrà nel settore l'impatto dei droni terrestri e dei veicoli senza conducente, si parla di un potenziale risparmio del 50% sui costi operativi.

“È quindi necessario che i diversi attori della filiera comprendano ap-

pieno che l'importanza di ragionare in termini di condivisione e integrazione è un reale valore aggiunto, non un rischio per la propria leadership – conclude M. MARCIANI –. “C'è un potenziale enorme nell'integrazione della pianificazione logistica e della gestione della mobilità complessiva delle persone nelle città, soprattutto alla luce degli obiettivi della sostenibilità che abbiamo di fronte. La sfida è lanciata e l'idea di realizzare un'infrastruttura unica condivisa che ottimizzi la mobilità di merci e persone potrebbe apparire ai più come uno scenario visionario mentre oggi possiamo consapevolmente sostenere, molto realistico.” Questi alcuni dei temi che verranno sviluppati nei prossimi mesi nell'ambito della campagna social media del *Freight Leaders Council* dedicati alla condivisione e allo studio del progetto *Logistics as Service* (Laas) anche in Italia (*Comunicato Stampa FLC*, 29 luglio 2021).

Campania: FS Sistemi Urbani e Regione Campania, un accordo per il nodo intermodale “Napoli Porta Est”

Rigenerazione urbana delle aree ferroviarie dismesse dell'ex scalo merci FS di Napoli Centrale e nuova funzionalità strategica per l'hub di interscambio tra servizi Alta Velocità e Trasporto Pubblico Locale di Piazza Garibaldi. Sono questi, in estrema sintesi, i contenuti del *Memorandum of Understanding*, documento siglato (Fig. 4) a Napoli da U. LEBRUTO, Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani (Gruppo FS Italiane) e V. DE LUCA, Presidente Regione Campania. Con l'accordo le parti si impegnano a individuare, nell'ambito del progetto di potenziamento dell'hub intermodale “Napoli Porta Est”, il percorso tecnico-amministrativo e le modalità di attuazione degli interventi urbanistici da realizzare con il coinvolgimento di Enti e Stakeholder interessati.

La rigenerazione urbana e l'upgrade del sistema infrastrutturale consentiranno di ottenere, nell'area su cui avviene l'interscambio ferro/gom-



(Fonte: Gruppo FSI)

Figura 4 – La firma dell'accordo tra Regione Campania e FS Sistemi Urbani.

ma e nelle immediate vicinanze, lo sviluppo di nuove funzioni e servizi in grado di generare nuove opportunità di crescita – anche economica – per la città, offrendo al tempo stesso migliori condizioni di vivibilità della zona circostante.

Una “Cabina di Regia”, formata dai rappresentanti delle parti, definirà gli obiettivi strategici dell'intervento complessivo e curerà l'approvazione e gli aspetti di natura economica e finanziaria individuati dall'accordo, legati alle attività del Tavolo Tecnico in materia di interventi operativi (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 28 luglio 2021).

Lazio: Atac, ad agosto aprono cantieri per rinnovo rete tram di Roma e si verificano ascensori e scale mobili

Ad agosto iniziano le attività di cantierizzazione sulla rete tranviaria, che serviranno a migliorare l'infrastruttura in vista della riattivazione della linea 2. Si tratta di un primo intervento al quale seguirà un secondo lotto di opere da tre milioni di € in corso di progettazione.

Questi lavori serviranno a stabilizzare la produzione del servizio tranviario, contribuendo così al netto miglioramento del trend di crescita

del servizio di superficie, che negli ultimi anni ha aumentato la quantità di produzione modificando profondamente anche la qualità dei processi produttivi.

Nel primo semestre del 2021, infatti, la produzione complessiva di superficie è aumentata del 10% rispetto al 2019 – unico anno confrontabile perché non interessato dagli effetti della pandemia – con un incremento di costi di appena lo 0,4%, anche senza considerare i km che nel 2021 sono stati forniti attraverso il ricorso ai subaffidamenti. Complessivamente, per tutto il 2021 si prevede di conseguire rispetto al 2019 una riduzione dei costi operativi e di personale, con un parallelo aumento della produzione del servizio, sia sulle metro sia sui servizi di superficie.

Dunque a livello gestionale, nonostante il grave e perdurante tracollo delle entrate da biglietti e abbonamenti (che rispetto al 2019 resta nell'ordine del 50%), si sta operando nella direzione di un aumento costante e lineare non solo dell'offerta di servizio ma anche della produttività, grazie anche all'entrata in esercizio dei nuovi bus, concessi in comodato da Roma Capitale e al miglioramento degli indicatori operativi. I guasti si sono ridotti del 17% rispetto al 2019 e la produttività degli

autisti e le ore effettive di guida sono aumentate rispettivamente del 4 e del 6%. In sostanza, Atac ha prodotto di più, ma con meno personale.

Ciò dimostra la bontà del processo di efficientamento messo in campo dall'azienda dopo l'avvio del concordato del 2017, confermato anche dall'analisi dai dati complessivi di produzione pubblicati sui bilanci aziendali. Contrariamente a quanto riportato da notizie di stampa, infatti, nel 2016 la produzione complessiva era di circa 149 milioni di km, inferiore anche se di poco, a quella del 2019. Ma l'Atac del 2016 era un'azienda in profonda crisi industriale e finanziaria, mentre quella del 2019 era un'azienda che aveva ritrovato la strada dell'efficienza e della produttività.

Nei tre anni trascorsi fra il 2016 e il 2019, infatti, durante i quali il servizio erogato dalle metropolitane è significativamente aumentato, il servizio di superficie ha dovuto affrontare e superare le conseguenze della lunga mancanza di investimenti che ha finito con l'impattare sulla produzione. Una tendenza decisamente invertita grazie anche all'arrivo di centinaia di nuovi bus – saranno 900 entro la fine di quest'anno – e all'efficientamento della produzione reso possibile anche dalla ripartenza delle catene di fornitura, per anni bloccate per via del mancato pagamento dei creditori dovuto a un debito di 1,3 miliardi di €, generato dalla carenza di risorse finanziarie.

Rappresentare, perciò, questi ultimi cinque anni semplicemente guardando alla quantità del servizio, che comunque è rimasta stabile, senza analizzare le modalità della produzione, non consente di comprendere il notevole processo di miglioramento effettuato da Atac, che adesso sta scontando, come tutte le aziende di trasporto d'Italia, le gravi conseguenze provocate dall'emergenza sanitaria, ma potendo contare su una capacità operativa. e quindi di reazione, molto diversa da quella di cinque anni fa.

Nel contempo, diminuisce il numero degli impianti fermi per cause

manutentive e per Covid. Infatti, sono al via i collaudi su una parte degli impianti sulla metro B che sono stati sostituiti. Si tratta in dettaglio di 14 ascensori e quattro scale mobili per le quali Atac ha già iniziato le attività propedeutiche per la loro riattivazione, interessando anche gli enti ministeriali che devono partecipare. Questi impianti fanno parte dei 48 complessivi sulla linea che sono giunti a fine vita tecnica l'anno scorso e che quindi dovevano essere sostituiti. Ciò spiega la ragione per la quale sulla linea B è stato osservato un numero elevato di impianti fermi, di cui a notizie di stampa.

In generale, negli ultimi mesi si è ridotto significativamente il numero degli impianti fuori servizio per le più svariate ragioni. A metà luglio, su tutte le linee metroferroviarie risultavano fermi 145 impianti sui 658 complessivi, 41 in meno rispetto all'aprile scorso, 17 dei quali per la gestione dei flussi prevista dalle regole anti Covid, 48 per fine vita tecnica (metro B), 29 in attesa di collaudo degli enti e 51 per cause manutentive o per problemi strutturali. Per la metà di questi ultimi si prevede di concludere gli interventi in modo immediato e procedere il più rapidamente possibile alla loro riattivazione (*Comunicati Stampa ATAC*, 20 e 21 luglio 2021).

Nazionale: Tpl, audizione del Ministro GIOVANNINI in Commissione Istruzione del Senato sulle iniziative in vista dell'avvio del prossimo anno scolastico

“Dall'insediamento del Governo Draghi, sono diverse le azioni intraprese dal Governo nel settore del Trasporto Pubblico Locale, nonostante la gestione sia di esclusiva competenza delle Regioni. A tal fine, nel biennio 2020-2021 sono stati stanziati 2.740 mln di € finalizzati alla copertura dei mancati ricavi dovuti all'emergenza sanitaria e alla erogazione di servizi aggiuntivi da parte degli enti territoriali, responsabili del Tpl. In aggiunta a quanto finora erogato,

nella seconda parte del 2021 per le Regioni e le Province autonome saranno ripartiti: 618 milioni di € per finanziare servizi aggiuntivi e 800 milioni per compensare minori ricavi”, ha detto il Ministro delle infrastrutture e mobilità sostenibili E. GIOVANNINI in audizione in Commissione Istruzione del Senato sulle iniziative del dicastero in vista dell'avvio del prossimo anno scolastico.

“Fin dall'insediamento del Governo, il tema della programmazione dell'offerta di servizi di trasporto è stato al centro di un dialogo continuo con gli operatori del settore e con i rappresentanti delle Regioni, delle Province e dei Comuni, responsabili del Tpl”, ha proseguito il Ministro.

Oltre a ricordare tutte iniziative intraprese dal Ministero nel corso di questi mesi, il Ministro ha aggiunto che il Governo ha avviato una serie di iniziative volte a porre le basi per modulare differenzialmente la domanda di Tpl da parte delle diverse categorie di utenti. In particolare, si ricorda che fin dal mese di dicembre 2020 sono operativi i tavoli prefettizi per definire gli orari di inizio e fine delle lezioni e delle attività commerciali in funzione dell'evoluzione a livello locale del quadro sanitario e della disponibilità del sistema dei trasporti. Più di recente, è stata data attuazione al DL 34/2020 attraverso l'emanazione del decreto MITE-MIMS che impone l'istituzione della figura del *mobility manager* alle amministrazioni pubbliche e alle imprese con più di 100 addetti operanti nei Comuni con più di 50.000 abitanti. Il decreto chiarisce il ruolo del *mobility manager* aziendale e rafforza la figura di quello d'area (tipicamente comunale) cui viene attribuito il compito di acquisire ed elaborare i dati trasmessi dai *mobility manager* aziendali e scolastici (la cui istituzione è prevista dalla legge 221/2015). In attuazione del decreto MITE-MIMS, sono state predisposte e approvate ieri, le linee guida che i *mobility manager* aziendali e d'area dovranno seguire per rendere efficace la loro azione. “Da una prima valutazione, dovrebbero essere oltre

6.000 le unità locali di imprese soggette all'obbligo di istituzione del *mobility manager* e all'applicazione delle linee guida”, ha sottolineato GIOVANNINI. “Questa iniziativa potrà avere un effetto di natura strutturale anche una volta terminata l'emergenza dovuta alla pandemia, favorendo una migliore organizzazione dei servizi del Tpl”.

Dal punto di vista finanziario, GIOVANNINI ha anche precisato che il DL 73/2021 ha assegnato 50 milioni di € per favorire la rimodulazione della domanda di Tpl. “I fondi sono destinati alle imprese e alle pubbliche amministrazioni che adotteranno entro il 31 agosto 2021 Piani di spostamento casa-lavoro (PCSL).

L'erogazione dei fondi avviene attraverso il Comune e una quota del 3% del fondo complessivo è destinato all'ANCI per misure di supporto tecnico specialistico ai Comuni destinatari delle risorse e ai beneficiari del Fondo, nonché per azioni “di sistema”. L'80% dei fondi andrà ai Comuni con più di 100.000 abitanti, il restante 20% a quelli con una popolazione compresa tra 50.000 e 100.000 abitanti. Il 20% dei fondi, a titolo di anticipazione, è in fase di ripartizione”.

“Parallelamente – ha proseguito – i tavoli prefettizi, che hanno operato nei mesi scorsi, sono stati riattivati, con il mandato specifico di lavorare in vista della ripresa dell'anno scolastico. Ovviamente, i dati raccolti ed elaborati dai *mobility manager* d'area consentiranno di rendere più agevole il lavoro dei tavoli prefettizi” ha osservato il Ministro.

Al termine della sua audizione, il Ministro GIOVANNINI ha informato la Commissione dell'indagine richiesta dal Mims all'Istat sulla propensione agli spostamenti alla dopo la pausa estiva: “Per comprendere meglio le tendenze prevedibili della domanda di Tpl alla ripresa di settembre, il Ministero ha chiesto all'Istat di condurre un'apposita indagine sulle famiglie italiane nella quale sono stati analizzati i comportamenti attesi da parte delle diverse categorie in relazione alla pandemia. Complessiva-

mente, i risultati preliminari dell'indagine delineano, rispetto alla situazione ante-pandemia, uno scenario di significativa riduzione della mobilità e dell'utilizzo di mezzi pubblici da parte sia di occupati/studenti sia delle persone in altra condizione, in presenza di una maggiore intensità di utilizzo dell'auto privata".

Con riferimento all'analisi della frequenza settimanale degli spostamenti, si registra una diminuzione di circa 10 punti percentuali degli occupati che si recheranno sul posto di lavoro almeno 5 giorni alla settimana.

Contestualmente, la frequenza di chi si recherà a lavoro per meno di 5 giorni alla settimana passa dall'8,9% al 16,6%. Inoltre, la percentuale di occupati che prevede assenza di spostamenti per motivi di lavoro, ovvero una frequenza inferiore su scala mensile, passa dal 5,5% al 9,1%. Circa la metà di chi prefigura una minore frequenza di lavoro in presenza attribuisce la causa della riduzione agli effetti indotti dalla pandemia Covid-19. Per quanto riguarda la scelta di mezzi di trasporto per recarsi sul posto di lavoro, per il totale degli intervistati (occupati e studenti maggiori) si registra un calo nell'utilizzo atteso dei mezzi pubblici pari a circa il 20% (-6,5 punti percentuali in termini di variazione di quote). Con riferimento ai soli occupati il calo è pari a circa il 29%.

In conclusione, ha detto il Ministro, sulla base delle azioni intraprese e delle analisi svolte dall'Istat, è presumibile un minor ricorso ai mezzi pubblici nei prossimi mesi rispetto al periodo precedente la pandemia. Il Ministro ha poi ricordato l'attenzione ai controlli e l'importanza di un'azione congiunta: "Sappiamo quanto sia fondamentale riportare gli studenti in presenza. Il Governo ha previsto un aumento delle risorse anche per aumentare la sanificazione dei mezzi pubblici. Parleremo con Regioni e Province Autonome per aumentare i controlli e verificare la possibilità di introdurre scuolabus anche per gli studenti delle superiori. "Governo e Mims, negli ultimi mesi, hanno preso decisioni rilevanti, finanziarie e orga-

nizzative, per preparare il Piano Trasporti in previsione della riapertura, Piano che deve essere utilizzato dagli enti locali per programmare l'offerta di trasporti. Combinando riduzione della domanda da parte degli utenti e maggiore offerta di trasporto del 15-20% circa nelle ore di punta, le Regioni hanno tutti gli strumenti per fare la programmazione, che al Mims attendiamo per valutare e prendere decisioni" ha concluso il Ministro (*Comunicato Stampa MIMS*, 5 agosto 2021).

INDUSTRIA

Nazionale: ANFIA, luglio in ribasso del 19,4%, hanno pesato l'assenza degli incentivi

Secondo i dati pubblicati dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibili, a luglio 2021 il mercato italiano dell'auto totalizza 110.292 immatricolazioni (-19,4%) contro le 136.768 unità registrate a luglio 2020. Se confrontiamo il mercato con quello di luglio 2019, le nuove autovetture risultano in calo del 28,1%.

I volumi immatricolati nei primi sette mesi del 2021 ammontano, così, a 995.239 unità, il 38% in più rispetto ai volumi del periodo gennaio-luglio 2020 (-19,5% rispetto a gennaio-luglio 2019).

"Il risultato negativo di luglio, oltre ad essere rappresentativo di un mese in cui ancora si attendeva il rifinanziamento degli incentivi della fascia 61-135 g/km di CO₂, deriva anche dal confronto con un luglio 2020 che, pur avendo chiuso a -11%, dava i primi segni di recupero rispetto alle pesantissime flessioni dei mesi precedenti - afferma P. SCUDIERI, Presidente di ANFIA -. A questo si aggiunge il fatto che siamo nella stagione estiva, caratterizzata da volumi tradizionalmente bassi.

Per i prossimi mesi, contiamo sulla spinta degli incentivi da poco rifinanziati: sono in vigore da oggi i contributi all'acquisto di vetture nuove della fascia emissiva 61-135 g/km di CO₂, con rottamazione della vec-

chia auto, e quelli relativi all'extrabonus per le vetture con emissioni tra 0 e 60 g/km di CO₂, mentre occorre un immediato rifinanziamento del fondo dell'ecobonus, una misura che ha decisamente funzionato visto il costante incremento delle immatricolazioni di autovetture ricaricabili. Dal 5 agosto, inoltre, entreranno in vigore anche gli incentivi all'acquisto di nuovi veicoli commerciali leggeri, ridando finalmente sostegno anche a questo comparto. Si tratta di misure estremamente importanti, sia per la ripresa del mercato e il prosieguo del processo di decarbonizzazione del parco circolante, sia per i significativi impatti economici sulla filiera industriale - componentistica compresa - in un delicato momento di transizione industriale che porta con sé anche i segni della crisi pandemica.

Non a caso - conclude SCUDIERI - anche in occasione del primo Tavolo automotive specificamente dedicato alla transizione produttiva della filiera industriale, al Ministero dello Sviluppo Economico lo scorso 29 luglio, abbiamo ribadito quanto sia fondamentale dare continuità alle misure di supporto alla domanda in attesa che venga avviato un piano strategico per la riconversione industriale del settore".

Analizzando nel dettaglio le immatricolazioni per alimentazione, prosegue il declino delle autovetture diesel e benzina, la cui fetta di mercato si riduce progressivamente a favore delle ibride ed elettriche. A luglio, la quota delle auto ibride non ricaricabili supera, per la prima volta in assoluto, quella delle vetture a benzina, ed è la più alta del mercato, dopo che negli ultimi sei mesi era già risultata superiore alla quota delle diesel.

Le autovetture diesel, in calo, a luglio, del 50,9%, per il sesto mese consecutivo non superano la soglia del 25% di quota e rappresentano il 22,4% del mercato del mese e il 23,7% del mercato nei primi sette mesi del 2021 (era il 35,1% nello stesso periodo del 2020). Da inizio anno, le vetture diesel sono le uniche a veder calare il proprio mercato,

con una riduzione delle immatricolazioni del 7%. In calo, nel mese, anche il mercato delle auto a benzina, -42,5% e 27,6% di quota, a fronte di una crescita del 3,5% nei primi sette mesi dell'anno, con il 31,7% di quota.

Le immatricolazioni delle vetture ad alimentazione alternativa, di contro, rappresentano esattamente la metà del mercato a luglio 2021 e il 43,9% nei primi sette mesi, in crescita del 65,1% nel mese e del 173,3% da inizio anno. Le auto elettrificate rappresentano più di un terzo del mercato (39,7% nel mese e 35,7% nel cumulato). Tra queste, le ibride non ricaricabili aumentano dell'86,7% a luglio e rappresentano il 29,4% del mercato del mese (per il sesto mese consecutivo una quota più alta rispetto al diesel e, per la prima volta, anche rispetto alle vetture a benzina), mentre crescono del 245% nel cumulato, con una quota del 27,6%. Le ricaricabili, in crescita del 207% nel settimo mese dell'anno, raggiungono il 10,3% di quota a luglio e l'8% nei primi sette mesi (le ibride plug-in il 5,7% nel mese e il 4,5% nel cumulato, e le elettriche il 4,6% nel mese e il 3,6% nel cumulato). Infine, le autovetture a gas rappresentano il 10,4% del mercato del settimo mese del 2021 e l'8,9% del mercato dei primi sette mesi. Tra queste, le GPL hanno una quota di mercato dell'8,4% nel mese e del 6,6% nel cumulato e quelle a metano del 2% nel mese e del 2,3% nei primi sette mesi. Le vendite di vetture GPL crescono sia nel mese (+5,5%), che da inizio anno (+43,6%), mentre quelle a metano a luglio si riducono del 39,1%, e nel cumulato aumentano del 32,1%. Continuano le ottime prestazioni di Fiat Panda, Fiat 500 ibrida e Lancia Ypsilon, che occupano, rispettivamente, primo, secondo e quarto posto nel segmento mild/full hybrid. Tra le PHEV, Jeep Compass e Jeep Renegade conquistano, rispettivamente, le prime due posizioni nella classifica di vendite, sia a luglio che nel cumulato da inizio anno, mentre Fiat 500 è il modello più venduto tra quelli elettrici, sia a luglio, che da inizio 2021.

In riferimento al mercato per segmenti, nel mese di luglio, le autovetture utilitarie e super-utilitarie rap-

presentano il 36% del mercato, in calo del 13,6%, mentre nei primi sette mesi di quest'anno la loro quota è del 39,4% (+46,2%). Il modello più venduto è sempre Fiat Panda, con Fiat 500 e Lancia Ypsilon che occupano seconda e terza posizione. Le auto dei segmenti medi hanno una quota di mercato del 10% a luglio (-42%) e del 10,8% nei primi sette mesi del 2021 (+14,1%), con Fiat Tipo al primo posto da inizio anno.

I SUV hanno una quota di mercato pari al 48,5% nel mese di luglio, in calo del 14,8%, e rappresentano il 45,7% del mercato nel cumulato, che cresce del 44,3%. Nel dettaglio, i SUV piccoli rappresentano il 23,1% del mercato del mese (Fiat 500X il modello più venduto, con Jeep Renegade al terzo posto e Peugeot 2008 al sesto) e si riducono del 12,5% rispetto a luglio 2020, mentre crescono del 51% nel cumulato. I SUV compatti rappresentano il 19,2% (al primo posto Jeep Compass e al terzo posto Peugeot 3008), in calo del 15,2% nel mese e in crescita del 42,1% nei primi sette mesi del 2021. I SUV medi, con una quota del 5%, si riducono del 18,7% nel mese e aumentano del 29% nel cumulato, mentre le vendite di SUV grandi sono l'1,3% del totale (-29% nel mese e +26,8% nei primi sette mesi del 2021). Il 31,3% delle vendite di SUV riguardano autovetture del Gruppo Stellantis.

I monovolumi rappresentano il 2% sia del mercato di luglio che delle vendite dei primi sette mesi e risultano in calo sia nel mese (-55,6%), che nel cumulato (-25,8%). Infine, le auto sportive, superiori e di lusso hanno una quota dell'1,2% nel mese e dell'1% nel cumulato.

Secondo l'indagine ISTAT¹, a luglio si stima un aumento sia dell'indice del clima di fiducia dei consu-

¹ A partire dal mese di gennaio 2021, Istat modifica la metodologia di stima delle variabili relative all'indagine sui consumatori. Le serie storiche delle frequenze percentuali di risposta, dei saldi e dei climi sono state calcolate con il nuovo stimatore per calibrazione e vengono rese disponibili a partire dal gennaio 1998.

matori (base 2010=100), che passa da 115,1 a 116,6, sia dell'indice composito del clima di fiducia delle imprese (Iesi), da 112,8 a 116,3.

In riferimento al clima di fiducia dei consumatori, inoltre, per quanto riguarda i beni durevoli, tra cui l'automobile, l'indice relativo all'opportunità attuale all'acquisto risulta in ulteriore crescita rispetto a giugno 2021 (da -5,7 a -3,7).

Secondo gli ultimi dati ISTAT disponibili, a luglio l'indice nazionale dei prezzi al consumo registra un aumento dello 0,3% su base mensile e dell'1,8% su base annua (da +1,3% del mese precedente). L'accelerazione tendenziale dell'inflazione si deve prevalentemente a quella dei prezzi dei Beni energetici (da +14,1% di giugno a +16,9%) e, in particolare, a quelli della componente regolamentata (da +16,9% a +29%), mentre i prezzi della componente non regolamentata rallentano (da +12,8% a +11,2%).

In quest'ultimo comparto, guardando all'andamento dei prezzi dei carburanti, accelerano ulteriormente i prezzi del Gasolio (da +15,6% a +16,2%; +2,6% il congiunturale), quelli della Benzina (da +16,2% a +16,5%; +2,4% rispetto al mese precedente), e i prezzi degli Altri carburanti (da +9,9% a +12,3%; +2,2% rispetto a giugno) (*Comunicato Stampa ANFIA*, 2 agosto 2021).

Nazionale: 910 milioni di € per 150 treni regionali Coradia Stream a Trenitalia

Alstom si è aggiudicata un contratto quadro per la fornitura a Trenitalia di 150 treni regionali Coradia Stream per un valore complessivo di circa 910 milioni di €.

I treni avranno una velocità massima di 160 km/h e saranno dotati di apparecchiature di bordo all'avanguardia che garantiscono i più alti livelli di sicurezza e un'esperienza di prim'ordine ai passeggeri.

“Questo accordo conferma il know-how e l'esperienza di Alstom, che fornisce treni e tecnologie ferroviarie all'avanguardia utilizzati in tut-

to il mondo. Questa nuova generazione di treni rappresenta il futuro del trasporto ferroviario regionale italiano. Siamo orgogliosi di dare impulso a una visione incentrata sui passeggeri del trasporto regionale verde, in linea con gli obiettivi nazionali sulla transizione ecologica”, ha affermato M. VIALE, Direttore Generale di Alstom Italia.

I Coradia Stream per Trenitalia sono convogli elettrici a un piano, bidirezionali, 3kV. I treni saranno inoltre dotati di ERTMS a bordo, garantendo i più alti standard di sicurezza europei. Vantano alti livelli di efficienza energetica e riciclabilità.

Le funzionalità per i passeggeri includono stazioni per il trasporto di biciclette, comprese le biciclette elettriche. L'accessibilità è massimizzata con gradini scorrevoli.

Coradia Stream è una gamma di unità elettriche multiple (EMU) all'avanguardia, a pavimento ribassato e ad alte prestazioni per linee regionali e interurbane. Coradia Stream offre un design modulare per consentire agli operatori di scegliere la configurazione che risponde alle proprie esigenze. Coradia Stream offre anche soluzioni di trazione a emissioni zero per linee non elettrificate. I Coradia Stream per Trenitalia sono progettati e saranno realizzati in Italia negli stabilimenti Alstom di Savigliano, Sesto San Giovanni e Bologna (*Comunicato Stampa Alstom*, 6 agosto 2021).

VARIE

Veneto: Intesa Sanpaolo e Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Settentrionale insieme per il rilancio dell'economia del mare e del retroporto

Intesa Sanpaolo ha siglato un accordo con l'Autorità di sistema portuale del mare Adriatico settentrionale (AdSP) per lo sviluppo dell'attività portuale e dell'economia ad essa collegata con importanti impatti positivi anche per l'entroterra veneziano. Stanziato un plafond di un miliardo di € di nuovo credito.

L'iniziativa rientra nei progetti previsti da Motore Italia, il nuovo programma di Intesa Sanpaolo di finanziamenti e iniziative per consentire alle piccole e medie imprese sia di superare la fase di difficoltà causata dalla crisi pandemica e sia di rilanciarsi attraverso progetti di sviluppo e crescita, in linea con i futuri obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Recovery Plan).

In particolare, l'accordo ha tra gli obiettivi la spinta alla ripresa degli investimenti 4.0 sostenibili delle piccole e medie imprese e la crescita attraverso il ricorso alla finanza straordinaria e alla digitalizzazione, promuovendo e sostenendo progetti strutturali nazionali e territoriali, programmi di sviluppo imprenditoriale singoli e in filiera e iniziative ad elevato impatto economico e sociale che possano attrarre investitori. In quest'ambito, in coerenza con le prossime iniziative pubbliche previste dal PNRR per migliorare la competitività del sistema portuale, sono previste le seguenti attività:

- accompagnare le imprese nel processo evolutivo verso criteri orientati ai principi dell'ESG – Environment, Social & Governance e della Circular Economy;
- realizzazione di iniziative rivolte allo sviluppo e alla promozione dell'innovazione nel territorio;
- sostegno alla nascita di nuove imprese e alla loro crescita;
- promozione di forme strutturate di collaborazione in reti di filiera delle piccole e medie e delle microimprese, favorendo l'accesso al Programma Filiera di Intesa Sanpaolo;
- promozione di nuovi investimenti produttivi anche a seguito di attività di attrazione e di *reshoring*;
- formazione manageriale nelle imprese a partire dagli aspetti della gestione innovativa della finanza;
- favorire e sostenere investimenti anche esteri che possano generare nuove opportunità di sviluppo economico e sociale del territorio;
- promuovere iniziative di welfare e

di impact banking in ottica Corporate Social Responsibility (“CSR”).

Da quanto emerge da una ricerca curata da SRM – Studi e Ricerche per il Mezzogiorno, il settore marittimo nel Veneto ha un'importanza strategica, infatti attiva 3 miliardi di € di valore aggiunto. Le industrie della regione hanno generato nel 2020 un import-export via mare pari a oltre 22 miliardi di €. Si pensi che questa cifra rappresenta il 30% del totale interscambio del territorio e questo indica come il sistema produttivo sia fortemente dipendente dalla logistica marittima e dalla portualità.

La regione vanta un numero di imprese che lavorano nel settore della logistica merci pari a circa 10mila unità ed occupano 82.800 mila addetti. L'impatto della pandemia è stato significativo anche nel segmento merci; per quanto riguarda i 3 mesi del 2021 lo scalo ha movimentato 5,5 milioni di tonnellate (flessione del -4,9% sul 2020); buon recupero delle rinfuse solide che si sono attestate sul +10,5% e con i prodotti cerealicoli e siderurgici a segnare rispettivamente un +17,4% e un +31,8%. Importante il traffico container che ha visto nel 2020 totalizzare quasi 530mila Teus; nei primi tre mesi dell'anno sono stati superati i 123mila Teus. “Muovendoci nell'ambito degli obiettivi del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza abbiamo sottoscritto questo importante accordo con AdSP che mira a dare ulteriore nuovo impulso al sistema portuale veneto e all'economia locale che ne deriva, puntando ad aumentarne l'attrattività e lo sviluppo – ha spiegato F. NIEDDU, direttore regionale Veneto Est e Friuli Venezia Giulia Intesa Sanpaolo -. Mettiamo a disposizione nuovo credito per un miliardo e un insieme di supporti operativi, come il programma sviluppo filiere, per accelerare il rilancio insieme al sistema territoriale, con un impegno orientato a un futuro sostenibile dal punto di vista economico, ambientale e sociale”.

“L'Accordo sottoscritto rappresenta un primo passo importante nella direzione della creazione di opportunità e strumenti che abilitano lo svi-

luppo del porto e del suo retroporto, in quanto promuove una importante piattaforma di collaborazione su tematiche verticali aventi carattere strategico per le Autorità di Sistema Portuale in generale e per quella di Venezia e Chioggia in particolare – dichiara F. L. DI BLASIO, presidente AdSP –. Gli ambiti di collaborazione vanno dalla promozione dell’innovazione (anche digitale), all’attrazione investimenti (penso anche alla ZLS), alla finanza agevolata e alla promozione di uno sviluppo sostenibile, temi sui quali questo Ente è sempre più impegnato. Saluto quindi con favore la dotazione di uno strumento molto importante che consentirà di mettere a valore le eccellenze e le specificità del sistema portuale e logistico veneto, proprio in questo momento in cui si aspettano sfide complesse che richiedono solide sinergie e collaborazioni di progetti innovativi e di rete” (*Comunicato Stampa Autorità Di Sistema Portuale Del Mare Adriatico Settentrionale*, 30 luglio 2021).

Nazionale: Blues/Masaccio arrivato nei Laboratori Italcertifer

Venerdì 23 luglio è arrivato ai Laboratori di Osmannoro il veicolo Blues/Masaccio n° 2 (Fig. 5) di Hitachi

chi Rail dopo una prima fase di prove svolta da Italcertifer presso il circuito Italiano RFI di San Donato.

Il treno sarà attrezzato dai Laboratori Italcertifer per prove certificative e di ingegneria che si svolgeranno sulla Rete Ferroviaria Italiana in autunno.

Il gemello, veicolo n° 1, è attualmente impegnato in una campagna di prove presso il circuito di Velim, in Repubblica Ceca, anch’esse vedono impegnati i Laboratori Italcertifer nella fase di messa a punto del veicolo e certificazione.

Blues/Masaccio è la moderna piattaforma Hitachi Rail per i treni a singolo piano, sviluppata e realizzata in Italia, le cui composizioni possono essere dotate di propulsione elettrica, di propulsione diesel-elettrica e di propulsione a batterie o ibrida, aspetto che consente la configurazione di soluzioni per qualunque tipologia di linea ferroviaria, sia per servizi di carattere suburbano/regionale che per quelli interregionale/intercity con velocità fino a 200 km/h (*Comunicato Stampa Italcertifer*, 28 luglio 2021).

Nazionale: trasporto aereo, ulteriori ristori per oltre 100 milioni di € ai vettori italiani

La Commissione europea ha ap-

provato l’erogazione di ulteriori ristori per i vettori aerei italiani che hanno subito danni economici a causa della pandemia da COVID 19.

La misura, che segue quella relativa al periodo dal 1° marzo al 15 giugno 2020 e che ha permesso al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili di erogare finora oltre 75 milioni di €, riguarda il periodo dal 16 giugno al 31 dicembre del 2020 e viene finanziata anche con lo stanziamento di ulteriori 100 milioni di €, previsto dal “Decreto Rilancio”.

Il Mims sta già predisponendo gli atti per adeguare la misura nazionale ai contenuti della decisione della Commissione europea e consentire la presentazione, da parte delle compagnie aeree italiane, delle istanze per accedere ai contributi.

Questa nuova misura ha l’obiettivo contribuire a far ripartire il settore aereo che versa in una grave crisi per gli impatti della crisi pandemica, immettendo nel sistema nuova liquidità a copertura delle ingenti perdite economiche registrate.

Si ricorda che, lo scorso 26 luglio, la Commissione europea ha approvato anche l’erogazione di 800 milioni di €, destinata a risarcire gli aeroporti e gli operatori di servizi di assi-



(Fonte: Italcertifer)

Figura 5 – Il treno Blues/Masaccio nei laboratori di Italcertifer.

stenza a terra per i danni subiti a causa del coronavirus (*Comunicato Stampa MIMS*, 12 agosto 2021).

Nazionale: Porti: assegnati 112,2 milioni di € per interventi di rafforzamento

Il Mims continua l'assegnazione di risorse alle Autorità portuali per consentire gli interventi di rafforzamento infrastrutturale dei porti, per aumentarne la capacità e la resilienza ai cambiamenti climatici. Il Ministro E. GIOVANNINI ha firmato il decreto che attribuisce e rende utilizzabili per interventi prioritari sui porti, già individuati ma fino ad ora non finanziati, 112,2 milioni di € per gli anni dal 2021 al 2026 del Fondo Investimenti presso il Mims. Questa ripartizione di risorse disponibili nel bilancio del Mims si affianca alle risorse per i porti previste nel Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (Pnrr) di cui sono già stati approvati e assegnati 2,8 miliardi di € del Fondo complementare.

“Il rafforzamento dei porti, l'ampliamento della loro operatività e la maggiore resilienza ai cambiamenti climatici sono priorità nell'ottica dello sviluppo sostenibile del Paese che ci vedono fortemente impegnati” ha affermato il Ministro GIOVANNINI sottolineando come la ripartizione delle “ingenti” risorse per il settore sia avvenuta “in stretto raccordo con i presidenti delle Autorità portuali che ora dovranno impegnarsi ad avviare i progetti previsti”.

Nel dettaglio, il decreto firmato dal Ministro GIOVANNINI assegna 59,9 milioni di € all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Meridionale per interventi nel porto di Baretta (19,9 milioni) e sulla strada di collegamento tra l'Autostrada A14 e il porto di Bari ('Porta del Levante'), 32,2 milioni all'Autorità di Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale per interventi al porto di Trieste mentre 20,1 milioni sono attribuiti all'Autorità di Sistema portuale del Mare Tirreno Centrale per interventi di riqualificazione dell'area monumentale del porto di Napoli (*Comu-*

nicato Stampa MIMS, 17 agosto 2021).

Nazionale: misure per il conseguimento degli obiettivi e aree di miglioramento

Con nota ANSFISA prot. 16213 del 20/07/2021 sono state trasmesse ai Gestori 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 2022.

L'Agenzia ha ritenuto necessario ribadire integralmente le misure di sicurezza e le aree di miglioramento individuate il precedente anno con la nota ANSF 0010980 del 15/07/2020, nonché di focalizzare, in dette aree, specifici aspetti funzionali utili a garantire il generale mantenimento e, ove ragionevolmente praticabile, il miglioramento della sicurezza ferroviaria. La nota, pubblicata tra le Note di interesse generale della sezione Atti e normativa, riporta le tematiche da recepire nei progetti o attività in materia di sicurezza ferroviaria per il 2022 (*Comunicato Stampa ANSFISA*, 26 luglio 2021).

Puglia: bando di gara per la vendita dello scalo merci di Surbo (Lecce)

Pubblicato, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, FS Sistemi Urbani e Regione Puglia, il bando di gara per la vendita dello scalo merci ferroviario di Lecce Surbo di proprietà di FS Italiane.

Con una superficie di circa 85.000 mq, di cui quasi 2.500 mq coperti, in una posizione strategica lungo la linea ferroviaria Adriatica Lecce-Bologna, vicino alla tangenziale Ovest di Lecce e con collegamenti con l'Aeroporto del Salento e i principali porti regionali, lo scalo si presta a diventare un hub terminale per lo scambio merci su ferro - gomma - nave - aereo.

La riattivazione dello scalo merci di Lecce Surbo si inserisce in un per-

corso condiviso per realizzare un moderno centro logistico che favorisca il potenziamento del trasporto delle merci su ferro, in linea con gli obiettivi strategici di rilancio del tessuto produttivo e logistico del Sud Italia.

Il valore posto a base di procedura pubblica è 1.600.000 €. Il termine ultimo per la presentazione delle offerte è fissato per il 12 novembre 2021.

Per le modalità della vendita si rinvia al testo dell'invito ad offrire, disponibile al seguente link <https://awfp.ferrovie.it/PortaleVendite/> (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 12 agosto 2021).

Nazionale: in biblioteca al CIFI “La Metropolitana Europea”

Napoli e l'Europa, un legame che corre nelle viscere della città. Il segno più tangibile del processo di integrazione comunitaria nella terza città d'Italia è infatti rappresentato dalla sua metropolitana, nella cui realizzazione ha rivestito un ruolo chiave l'Unione Europea con i suoi fondi. Roberto CALISE, responsabile delle relazioni istituzionali per una multinazionale di trasporto passeggeri e studioso di politiche della mobilità, nel suo primo libro, “La metropolitana europea” (Editoriale Scientifica, 2021), ricostruisce come la Linea 1 partenopea sia uno dei più riusciti esempi della declinazione nelle aree urbane della Politica Comune dei Trasporti, che in quasi settant'anni di storia comunitaria ha allargato i suoi orizzonti, passando dall'abbattere barriere fra le nazioni ad avvicinare i quartieri delle singole città. Qualcosa che lo stesso autore aveva già iniziato a tratteggiare, assieme ad Armando CARTENI, sulle pagine di *Ingegneria Ferroviaria* nel maggio 2019 (anno LXXIV, n° 5).

Al contempo, CALISE evidenzia come il metrò sia stata, e tuttora sia, una straordinaria epopea politico-amministrativa di coesione sociale e territoriale sullo sfondo di un'Italia che cambia, e che oggi è chiamata alla prova del *Next Generation EU*. Una sfida che potrà essere vinta attualiz-

zando la storia di un sapiente utilizzo dei fondi europei, grazie ai benefici di una stagione di continuità politica, di cooperazione fra istituzioni, di programmazione con una chiara visione sulle politiche di mobilità. Ossia, quanto avvenuto con la Linea 1 della metropolitana, che con le sue stazioni dell'arte sta cambiando la faccia – e il destino – di Napoli e dei suoi cittadini.

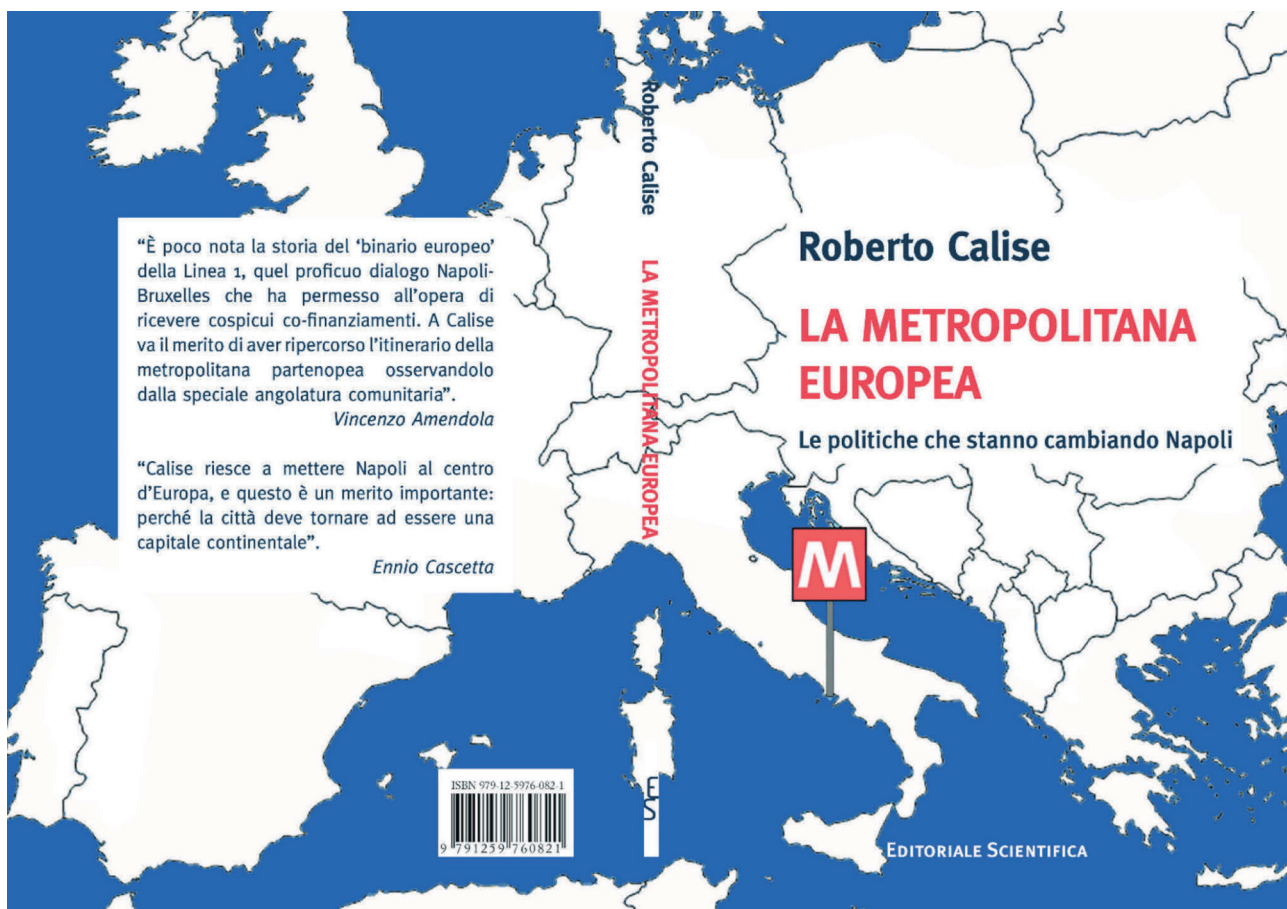
A sancire l'importanza e la qualità del volume vi è una presentazione di Ennio CASCETTA, Presidente del Consorzio Metropolitana di Napoli s.p.a. che realizza l'opera, nonché una prefazione di Vincenzo AMENDOLA, Sottosegretario alla Presidenza del Consiglio con delega agli Affari Europei nel Governo Draghi, colui che ha concluso la trattativa a Bruxelles per la quota italiana del Recovery Fund.

“La metropolitana europea” è acquistabile sul sito di Editoriale Scientifica (www.editorialescientifica.com) nello shop online del sito d'informazione Ferrovie.it, e in pre-ordine su Amazon e IBS. Di seguito, si propongono in anteprima i due scritti a firma CASCETTA ed AMENDOLA.

Presentazione a cura
di Ennio CASCETTA
*Presidente del Consorzio Metropolitana
di Napoli s.p.a.*

Il volume di Roberto CALISE è un tentativo molto ben riuscito di raccontare, nel tempo e nello spazio, cosa è e cosa dovrebbe essere una metropolitana. Ha il pregio della ricchezza di informazioni e della sintesi. Parte da lontano per arrivare all'oggi. Illustra bene cosa siano le infrastrutture nel mondo dei trasporti,

con una evidente passione per i treni che tutti noi ci portiamo dentro da sempre. Tuttavia, a mio avviso ancor più importante è stata la capacità di mostrare come in una città come Napoli, quando si ha una visione europea e di lungo periodo, si possano realizzare opere che il mondo ci invidia. *The most beautiful metro in the world* – il claim con cui si è soliti indicare la Linea 1 partenopea – non è solo uno slogan pubblicitario, ma è la realtà di un progetto che ha visto coinvolti tecnici e aziende di altissimo profilo per un'infrastruttura che non è solo bellissima, grazie ai tanti artisti provenienti da tutto il mondo che con le loro opere l'hanno resa celebre ovunque. Per realizzare la metropolitana di Napoli sono state utilizzate tecnologie all'avanguardia per un progetto strepitoso che ci ha portati a realizzare scavi sotterranei pa-



(Fonte: Dr. R. Calise)

Figura 6 – La copertina completa del volume “La Metropolitana Europea”.

ragionabili alle dimensioni di uno stadio di calcio, ad arrivare a profondità di solito impensabili per una metropolitana, a “contendere” lo spazio a cinquanta metri sotto il mare, a fare i conti con un sottosuolo ricco di un giacimento archeologico che ha comportato continui cambiamenti nei progetti. Certo, bisogna completarla al più presto – e in tal senso mi sento coinvolto in prima persona per condurre a termine questa straordinaria avventura che da oltre vent’anni è al centro dei miei pensieri. CALISE riesce a mettere Napoli al centro d’Europa, e questo è un merito importante: perché questa città deve tornare ad essere una vera capitale continentale.

Prefazione a cura
di Vincenzo AMENDOLA
Sottosegretario alla Presidenza
del Consiglio con delega agli Affari Europei

Il libro di Roberto CALISE racconta una storia di successo. La metropolitana Linea 1 di Napoli, con le sue stazioni dell’arte, è stata frequentemente oggetto, a livello internazionale, di attenzione giornalistica, nonché accademica e specialistica, per le peculiarità ingegneristiche, architettoniche ed archeologiche di un’infrastruttura unica nel suo genere. Meno nota è invece la storia del “binario” europeo della metro, ossia del proficuo dialogo Napoli-Bruxelles che ha permesso all’opera di ricevere cospicui co-finanziamenti europei nell’arco dei quarantacinque anni di questo viaggio, iniziato nel 1976. All’autore va dunque il merito di aver ripercorso l’itinerario della metropolitana partenopea osservandolo dalla speciale angolatura europea.

In un’Italia che generalmente si colloca agli ultimi posti delle classifiche degli stati UE in termini di capacità di spesa dei fondi europei, la Linea 1 di Napoli rappresenta senza dubbio una felice eccezione. Nel complesso, dalla fine degli anni ’70 in poi, le linee di finanziamento concesse da Bruxelles hanno coperto circa un quarto dei costi complessivi di realizzazione dell’opera, andando ad affiancare in modo sinergico i fondi erogati negli anni dalle istituzioni lo-

cali, regionali e nazionali, che hanno sempre creduto nella rilevanza del progetto.

Come attentamente ricostruito da CALISE, la politica europea dei trasporti è un pilastro del processo di integrazione europea. Prevista già dal Trattato istitutivo della Comunità Economica Europea (CEE) del 1957, la competenza delle istituzioni in materia ha iniziato ad esprimere il suo potenziale soltanto trent’anni dopo. Su impulso del Libro Bianco sul “completamento del mercato interno” del 1985, voluto dal Presidente della Commissione europea Jacques Delors, l’Europa ha gradualmente compreso l’importanza di una politica dei trasporti comune in quanto architrave essenziale della costruzione e dello sviluppo del mercato unico europeo. Un’Europa meglio connessa e più vicina è indispensabile per la creazione di un mercato più coeso e competitivo, che non lasci indietro nessuna delle regioni del continente.

Nel corso degli anni, la questione della mobilità urbana ha acquisito un peso sempre maggiore nel contesto della politica dei trasporti dell’UE: nelle parole della Commissione Europea, ben enfatizzate nel libro, la mobilità nelle città è considerata il “nucleo centrale del trasporto a lungo raggio”. Le aree urbane rappresentano il fondamentale “ultimo miglio” della rete europea dei trasporti sia per i passeggeri, sia per le merci. Per una fruizione completa, da parte di cittadini ed imprese, dei benefici dell’Europa sempre più interconnessa del futuro, è quindi cruciale il potenziamento, in chiave sostenibile, dei sistemi della mobilità delle grandi città del continente. Napoli, con la sua metro e le altre infrastrutture per il trasporto locale, non fa eccezione.

L’esperienza della Linea 1 della metropolitana partenopea ha incrociato per la prima volta la strada dei finanziamenti comunitari addirittura prima della nascita di una compiuta politica dei trasporti europea, avendo l’opera beneficiato già nel 1979 dei primi fondi europei, erogati dal Fondo Sociale Europeo (FSE) e dall’allora nascente Fondo

Europeo di Sviluppo Regionale (FESR). Premiata con numerosi riconoscimenti internazionali, la metro è senza dubbio il fiore all’occhiello del sistema della mobilità partenopea. Al di là degli indubbi vantaggi in termini di miglioramento della mobilità dei cittadini napoletani, la realizzazione della Linea 1 ha sortito nel tempo un effetto moltiplicatore rilevante anche in tanti altri settori, dalla tutela dell’ambiente all’occupazione, dalla riqualificazione del patrimonio immobiliare cittadino, alla rigenerazione sociale del contesto urbano.

Come ormai tutti gli ambiti della società contemporanea, anche il tema dei trasporti va oggi ripensato nell’ottica della transizione ecologica. Sull’importanza delle connessioni tra la politica dei trasporti e quella della tutela dell’ambiente l’Europa ha posto l’accento già trent’anni fa, anticipando con quest’approccio molti altri attori della comunità internazionale. All’indomani dello scoppio della pandemia da COVID-19 l’Unione Europea, proseguendo nel solco del percorso già inaugurato dal *Green Deal* di fine 2019, riporta il tema al centro del dibattito con rinnovata forza. La mobilità – e quindi il sistema dei trasporti – delle città europee va necessariamente ripensata in un’ottica *green*, tenendo sempre a mente l’orizzonte dell’obiettivo UE del raggiungimento della neutralità climatica entro il 2050. Come ricorda puntualmente l’autore, uno degli obiettivi della “Strategia per una mobilità sostenibile e intelligente” annunciata dalla Commissione lo scorso anno è quello di avere almeno 100 città in Europa a impatto climatico zero già entro il 2030.

Un’economia più *green* è anche un’economia più digitale. Molte delle sfide legate ai cambiamenti climatici potranno essere opportunamente affrontate solo con il contributo fondamentale delle tecnologie digitali. In primis, la prova della realizzazione di un sistema di trasporti efficiente e sostenibile dal punto di vista dell’ambiente. I trasporti del futuro non potranno prescindere da tecnologie abilitanti come il 5G, l’intelligenza arti-

ficiale, il *cloud computing*, i sistemi di navigazione satellitari (settore nel quale l'UE gioca un ruolo da protagonista, con il programma europeo Galileo). La pandemia da COVID-19 ci ha mostrato, inoltre, che il miglioramento della mobilità nelle nostre città è decisivo anche dal punto di vista delle politiche sanitarie, che nell'immediato futuro vanno ridisegnate tenendo conto di uno scenario in gran parte mutato.

L'Europa con le sue città, dove vive gran parte della popolazione, si trova quindi oggi di fronte ad una sfida epocale, contrassegnata dalla doppia transizione ecologica e digitale e dal necessario ripensamento del nostro modo di vivere, con profonde implicazioni sociali e sanitarie. Diversamente dal passato, l'UE si trova oggi ad affrontare la ripartenza dopo la gravissima crisi economica e sociale innescata dalla pandemia con strumenti e risorse concreti, e non più soltanto con prese di posizione e dichiarazioni d'intenti.

L'ambizioso programma di aiuti per la ripresa "Next Generation EU", approvato dal Consiglio Europeo del luglio 2020, dopo un faticoso negoziato nel quale l'Italia ha giocato un ruolo di primo piano, pone al centro dell'attenzione gli investimenti legati al *green* e al digitale. Il 30% degli aiuti è assegnato agli investimenti sulla transizione ecologica, mentre il 20% dei fondi è destinato a quelli legati alla trasformazione digitale. Il "Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza" (PNRR), presentato dal governo italiano a Bruxelles a fine aprile 2021, ai fini dell'erogazione dei fondi spettanti all'Italia, assegna importanti risorse ad infrastrutture e trasporti. Nell'ambito della Missione 2 "Rivoluzione verde e transizione ecologica", circa 8 miliardi di € sono destinati a progetti di investimento finalizzati a rendere il trasporto locale più sostenibile, mentre la Missione 3

è interamente dedicata alle "Infrastrutture per una mobilità sostenibile", con un'allocazione di circa 31 miliardi. All'interno di quest'ultima, sono previste risorse, ad esempio, per la riqualificazione delle stazioni del servizio ferroviario metropolitano della Linea 2 di Napoli.

Napoli si trova oggi a dover ripartire con il convinto rilancio del suo sistema della mobilità locale. La fase che si è appena aperta a livello europeo e nazionale offre importanti opportunità di crescita, che la città è chiamata a cogliere, partendo dal notevole capitale accumulato negli scorsi decenni in questo settore, a partire proprio dall'infrastruttura della metropolitana. Ma il rilancio del sistema di trasporto locale va pensato ed inserito anche in un quadro più ampio. La spina dorsale della politica europea dei trasporti è costituita dalla rete transeuropea dei trasporti (meglio conosciute come TEN-T, l'acronimo in lingua inglese). L'UE si prefigge l'obiettivo di creare, in questo modo, una rete dei trasporti unica per tutto il continente che sia intermodale, integrando il trasporto terrestre (su gomma e su ferro) con quello marittimo e aereo. Ad essa si affiancano, nelle intenzioni di Bruxelles, infrastrutture analoghe nei settori dell'energia e delle telecomunicazioni. In particolare, la "rete centrale" di questo network, da costruire entro il 2030, si fonda su 9 "corridoi", che attraversano almeno tre stati membri ed includono un numero minimo di tre differenti modalità di trasporto, nonché l'accesso ai porti marittimi.

Quattro sono i corridoi che interessano l'Italia. Uno in particolare, quello "Scandinavia-Mediterraneo", passa per Napoli, per poi proseguire il suo percorso verso sud, lungo la costa tirrenica. La città partenopea è inoltre snodo di collegamento tra il corridoio e le "autostrade del mare",

che nel disegno europeo rappresentano la dimensione marittima della TEN-T. Nel contesto di un Mediterraneo che negli ultimi anni ha ritrovato centralità, in termini di rotte commerciali e dal punto di vista della sicurezza, si schiuderanno nel prossimo futuro opportunità ulteriori di crescita per la città partenopea.

• Nota per il lettore

Roberto CALISE (Napoli, 1987) cura le relazioni istituzionali di una multinazionale di trasporti passeggeri con sede a Milano. In precedenza, ha lavorato per una nota società di consulenza su programmi e progetti europei al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (Roma), al Dipartimento Studi della Commissione Trasporti del Parlamento Europeo (Bruxelles), e come collaboratore parlamentare di un'Onorevole eletta nel collegio di Napoli e componente della Commissione Trasporti alla Camera dei Deputati (nuovamente a Roma). Laureato in Relazioni Internazionali con focus sull'analisi e la valutazione delle politiche pubbliche, ha svolto i suoi studi fra le università "L'Orientale" a Napoli, "Sciences Po" a Parigi e "LUISS Guido Carli" a Roma, conseguendo successivamente un Master di II livello in Management del Trasporto Pubblico Locale presso "La Sapienza" di Roma. Giornalista iscritto all'albo, è stato corrispondente per una delle principali testate che trattano di mobilità in diversi consessi, fra cui il G7 dei Trasporti di Cagliari nel 2017 e il G20 dell'Ambiente, Energia e Clima di Napoli nel 2021. Da sempre attivo nella politica sul territorio della sua città natale, affida le proprie riflessioni al sito www.robertocalise.it ("*Cortesia Dr. R. CALISE, ricevuta dalla Redazione di Ingegneria Ferroviaria il 1 settembre 2021*").