



FORUM DI PIETRARSA UN ANNO DOPO

di Ugo Surace

Il 15 novembre scorso si è svolto presso il Museo ferroviario di Pietrarsa il Forum organizzato da Assoferr, Confetra e Confindustria, patrocinante il Ministero dei Trasporti, con l'obiettivo di prendere atto di quanto è stato realizzato a distanza di un anno dall'edizione precedente e quali sono le prospettive del trasporto ferroviario delle merci.

La "cura del ferro", vecchio slogan, inventato a suo tempo da Walter Tocci quando era assessore ai trasporti nella Capitale, è stato adottato molto opportunamente da Delrio e testimonia efficacemente dell'impegno del Ministero per il rilancio del settore.

Le relazioni sono state tenute dal Presidente di Assoferr (Guido Gazzola) e dall'ex Responsabile della Struttura Tecnica di Missione del MIT (Ennio Cascetta) oggi Amministratore unico RAM.

Cascetta ha ricordato gli spetti essenziali dell'azione di Governo per far ripartire il settore che, dal 2007 al 2014 ha perso quasi il 50 per cento del traffico e solo negli ultimi due anni è ricominciata la risalita con una crescita del 4 per cento nel 2015 e del 4,6 per cento nel 2016. Ha fra l'altro sottolineato: "Dal 2014 al 2017 il traffico ferroviario merci è cresciuto del + 8,9 per cento, quattro volte più del PIL, che è cresciuto del 2 per cento. Un risultato straordinario che premia la Cura del ferro intrapresa dal Governo e la rinnovata dinamicità delle imprese"

E' seguita una tavola rotonda a cui hanno partecipato: Zeno D'Agostino (**Presidente di ASSOPORTI**), Maurizio Gentile (**Ad di RFI**), Marco Gosso,

(**Ad di MERCITALIA Logistica**), Giancarlo Laguzzi (**Presidente di FERCARGO**), Riccardo Stabellini (**Ad di BARILLA**).

Dopo quasi 10 anni di declino, il trasporto di merci su ferrovia sta registrando una inversione di tendenza. L'assegnazione di incentivi economici (abbattimento del costo delle tracce per le Imprese Ferroviarie, Ferrobonus per i trasportatori) e di importanti risorse finanziarie a Rete Ferroviaria Italiana hanno permesso una maggior competitività e una crescita dei volumi di traffico.

Stando alle pressoché unanimi dichiarazioni degli intervenuti al convegno, l'obiettivo di una crescita di almeno il 50 per cento al 2020 non appare impossibile. Si tratta di dare risposte concrete agli operatori del settore perché il trasporto ferroviario si consolidi nel tempo e il fattore costo è senza dubbio l'elemento determinante per la crescita della domanda di trasporto su ferro.

Per l'affermazione del trend di crescita, derivante dall'attuale miglioramento della situazione economica del Paese, vanno tenute presenti le condizioni ideali per l'efficienza del settore e cioè:

L'affidabilità dei servizi: al trasporto merci deve essere garantita la disponibilità di tracce orarie con pari dignità rispetto agli altri utenti della rete, in orari utili per rendere un servizio adeguato alle richieste dei clienti.

L'accessibilità al sistema: al trasporto merci deve essere assicurata la funzionalità di terminali dotati di servizi logistici che garantiscano l'inter-

modalità.

Gli operatori ferroviari stanno cercando di dare risposte a queste esigenze di qualità del trasporto sperimentando l'applicazione ai rotabili di apparecchi di connessione internet, in modo da tenere sotto controllo i parametri fondamentali di funzionalità con l'obiettivo di "organizzare una manutenzione predittiva dei carri per aumentarne l'affidabilità e la sicurezza, e al contempo avere una comunicazione efficace con il cliente sullo stato del trasporto".

Le Imprese Ferroviarie, in particolare attraverso l'impegno di FerCargo, l'Associazione del settore privato, sono impegnate a creare le condizioni per allineare l'Italia ai servizi offerti dagli standard europei.

L'inversione di tendenza fin qui realizzata va rafforzata con la continuità dell'azione istituzionale e va mantenuto il serrato confronto fra Governo, Regioni e Rappresentanze di settore con il concorso ed il contributo dei diversi Enti e organismi promossi dal Ministero.

E' emersa l'esigenza fondamentale che gli interventi fin qui realizzati vengano consolidati con una selezione mirata degli investimenti per migliorare l'efficienza di piattaforme logistiche ferroviarie integrate con interporti e porti per rafforzare l'accessibilità ai nodi e l'interconnessione delle reti.

Dal convegno è emerso il pressoché unanime riconoscimento della validità dei provvedimenti fin qui adottati dal Ministero dei Trasporti ed è stato condiviso il concetto espresso in più occasioni da Delrio: "Connettere l'Italia vuol dire dotare il Paese di un sistema infrastrutturale moderno ed efficiente, costruito con regole chiare, risorse adeguate e tempi certi, con l'obiettivo di assicurare ai cittadini ed alle merci

1. **FORUM DI PIETRARSA - UN ANNO DOPO**
2. **CONVEGNO CIFI— TRENI MERCI LUNGO I CORRIDOI EUROPEI**
3. **TRENITALIA UK—UN SUCCESSO IN GRAN BRETAGNA**
4. **TRIESTE PORTA D'ORIENTE PER IL TRAFFICO INTERMODALE VERSO L'EUROPA**
5. **IL MARCO PONTI PENSIERO SU TRASPORTI E GRANDI OPERE**
6. **ASTRAL UN'AZIENDA DA SCOPRIRE**

la piena mobilità sul territorio nazionale, rendendo l'Italia un paese accessibile per i mercati internazionali".

A chiusura dei lavori il Ministro, ha richiamato i segnali positivi relativi alla ripresa dell'attività industriale e ha dichiarato: "C'è stato un incremento del trasporto merci su ferro molto importante, ci sono imprese che si sono organizzate per questi obiettivi, in primis le FS che hanno costituito una unica grande società, Merce Italia, che ha più di un miliardo e mezzo di investimenti in corso per potenziare il settore ferroviario. Abbiamo messo incentivi ulteriori per il rinnovo dei carri ferroviari abbiamo finanziato completamente i corridoi merci, il settore della logistica sta finalmente diventando un settore trainante nel nostro Paese. Le ultime stime parlano di 80 miliardi di fatturato sulla concentrazione dei corridoi logistici. Il Paese sta crescendo e noi abbiamo bisogno di dare certezze alle imprese".

In conclusione, un Forum che si è svolto all'insegna dell'ottimismo.

CONVEGNO CIFI I TRENI MERCI LUNGO I CORRIDOI EUROPEI PROSPETTIVE 2030

di Giovanni Saccà

Si è svolto a Verona lo scorso 17 novembre un convegno organizzato dal CIFI con il patrocinio dell'AEIT e del Dipartimento di Ingegneria Industriale dell'Università di Padova dal titolo **"I treni merci lungo i corridoi europei: prospettive 2030"**.

Il convegno ha coinvolto autorevoli esponenti del mondo universitario, ferroviario, nonché delle principali case costruttrici di rotabili, del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale e dell'Interporto di Verona Quadrante Europa.

Il prof. Andrea Tortella dell'università di Padova ha trattato il tema delle "Tecnologie elettriche innovative per i treni merci del futuro" ed in particolare ha illustrato i sistemi di propulsione/trasmissione innovativi di tipo 'contactless', i motori elettrici lineari, i motori lineari ad induzione (LIM), i motori lineari sincroni (LSM), la tecnica di levitazione magnetica tipo EMS e EDS, la trasmissione magnetica del moto 'magnetic gear'. Il prof. Nicola Bianchi dell'università di Padova ha trattato "i guasti

dei Motori elettrici tolleranti". In particolare ha parlato dei motori sincroni a magneti permanenti dual trifasi e pentafasi e delle corrispondenti soluzioni di elettronica di potenza.

A seguire la dott.ssa Rosanna Simeri, Responsabile Business Merci e l'ing. Roberto Mancini, Responsabile Progettazione Funzionale della Direzione Commerciale e Esercizio Rete di RFI hanno illustrato gli "Interventi tecnologici e infrastrutturali per il potenziamento del trasporto merci: il Piano Commerciale di RFI".

L'ing. Giuseppe Clementi della Società Bombardier ha presentato la "La piattaforma TRAXX di Bombardier: una famiglia di mezzi di trazione ottimizzati per il traffico merci del prossimo decennio". TRAXX è la piattaforma di maggior successo in Europa con più di 2000 locomotive vendute, che possono circolare in 18 paesi.

L'ing. Alessandro Lopalco della Società SIEMENS ha presentato "Vectron: The locomotive from Siemens for Europe", che sono state progettate per rispondere a tutte le future

esigenze dei trasporti ferroviari sia viaggiatori che merci, locomotive utilizzate da tutte le principali Società ferroviarie che utilizzano i corridoi europei. Tra l'altro ha ricordato che Siemens ha costruito anche i treni "Cargo Velaro", in grado di trasportare sulle linee ferroviarie ad Alta Velocità i container alti sino a 3 m utilizzati sugli aerei. Tale servizio, attivo dal 2012, attualmente collega Londra con i principali aeroporti della Francia, Belgio e Olanda e verrà esteso nei prossimi anni anche alle nazioni limitrofe.

L'ing. Giancarlo Laguzzi, Presidente FerCargo, ha trattato il tema "Luci ed ombre dei corridoi europei per lo sviluppo del traffico internazionale intermodale". Tra l'altro ha sottolineato che per l'Italia, al centro dei corridoi Nord-Sud integrati con i flussi marittimi, si presenta una grande opportunità per importanti incrementi dell'intermodalità, purché i porti vengano opportunamente dotati di servizi ferroviari efficienti. Dal 2020 su Chiasso, con l'apertura della galleria delle Ceneri, dovrebbero passare il doppio dei treni (dai 115 attuali a più di 260 treni/gg) e a seguire sono previsti ulteriori incrementi resi possibili dalle nuove gallerie di Genova del terzo valico (2022), del Brennero (2026) e di Modane (2026). Perché ciò si av-

veri è indispensabile organizzarsi per tempo a tutti i livelli.

Il dott. Zeno D'Agostino, Presidente dell'Autorità del Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, ha trattato il tema "Il corridoio Adriatico-Baltico: Il caso del porto di Trieste". Ha evidenziato che il porto di Trieste ha avuto la possibilità di diventare il primo porto italiano per traffico ferroviario. Le infrastrutture ferroviarie verranno potenziate nei prossimi anni in modo da aumentare la capacità di trasporto dagli 684.000 TEUs del 2016 a oltre 2 milioni di TEUs nel 2025.

Infine è intervenuto il dott. Alberto Milotti del Consorzio ZAI Verona, che ha trattato il tema "I corridoi europei e il ruolo degli interporti per lo sviluppo del traffico internazionale intermodale". Tra l'altro ha illustrato gli interventi principali previsti dal Nuovo Masterplan ferroviario di Verona Quadrante Europa: nuovo terminal da 750 con binari di arrivo/partenza da 1000m, nuova area dedicata all'Automotive da 500.000 mq, nuove aste di manovra e altri interventi di potenziamento.

Gli "atti del convegno" sono stati pubblicati sul sito del CIFI nell'area Notiziari".

(www.cifi.it)

TRENITALIA UK UN SUCCESSO IN GRAN BRETAGNA

la Redazione

Secondo gli ultimi dati pubblicati da Network Rail (il gestore dell'infrastruttura ferroviaria britannica), il 95,3% dei treni di c2c, società gestita da Trenitalia UK controllata da Trenitalia sono arrivati puntuali nell'ultimo anno. Nessun'altro operatore ferroviario del Regno Unito ha registrato livelli così alti di pun-

tualità del servizio.

Si tratta di un ulteriore miglioramento della performance di c2c dalla sua acquisizione da parte di Trenitalia, avvenuta nel febbraio di quest'anno. In quel momento c2c era solo il terzo operatore ferroviario britannico e la sua puntualità raggiungeva il 94,6%.

Se abbiamo capito bene Trenitalia c2c è gestita da Trenitalia UK che è, a sua volta, è una società controllata da Trenitalia.

Julian Drury, Amministratore Delegato di Trenitalia c2c ha dichiarato la sua soddisfazione per essere stati la migliore compagnia ferroviaria della Gran Bretagna-

A questa dichiarazione si aggiunge la dichiarazione dell'Amministratore Delegato di Trenitalia UK, Ernesto Sicilia, che ha espresso il suo orgoglio "per questo riconosci-

mento come operatore più puntuale del Regno Unito, che testimonia il nostro forte impegno nell'ultimo anno per fornire un servizio puntuale a tutti i nostri clienti".

Ovviamente, ai dirigenti e al personale tutto vanno i nostri complimenti per i risultati raggiunti. Ci manca solo la dichiarazione dell'Amministratore Delegato della società controllante, **Trenitalia**, per la gestione della compagnia ferroviaria **Trenitalia c2c** da parte della controllata **Trenitalia UK**.

LOGISTICA

TRIESTE PORTA D'ORIENTE PER IL TRAFFICO INTERMODALE DA E VERSO L'EUROPA

di Ugo Surace

Si è tenuta a Istanbul la fiera Logitrans, la più importante manifestazione logistica mediorientale, con la partecipazione di più di 15 mila operatori di 54 paesi diversi e 220 espositori di 22 nazioni

Trieste è stato l'unico porto italiano presente con un proprio grande stand "Trieste, the Turkish gateway to Europe" con cui si è voluto affermare il ruolo del porto di Trieste come porta d'Oriente verso l'Europa. Zeno D'Agostino, presidente dell'Autorità di sistema portuale dell'Adriatico Orientale, ha rilasciato a FerPress una interessante intervista in cui ha spiegato l'importanza della presenza sul mercato orientale e le strategie dell'Autorità sul ruolo del porto di Trieste ora proiettato nello sviluppo anche nei settori della logistica.

La Turchia è il paese trainante di un'area che comprende molti altri paesi in forte sviluppo e il cui ruolo è destinato a diventare sempre più importante anche in relazione a progetti come la nuova Via della

Seta. Già oggi il porto di Trieste è dotato di una efficiente rete intermodale che consente di instradare un consistente traffico verso i paesi situati al di là dell'arco alpino. Il 60 per cento dei treni intermodali soddisfa le esigenze del mercato turco con un notevole numero di camion sottratti al traffico stradale.

Infatti, contiamo anche un'importantissima presenza di operatori commerciali turchi nel porto di Trieste, che sono concessionari di alcune aree e puntano ad investire ancor di più nello sviluppo delle attività. Il 60 per cento dei nostri treni intermodali è fatto per soddisfare le esigenze del mercato turco, contribuisce al nostro successo in campo ferroviario ed è un esempio di quali benefici – anche e soprattutto in termini ambientali, con migliaia e migliaia di camion sottratti al traffico stradale.

Il porto di Trieste è inoltre leader nel Mediterraneo nel traffico di greggio con circa 41 milioni di tonnellate l'anno e

copre il 90 per cento del fabbisogno della Baviera e del Baden-Wuerttemberg che copre circa il 40 per cento della quota dell'intera Germania, il 90 per cento dell'Austria e il 50 per cento della Repubblica Ceca. Dati che confermano il ruolo geografico di Trieste verso il Centro Europa.

Il porto di Trieste produce oggi 200 treni a settimana e prevede di arrivare a 250 treni a settimana. Si prevede di chiudere il 2017 con un numero di 9.000-9.200 treni effettuati nell'anno, contro i 4.800 treni dell'anno 2014 e i 7.600 del 2016. Un trend performante che vede raddoppiato il volume di traffico ferroviario in un triennio e giustifica ampiamente l'obiettivo di arrivare a 11.000 treni nell'anno 2018.

E proprio nel settore ferroviario RFI prevede un piano di investimenti di 83 milioni di euro per i collegamenti ferroviari del porto che realizzerà un aumento della capacità che consentirà di formare fino a 25.000 treni l'anno quando saranno completati i lavori della

stazione di Campo Marzio. Da cui potranno partire convogli di standard europeo di 750 metri. Ciò comporterà un aumento importante della competitività della modalità ferroviaria.

Trieste sarà l'unico porto del Mediterraneo che avrà a disposizione tre scali ferroviari per movimentare i carri. Ma non c'è solo la ferrovia. Il traffico Ro-Ro, le autostrade del mare, gli oleodotti consentono al Porto di Trieste di svilupparsi nella logistica e, a tal fine, esiste un progetto di valorizzazione delle potenzialità logistiche di aree occupate da un gruppo industriale che possono essere cedute all'interporto di Trieste Femetti per la realizzazione di nuove aree e strutture direttamente collegate con le attività portuali.

Il progetto è ancor più ambizioso perché prevede lo sfruttamento della particolare collocazione geografica di Trieste per collegamenti ferroviari in area locale con i due grandi centri di Villa Opicina e Cervignano dove esistono piattaforme dalla potenzialità ancora inespressa che, con lo sviluppo di collegamenti ferroviari a livello esclusivamente a livello locale, potrà consentire di sviluppare la logistica nell'ottica di sistema in coerenza con una delle principali missioni della Adsp.

IL MARCO PONTI PENSIERO SU TRASPORTI E GRANDI OPERE segue

di Francesco Del Vecchio

Sul numero di settembre 2017 abbiamo fatto un primo commento al libro del Prof. Marco Ponti "Sola Andata". Il libro, specie per gli addetti ai lavori, stimola tanti commenti e riflessioni. Dopo quelli del numero citato, ne proponiamo qualche altro.

Tra le tante, sicuramente una

cosa giusta, Ponti la dice: l'alta velocità italiana costa più di quella tedesca, spagnola o francese. A parte il caso italiano, però, tali opere costano effettivamente tantissimo. Quando si discuteva del progetto alta velocità in Italia (molti lustri fa ormai) si argomentava anche che forse ba-

stava comprare una flotta di aerei ad alta capacità e fare la spola tra Milano, Napoli e Roma ed il problema della mobilità tra questi poli era risolto con costi infinitamente inferiori. Certo, è probabile - come afferma Ponti - che in realtà tramite il meccanismo del pedaggio il prezzo del biglietto non riflette completamente tutti i costi del servizio. Se è così, in ogni caso è da ritenere che non lo sia solo per l'AV italiana, ma anche quelle degli altri Paesi europei.

Ma allora perché ci si ostina a fare l'alta velocità, in Francia,

in Germania, in Spagna, in Italia?

Come sappiamo i francesi sono stati primi a realizzare in Europa l'alta velocità, nel 1981. Gli spagnoli sono partiti molti anni dopo, ma sono arrivati prima di noi. I tedeschi hanno realizzato dei collegamenti Intercity ad AV appropriati per la loro configurazione territoriale ed urbanistica.

C'è da ritenere che nel lungo periodo - come di regola in questo genere di opere - queste realizzazioni abbiano una loro logica economica e di sistema. Propongo qualche spie-

gazione. La mobilità nel Vecchio Continente va vista ormai sempre più a scala europea, nel quadro dell'integrazione economica europea. In questo quadro siamo in presenza di una continua crescita della domanda passeggeri e merci di lungo periodo. Le reti di trasporto che possono soddisfare questa domanda sono quella stradale, quella ferroviaria e quella aerea. La crescita più forte si ha sulla modalità stradale e su quella aerea. Ma non si possono costruire strade all'infinito. Né si possono aumentare le rotte aeree ugualmente all'infinito. Per queste

poi sono più stringenti i vincoli legati alla sicurezza. Oltre un certo limite non si può andare. Per il segmento di domanda a scala europea che collega i principali centri in tempi rapidi (esigenza sempre più diffusa), sopra le nostre teste c'è la rete aerea. Allora, o si va per aria o si va per terra. Ma la rete aerea si sta appunto saturando. Saturata la rete aerea, se ne deve creare una analoga per terra. Non c'è altro da fare. Altrimenti bisogna rassegnarsi ad una forte contrazione del segmento di offerta veloce, progressivamente insufficiente a soddisfare la relativa

domanda in crescita. La strada non può creare una rete ad alta velocità, neanche con l'adozione di tecnologie ITS di controllo e gestione della circolazione. La ferrovia - è intrinsecamente ovvio - sì.

Allora, l'alta velocità ferroviaria va vista su scala europea. Tedeschi, francesi e spagnoli stanno realizzando i loro pezzi. Noi, dopo anni di discussioni e progetti, stiamo faticosamente realizzando il nostro. Servono gli anelli di collegamento con la rete europea: il Gottardo è stato realizzato, quelli della Torino-Lione, del Brennero e di Perpignan (tra Francia e

Spagna) sono in corso di realizzazione.

E poi, come detto, queste, come tutte le grandi opere infrastrutturali, vanno viste nel lungo-lunghissimo periodo. È su quest'orizzonte che si ammortizzano quelli che oggi sembrano costi folli.

A qualcuno viene il dubbio che non siano stati ammortizzati i costi dell'attuale tunnel del Fréjus, o di quello dell'Appennino tra Firenze e Bologna o la direttissima Roma-Napoli via Formia? Non solo in termini di benefici-costi per la collettività, ma certamente ormai anche in termini finanziari?

DALLE REGIONI ASTRAL UN'AZIENDA DA SCOPRIRE

di Francesco Del Vecchio

Con il D.lgs. del 31 marzo 1998 n.112 è avvenuto il conferimento delle funzioni e dei compiti amministrativi dello Stato alle Regioni ed agli Enti Locali. Conseguentemente, anche le strade statali (SS) di rilevanza regionale sono state consegnate dall'ANAS S.p.A. alle Regioni ed alle Province divenendo strade regionali (SR) e strade provinciali (SP).

Con D.G.R. n.543/2001, come modificata ed integrata con D.G.R. n.421/2011, la Regione Lazio ha provveduto ad individuare la "Rete Viaria Regionale" su cui esercita funzioni e compiti amministrativi concernenti la programmazione, la pianificazione ed il coordinamento degli interventi.

Nel 2002, dopo il formale trasferimento al Demanio Regionale e Provinciale delle strade non comprese nella rete autostradale e stradale di interesse nazionale, avvenuto nel 2001, la Regione Lazio, con Legge Regionale 20.05.2002 n. 12, ha costituito ASTRAL - Azienda Strade Lazio S.p.A. - assegnandole le competenze proprie della Regione stessa in

materia di viabilità.

AstraL è pertanto preposta alla Progettazione, Realizzazione, Manutenzione, Gestione Amministrativa della rete viaria regionale, che si estende per circa 1.500 chilometri e che comprende tra l'altro arterie di notevole importanza, sia a livello regionale, sia in quanto assicurano le connessioni con altre regioni e con la viabilità nazionale (vedi Figura).

Tra queste figurano ad esempio le: SR 2 Cassia, SR 3 Flaminia, SR 6, SR 79 Ternana, SR 148 Pontina, SR 155 Di Fuggi, SR 156 Dei Monti Lepini, SR 207 Nettunense, SR 630 Ausonia, SR 666 Di Sora

Nel 2016 AstraL ha chiuso il bilancio in attivo per il terzo anno consecutivo.

Tra gli obiettivi di AstraL c'è quello

non secondario di mantenere efficiente la rete stradale regionale. Obiettivo non solo importante per la sicurezza, ma anche molto attuale, in un quadro generale nazionale di emergenze manutentive nel settore.

Nell'attività ordinaria di AstraL, questo obiettivo si traduce nella manutenzione dell'asfalto, di viadotti, ponti, gallerie. Inoltre spetta all'azienda mantenere in efficienza gli impianti di ventilazione e illuminazione, i guard-rail, la segnaletica (semafori compresi). Ed è sempre AstraL a occuparsi della tinteggiatura delle gallerie e della pulizia delle aiuole negli spartitraffico.

Tra le nuove missioni di AstraL c'è anche l'infomobilità. È la società, attraverso il proprio portale, a occuparsi delle informazioni sui lavori in corso e della diffusione di notizie su tutti gli eventi relativi al traffico e alla mobilità lungo l'intera rete viaria del Lazio. Con la possibilità di pianificare online il proprio percorso o segnalare eventi, attraverso la App 'Astral Infomobilità' scaricabile gratuitamente da tutti gli apparati Iphone, Android e Window. Ogni 30 minuti, infatti, attraverso il costante monitoraggio della rete stradale, diffonde informazioni sul traffico.

Fig. - LA RETE STRADALE REGIONALE ASTRAL

