

UN GRUPPO ITALIANO HA PRESENTATO A TOKIO IL PROGETTO DI NUOVO TRENO MERCI

(La Redazione)

Si è svolto a Tokio, nei giorni dal 28 ottobre al 1° novembre scorsi, il 12mo Congresso Mondiale della Ricerca Ferroviaria (WCRR: World Congress on Railway Research).

WCRR è l'unico congresso cross-tematico al mondo dedicato al tema dell'innovazione nel settore ferroviario, aperto a tutte le parti interessate, dalle compagnie ferroviarie all'industria e agli istituti di ricerca.

Organizzato ogni due anni, il WCRR riunisce centinaia di partecipanti per una settimana di presentazioni e workshop sugli ultimi sviluppi nella ricerca e nell'innovazione ferroviaria.

Al 12° Congresso, tra le decine di presentazioni, c'era anche quella del progetto di Nuovo Treno Merci "Hiperfreight" che presso la nostra Associazione è stato oggetto di analisi e approfondimenti per gli aspetti di innovazione in esso contenuti che, a suo tempo, abbiamo segnalato al Ministro dell'epoca ed ai vertici di FSI senza ricevere

riscontro alcuno dovendo ritenere che, sia la struttura Tecnica di Missione del MIT, sia i vertici di FSI, non abbiano ritenuto opportuno prendere in esame il progetto ritenendolo non rilevante per il Paese e per l'Azienda.

Il 30 ottobre, nell'ambito della Sessione "High Speed Rolling Stock" è stato presentato il progetto, con il titolo di "Innovative freight rail concept for high-speed door-to-door delivery: Hyperfreight".

Speaker dello speech è stato l'ing. Paolo Umiliacchi, della società CNC Centro Nuova Comunicazione, di Bologna, coautore della presentazione con l'ing. Maurizio Cavagnaro, con l'ing. Gianosvaldo Fadin (ANIE, Milano) e con Vincenzo Delle Site (CONSIGLIO NAZIONALE DELLE RICERCHE).

Il pubblico ha dimostrato interesse per il progetto descritto in dettaglio in un articolo pubblicato sul numero 10 dell'ottobre 2014 di Ingegneria Ferroviaria (rivista del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), a

firma dell'ing. Maurizio Cavagnaro. Il progetto riguarda un treno merci avente caratteristiche tecniche e prestazioni adeguate a quelle dei treni AV alla stregua di quanto oggi avviene sulle linee tradizionali, e possa circolare sull'intera rete ferroviaria, comprese le nuove linee ad alta velocità, senza condizionare la circolazione dei treni viaggiatori.

Si tratta di un treno che non richiede interventi infrastrutturali sulle reti né per nuove costruzioni, né per adeguamenti di sagoma, perché è centrato su due punti, entrambi di natura tecnologica.:

- Sviluppo di un innovativo convoglio merci rispondente alle specifiche tecniche di interoperabilità (STI) per il sottosistema "Materiale Rotabile", capace di imbarcare anche container del tipo high cube, di raggiungere la velocità di 250 km/h e di circolare sulla intera rete senza alcun onere di adeguamento dell'infrastruttura;

- Specifici terminali di cari-

1. UN GRUPPO ITALIANO HA PRESENTATO A TOKIO IL PROGETTO DI NUOVO TRENO MERCI

2. ASSEMBLEA ASSOCIAZIONE NAZIONALE LOGISTICA E INTERMODALITA'

3. ISFORT - PUBBLICATO IL 16° RAPPORTO SULLA MOBILITA'

4. MATERA INAUGURATA LA STAZIONE CENTRALE

5. 4° FORUM PIETRARSA

6. ALITALIA - PUNTO E A CAPO

co e scarico capaci di contenere i tempi del fermo del materiale rotabile.

Le nuove soluzioni tecnologiche, assieme all'adeguamento organizzativo, sono in grado di far nascere e sviluppare un nuovo sistema di trasporto delle merci simmetrico a quello viaggiatori, che consiste essenzialmente nell'adeguare le prestazioni dei treni merci a quelle dei migliori treni viaggiatori perché le due realtà possano coesistere sulla stessa infrastruttura.

L'ASSEMBLEA DELL'ASSOCIAZIONE NAZIONALE LOGISTICA E INTERMODALITA'

(Francesco Del Vecchio)

Si è svolta lo scorso 12 novembre a Roma l'annuale Assemblea Nazionale di ALIS, l'Associazione italiana di Logistica e Intermodalità Sostenibile.

ALIS – costituita nel 2016 – è un'Associazione che raggruppa compagnie armatoriali, società di autotrasporto, compagnie ferroviarie, terminalisti, spedizionieri, aziende di servizi e logistica, interporti, ITS e, in qualità di soci onorari, porti, università e centri di ricerca.

Il principale socio, ispiratore e fondatore dell'Associazione, di cui ha la presidenza pro tempore - è la compagnia armatoriale Grimaldi Euromed di Napoli, leader mondiale primario player nel Mar Mediterraneo, nel Baltico e nell'Oceano Atlantico. È la prima compagnia mondiale nel

settore ro-ro e leader nel Mediterraneo occidentale con le autostrade del mare.

ALIS denuncia un fatturato aggregato di 23 miliardi di euro e riunisce insieme 1.510 imprese associate, oltre 140.500 collegamenti marittimi annuali, 125 linee di autostrade del mare, 120 linee ferroviarie e oltre 60.500 collegamenti ferroviari annuali.

La missione di ALIS è promuovere uno sviluppo sempre più sostenibile delle modalità di trasporto intermodale a livello nazionale ed europeo.

Tra i principali soci si annoverano la Hupac, Arcese Trasporti, Autamarocchi, Bridgestone, Fertrans; tra i soci sostenitori ci sono tra gli altri gli interporti di Verona, Parma e Bologna.

ALIS ha dichiarato di aver spostato nell'ultimo anno

40 milioni di tonnellate di mezzi pesanti dalla strada al mare, determinando così un risparmio di costo complessivo per l'ambiente di circa 1 milione di euro a km. Analogamente ha dichiarato di aver trasferito dalla strada al ferro circa 30 milioni di tonnellate determinando un risparmio di costo per l'ambiente di oltre 750 mila euro a km. Tutto questo ha consentito un vantaggio economico tangibile di risparmio di costo per ogni km pari a circa 1,7 milioni di euro/km.

In definitiva ALIS, con i suoi associati, ha realizzato in complesso un risparmio per le imprese e per le industrie italiane o straniere che hanno necessità di trasportare i nostri prodotti in tutta Italia e da e per l'estero di circa 1 miliardo di euro all'anno in termini di

riduzione del costo del trasporto.

Dal bilancio sostenibile di ALIS si rileva che ogni anno, con circa 70 milioni di tonnellate di merci in meno trasportate sulle strade nazionali, vengono abbattute le emissioni di CO² di oltre 2.200.000 tonnellate.

Tra gli impegni degli associati – enunciati nell'Assemblea – c'è quello per la c.d. "continuità territoriale" con le grandi isole italiane Sicilia e Sardegna. La continuità territoriale con le grandi isole, secondo ALIS - rappresenta e deve rappresentare uno dei punti cardine della politica dei trasporti.

All'Assemblea sono intervenuti, tra i relatori, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Paola De Micheli, il Ministro per gli Affari Europei Vincenzo Amendola, il prof. Carlo Cottarelli, l'AD di RFI Maurizio Gentile, il Presidente della Svimez Adriano Gianola.

ISFORT PUBBLICATO IL 16° RAPPORTO SULLA MOBILITA'

(La Redazione)

Il 27 novembre scorso, a Roma presso la sala del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici, l'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti ha presentato i risultati del 16° rapporto sulla mobilità elaborato con la collaborazione di Agens, Asstra e

Anav.

Il Direttore della Ricerca, Carlo Carminucci, ha esposto e commentato i risultati del rapporto sviluppato su tre temi essenziali: **Dimensioni e caratteristiche della mobilità, Focus sul riparto modale, Spunti settoriali** con una nota

conclusiva su **la sicurezza stradale come emergenza permanente.**

Sono seguiti gli interventi dei rappresentanti di AGENS, ANAV e ASSTRA, di Giuseppe Catalano, Coordinatore della Segreteria Tecnica di Missione del MIT e di Giuseppe Mar-

giotta, sottosegretario di Stato del MIT.

Dal rapporto emerge che gli italiani si spostano sempre più in auto (KM percorsi nel 2018 +7,5% rispetto al 2017 +4,8%).

L'assoluto dominio degli spostamenti in auto è però caratterizzato da un parco circolante sempre più vecchio. Le autovetture circolanti in Italia hanno superato nel 2018 la soglia dei 39 milioni, con una crescita del +1,3% nell'ultimo anno e del +8,1% negli ultimi 10 anni. Significativo il calo

delle immatricolazioni (-2,5%) tra il 2017 e il 2018.

Il tasso di motorizzazione nel 2018 è pari a 64,4 autovetture ogni 100 abitanti, che costituisce un nuovo record che, ci pone nella Ue al secondo posto dopo il Lussemburgo.

Nei primi 10 mesi del 2019 le immatricolazioni di auto sono state oltre 1,6 milioni con una modesta riduzione (-0,8%) rispetto allo stesso periodo dello scorso anno.

Per quanto riguarda, il tasso di mobilità sostenibile (quote di spostamenti a piedi, in bicicletta e con mezzi pubblici), siamo sotto la soglia del 40%. L'Osservatorio "Audimob" di stima registra il 37,1% nel 2018, rispetto al 37,9% nel 2017. Sostanzialmente ci troviamo agli stessi livelli dell'ultimo decennio.

Il numero delle auto ibride ed elettriche è costituito dallo 0,7% del parco circolante e non è cresciuto sensibilmente tra il 2017 e il 2018. Nei già congestionati centri urbani non si rinun-

cia alla macchina: a Catania il tasso di motorizzazione ha toccato il rapporto di 71,5 auto ogni 100 abitanti. Roma ha ancora un alto tasso di 61,2 auto ogni 100 abitanti e solo a Milano si registra un indice più basso di 50,7 auto ogni cento abitanti.

Per quanto riguarda gli aspetti ecologici il parco autovetture è indubbiamente migliorato in modo significativo negli ultimi anni: i veicoli più inquinanti (fino ad Euro 3) rappresentavano nel 2010 il 60,9% dell'intero parco circolante, mentre nel 2018 la loro incidenza è scesa al 38,3%, una percentuale tuttavia ancora molto alta.

Altro dato rilevante è la percentuale di coloro che scelgono le due ruote: il parco di motocicli e ciclomotori si attesta a circa 6,8 milioni di veicoli, in crescita dell'1,4% rispetto al 2017 e con un tasso di motorizzazione di tutto rispetto a 11,1 veicoli ogni 100 abitanti.

Interessante il dato sulla sharing mobility (bike/car/scooter sharing, car pooling): fenomeno in crescita ma ancora con una distribuzione nel Paese non omogenea. Gli spostamenti in sharing sono praticamente raddoppiati tra il 2015 e il 2018, anno nel quale sono stati stimati tra 30 e 35 milioni.

I servizi di sharing sono però presenti solo nel 3% dei Comuni italiani, con una chiara prevalenza al Nord dove il 57% del totale dei Comuni utilizza i servizi sharing).

Per quanto riguarda in particolare il settore car sharing sono presenti 25 operatori in 23 città con quasi 2 milioni di iscritti. Nel 2018 sono stati effettuati oltre 12 milioni di noleggi (+25% rispetto al 2017) con 89 milioni di km percorsi grazie a un parco di 7.961 veicoli, di cui 27% elettrici.

I servizi "a flusso libero" sono presenti quasi esclusivamente in solo cinque città: Milano, Roma, Tori-

no, Firenze, Bologna.

Il Trasporto Pubblico Locale gestito da circa 900 aziende che hanno trasportato circa 5 miliardi di passeggeri assumono non secondaria importanza i dati sulla incidentalità stradale.

Nonostante il lievissimo miglioramento registrato nel 2018: 172.344 incidenti stradali (appena l'1,5% in meno del 2017), con 242.621 feriti (-1,7) e 3.325 decessi. L'indice di mortalità rimane stabile a 1,9 decessi ogni 100 incidenti, una soglia che di fatto non si è più abbassata dal 2010, dopo la rapida discesa di inizio millennio (2,6 nel 2002). Quasi 3 incidenti su 4 si sono verificati nelle strade urbane (70% i feriti e il 42,2% i morti).

Nel 2018 le vittime della strada sono state in Italia 55 ogni milione di abitanti, contro le 49 della media Ue e della Francia, i 39 della Germania e i 27 del Regno Unito.

MATERA INAUGURATA A LA STAZIONE CENTRALE

(La Redazione)

Il 13 novembre è stata inaugurata a Matera la Stazione Centrale. La nuova stazione diventa un importante punto di accesso alla città di Matera e permette, come ha dichiarato il responsabile del progetto Architetto Stefano Boeri: "Il progetto di una nuova Stazione ferroviaria permette di anticipare, in un

luogo e in un'architettura, i tratti della città di cui la stazione diventerà porta d'ingresso. Per Matera abbiamo immaginato un'infrastruttura che diventasse a tutti gli effetti un luogo di passaggio, ma anche di sosta e incontro. Un luogo pubblico costituito da due vuoti: il vuoto longitudinale (a quota me-

no 6 metri) lungo la fascia dei binari, e il vuoto (a quota zero) della piazza, coperta e perimetrata dalla grande pensilina. Lo spazio della nuova stazione potrà offrire al pubblico una sequenza di luoghi capaci di accogliere e riflettere la luce in modi diversi - descrive l'arch. Boeri - Un omaggio alla formidabile esperienza percettiva che si prova nel percorrere i Sassi e la loro continua metamorfosi in grotte, scale, terrazze, sbalzi che cambiano luce e profondità a secondo dell'orientamento della luce del sole e della

luna".

Ovviamente il valore architettonico dell'opera è senza ombra di dubbio importante ed è essenziale per il ruolo che la nuova struttura può e deve svolgere nel contesto sociale ed architettonico che la circonda.

Di non minore importanza è il ruolo che la nuova opera può svolgere nel percorso di valorizzazione delle infrastrutture al servizio della mobilità delle persone e delle cose. E da questo punto di vista la nuova stazione avvicina il processo di efficientamento delle infrastrutture al servizio

ella mobilità delle persone e delle cose-

Da questo punto di vista il Sottosegretario al Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti Salvatore Margiotta, nel sottolineare come sia possibile coniugare l'esistente con nuove opere di qualità, ha messo in evidenza che "si tratta di un altro piccolo step della questione collegamento

ferroviario di Matera che riguarda le FAL e il collegamento Bari- Matera che pure dovrà essere velocizzato. Mentre Fal si occupa di questo, Rfi sta realizzando l'altra tratta, la Ferrandina-Matera, finanziata dal governo su cui il MIT avrà attenzione massima".

In questo senso anche il Presidente della Regione Basilicata Vito Bardi ha

sottolineato come la nuova stazione acquisti un significato importante per una Regione che, fra luci e ombre " lotta da tempo con tutte le sue forze per uscire dall'isolamento infrastrutturale e sostenere così, anche attraverso una mobilità moderna e sostenibile, quel processo di sviluppo basato sul valore della cultura che la città ha saputo incoraggiare pro-

prio in questo importantissimo anno che volge al termine" ed ha messo in evidenza l'importanza che il trasporto ferroviario ricopre nel disegno di migliorare il servizio delle FAL fra Matera e Bari e l'impegno di completare finalmente il collegamento fra Matera e Ferrandina, sulla direttrice della rete ferroviaria nazionale.

4° FORUM PIETRARSA

(la Redazione)

Si è svolto a Trieste il quarto Forum Pietrarsa sul tema: **Il corridoio Intermodale adriatico per il rilancio dell'industria italiana.** Un appuntamento organizzato da Assoferr, in collaborazione con Confindustria e Confetra, dove sono convenuti gli operatori del settore trasporti, assieme ai rappresentanti istituzionali, per discutere delle opportunità offerte dal mercato Eurasiatico e della necessità che l'Italia si affermi come crocevia del traffico nell'area mediterranea.

E' stato altresì affrontato il tema dei rapporti con le Istituzioni ed alcuni aspetti irrisolti come il tema regolatorio e l'Agenzia per la sicurezza. Tema centrale: la possibilità per il nostro Paese di avere un posto nella Via della Seta. Non a caso infatti è stata scelta Trieste come sede del forum, porta dell'Italia verso l'est, sul corridoio euroasiatico.

Ha destato particolare interesse l'intervento di Irene Pivetti, Presidente di Assoferr, che ha dichiarato il

forte impegno della sua associazione " per **rilanciare il traffico ferroviario delle merci nel nostro Paese**, ribilanciare il **sistema intermodale** a favore del ferro, perché questo è a favore del **sistema industriale** e anche dell'**ambiente**.

Studi di qualunque segno certificano la prevalenza in termini di **efficienza** e di **efficacia** del trasporto ferroviario su qualsiasi altra modalità.

E' questo che ci rende forti e **competitivi anche nell'affrontare il mercato Eurasiatico**, quindi noi guardiamo alla Cina perché possiamo permetterci di farlo ed è un errore perdere questa straordinaria occasione, tra l'altro il momento è favorevole.

L'Europa ha deciso di anticipare di due anni la revisione dei corridoi europei, vuol dire che abbiamo di fronte a noi una grande stagione di pensiero multimodale. La volta scorsa l'Italia ha giocato la partita pessimamente, perdendo tra le altre cose il corridoio

8, questa volta vediamo di non essere della stessa pasta, ma anzi di **cogliere questa opportunità per rafforzare il posizionamento dell'Italia in Europa**, nel reticolo dei corridoi, e quindi poter affrontare il mercato Eurasiatico da una posizione di maggiore forza".

Dal convegno è emerso che, per consentire all'Italia di conquistare quote sulla Via della Seta, gli operatori coinvolti devono avere obiettivi comuni per riaprire i cantieri, spingere la crescita attraverso le infrastrutture e tornare a creare posti di lavoro

Il forum è stato anche occasione per fare il punto sullo stato dell'arte nella logistica e nelle infrastrutture.

Oltre al nuovo Ministro dei Trasporti Paola De Micheli che ha messo in evidenza il condizionamento del ruolo internazionale dell'Italia a causa di un deficit di programmazione e corretta indicazione delle priorità in materia di infrastrutture e logistica, sono intervenuti, oltre alla Pivetti, Vincenzo Boccia, Presidente di Confindustria, Mauro Gentile. Ad di RFI, Zeno d'Agostino Presidente dell'Autorità di

Sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, Ivano Russo, di Confetra.

Dal dibattito è emerso che serve un progetto organico che impegni i 70 miliardi di euro già stanziati per aprire effettivamente i cantieri con un'attenzione nuova al fattore tempo. L'opportunità che l'Italia si faccia protagonista di una stagione riformista, anche in Europa, che metta al centro l'investimento pubblico e privato con un'attenzione particolare alla creazione di posti di lavoro.

E' stato riconosciuto a Trieste il merito di aver raddoppiato il traffico ferroviario in pochi anni (10.000 treni l'anno scorso); basti pensare che nel settore dei container collegato a tutto il traffico intercontinentale con il Far-East, ben il 55% del movimentato che sbarca o si imbarca a Trieste usa la ferrovia.

Questo indicatore è in continua crescita e già oggi supera la quota del 50% che l'Unione Europea ha posto come obiettivo di trasferimento modale del traffico europeo di merci per il 2050. E' stato messo l'accento sul fatto che la sostenibilità e la salvaguardia dell'ambiente sarà un

importante biglietto da visita per i porti del futuro avendo presente che la ferrovia è uno dei cardini

portanti per raggiungere questo traguardo ed è stato dato atto al programma Connettere l'Italia di essere

in grado di sviluppare razionalmente la crescita della catena logistica intorno ai grandi porti.

ALITALIA PUNTO E A CAPO

(Antonio Castellucci)

Dimensione Trasporti si è occupata più volte di Alitalia e delle sue perenni crisi. Nel Notiziario dello scorso Aprile fu fatta un'ampia analisi della situazione, si era alla vigilia delle elezioni Europee e, contrariamente alle ottimistiche previsioni, che facevano intravedere una svolta risolutiva immediata, noi ne dubitavamo e, purtroppo, avevamo ragione.

Dopo oltre due anni e mezzo dal commissariamento, maggio 2017, causato dal fallimento della cordata CAI (dei patrioti coraggiosi) e di ETIHAD (Compagnia aerea degli Emirati Arabi), Alitalia si ritrova al punto di partenza.

Lo Stato, per la risoluzione della crisi, ha disposto dapprima un prestito-ponte di 600 milioni di euro aumentato poi a 900 milioni per il prolungarsi della crisi e del commissariamento che, finora, è stato rinnovato di sei mesi in sei mesi in quanto non si è trovata ancora una soluzione risolutiva. Il Governo, intanto, ha già messo a punto un ulteriore prestito di 400 milioni di euro per evitare il fallimento della Compagnia e per ricercare nuove soluzioni da attuare entro i primi mesi del 2020. Intanto pare si stia tentando di trovare un accordo con

Bruxelles per non considerare il prestito come aiuto di Stato e poter ricercare con più tranquillità una soluzione meno improvvisata e pasticciata.

Il 21 Novembre scorso è scaduto il termine dato ai Commissari e, in assenza di soluzioni, si è in una situazione di stasi e il salvataggio di Alitalia "congelato".

Il Consiglio di amministrazione delle FS, a cui il Governo aveva affidato il ruolo di "capofila" per il salvataggio di Alitalia ha dichiarato che "ad oggi non sono ancora maturate le condizioni per dar vita ad un consorzio di imprese" e quindi le FS si sono tirate fuori ed il peso è passato interamente sui Commissari e sul Governo.

Per la risoluzione della crisi Alitalia le FS avevano creato un consorzio pubblico-privato a cui partecipavano oltre alle stesse FS, il Tesoro attraverso la Cassa Deposito e Prestito, la compagnia aerea americana Delta Airlines, la più grande del Mondo, ma con un modesto 10%, (circa 100 milioni

di euro) e la Società Atlantia che ha in gestione l'aeroporto di Fiumicino, con oltre il 30%, primo azionista della cordata, ma che all'ultimo momento si è ritirata.

Atlantia fa capo al gruppo Benetton che, con la Società Autostrade per l'Italia, è implicata nel disastro del ponte Morandi di Genova ed ha pertanto un contenzioso con il Governo che mira alla revoca delle concessioni delle tratte autostradali di cui è affidataria e ciò ha causato il disimpegno per Alitalia.

Considerata l'importanza di questa difficile situazione la Commissione Europea sta dimostrando molta comprensione, ma in assenza di soluzioni convincenti potrebbe essere costretta ad attuare "la procedura di infrazione" con gravi conseguenze per l'economia generale del Paese.

se.

Allo stato attuale non c'è ancora una chiara soluzione; il Governo sta analizzando varie ipotesi, tra cui il cosiddetto "spezzatino" con la separazione della Società in tre parti: **volo, manutenzioni e bagagli**, ma sul netto rifiuto dei Sindacati preoccupati per la sorte dei circa 11 mila dipendenti di Alitalia e di altrettanti addetti nell'indotto, pare sia stato accantonato. Ora sembra prevalente una nazionalizzazione temporanea la cui validità è tutta da verificare e, inoltre, pare, che i Commissari abbiano chiesto l'autorizzazione di esplorare un ulteriore tentativo per rimettere in piedi il fallito consorzio-pubblico-privato. E' più che evidente che la confusione è totale!

2020

sono aperte le iscrizioni a

DT



la quota è di

almeno € 30,00 da versare

*c/c postale **61369252** o*

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252