

Notiziario di Dimensione Trasporti

TRASPORTI

QUALI ASPETTATIVE

Antonino Serra

La crisi energetica in atto, provocata dalla guerra in Ucraina, in parte coeva con la pandemia da Covid non ancora definitivamente superata, impongono una sostanziale ridefinizione degli obiettivi economico-sociali e degli interventi sostenibili che Popoli e Nazioni di ogni latitudine devono porre a base della quotidiana esistenza.

Progetti di transizione ecologica e di differenziazione delle fonti energetiche, così come l'adozione di nuovi modelli industriali e di pratiche comportamentali diventano fondamentali e necessari strumenti per realizzare, nel tempo, la "rivoluzione strategica" del nostro sistema di vita, indispensabile per non sprofondare nella crisi ingovernabile globale che rischiamo di innescare senza tempestivi interventi, per invertire l'attuale trend di sviluppo e di consumo di risorse disponibili, in costante depauperamento.

Assemblee, Congressi e Conferenze Istituzionali ad ogni livello, le proteste giovanili e gli appelli che anche Papa Francesco ha lanciato (enciclica "Laudato Si") in questa direzione, faticano a scardinare gli interessi particolari e condizionanti dei soggetti di maggiore peso politico (e non solo) presenti nello scacchiere internazionale, rallentando pericolosamente ogni processo di autentico cambiamento.

In tale scenario, anche il comparto dei servizi e, nello specifico, nel settore dei trasporti, sono evidenti le disfunzioni e le criticità che ne sono derivate producendo disagi per le condizioni di vita dei cittadini.

In primo luogo, in maniera significativa, possiamo indicare il complessivo aumento dei costi che gravano sulla gestione del sistema, a partire da quelli del carburante e delle accise che vi sono applicate, così come per quelli connessi al rinnovamento del parco delle Aziende che gestiscono servizi pubblici, mediante la dotazione di mezzi a propulsione elettrica e/o ibrida e, analogamente, per gli utenti privati che, in prospettiva più o meno ravvicinata, saranno costretti a sostituire le auto in uso.

In secondo luogo, permane in forma assai diffusa, la difficoltà dei poteri decisionali (pubblici e privati) che operano in tale ambito, di costituire e consolidare un sistema integrato ed effi-

ciente di relazioni e di servizi in grado di soddisfare le reali esigenze dei produttori e dei destinatari degli stessi, ottimizzandone le frequenze, le dimensioni, minimizzando l'impatto negativo sul territorio e sulle connesse peculiarità.

Occorre evitare, inoltre, che l'auspicata "corsa al cambiamento" possa privilegiare qualcosa o qualcuno, a danno di altri, senza un'attenta valutazione dei rischi che ne potrebbero derivare.

Un esempio emblematico in proposito, è l'implementazione generalizzata delle piste ciclabili, come risposta adeguata per risolvere molti dei problemi della mobilità urbana.

Vivendo a Roma ho potuto osservare questo fenomeno e le varie applicazioni che se ne sono fatte. Non mi hanno convinto, fatte salve alcune singole eccezioni. Queste infrastrutture, in larga misura adatte come "toppe" nuove sul tessuto viario cittadino, concepito e

1. TRASPORTI: QUALI ASPETTATIVE

2. SICUREZZA STRADALE: OBIETTIVO ZERO VITTIME

3. LE ANNUNCIATE MISURE TARIFFARIE PER IL TRASPORTO PUBBLICO A BARI: ALCUNE RIFLESSIONI

4. WINTER EXPERIENCE 2022/23: LE NOVITA' PER GLI INTERCITY ED INTERCITY NOTTE

Il contributo di adesione

a DT per il 2023

è di almeno €20,00

da intestare a

DIMENSIONE TRASPORTI

c/c postale 61369252

IBAN

IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

strutturato con criteri e caratteristiche che non le prevedevano, hanno ridotto la disponibilità di spazi per la circolazione automobilistica incrementando gli ingorghi e il consumo di carburante, limitato e reso più pericoloso il parcheggio e la fruibilità delle piste stesse, strette e a ridosso dei veicoli in sosta che, per ivi posizionarsi, sono costretti ad invaderle con il rischio di investire i ciclisti che le utilizzano.

Infatti, non sempre ed ovunque è possibile attuare disposizioni e direttive, anche di fonte comunitaria, che vanno in questa direzione, perché le differenze fra culture, abitudini consolidate, aspettative, non consentono a tutti di uniformarsi alle nuove tendenze che avanzano. Analoghe considerazioni potremmo esprimere riguardo alla vagheggiata fissazione del limite di velocità massima di 30 km/h nelle città, che, fuori da qualsiasi forma di miracolistica previsione, riteniamo di non realistica generalizzata praticabilità, nel nostro Paese.

Restano insoluti il disagio e le criticità che i sistemi dei trasporti continuano ad arrecare alle collettività nelle quali si sviluppano pur se, più che in passato, la consapevolezza del cambiamento è un dato acquisito.

Ci vorranno risorse materiali e culturali ingenti da investire in progetti ed interventi mirati e il tempo necessario per “metterli a terra”, con una programmazione integrata delle diverse tipologie di esercizio orientate a soddisfare le reali esigenze degli utilizzatori, in sicurezza e con il minor impatto ambientale possibile.

Intanto, per dare un segnale tangibile in questa direzione, le Istituzioni committenti, le Aziende che operano nel settore, l'Autorità di regolazione competente e i Soggetti politici che, a vario titolo, ne disciplinano l'esercizio, siano in grado di migliorare costantemente la qualità dei servizi di trasporto erogati, a beneficio dei cittadini e delle loro legittime aspettative.

SICUREZZA STRADALE

OBIETTIVO ZERO VITTIME

Antonio Castellucci

Il 21 Novembre 2022, terza Domenica del mese, in occasione della “Giornata mondiale in ricordo delle vittime della strada”, si è tenuta a Roma la 3° edizione della “Sicurezza stradale: Obiettivo Zero Vittime” organizzata da: MIT, ISTAT, ANAS e PIARC-Italia (Associazione mondiale della strada) ed altri Enti.

Il Segretario generale delle Nazioni Unite ha inviato un messaggio allarmante ricordando che ogni anno, nel Mondo, oltre un milione e trecentomila persone perdono la vita e circa 50 milioni sono i feriti per incidenti stradali e, pertanto, bisogna fare ogni sforzo per attenuare questa tragedia.

Anche il Presidente della Repubblica, nel discorso di fine anno, il 31 Dicembre scorso, ha fatto un forte appello ai giovani per l'aumento della incidentalità stradale invitandoli ad una maggiore prudenza per “non cancellare il futuro”.

L'Unione Europea ha l'obiettivo di ridurre del 50% il numero degli incidenti e delle vittime entro il 2030 rispetto al 2019 per arrivare al 2050 con zero morti sulle strade.

Dai dati elaborati da ACI ed ISTAT, nel 2021 le vittime per incidenti stradali in Italia sono stati 2875 registrando una crescita rispetto al 2020, quando però ci fu una forte limitazione della circolazione per la pandemia, ma inferiore ai dati del 2019 quando ci furono circa 172 mila incidenti con 3173 morti ed oltre 240 mila feriti. Il costo sociale è stato di 16,4 mld di euro, lo 0,9% del Pil nazionale. La maggiore frequenza di incidentalità si registra sulle strade urbane 73,1 %, le vittime invece si concentrano prevalentemente sulle strade extraurbane 47,5%, sulle autostrade ci sono stati l'8,6% di decessi.

Nel 1° semestre del 2022 rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente, c'è stata una forte ripresa della mobilità e, purtroppo, anche della incidentalità stradale. Ci sono stati oltre 81 mila incidenti con circa 109 mila feriti, più circa 25% rispetto all'anno precedente e 1450 vittime, più 15%. Le vittime sono maggiormente giovani, meno di 30 anni e neo patentati, l'81% sono uomini e molti sono risultati positivi all'effetto di alcol e droghe, tra le altre cause rientrano distrazione ed utilizzo improprio dei dispositivi di sicurezza ed il cattivo stato delle strade e della segnaletica insufficiente.

Il piano europeo per la sicurezza stradale 2010-2020 prevedeva la riduzione delle vittime del 50%, l'Italia l'ha ridotto del 42%, pertanto occorre fare di più, anche utilizzando meno i mezzi

propri ed incentivando e migliorando il servizio pubblico.

Presso il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità era stato costituito dal precedente Ministro un "Comitato di esperti" per verificare in modo più puntuale i dati e le cause degli incidenti per individuare adeguate soluzioni.

Con il Governo Draghi è stato avviato un piano quinquennale di investimenti per avere strade, ferrovie, porti ed aeroporti più moderni, sicuri e sostenibili e, a tal fine, sono stati destinati circa 25 miliardi di euro del Pnrr (Piano di ripresa e resilienza).

Va ricordato che nel lontano 1972 ci furono circa 11 mila vittime per incidenti stradali ed i veicoli erano 17 milioni circa, nel 2000 la mortalità si era ridotta a settemila ed il parco auto era aumentato a circa 45 milioni, ora è arrivato ad oltre 55 milioni.

Ma una vera svolta si è avuta quando sono state assunte iniziative a livello europeo con piani decennali che sono stati abbastanza rispettati ed efficaci.

LE ANNUNCIATE MISURE TARIFFARIE PER IL TRASPORTO PUBBLICO A BARI

ALCUNE RIFLESSIONI *

Francesco Del Vecchio

Il sindaco di Bari ha annunciato che per l'anno 2023 in questa città l'abbonamento annuale per i bus costerà 20 euro, dodici volte di meno rispetto agli anni passati. Si tratta di una misura che ha lo scopo – secondo il sindaco – di «andare incontro ai bilanci delle famiglie» in un periodo in cui il costo dell'energia si è notevolmente alzato, e ha fatto capire di aspettarsi da questo progetto una significativa riduzione del traffico, con conseguenze positive anche a livello ambientale.

La misura sarà finanziata anche dal programma di sostegno alla mobilità del PON Metro promosso dall'Unione Europea.

Il sindaco di Milano ha disapprovato la scelta, definendola un'azione demagogica e che va a danno delle casse del Comune.

L'obiettivo principale dichiarato dal sindaco di Bari Decaro, che prima di diventare sindaco era stato assessore alla Mobilità della Città, è quello di incentivare le persone che abitano e lavorano a Bari a spostarsi con i mezzi pubblici invece che con l'auto.

L'iniziativa barese ha suscitato sorpresa e dibattito, ma il numero delle città che stanno sperimentando il trasporto pubblico gratuito (in inglese in sigla FFPT, *fare-free public transport*) è in crescita. Nel 1980 erano soltanto sei. Oggi, il trasporto gratuito sembra che esista in forma piena in almeno novantotto città in tutto il mondo. Inoltre queste iniziative hanno ormai una lunga storia alle spalle.

Il primo esperimento europeo di abolizione delle tariffe iniziò nel 1971 a Colomiers, alla periferia di Tolosa (Francia), e fu subito seguito da Roma e da Bologna.

A Roma, dal 30 dicembre 1971 al 7 gennaio 1972, per attirare utenza verso il mezzo pubblico, si tentò un primo esperimento di trasporto gratuito su tutti i mezzi di superficie dell'ATAC.

A Bologna gli autobus gratis furono introdotti il 2 aprile 1973. La misura durò tre anni.

La città belga di Hasselt fu la prima città europea ad adottare i trasporti pubblici gratis, nel 1997.

Nel 2020 il Lussemburgo ha stabilito per residenti e turisti l'accesso gratuito ai mezzi pubblici, con l'obiettivo di ridurre entro il 2025 le auto in circolazione e di conseguenza l'inquinamento ambientale.

Di recente è stata avviata un'iniziativa simile a quella del Lussemburgo anche in Germania, dove è stato possibile utilizzare i mezzi pubblici non gratis, ma a una tariffa fissa molto bassa, di soli 9 euro al mese, nei mesi di giugno, luglio e agosto 2022.

In Spagna, a Barcellona ci sono degli sconti dal 30 al 60%.

A Genova, dal primo dicembre 2021 c'è la sperimentazione del trasporto pubblico locale gratuito, che riguarda al momento soltanto gli impianti verticali (ascensori, funicolari e cremagliere) e la metropolitana.

CONSIDERAZIONI

La macchina, ancora oggi, ci seduce, ci conquista. Poi oggi, la tecnologia ci mette a disposizione oggetti sempre più completi e rispondenti alle nostre esigenze multimediali. Diventa sem-

pre più difficile farne a meno. Intanto, a fronte di tali benefici goduti dal singolo cittadino, sono cresciuti - parallelamente al crescere del numero di possessori di un'auto privata - dei costi, i cosiddetti *costi esterni o indiretti*. Il cittadino, con la sua auto, ha progressivamente provocato alla società nel suo insieme dei costi crescenti, causati dal numero di auto presenti su un territorio limitato (congestione) e dalle conseguenze per l'ambiente causate dalle emissioni dei motori convenzionali endotermici (inquinamento atmosferico).

Riguardo a quest'ultimo aspetto, possiamo immaginare che il problema si risolverà gradualmente, man mano che la tecnologia ci doterà di propulsori sempre meno inquinanti, fino alla totale scomparsa di ogni forma di produzione di scorie inquinanti.

Riguardo alla prima componente invece, la congestione, non ci sarà molto da fare per risolvere il problema.

Dalla originaria funzione di servizio innovativo che migliorava il benessere in città consentendo di evitare lunghi tratti a piedi, o rinunciando a visitare quartieri lontani, il trasporto pubblico diventa una soluzione per mitigare gli effetti negativi di un utilizzo senza controllo dell'auto privata.

Lo Stato quindi si pone l'obiettivo di fornire benessere offrendo ausili per la mobilità, altrimenti non realizzabile o realizzabile con grandi disagi. Lo fa per evitare che la sovrapproduzione di mobilità privata individuale si ribalti a danno dei cittadini nel loro insieme, generando costi sociali crescenti per tutti (anche per chi non intende affatto spostarsi, attraverso l'inquinamento dell'aria).

Nonostante la presenza di una rete di trasporto pubblico pressoché in tutte le città, in molte di queste realtà la domanda è inferiore alla offerta disponibile. Finché può il cittadino preferisce usare l'auto privata. Il cittadino si fa i suoi conti, compara i costi e i vantaggi dell'utilizzo della propria auto privata e dell'alternativa del trasporto pubblico e alla fine decide. Può decidere di utilizzare il trasporto pubblico, ma anche di utilizzare l'auto privata e questa sembra che sia la soluzione preferita per la maggioranza. Evidentemente, nel fare il confronto, il cittadino compara i costi monetari delle due alternative. Ma certamente compara anche altri costi e vantaggi non direttamente monetari, tra cui ragionevolmente i seguenti: inadeguatezza della offerta in termini di frequenza, di tempi di spostamento, di adeguamento in funzione delle fasce di morbida e di punta, con sovraffollamento dei mezzi nelle seconde, di punti di accesso origine /destinazione distanti dalla sua origine/destinazione finale (es. casa/posto di lavoro).

Una semplice riduzione o azzeramento del costo monetario (il prezzo del biglietto) potrebbe non raggiungere strutturalmente l'obiettivo di spostare una domanda apprezzabile verso il mezzo pubblico, non essendo esso il fattore critico per il cittadino. Gli utilizzatori dei mezzi pubblici beneficerebbero soltanto di una rendita del consumatore corrispondente alla differenza tra quanto pagano o non pagano (in caso di tariffa quale a zero) e quanto sono disposti a pagare.

Si può supporre che, se pur in presenza di un generale livello di costo monetario del trasporto pubblico decisamente inferiore al costo monetario dello spostamento individuale, il cittadino continua a optare per il mezzo privato, vuol dire che bisogna intervenire sulla struttura dell'offerta di mobilità pubblica, adeguandola in termini qualitativi e quantitativi alle aspettative del cittadino.

I bilanci delle aziende di trasporto pubblico

Dai critici si osserva che già con le tariffe attuali le aziende coprono mediamente non più di un terzo dei costi di gestione (in Italia). Ulteriori abbassamenti o azzeramento delle tariffe peggiorerebbero drasticamente tali rapporti, rendendo sempre più difficile offrire non solo un servizio accettabile.

Qui si pone una vecchia questione di finanza pubblica. Se le finalità delle aziende di trasporto pubblico locale sono pubbliche, l'azienda è strumentale per lo Stato per raggiungere i suoi obiettivi. Pertanto i ricavi da traffico - il prezzo del biglietto pagato dal cittadino utente - cessano di essere un vincolo aziendale. Il totale delle risorse finanziarie necessarie al funzionamento dell'azienda sono un mix di proventi del traffico e risorse provenienti dalla fiscalità generale. In che proporzione stanno le due componenti dipende dagli obiettivi dello Stato a

cui fa capo il servizio.

Sempre dai critici si ribatte che, senza un autentico bilancio di tipo privatistico, con vincoli dal lato delle entrate, cesserebbe lo stimolo, la costrizione di chi gestisce l'azienda verso l'efficienza e l'ottimizzazione del rapporto costi-ricavi.

Nel tempo, per incentivare le aziende verso gli obiettivi di efficienza in presenza di questi aspetti, sono stati introdotti i contratti di servizio tra lo Stato e le aziende, con obblighi imposti ad ambedue i "contraenti", obiettivi quali/quantitativi da monitorare periodicamente, le carte dei servizi come impegno unilaterale delle aziende verso i cittadini utenti, ecc. Sicuramente vanno migliorati questi strumenti. Ma è probabile che non si potrà per tali aziende arrivare a garantire livelli di efficienza economica aziendale sul modello delle aziende private e allo stesso tempo garantire obiettivi di servizi pubblici alla collettività. È inutile illudersi a tal proposito.

Misure di sistema

Dare un giudizio sulla misura in sé – in questo caso la riduzione o azzeramento del prezzo del biglietto o dell'abbonamento - non ha molto senso. Il trasporto pubblico locale di un'area metropolitana, va visto infatti come sistema. Si aggiungono le infrastrutture al servizio della mobilità, in particolare i parcheggi per le auto private.

Infine, le misure di sistema vanno intese anche in senso più ampio, nel senso di tendere il più possibile ad uniformare le regole a livello nazionale. Ci sono certamente realtà locali differenti per tante ragioni: dimensioni, reddito, offerta più o meno variegata in termini di plurimodalità, e/o adeguata in termini qualitativi e quantitativi.

Ma è indubbio che troppo decentramento e politiche diverse da regione a regione, da comune a comune, impediscono l'attuazione di una politica generale dello Stato sul trasporto pubblico locale, a cominciare dai criteri di erogazioni di risorse pubbliche agli enti locali e alle aziende.

** Sintesi di un articolo più ampio pubblicato sul sito di Dimensione Trasporti (www.dimensionetrasporti.it) nella Rubrica: Studi e Ricerche.*

WINTER EXPERIENCE 2022/23

LE NOVITA' PER GLI INTERCITY ED INTERCITY NOTTE

Domenico Formiglia

Lo scorso dicembre, a Milano, è stata presentata dall'AD di Trenitalia (Polo Passeggeri) la Winter Experience 2022/23. Si è trattata della classica presentazione del cambio orario invernale. In queste occasioni si enfatizzano, giustamente, le novità rispetto all'orario precedente, focalizzando l'attenzione soprattutto su nuove relazioni, e treni aggiuntivi. Questo però vale per lo più per il Business AV, dove le regole sono dettate dalla logica del mercato che porta ad aumentare o anche diminuire collegamenti esistenti, e a realizzarne di nuovi. Ciò non accade per il Business IC, che è completamente sovvenzionato dallo Stato con il Contratto di Servizio. Contratto firmato nel 2017 (con validità sino al 2026) nel quale all'allegato 1 sono inserite tutte le relazioni servite dai treni Intercity ed Intercity Notte. Di fatto tale contratto "ingessa" l'autonomia del Management a introdurre, come avviene per le Frecce, modifiche sostanziali. Occorre rispettare i treni/km previsti dal contratto stesso. Pertanto, l'offerta IC dal 2017 ad oggi è rimasta pressoché invariata, salvo alcune modifiche (prolungamenti/arretramenti, inserimento di fermate ed il passaggio da FB a IC di 3 coppie della Milano - Ventimiglia) il tutto rigorosamente concordato con il Committente nel rispetto dei parametri contrattuali previsti. Oggi l'offerta complessiva del Brand IC comprende 94 treni IC giorno più 3 coppie periodiche (nel fine settimana), 20 treni ICN più due coppie periodiche (sempre nel fine settimana).

Con oltre 250 stazioni i prodotti Intercity Giorno e Notte coprono circa il 90% del territorio nazionale, facendo della capillarità un proprio punto di forza. Inoltre, hanno un ruolo di adduzione ai nodi dell'AV. Su alcune relazioni è presente un cadenzamento orario: Milano – Genova (con prosecuzione ad ore alternate su Ventimiglia e sul versante tirrenico), Roma - Napoli (con proseguimento verso la Puglia, la Calabria e la Sicilia) mentre sul versante adriatico c'è un cadenzamento bi orario.

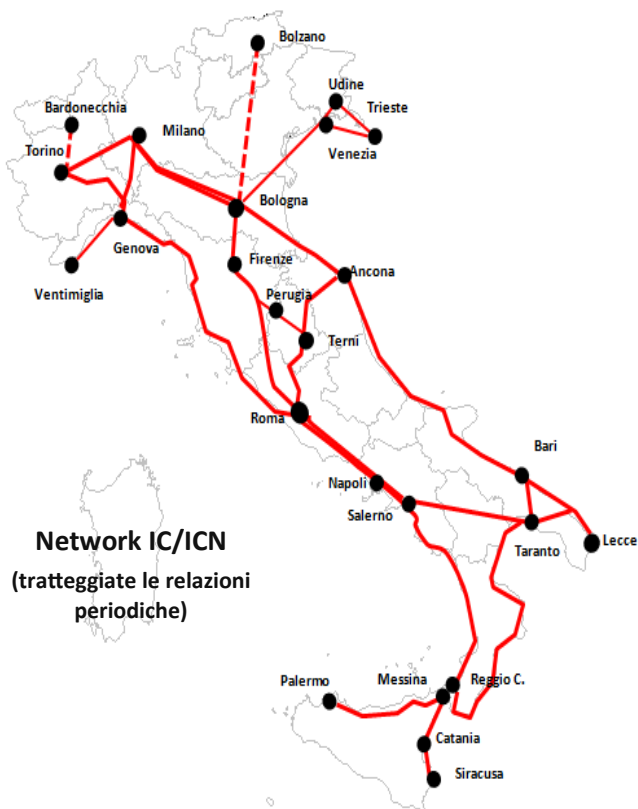
Tornando alla presentazione del nuovo orario, oltre alle news relative ai servizi, alle promozioni, ai canali di vendita etc., anche per gli Intercity ci sono alcune novità. In particolare:

il prolungamento nel week end su Bardonecchia di un IC Genova Brignole – Torino e vv;
la variazione di istradamento del treno Notte Milano – Siracusa/Palermo che non transiterà più da Genova – Pisa - Firenze ma da Milano direttamente si immetterà sulla dorsale (purtroppo per effetto dei lavori programmati per il 2023 sulla Bologna Prato, saranno molte le giornate in cui continuerà ad essere istradato via Genova –Pisa – Firenze);

la variazione di istradamento del treno notte Torino - Reggio Calabria precedentemente istradato Via Milano - Bologna e adesso da Torino istradato via Genova - Pisa .

Ma se dal punto di vista dell'offerta poco è stato fatto in questi 5 anni, non si può dire altrettanto riguardo al prodotto e ai servizi presenti a bordo. Molto è stato fatto e si continua a fare.

Oggi tutti i convogli IC sono bidirezionali, evitando così cambi di locomotore e notevoli perditempo nelle stazioni terminali. Una parte della flotta IC è costituita da doppia E414 (locomotive elettriche a corrente continua, a 3000 volt, derivate dalla trasformazione di altrettante locomotive E404 mono cabina e mono tensione, costruite in origine per gli ETR 500 della prima serie) .ed una parte da E402 (anche mono cabina) e semipilota. Composizione omogenea per tutti con 8 pezzi (2 carrozze di prima classe, 1 carrozza Speciale/BH e 5 carrozze di 2^a classe) tutte provenienti dal progetto IC 270 (intorno a salone per tutte le carrozze) Unica eccezione le due coppie di IC RC-TA che transitando su una linea, in gran parte non elettrificata (da Melito P.S. a Sibari) e a semplice binario, hanno una composizione ridotta e non sono bidirezionali (saranno i primi IC ad utilizzare i convogli ibridi, già in uso per il trasporto Regionale, appena saranno



disponibili per la Direzione Intercity).

Per quanto riguarda i servizi, finalmente dopo anni di carenza di un servizio di ristorazione a bordo, (con la rottamazione delle carrozze self service e risto-bar in composizione sugli IC lunghi, il servizio è cessato, sostituito, per un breve periodo, da un servizio di carrellino mini bar) oggi su tutta la flotta Giorno sono presenti nella carrozza 3 distributori automatici di bevande calde, fredde e snack. Ma non è l'unica particolarità della carrozza 3: infatti è stata studiata e realizzata per fornire ulteriori servizi anche rinunciando ad alcuni posti a sedere (dimezzati rispetto alle tradizionali BH).

Tale operazione ha consentito di realizzare oltre alle postazioni per i distributori automatici, anche idoneo spazio per le carrozzelle per i portatori di Handicap ed un bagno accessibile agli stessi, un box per il Personale di accompagnamento ed uno spazio per mettere il passeggino. Ma l'aspetto maggiormente innovativo riguarda la predisposizione di un'area attrezzata per riporre le bici: sono presenti sei postazioni e due punti di ricarica elettrica per le e-bike.

Infine, è stata allestita un'area family con interni personalizzati e giochi sui tavolini, per rendere più allettante il viaggio per i bambini.

Presente, inoltre, su tutti gli IC ed ICN un servizio di pulizia in corso di viaggio: si tratta del Pulitore Viaggiante che provvede alla micro-manutenzione, al rifornimento e alla pulizia dei servizi igienici. In particolare, interviene per rifornire le toilette, laddove mancanti o terminati, di carta igienica, sapone liquido etc. Inoltre, presidia alla pulizia dell'intero convoglio.

Da quest'inverno novità rilevanti anche per i treni Intercity Notte. Seppure invariata l'offerta, oggi, grazie al nuovo contratto di accompagnamento, è possibile cenare a bordo su tutti gli ICN (per i viaggiatori del posto a sedere possibile usufruire di un servizio minibar con carrellino).

Inoltre con il cambio orario di dicembre 2022 anche sulla relazione Milano - Siracusa è stata inserita in composizione la carrozza letto Excelsior dotata di cabine con wc e doccia (fino ad ieri presente sulle relazioni Roma - Siracusa).

*In breve***LA LOGISTICA AL SECONDO POSTO PER I MORTI SUL LAVORO**

Da gennaio a novembre 2022 in Italia sono stati denunciati 652.002 incidenti sul lavoro, che hanno causato 1006 morti. Di questi, 722 sono avvenuti sul posto di lavoro e 284 in viaggio. Le attività di trasporto e magazzinaggio hanno registrato 51.583 incidenti, al terzo posto dopo quelle sanitarie e manifatturiere. Considerando il numero dei morti, trasporto e magazzinaggio salgono al secondo posto, con 104 vittime, dietro alle costruzioni (124 vittime) e davanti alla manifattura (91 vittime).

FINANZIAMENTI AI PROGRAMMI DI POTENZIAMENTO DELLE FERROVIE NEL SUD ITALIA

Nell'ambito del programma alta velocità ferroviaria da Napoli a Reggio Calabria, il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici del ministero dei Trasporti ha approvato il 20 dicembre 2022 due progetti del valore di quattro miliardi e mezzo di euro, con l'obiettivo di pubblicare le gare entro la fine del 2022. Il primo progetto riguarda la fattibilità tecnico-economica dei primi 33 chilometri di ferrovia tra Battipaglia e Romagnano, dal valore di 2,7 miliardi, che sarà finanziato con le risorse del Pnrr. Il secondo progetto è quello definitivo del raddoppio della tratta Fiumetorto-Lercara Diramazione, nell'ambito del nuovo collegamento tra Palermo e Catania. La tratta è lunga 30 chilometri e richiede un investimento di 1,8 miliardi.

LA NUOVA VIA DELLA SETA FERROVIARIA

La Via della Seta alternativa al passaggio in Russia passerà attraverso il Kazakistan. Il progetto appena avviato riguarda la linea ferroviaria da Dostyk (Druzhba, nei pressi del confine con la Cina) a Mointy (Moynty), particolarmente utilizzata dal transito delle merci. A lavori conclusi la capacità della linea aumenterà di cinque volte, in quanto si stima che da 12 coppie di treni al giorno si passerà a 60. Si tratta di raddoppiare l'attuale linea e realizzare numerose opere d'arte lungo gli oltre 800 chilometri del corridoio. Negli ultimi cinque anni il traffico di transito dei container è aumentato di oltre quattro volte, mentre il giro d'affari delle merci di esportazione ha superato i 74 miliardi di tonnellate/km. Il Kazakistan si trova al centro del Middle Corridor, cuore delle relazioni internazionali che dalla Cina attraverso la Turchia raggiunge l'Europa. Secondo fonti turche, il Middle Corridor è più economico e veloce rispetto al corridoio del nord (quello della Transiberiana) come via commerciale tra Europa e Asia: ha un percorso più corto di 2000 km, ha condizioni climatiche più favorevoli, oltre a ridurre il tempo di percorrenza di quindici giorni rispetto alla rotta marittima.

LE FERROVIE VOGLIONO IL GANCIO DIGITALE, MA LA SOLUZIONE NON È VICINA

Sono stati finora presentati vari prototipi di Dac (dall'inglese Digital Automatic Coupling, come viene universalmente identificato, cioè il gancio automatico digitale) ormai giunti a livello di preserie, messi a punto anche nell'ambito di un programma comunitario indirizzato allo sviluppo dell'accoppiamento automatico digitale in ferrovia. Proseguono i test operativi in corso da parte di alcune imprese ferroviarie nell'ambito del progetto comunitario. L'obiettivo fissato inizialmente era quello di chiudere la fase sperimentale entro dicembre 2022, ora si parla del 2024. C'è da scegliere la soluzione tecnica che possa diventare uno standard per tutte le ferrovie europee, c'è da svolgere un'attenta verifica per stabilire quanti e quali carri dell'attuale parco circolante europeo sono idonei all'installazione del Dac. Alcune falle sono state riscontrate in circostanze particolari, per esempio dove sono presenti lavorazioni molto polverose, come lo sono le miniere o i cementifici. In questo caso a presentare limiti è stata la componente elettrica del dispositivo.

Resta infine da affrontare il capitolo costi. Si stima un costo per ogni singolo dispositivo un costo di circa 5 mila euro, più i costi di adattamento e modifica in officina.

IL CIPESS APPROVA L'ATTO AGGIUNTIVO AL CONTRATTO DI PROGRAMMA 2016-2020 TRA MIT E ANAS

Lo scorso 27 Dicembre 2022 il Comitato interministeriale per la programmazione economica e lo sviluppo sostenibile (CIPESS), presieduto dal Presidente del Consiglio dei Ministri, Giorgia Meloni, con la presenza del Segretario del CIPESS, Sottosegretario Alessandro Morelli, ha approvato una serie di provvedimenti in materia di infrastrutture, coesione territoriale, ricostruzione post sisma, salute, agricoltura, ambiente, internazionalizzazione delle imprese italiane, attività produttive.

Di seguito le principali deliberazioni adottate per le Infrastrutture:

- Atto aggiuntivo al Contratto di programma 2016-2020 tra Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e ANAS, consistente nell'allocazione delle risorse recate dall'art. 1, comma 397 della Legge n. 234 del 2021 (Legge di bilancio 2022), per 4,55 miliardi di euro complessivi, di cui circa 2 miliardi di euro per finanziare nuove opere presenti nel contratto di programma 2016-2020, circa 1,8 miliardi di euro per manutenzione, 174 milioni di euro per monitoraggio ponti e gallerie, 170 milioni di euro per fondo progettazione, 167 milioni di euro per gli interventi ricompresi nell'8° stralcio del piano sisma, oltre ad altri interventi;
- Progetto definitivo dell'opera rientrante nel Programma delle Infrastrutture Strategiche "Asse viario Marche – Umbria e Quadrilatero di penetrazione" - Intervalliva di Macerata, tratto Sforzacosta (svincolo S.S. n. 77) – Pieve e collegamento al capoluogo, tratto Pieve – Mattei.