



## INNOTRANS ARRIVANO I TRENI DEL FUTURO

(la Redazione)

Si è tenuta a Berlino dal 18 al 21 settembre la più grande fiera dedicata al trasporto ferroviario.

E' stato possibile ammirare non solo nuovi convogli sia per l'alta velocità che per il trasporto regionale ma anche numerosi progetti digitali riguardanti la sicurezza, la gestione del traffico l'informazione per i viaggiatori e la bigliettazione.

La SNCF ha annunciato che entro il 2023 immetterà sulle linee i primi prototipi di treni a guida autonoma e e già nell'anno 2015 entreranno in servizio i treni senza conducente. Un passo avanti che rivoluzionerà il traffico ferroviario. Si tratta di un investimento di 57 milioni di euro, finanziati per il 30% da SNCF, per il 30% dallo Stato e per il 40% dai partners.

Il primo consorzio – che comprende Alstom, Altran, Ansaldo e Apsys – è dedicato alla realizzazione di un prototipo di treno merci autonomo. Il secondo – composto da Bombardier, Bosch, Spirops e Thales –

lavorerà per la produzione di un prototipo di treno TER autonomo dedicato al trasporto viaggiatori.

L'automazione dei treni comporta diversi benefici tangibili sia per i viaggiatori che per il trasporto merci: permette di far viaggiare più treni e quindi di poter trasportare più persone e merci; consente una maggiore regolarità del servizio, permette di rispondere più facilmente a possibili imprevisti e consente una diminuzione del consumo di energia.

Le Ferrovie italiane hanno dedicato la loro attenzione al trasporto regionale e hanno presentato, per bocca del nuovo Amministratore Delegato Gianfranco Battisti, i nuovi treni per pendolari Pop e Rock (ma perché non li chiamiamo in italiano?) prodotti da Alstom e Hitachi che cominceranno a circolare a partire dal mese di maggio 2019.

L'impegno delle Ferrovie Italiane, avviato in questi ultimi anni, è quello di migliorare notevolmente

l'offerta dei servizi a livello regionale e interregionale per dare un concreto contributo alla inversione della tendenza all'uso del mezzo privato migliorando sensibilmente l'accoglienza dei nuovi mezzi destinati al pendolarismo.

I treni Rock sono parte di una nuova flotta di oltre 600 convogli per il trasporto pendolare. Un investimento economico complessivo di circa 6 miliardi di euro che garantirà, entro cinque anni, il rinnovo dell'80% dell'intera flotta. Un piano di rinnovamento senza precedenti nella storia delle ferrovie italiane.

Il nuovo treno Rock costituisce un salto generazionale rispetto agli attuali rotabili doppio piano in servizio in Italia dal punto di vista dell'affidabilità, del risparmio energetico e delle prestazioni

I nuovi treni miglioreranno sensibilmente il comfort delle carrozze che offriranno ai viaggiatori sedili più comodi, WIFI sempre connesso, più spazio per le biciclette, maggiore capacità di trasporto, riduzione del rumore e delle vibrazioni, una più efficace video sorveglianza e un sistema di auto regolamentazione dell'illuminazione in base al numero di viaggiatori presenti e alla luce esterna. Interamente made in Italy,

1. **INNOTRANS  
ARRIVANO I TRENI  
DEL FUTURO**

2. **TRADIZIONALE  
CONVEGNO DI UIL  
TRASPORTI  
LOMBARDIA**

3. **CROLLO DEL PONTE:  
L'IMPUTATA È  
L'AUTOMOBILE?**

4. **DALLA STRADA  
"DRITTA" AL CROLLO  
DEL VIADOTTO DI  
GENOVA**

5. **LA FRANCIA VERSO  
IL TRENO SENZA  
MACCHINISTA**

6. **LA PORTUALITA' NEL  
QUADRANTE  
MEDITERRANEO –  
MAR NERO**

Il Rock è composto da 5 carrozze, lungo 136 metri e largo 2,8, ha una capacità complessiva di 656 passeggeri e può raggiungere una velocità di 160 Km/h. Caratterizzato da ampi spazi a disposizione dei passeggeri, consente prestazioni uniche sul mercato in termini di peso a passeggero, capacità di trasporto per unità di lunghezza, consumi a passeggero chilometro (-30% rispetto ai più recenti veicoli circolanti in Italia).

# TRADIZIONALE COMVEGNO DI UIL TRASPORTI LOMBARDIA

(la Redazione)

Il 5 ottobre si è svolta a Milano la quinta edizione del convegno Uil trasporti dedicata quest'anno alla "cura del ferro".

È stato fatto il punto sulla situazione infrastrutturale del sistema ferroviario italiano in presenza di un folto gruppo di personale ferroviario, di sindacalisti, di esponenti politici, di operatori del settore e dei vertici di Agens, Fercargo e Confetra.

Angelo Cotroneo, segretario regionale della Uil trasporti Lombardia, ha tenuto la relazione introduttiva sottolineando la continuità dell'impegno della Associazione che fin dall'anno 2014 ha ritenuto di dover dare il proprio contributo al rilancio del trasporto merci su ferro organizzando la prima tavola rotonda per mettere al centro della discussione pubblica un tema che "ci vedeva e ci vede ancora come la cenerentola d'Europa",

Un tema centrale, dai molteplici risvolti e sempre attuale per il Paese.

Il relatore, nella sua analisi ha sottolineato come nel 2017, rispetto agli anni precedenti si sia registrata nel campo del trasporto su ferro una lieve crescita attestata attorno al 4% complessivo per il settore. precedenti. L'interruzione della linea ferroviaria a Rastatt, in Germania, e la continua concorrenza del trasporto su gomma hanno rallenta-

to il potenziale di crescita.

Ha sottolineato come dai primi dati dell'anno in corso emergano segnali che fanno temere che, nemmeno in questo primo semestre, ci sarà l'agognata crescita e come, ciò sia anche in parte dovuto a cause esterne come ad esempio: l'incidente di Pioltello e lo sciopero in Francia.

Ha richiamato gli enti locali a dare il loro fattivo contributo per consentire una reale crescita ritenendo che sia realmente arrivato il momento di riequilibrare le quote modali di trasporto che non possono più rimanere slogan.

Si è richiamato ai tragici eventi di Bologna o a Genova, in cui hanno perso la vita troppe persone ha sottolineato come essi siano la dimostrazione che, scegliendo di non investire e non incentivare il trasporto delle merci su ferro, sono stati commessi errori nel passato, ed è indispensabile rimettere in discussione il sistema del trasporto delle merci nel nostro Paese.

Vanno riscritti i Piani dei Trasporti delle grandi città intervenendo con azioni mirate ed utili, senza rincorrere il volere legittimo delle varie lobby.

La chiarezza degli obiettivi e le modalità per il loro raggiungimento favorirebbero anche l'eliminazione del fenomeno del dumping sociale tra le imprese della gomma

che, negli ultimi anni, ha caratterizzato pesantemente il mercato del settore del trasporto delle merci. Occorre investire in interventi strutturali adeguando gli scali ferroviari, i raccordi e i Terminal agli standard europei rivedendo anche la politica dei raccordi ferroviari che in Italia rappresentano una quota residuale di traffico (circa il 5%) in completa controtendenza rispetto agli altri paesi europei.

La relazione è stata ampia e ben articolata ed ha consentito di stimolare la discussione ponendo interessanti interrogativi all'uditorio (come pensano le imprese ferroviarie di alimentare le quote dell'intermodalità? Quali le opportune migliorie per diminuire il gap con l'autotrasporto?) e indicando alcuni punti essenziali da non sottovalutare:

- Le opere che interessano i corridoi TEN-T devono essere portate a termine per non correre il rischio di vanificare gli investimenti avviati e fermare la crescita prevista arrivando in ritardo all'appuntamento con l'apertura del tunnel delle Ceneri che potrebbe avvenire già a fine 2019;
- Un ruolo importante per lo sviluppo del traffico merci su ferro dovrà essere svolto dalle Autorità di Sistema Portuale che con il loro ruolo strategico di pro-

grammazione e coordinamento del sistema porti, avranno una funzione essenziale di attrazione di investimenti sui diversi impianti.

- Un tema non secondario riguarda le regole di ingaggio del personale da parte delle Imprese Ferroviarie. E' necessario approdare a una regola comune tra tutte le Imprese Ferroviarie ed è il momento di avviare un tavolo comune tra le Associazioni Datoriali e le Parti Sociali.
- La cura de ferro non può e non deve rimanere solo uno slogan. Deve essere, una reale opportunità di rilancio, sviluppo, crescita e valorizzazione.

Numerosi gli interventi dei partecipanti. Fra questi segnaliamo quelle dei rappresentanti di Fercargo (Laguzzi),

Agens (Giani) e Confetra (Russo) che hanno messo in evidenza come l'anno 2018 sia stato l'anno della svolta a seguito degli interventi strutturali di RFI e delle risposte positive del Governo passato che ha risposto positivamente alle esigenze degli operatori privati che si aspettano la medesima attenzione dal Governo attuale e una nuova politica sui raccordi ferroviari. Hanno sottolineato l'esigenza che le infrastrutture non devono essere permanentemente essere messe in discussione perché le aziende pianificano sulla base delle decisioni prese e degli investimenti decisi.

## PARTECIPA A DT

€ 30,00 da versare

su c/c postale nr. 61369252 intestato a DIMENSIONE TRASPORTI o

bonifico bancario codice IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

# CROLLO DEL PONTE IMPUTATA È L'AUTOMOBILE?

(di Francesco Del Vecchio)

Sempre sull'onda dell'effetto scatenante del crollo del ponte Morandi a Genova, sul notiziario web del Forum "Salviamo il Paesaggio" del 30 Agosto 2018, compare un commento dal titolo: "Genova: nuovo ponte o nuova mobilità?" Il commento tra l'altro scrive: *"Renzo Piano propone di sostituire il ponte Morandi con un monumento celebrativo, che svolga la stessa funzione dell'opera crollata. Non si pone alcuna domanda sull'utilità di una simile infrastruttura, nata nella fase del più sfrenato sviluppo in cui l'automobile era ancora la regina della mobilità"*.

Leggere quanto sopra mi fa imbestialire. Va bene che tutti possono dire quel che vogliono, tutti possono dire luoghi comuni, frasi a effetto, spot.

Ma c'è un limite, specie quando si affrontano questioni serie. E le infrastrutture, la mobilità riteniamo tutti che siano una cosa seria, che va affrontata stando con i piedi per terra.

Non voglio esagerare contro gli estensori della nota di cui sopra, sicuramente non sanno granché di trasporti (non sono tenuti ad esserlo), fanno il loro mestiere di teorici di modelli di sviluppo alternativi, divulgano emergenze ambientali su cui sicuramente va posta la dovuta attenzione, ma su certi argomenti bisognerebbe essere un po' più informati e sapere un po' con che cosa si ha a che fare.

Per venire al merito, noi sostenitori del trasporto pubblico siamo consapevoli che l'automobile, piaccia o non piaccia, è tuttora e resterà la

forma prevalente di mobilità. È inevitabile.

Ammettiamo che ci si limiti ai soli ambiti urbani. In questo caso in qualche modo si può sostenere che è necessario più trasporto collettivo per decongestionare le città. Ma nel caso specifico del ponte di Genova (e della progettata gronda), si tratta piuttosto di by-pass, di infrastrutture che consentono per la gran parte al traffico di transito di attraversare la città senza invaderla.

L'automobile è associata alla patologia della mobilità non in quanto tale, ma in quanto tra l'altro mancano proprio le infrastrutture adeguate ad assicurare una mobilità non congestionata. Lo si vede adesso che non c'è il ponte.

Il GRA a Roma: vi immaginate

mento.

Il crollo del viadotto di Genova è di una gravità assoluta, vanno accertate con urgenza le cause ed i responsabili perché fatti del genere non si verificano più.

In questa triste circostanza sono stati ricordati altri tragici avvenimenti, ma non di questa gravità. In particolare due crolli di cavalcavie avvenuti lo scorso anno, il 9 Marzo cadde un cavalcavia dell'autostrada A/14, Ancona-Loreto, un'auto rimase schiacciata, ci furono due morti e il 19 Aprile ne cadde un altro sulla tangenziale ANAS di Fossano (Cuneo) venne schiacciata un'auto dei Carabinieri, i due agenti, fortunatamente, riuscirono a mettersi in salvo.

Un campanello di allarme a cui non è stata data adeguata attenzione.

L'ipotesi prevalente sulle cau-

se non ci fosse? Che doveva fare al suo posto, un grande anello ferroviario?

Quello sì che serve a Roma, ma in aggiunta al GRA (come si sa è incompleto per un breve tratto e non si riesce a trovare il modo di completarlo). A Genova poi il viadotto crollato non serve soltanto per le automobili, ma (e forse è una delle cause del suo deterioramento) assicura importanti collegamenti stradali di trasporto merci, funzionali al sistema portuale ligure. Elementi questi di sviluppo economico e di benessere: porti, commerci, trasporti.

Certo, anche nel trasporto merci c'è bisogno di più trasporto ferroviario, ma non si pensi che esso possa sostituire completamente quello su gomma, che comunque ha le sue prerogative nel porta a porta e quando i volumi non giustificano il treno.

Ciò premesso, ben venga la crescita del trasporto pubblico e di quello su ferro in particolare.

se del crollo del viadotto di Genova è la carenza di manutenzione ordinaria e straordinaria, carenza che investe la maggior parte delle infrastrutture viarie.

Il Ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture, con tempestività, ma anche con notevole superficialità, il 16 Agosto ha nominato una Commissione di inchiesta, ma dei sette membri ben quattro figurano tra i 21 indagati dalla Magistratura.

Dai primi dati forniti dai consulenti della Magistratura e dalla commissione d'inchiesta ministeriale appare che c'è una responsabilità della concessionaria Autostrade che non ha provveduto ad adeguate manutenzioni e degli Organi Pubblici di controllo che non hanno eseguito adeguate verifiche.

Una risposta concreta, di fidu-

## DALLA STRADA "DRITTA" AL CROLLO DEL VIADOTTO DI GENOVA

(di Antonio Castellucci)

L'autostrada del Sole, "la strada dritta", ed il crollo del viadotto Morandi di Genova sono due raffigurazioni diverse della storia delle infrastrutture stradali italiane.

L'autostrada del Sole fu l'opera emblematica della rinascita italiana, del miracolo economico; in otto anni, tra il 1956 ed il 1964, furono costruiti 755 km. di autostrada tra Milano e Napoli che realizzò la congiunzione fisica tra il Nord ed il Sud del Paese. L'autostrada divenne il simbolo dell'Italia che voleva dimenticare la guerra e riguadagnare il tempo perduto.

Il Museo d'Arte Moderna di New York, per l'intera estate del 1964 dedicò una mostra alla nostra autostrada dal titolo: "Un'opera d'arte italiana" con foto, grafici, plastici che mostravano i 755 km di un tracciato tra i più difficili nel Mondo.

Cinquant'anni dopo, le immagini del crollo del viadotto di Genova del 14 Agosto scorso, con 43 morti, mostrano al Mondo un'Italia diversa, non più attiva ed operosa, ma fragile e decadente. Il New York Times del 7 Settembre, in prima pagina, mostra il moncone del ponte con un duro com-

cia e di speranza per una rapida ricostruzione del ponte è stata data dall'architetto di fama mondiale Renzo Piano, genovese e Senatore a vita, che ha donato alla sua Città una "idea" di progetto di un ponte metallico snello, resistente ed anche commemorativo, a ricordo perenne delle 43 vittime, realizzabile in meno di un anno. Ha avuto consensi ed apprezzamenti dalle Autorità locali, Regione e Comune, ma pare non dal Governo che persegue altri fini

piuttosto che dare una sollecitata soluzione ai problemi della Città e del territorio.

Il Governo, che ai funerali delle vittime aveva assicurato interventi urgenti sia per la ricostruzione del ponte e sia per il miglioramento logistico che fa perno su Genova, ha emanato, solo dopo un mese e mezzo dal crollo, un decreto legge inserendovi altre emergenze che non hanno attinenza con l'accaduto (terremoto del 2016 e terremoto di Ischia del 2017 prevedendo, in que-

sto caso, anche questioni di condoni per abusi edilizi che potrebbero ostacolare l'iter Parlamentare.

Sono state previste, invece, opere importanti, il cosiddetto "Terzo Valico", la linea ferroviaria Genova-Torino e "La Gronda" raccordo autostradale necessario per alleggerire il traffico stradale di Genova e alla cui costruzione si è sempre opposto il Movimento 5 Stelle.

Per la ricostruzione del ponte

viene esclusa la Società concessionaria, Autostrade, che però dovrebbe pagare i costi della ricostruzione, (360 milioni) e, se non vi provvedesse lo Stato, aprendo un contenzioso, se ne accollerebbe la spesa con pagamenti di 30 milioni all'anno per 12 anni, dal 2018 al 2029.

Da queste brevi considerazioni il testo del Decreto appare piuttosto complicato e pasticciato e non è da escludere che i tempi della ricostruzione si allungheranno di molto.

## LA FRANCIA VERSO IL TRENO SENZA MACCHINISTA

(la Redazione)

LA SNCF sta preparando due prototipi di treni autonomi che entreranno in servizio nel 2023.

Si tratta di nuovi treni destinati sia al trasporto passeggeri che al trasporto delle merci.

Il Progetto è sviluppato da due consorzi di imprese: uno che comprende Alstom, Altran, Ansaldo e Apsys, dedicato alla realizzazione di un prototipo di treno merci e l'altro che comprende Bombardier, Bosch, Spirops e Thales dedicato alla produzione di un

prototipo di treno dedicato al trasporto passeggeri.

Si tratta di un investimento di circa 60 milioni di Euro finanziati per il 30% da SNCF, per il 30% dallo Stato e il 40% dai partner che riguarda un progetto molto importante non solo per le ricadute tecnologiche ma anche per gli aspetti sociali.

Se, come è prevedibile, la figura del macchinista andrà gradualmente a scomparire è da ritenere che sorgeranno nuove figure professionali che

si evolveranno per adattarsi alla trasformazione del sistema.

Con l'avvento del treno autonomo viene anche inaugurato un nuovo metodo di trasporto via rotaia con conseguenti nuovi mestieri a esso connessi, nuove figure professionali con diversificazione delle competenze legate al telecontrollo, alla manutenzione a distanza e alla supervisione del monitoraggio dei treni.

Il programma della SNCF riguarda tutti i livelli di autonomia, si va dall'assistenza alla guida fino alla piena autonomia o alla semi-autonomia.

La trasformazione digitale della rete e della segnalazione permetterà di far circolare più treni, ma soprattutto treni

migliori. Il treno autonomo rende possibile trasportare più persone e più merci, con un servizio migliore e più efficiente in termini di consumi e di sicurezza.

Tutti i treni circoleranno in modo armonizzato e le operazioni ferroviarie diventeranno più fluide determinando una regolarità migliore e una maggiore puntualità dei treni.

In conclusione: si tratta di una grande sfida per la SNCF che comporterà interessanti ricadute sulla responsabilità delle organizzazioni sindacali che dovranno fin da ora cominciare a riflettere sugli effetti che il progetto determinerà sulle nuove e vecchie figure del personale ferroviario.

## LA PORTUALITA' NEL QUADRANTE MEDITERRANEO – MAR NERO

(la Redazione)

In un recente studio presentato da ASSOPORTI emerge un risultato sorprendente:

I porti dell'area del Mediterraneo e del Mar Nero "pesano" – in termini di contenitori trasportati – più dei porti della sponda atlantica e nordeuropea da sempre indi-

cati come uno dei motori dell'economia marittima.

Lo studio rileva che i dati relativi ai Paesi della sponda settentrionale del Mediterraneo e quelli UE sul Mar Nero indicano nel 2017 un movimento di quasi 45 milioni di TEU superiore a quello regi-

strato dai porti del "Northern Range".

I porti del Mediterraneo e del Mar Nero contribuiscono all'economia Europea tanto quanto, se non di più, dei porti del "Northern Range" e per tale motivo meriterebbero maggiore attenzione e considerazione nella definizione delle politiche di settore dell'Unione".

Purtroppo, sottolinea lo studio, che il contributo del nostro Paese al recupero di centralità del Mediterraneo è andato riducendosi passando dal 12,2% del 2007 al 10,1% del 2017.

Tra i motivi di questa riduzione vi è la maggiore crescita di altri porti oltre alla riduzione dei volumi da/per l'Italia in transito nel canale di Suez.

Lo studio contiene una serie di dati interessanti riguardanti la posizione dell'Italia rispetto agli altri Paesi.

Mentre altri Paesi corrono l'Italia riesce a difendere le sue posizioni (con alcuni primati in settori di eccellenza), ma si mostra ancora incapace di fare quel salto di livello per guadagnare posizioni in graduatoria nella classifica della competitività globale.