

INFORMITALIA Speciale Trasporti

Rivista settoriale della Camera di Commercio Internazionale per l'Ucraina





Indice

Programmazione e Investimenti

Intermodalità L'EUROPA OFFRE CONSULENZA ALLE IMPRESE

Logistica MILANO MOVIMENTA UN TERZO DELLE MERCI ITALIANE

Business aviation: emissioni dimezzate nel 2050

Treni Ansaldo Breda: commessa da 829 milioni per carrozze pendolari

Anie unisce l'industria ferroviaria italiana

Febbraio IL TERMOMETRO DELLE GRANDI OPERE

Sicurezza Stradale

Meno vittime sulle strade italiane

Standard Iso su RFID per logistica

Milano cambia le norme per le merci

Ponte sullo Stretto di Messina: Matteoli presenta il progetto a Messina e a Villa San Giovanni

Velocità massime consentite in Italia (in km/h)

Matteoli, sì a innalzamento limiti In autostrada a 150 km/h

Unioncamere, aeroporti: puntare sulle low cost, strategia vincente

I Corridoi di trasporto terrestre paneuropei

EXPO FERROVIARIA

ITALY AIRSPACE EXPO

Treni Alta velocità e alta capacità ferroviaria

Sicurezza stradale

Sistemi di Trasporto Intelligenti

Logistica L'Interporto di Bologna

Quanto costano i treni, le locomotive, il servizio, le infrastrutture

Enav certificata CAMO e impresa di manutenzione

Superjet Russo costruito insieme all'italiana Alenia sarà certificato nel mese di luglio

Convegno "MOVING 2010" a Kiev

Programmazione e Investimenti

Nel corso del 2005, Union-trasporti si è proposto di costruire un quadro conoscitivo dello stato della Pianifi-



cazione Regionale nel settore dei Trasporti (PRT) e di prevederne un processo di aggiornamento periodico, in grado di esprimere non solo elementi statistici ed interpretazioni numeriche e quantitative, ma criticità nei processi e nei contenuti, nonché proposte per un miglioramento della qualità dei Piani.

L'analisi si è sviluppata secondo le seguenti aree di attività:

- Quadro normativo della pianificazione territoriale con

riferimento agli aspetti normativi e amministrativi del Piano Regionale Trasporti (PRT), ed il suo iter approvativo;

- Censimento dei Piani per ogni Regione (esistenti, in aggiornamento, in predisposizione, non esistenti).

La fase dedicata al censimento era finalizzata a dare uno stato dell'arte della pianificazione regionale in Italia. In questa attività abbiamo creato

un data base dei PRT delle 21 regioni, all'interno del quale, i PRT analizzati sono stati scomposti in 8 macro tematiche:

- riferimenti programmatici sovraregionali (interregionali, nazionali, europei);

- le linee strategiche e gli obiettivi dei piani regionali;

- la situazione attuale del quadro socio-territoriale e domanda/offerta di trasporto;

- domanda/offerta di trasporto di merci e passeggeri;

- analisi domanda/offerta di trasporto;

- Tema ambientale;

- Livelli territoriali (corridoi, ambito/impatto regionale, provinciale, area vasta, locale)

- pianificazione interventi;

- gli scenari di sviluppo futuro;

- valutazione degli interventi;

- processo di verifica del PRT.

In questa sezione è possibile consultare il database dei 21 piani regionali dei trasporti e



scaricare il testo di sintesi della ricerca realizzata da Union-trasporti.

Intermodalità

L'Europa offre consulenza alle imprese

La Commissione europea mette a disposizione degli operatori del trasporto un servizio di consulenza sui fondi per le autostrade del mare resi disponibili dal Trans European Network e dal progetto Marco Polo.

Le imprese interessate ad avere le informazioni possono collegarsi al sito



<http://www.mos-helpdesk.eu/> o mandare le loro richieste all'indirizzo ec-mos-helpdesk@ec.europa.eu

Logistica

Milano movimentata un terzo delle merci italiane

1.476 imprese, 6,8 miliardi di euro di fatturato, un terzo del totale italiano di settore, e 93 milioni di tonnellate di merci movimentate all'anno: sono alcuni dei numeri della logistica della regione milanese, un territorio che interessa nove province e ben tre regioni, come emergono dalla ricerca "Misurazione e rappresentazione dei flussi logistici di Milano" della Camera di commercio di Milano presentata nel



della Mobility Conference di Milano.

Le merci si spostano per il 42% via mare, in un caso su undici un caso su due (48%) vengono trasportate su strada. Transitano invece nel sistema aeroportuale quasi 600 mila tonnellate di merci ad alto valore aggiunto all'anno.

In un sistema sempre più integrato che ha come principali condotti il porto di Genova (33 milioni di tonnellate), Malpensa e i valichi del Gottardo e del Sempione, con uno sguardo all'Europa del nord, grazie soprattutto agli

aeroporti di Francoforte, Amsterdam e Bruxelles, da dove passa, aviocamionato, il 25%



delle tonnellate in transito via aerea. Flussi che interessano in particolare industria meccanica (25%), "made in Italy" (19%), agroalimentare (14%) e in un caso su venti il mobile, con destinazione Germania, Francia e Spagna in Europa, Stati Uniti, Cina ed Oriente nel resto del mondo.

Business aviation: emissioni dimezzate nel 2050

L'aviazione d'affari mondiale si è data un impegnativo obiettivo per rispondere ai requisiti

del trattato di Kyoto. Ridurrà i consumi di carburante del 2% all'anno da oggi al 2020, in modo da consentire che la crescita prevista per quella data non comporti un parallelo aumento delle emissioni di CO2; e nel 2050 la flotta mondiale emetterà un totale di anidride carbonica pari al 50% di quella prodotta nel 2005.

E' questo l'impegno preso dalle associazioni mondiali (operatori e costruttori) del settore, che a tutt'oggi rappresenta il 2% delle emissioni causate dall'aviazione e lo 0,04% di quelle generate da attività umane. Questo obiettivo sarà raggiunto attraverso lo sviluppo di quattro aree: tecnologia, infrastrutture e migliorie operative, carburanti al-



ternativi, misure di mercato. Per raggiungere questi risultati, l'aviazione d'affari chiede in un documento che le normative che riguardano l'aviazione siano unificate a livello mondiale e che venga attribuita all'Icao la responsabilità di monitorare e controllare che siano rispettati i limiti di emissioni da parte dell'aviazione.

Treni

Ansaldo Breda: commessa da 829 milioni per carrozze pendolari

Moretti (Fs): «Un centesimo in più a km per investire sui treni dei pendolari»

Aggiudicata la gara per 600 nuove carrozze regionali a doppio piano: sarà Ansaldo Breda (gruppo Finmeccanica) a realizzarle, per un importo complessivo della commessa di 829 milioni di euro. L'aggiudicazione - si legge in una nota delle Fs - arriva dopo che Trenitalia ha appena sottoscritto, lo scorso 20 novembre, il contratto con Bombardier per la fornitura di 100 nuovi locomotori E 464,

proseguirà quindi senza soluzione di continuità. Con la chiusura della gara per le 600 carrozze a doppio piano (350 + opzione per altre 250), tra forniture e servizi assegnati e attività



di ristrutturazione avviate, ammontano ora ad 1 miliardo e 450 milioni gli investimenti già operativi, rispetto ai 2 miliardi previsti nel piano di ammodernamento della flotta regionale di Trenitalia. L'annuncio della commessa ad AnsaldoBreda era già stato dato nella mattinata di oggi dal numero uno di Finmeccanica Pier Francesco Guarguaglini e dall'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti.

con l'opzione per altri 50. La linea di produzione è già aperta e la consegna dei locomotori

Anie unisce l'industria ferroviaria italiana

Un'unica sigla per l'industria ferroviaria italiana. L'Ucrifer



(Unione costruttori e riparatori ferrotranviari) fa il suo ingresso in Assifer (Associazione industrie ferroviarie), che unirà così tutte le imprese del comparto, più di 100 con circa 13.000 addetti diretti e un fatturato complessivo che tocca i 4 miliardi di euro.

Assifer è federata Anie (la Federazione nazionale delle imprese elettrotecniche ed elettroniche, a sua volta aderente a Confindustria). La totalità dell'industria ferroviaria italiana, con la sola esclusione dell'armamento ferroviario sarà così rappresentata da



Anie. "Grazie a questa intesa",

spiega l'Anie, "l'associazione Assifer, che già rappresenta i settori della costruzione a nuovo dei veicoli ferroviari e delle tecnologie degli impianti fissi (segnalamento e tlc, elettrificazione), potrà includere nella propria rappresentatività anche le specializzazioni della riparazione del

materiale rotabile e relativi componenti e quindi acquisire una dimensione in grado di esprimere con maggiore forza l'impegno dell'industria tecnologica nel supportare il poderoso sforzo di rinnovamento che il settore ferroviario e dei trasporti urbani elettrificati sta compiendo nel nostro Paese".

Nel 2007 il settore dei trasporti ferroviari ed elettrificati ha registrato una contrazione del giro d'affari complessivo (-12,3% a prezzi correnti). Tale repentino arretramento segue un biennio di crescita sostenuta a tassi di incremento a due cifre. La domanda interna ha mostrato una fase di indebolimento generalizzato alle diverse componenti (-16,8%), e

questo ha provocato un forte

calo anche nelle importazioni dopo l'accelerazione dell'anno precedente (-50,9% a prezzi correnti).

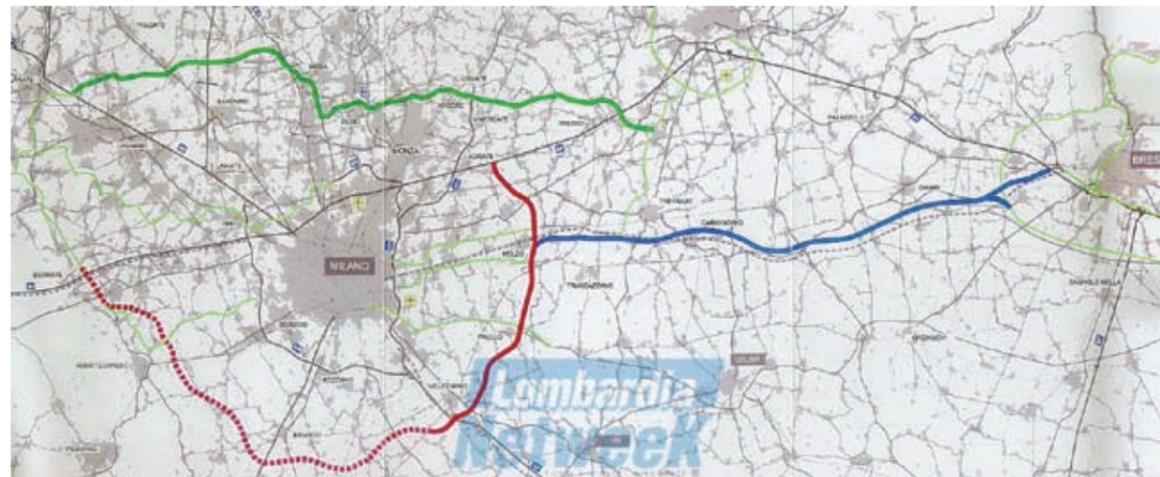
Per quanto riguarda il canale estero, resta una sostanziale stabilità rispetto ai livelli dell'anno precedente (-0,3% a prezzi correnti). Nonostante il rafforzamento dell'euro, gli



operatori italiani hanno colto interessanti opportunità sia in mercati tradizionali come la Spagna, primo paese per destinazione dell'esportato con una quota sul totale pari al 56,4%, sia in mercati più distanti geograficamente e per cultura imprenditoriale, quali il bacino del Mediterraneo e l'Estremo Oriente.

IL TERMOMETRO DELLE GRANDI OPERE

Parte un'altra delle opere fondamentali per il tessuto economico e l'autotrasporto lombardo, vale a dire l'Autostrada Pedemontana lombarda. I cantieri partiranno il 6 febbraio sul tratto Cassano Magnago-Lomazzo



L'Autostrada Pedemontana Lombarda è una grande infrastruttura viaria, che si inserisce in un ambito territoriale sostanzialmente urbano, densamente abitato e fortemente edificato, cresciuto in modo disordinato e in cui ben poco rimane del paesaggio originario: la città infinita a nord di Milano. Al termine dei lavori collegherà 5 province (Bergamo, Monza e Brianza, Milano, Como, Varese), in un territorio abitato da circa 4 milioni di persone, dove operano oltre 300.000 imprese, che esprimono il 10% del PIL nazionale.

La Pedemontana Lombarda è composta da 67 km di autostrada, che costituiscono l'asse principale da Cassano Magnago a Osio Sotto, 20 km di tangenziali (articolati nei sistemi tangenziali di Varese e Como, lunghi rispettivamente 11 e 9 km) e 70 km di opere stradali connesse, che contribuiranno a risolvere la congestione della viabilità locale.

Per quanto riguarda Il Collegamento Autostradale Brescia - Bergamo - Milano (in breve Brebemi) consentirà viaggi veloci e sicuri su un sistema viabile integrato nel nuovo sistema infrastrutturale lombardo. Durante un sopralluogo effettuato dal Presidente della Regione Roberto Formigoni e dell'assessore Infrastrutture Raffaele Cattaneo al cantiere di Cassano d'Adda, il presidente di Brebemi spa Francesco Bettoni

si è impegnato a far aprire al traffico la nuova arteria a settembre del 2012, con oltre due mesi di anticipo rispetto alle previsioni iniziali. Non resta ora che aspettare quella data. Ma intanto occorrerà porre attenzione sull'adeguamento delle statali Cassanese e Rivoltana, da trasformare in superstrade: a questo proposito il direttore generale di Brebemi spa Bruno Bottiglieri ha dichiarato che i lavori "potranno partire nel 2011, visto che per queste due opere dovremo predisporre in primavera delle apposite gare d'appalto". Gare o non gare, quello che è certo è che queste opere sono fondamentali se si vorrà agganciare in maniera efficace la Brebemi alla Tangenziale est di Milano. Lunga 62,1 chilometri, la Brebemi collegherà la nuova tangenziale esterna milanese (Tem), attraverso la barriera di Liscate, alla città di Brescia, alleggerendo il peso del traffico, soprattutto quello pesante, sul territorio. L'infrastruttura costerà 1,6 miliardi di euro e sarà realizzata totalmente in project financing, senza pesare dunque sui bilanci dello Stato.

PREMIER E MINISTRI

Alla cerimonia di inaugurazione dei lavori ha partecipato il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, che ha scherzato con la platea e con il presidente Formigoni a proposito del termine «antropizzato». «L'opera di Brebemi è un esempio di quello che dobbiamo fare in tutte le regioni italiane», ha detto il premier. A proposito della data prevista per la fine dei lavori, il 31 dicembre del 2012, Berlusconi ha profetizzato: «Noi saremo ancora qui. Del resto come fanno gli italiani a fare a meno di noi?». Fra i partecipanti anche il leader della Lega Umberto Bossi e il ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli.



Rappresentano sicuramente delle buone notizie per l'autotrasporto anche l'avvio dei cantieri, in questi giorni, sulle varianti di Cassano d'Adda (Milano) e Marmirolo (Mantova). La prima,

con il nuovo ponte sull'Adda, consentirà di sbloccare l'assurdo slalom che i camion sono costretti a sopportare per l'attraversamento del



fiume. La seconda dovrebbe invece eliminare il "tappo" dell'attraversamento del centro urbano di Marmirolo sulla Ss 236 Brescia-Mantova.

Sicurezza Stradale

Meno vittime sulle strade italiane

Il rapporto di Aci registra una diminuzione degli incidenti e dei morti nel 2008

Il 13 novembre, Aci, il club automobilistico italiano ha presentato il rapporto sugli incidenti stradali avvenuti nel 2008. Esso contiene una notizia buona ed una cattiva. Quella buona è

che rispetto all'anno precedente tutti gli indicatori mostrano un calo d'incidenti e di morti: nel 2008 sono avvenuti 218.963 incidenti (-5,2%), che hanno provocato 4731 morti (-7,8%) e 310.739 feriti (-4,6%).

Dove avvengono - L'analisi dell'Aci-Istat rivela che nel 2008 (così come negli anni precedenti), la maggior parte degli incidenti stradali (il 76,8% del totale) è avvenuta nelle strade urbane. In questi casi, si registrano 2076 morti (43,9% del totale) e 228.325 feriti (73,5%). Viceversa, solo il 5,7% degli incidenti avviene

sulle autostrade: 12.372 casi, che hanno provocato 452 decessi (9,6% del totale) e 20.631 feriti (6,6% del totale). Rispetto al 2007, si registra una riduzione del 9,3% degli incidenti sulle autostrade, che per l'Acì è dovuta anche all'introduzione del sistema di controllo della

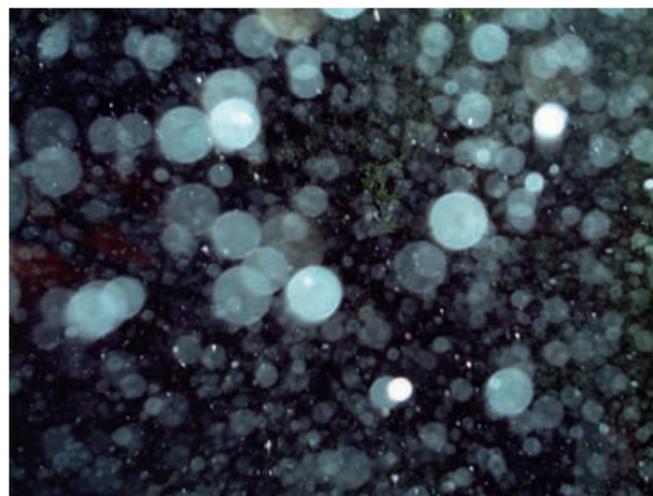


velocità media Tutor. Segnaliamo che sulle strade extraurbane di rileva il maggiore indice di mortalità: 5,7, contro il 3,7 delle autostrade e l'1,2 delle strade urbane. Questo valore è calcolato facendo il rapporto tra numero dei morti e numero degli incidenti, che viene per comodità moltiplicato per cento.

Quando avvengono - La statistica considera anche i periodi in cui avvengono gli incidenti. Il mese peggiore del 2008 è stato luglio, con una media giornaliera di 689 incidenti e 16 decessi. Viceversa, il mese che registra il numero minore d'incidenti è dicembre, mentre quello con il numero di morti minore è febbraio. Il giorno peggiore della settimana per il numero d'incidenti è venerdì (15,5% del totale), mentre per il numero di decessi è il sabato (17,2%). Nel solo fine settimana si registra

un quarto di tutti gli incidenti (24,9%) e ben il 34,2% dei decessi. L'orario del giorno peggiore è intorno alle 18:00, quando al picco di traffico per lo spostamento lavoro-casa si aggiunge stress e stanchezza. Durante la notte - dalle 22 alle 6 - avvengono pochi incidenti (28.983), ma sono quelli più gravi: essi hanno causato 1204 morti, pari al 25,4% del totale.

Come avvengono - Una parte importante della statistica riguarda le modalità degli incidenti. Lo scontro frontale o laterale è il caso più diffuso (35,5%), seguito dal tamponamento. Nel caso degli incidenti a veicoli isolati (che rappresentano il 24% di tutti i casi), l'evento più frequente è l'uscita di strada o lo sbandamento. L'8,5% degli incidenti consiste nell'investimento di un pedone. Le prime tre cause degli incidenti sono il mancato rispetto delle regole di precedenza, la guida distratta e la velocità elevata. Lo stato psico-fisico alterato del conducente, pur non rappresentando una percentuale elevata dei casi rilevati (3,1%), provoca gli incidenti più gravi. In tale categoria rientrano: l'ebbrezza da alcool (5.920 casi, pari al 68,1% della categoria), il malore (882 casi), l'ingestione di sostanze stupefacenti (958 casi) ed il sonno (694 casi). Avarie e difetti del veicolo hanno generato solo lo 0,4% del totale dei sinistri.



Chi sono le vittime della strada? La ricerca

dell'Acì-Istat risponde che il 69,8% dei morti ed il 69,2% dei feriti è costituito dagli stessi conducenti dei veicoli coinvolti, mentre i passeggeri trasportati rappresentano il 16,5% dei morti ed il 24,1% dei feriti. I pedoni, l'utenza più debole della strada, risultano il 6,6% dei feriti ma ben il 13,7% dei morti. Un altro dato preoccupante è che tra i conducenti deceduti in incidente stradale, i più colpiti sono i giovani. La fascia di età che presenta il valore massimo è quella tra 25 e 29 anni (370 morti), mentre nei conducenti feriti la frequenza più elevata si colloca in corrispondenza della fascia di età tra 30 e 34 anni (27.117). Per quanto riguarda i passeggeri (sia morti che feriti), la frequenza più elevata è nella fascia di età tra 15 e 9 anni. Nel complesso, la fascia più colpita dalle conseguenze degli incidenti stradali è quella tra i 25 e i 29 anni, con 453 morti, mentre i feriti presentano il valore massimo tra i 20 e i 24 anni



(37.582). Veicoli coinvolti - La ricerca mostra anche le tipologie di veicoli coinvolti negli incidenti stradali: il 66,4% degli incidenti coinvolge le autovetture, il 13,5% i motocicli, il 7% i ciclomotori ed il 3,8% le biciclette. La categoria che comprende autocarri e motocarri è stata coinvolta nel 2008 in 29.913 incidenti, ossia il 7,3% del totale. In questi casi, si sono registrati 252 morti (6,2% del totale) e 10.859 feriti (3,7% del totale). Sono valori che dovrebbero far riflettere chi ritiene che i veicoli per il trasporto di merci siano tra i principali responsabili degli incidenti stradali.

Standard Iso per la logistica

International Organisation for Standardization annuncia l'aggiornamento dei requisiti tecnici per la radioidentificazione adatti alla gestione della supply-chain.

L'Iso ha rivelato i nuovi standard per i sistemi RFID dedicati al tracciamento all'interno della catena logistica. I nuovi requisiti tecnici - denominati ISO 17367:2009 - offrono maggiore affidabilità e sicurezza nel seguire i tag RFID nei vari passaggi della supply-chain, attività che a differenza della movimentazione interna conta

numerosi operatori sparsi in tutto il mondo.



Lo standard ISO 17367:2009

definisce le caratteristiche di base degli equipaggiamenti RFID e, in particolare, fornisce raccomandazioni per la codificazione del prodotto, informazioni supplementari sui prodotti da inserire nei tag RFID, sintassi dei dati, protocolli da usare per interfacciare sistemi RFID con altre applicazioni, standard tra sistemi di

rilevamento e tag. “Il nuovo standard offre un maggiore livello di sicurezza a livello mondiale e permette uno scambio semplice ed efficiente di commodities nel commercio internazionale e nella logistica”, spiega Craig K. Harmon, presidente di TC 122/WG 10.

Compatibilità - ISO 17367:2009 si può appli-

care ad ampio ventaglio di attività ed è stato elaborato per assicurare la completa compatibilità con altri standard Iso utilizzati nel trasporto, ossia: ISO 17363:2007 per le applicazioni RFID nei trasporti containerizzati, ISO 17364:2009 per RTI (Returnable transport items), ISO 17365:2009 per unità di trasporto, ISO 17366:2009 per imballaggio industriale.

Il Bus ecologico “Citaro” sbarca a Milano

Dopo Amburgo, ora tocca a Milano. Il Citaro Fuelcell-Hybrid di Mercedes da 12 metri ha fatto qualche giro ieri per le strade milanesi,



dopodichè la fase di sperimentazione con 3 Citaro a idrogeno dovrebbe partire nel 2011. L'utilizzo di questo autobus rientra nel progetto Chic (Clean hydrogen in european cities) di Atm, un programma finanziato dall'Unione Europea che coinvolge anche Torino, Bolzano, Londra, Oslo, Aarau e San Gallo.

L'investimento previsto ammonta a 15 milioni



di euro (5 in autofinanziamento Apm, 5 provenienti dal Comune di Milano e altri 5 dalla Regione Lombardia): il progetto prevede anche l'entrata in servizio di due bus diesel-elettrici da 12 metri entro la primavera e di altri due ibridi da 18 metri entro l'anno. Tre ibridi sono invece già attivi per il servizio Radiobus.

Milano cambia le norme per le merci

La Giunta accoglie alcune proposte dell'accordo preso due giorni prima

al ministero dei Trasporti. Accesso diversificato nella ZTL (Zona Traffico Limitato)

Il 10 febbraio scorso si è svolto presso il min-

istero dei Trasporti un incontro sulla distribuzione urbana delle merci cui hanno partecipato il sottosegretario ai trasporti, Bartolomeo Giachino, l'Anci (che rappresenta i Comuni) e le associazioni degli autotrasportatori. Dalla riunione sono uscite alcune proposte che coniugano la sostenibilità ambientale con le necessità degli operatori. Due giorni dopo, la Giunta comunale di Milano ha adottato alcune di queste proposte nella nuova delibera sulla circolazione dei veicoli merci nella Zona Traffico Limitato del capoluogo lombardo.

Il nuovo provvedimento ha lo scopo di uniformare la disciplina ZTL alla normativa regionale e, nello stesso tempo, di premiare i veicoli meno inquinanti. Inoltre, la nuova disciplina armonizza le precedenti regole sugli orari di carico e scarico con quelle sull'accesso e transito. Il risultato è un'articolata tabella (che si trova all'interno della delibera), che regola l'accesso alla ZTL secondo la classe d'inquinamento dei veicoli. Ovviamente, sono premiati quelli che hanno i livelli minori di emissioni inquinanti. Con un'apposita ordinanza, la Giunta stabilirà delle deroghe (per esempio, per veicoli d'emergenza, destinati a cantieri o per la manutenzione). La nuova disciplina entrerà in vigore il 22 marzo 2010.

Ecologici e diesel - La tabella che regola l'accesso è divisa in quattro categorie, a loro volta suddivise in classi d'emissioni. La prima categoria comprende i veicoli a Gpl, metano, ibridi ed elettrici. Questa categoria ha le migliori condizioni operative, con possibilità di accesso nella ZTL per tutte le 24 ore. La seconda categoria comprende i “diesel leggeri” ed è suddivisa nelle sei categorie Euro (da Zero a 5).

Le regole variano dal completo accesso 24 ore degli Euro 5 al totale divieto per gli Euro Zero. Gli Euro 4 avranno un divieto di accesso dalle 7:30 alle 9:30 (esclusi i deperibili), che dal primo gennaio 2011 sarà ulteriormente allargato (divieto 7:30-9:30 e 16:00-19:30 per tutti e divieto 14:00-16:00 solo per i non deperibili). Questa estensione per gli Euro 4 dal prossimo gennaio varrà immediatamente per gli Euro 3. Questi ultimi, però, dal 15 ottobre 2010 potranno ac-



cedere alla ZTL solo dalle 19:30 alle 7:30. Quest'ultimo orario varrà immediatamente per i veicoli Euro 2 ed Euro 1, ma questi ultimi non potranno più entrare nella ZTL dal 15 ottobre 2010. Situazione analoga per i diesel pesanti, con la differenza che anche

gli Euro 4 avranno accesso sulle 24 ore.

I veicoli a benzina Euro 3, Euro 4 ed Euro 5 accederanno sulle 24 ore, mentre gli Euro 2 avranno inizialmente il divieto nelle fasce 7:30-9:30, 14:00-19:30 (ma dalle 14:00 alle 16:00 potranno circolare i deperibili), che da 15 ottobre 2010 sarà esteso dalle 7:30 alle 19:30 (senza deroghe per i deperibili). I benzina Euro 1 potranno godere di una finestra d'ingresso notturna (19:30-7:30) fino al 15 ottobre 2010, poi sarà loro interdetto l'accesso per le 24 ore, sorte che subiranno gli Euro Zero dall'entrata in vigore della delibera.

Grandi Opere

Ponte sullo Stretto di Messina: Matteoli presenta il progetto a Messina e a Villa San Giovanni

Alla presenza del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Altero Matteoli, si è tenuta a Messina e a Villa San Giovanni la presentazione del progetto del Ponte sullo Stretto di Messina e della struttura dell'organizzazione messa a punto per la sua realizzazione. "I lavori per il Ponte sono già partiti - ha dichiarato Matteoli - e il primo gennaio del 2017 verrà consegnato ai cittadini. Anche con l'odierna presentazione del progetto del Ponte sullo Stretto - ha aggiunto il ministro - si è avuta chiara la dimostrazione che l'opera è necessaria non solo per la Sicilia e la Calabria ma per l'intero Paese e l'Europa. Non bisogna mai dimenticare che il Ponte è un piccolo tratto del lungo Corridoio Berlino-Palermo, quell'asse che unirà l'Europa al Mediterraneo. Il governo, di cui mi onoro di far parte, considera il Ponte come opera prioritaria inserita in questo contesto europeo e ritiene che la realiz-



zazione del manufatto determinerà a caduta altri interventi infrastrutturali indispensabili alle aree di riferimento. Sono grato - ha concluso Matteoli - alla Società Stretto di Messina per aver voluto organizzare queste due occasioni di

approfondimento che serviranno per far conoscere alle popolazioni siciliane e calabresi il progetto e le ricadute che l'opera avrà sui territori interessati.



Hanno partecipato all'incontro anche i rappresentanti degli Enti locali siciliani, il Presidente dell'Anas e Amministratore delegato della Società Stretto di Messina, Pietro Ciucci, e l'Amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Mauro Moretti. Le principali imprese impegnate nei lavori, il Contraente generale, il Project Management Consultant ed il Monitore Ambientale, partner della Stretto di Messina e dell'Anas, hanno illustrato le attività in corso e di prossimo avvio, il processo e le modalità costruttive del Ponte e dei suoi collegamenti stradali e ferroviari, la cantieristica, la logistica e movimentazione materiali, l'organizzazione degli uffici sul territorio, i programmi di formazione, l'occupazione e l'indotto. Nel corso dell'incontro è stato anche illustrato l'inserimento del Ponte, opera stradale e ferroviaria, nell'ambito del sistema ferroviario italiano.

Autocarri e autobus

Velocità massime consentite in Italia (in km/h)

	Strade urbane	Extraurbane principali	Extraurbane secondarie	Autostrade
Autocarri e furgoni fino a 3,5 t	50	110	90	130
Autoveicoli trasporto merci da 3,51 a 12 t	50	80	80	100
Autoveicoli trasporto merci oltre 12 t	50	70	70	80
Autotreni e autoarticolati di qualunque peso	50	70	70	80
Autobus fino a 8 t	50	110	90	130
Autobus e filobus oltre 8 t	50	80	80	100
Mezzi d'opera (solo se carichi)	40	60	60	60
Macchine agricole e operatrici				
- con ruote gommate	40	(1)	40	(1)
- con ruote cingolate	15	(2)	15	(2)
Veicoli che trasportano esplosivi	30	(2)	50	(2)

Note:

il peso (in tonnellate) è quello "complessivo a pieno carico";

(1) ammessi solo i veicoli destinati ad attività di manutenzione e quelli con gru per soccorso stradale;

(2) veicoli non ammessi.

Matteoli, sì a innalzamento limiti In autostrada a 150 km/h Ministro favorevole alla proposta leghista di innalzamento dal 2010

Si del ministro Altero Matteoli alla proposta della Lega di elevare per legge il limite di velocità a 150 km orari sulle autostrade, purché a tre corsie e provviste del sistema di controllo "tutor". Dal 2010 a meno di imprevisti, il limite potrebbe così per legge salire a 150 km/h, secondo quanto prevede l'emendamento al testo

sulla sicurezza stradale al Senato proposto dalla Lega Nord.

Una possibilità però che, secondo il ministro delle Infrastrutture e Trasporti, non dovrebbe estendersi a tutti i modelli di auto. “Non credo sia giusto né possibile



che un'auto di piccola cilindrata e una più potente debbano per legge procedere alla stessa velocità in autostrada. Per questo - ha spiegato Matteoli parlando a Cecina - se il Parlamento deciderà di modificare la legge, sono favorevole ad alzare il limite di velocità in autostrada a 150 km orari”. “Credo sia giusto - ha aggiunto - regolamentare questa materia tenendo conto anche dei requisiti tecnici delle auto, ovviamente continuando a garantire la massima sicurezza per chi viaggia. Ma è chiaro che ci sono veicoli che possono circolare a velocità più alte in tratti autostradali che lo permettano e dove la sicurezza non viene meno”.

Più che favorevole naturalmente, il ‘padre’ dei 150 l’ora, l’ex ministro Pietro Lunardi. “Finalmente hanno messo giudizio - ha detto all’ANSA - ma la legge c’è già, lo fatto io, si può già correre a 150 su alcuni tratti, ma le concessionarie non hanno voluto prendere la responsabilità di elevare il limite. Ma i tutor - sostiene Lunardi - sono già tarati sul limite di 150 anziché di 130 e tutti in



autostrada lo fanno, dove possibile”. L’attuale limite di 130 scende però a 110 km/h in caso di pioggia. L’emendamento della Lega - solo uno degli oltre 300 presentati da tutti i gruppi in commissione Lavori pubblici a Palazzo Madama e il cui esame inizierà mercoledì - suscita

però le critiche di chi, come le associazioni delle vittime della strada, temono che maggiore velocità possa significare anche più incidenti. “Veramente il tutor era stato installato per limitare la velocità e la sinistrosità (missione compiuta), non per elevare poi di nuovi limiti” dice Giordano Biserni, presidente Asaps (associazione sostenitori Polstrada), definendo la proposta “rischiosa, inutile” oltretutto inquinante.

Bocciatura totale dal Pd: “Un messaggio negativo in un Paese in cui non c’è cultura della sicurezza stradale. Non mi pare - dice la deputata Silvia Velo - proprio che questa sia una priorità. In Italia eccesso di velocità e abuso di alcool e droghe al volante sono tra le prime cause di morte sulle strade”. Allo stato, sono pochi e tutti del gruppo Autostrade per l’Italia, i tratti autostradali provvisti delle caratteristiche (tre corsie e controllo elettronico della velocità tutor) per correre di più: A1 Roma-Napoli e Roma-Orte, A4 Milano-Bergamo, A14 Bologna-Rimini. Meno di 400 km totali.



Tra i 300 emendamenti al testo di legge approvato alla Camera che mira a colpire l’abuso di alcool sulle strade, anche una norma che prevede uno sconto del 30% per le multe degli autovelox nel territorio comunale se si paga entro 5 giorni; sempre dal Carroccio, arriva un meccanismo che porta di fatto al licenziamento di quegli autotrasportatori che fanno uso di droghe. Destinata a far discutere una proposta del Pd a favore di “pene alternative a quelle detentive e pecuniarie” per le “infrazioni che non hanno causato incidenti stradali”, ovvero “una giornata di lavoro ogni 100 euro di multa”. Ma ce n’è anche

per i motociclisti: a seconda della potenza del mezzo dovrebbero diventare obbligatori casco integrale, guanti, giacche tecniche con protezioni. Nuovo abbigliamento anche per chi va in bicicletta: casco protettivo e giubbotto autoriflettente.

Valentino Rossi: giusto, ora si va troppo piano

Il commento del pilota alla proposta di 150 km/h in autostrada

Valentino Rossi ha commentato positivamente la proposta di innalzare il limite di velocità a 150 km/h, in discussione alla Commissione trasporti della Camera. “I tutor in autostrada -

ha detto Rossi al Motorshow - stanno facendo un gran lavoro nel controllo, ma alla fine si va troppo piano. Io penso che le macchine di oggi



abbiano freni adeguati, dispositivi di sicurezza e tenuta di strada tali da poter giustificare i 150 orari. Sono favorevole a questa idea”.

Unioncamere, aeroporti: puntare sulle low cost, strategia vincente

Per lo sviluppo del traffico aereo l’Italia deve puntare - con decisione ma anche grande cautela - sulle compagnie low cost. Che peraltro incidono non poco sul traffico passeggeri (rappresentano oggi il 12% del traffico europeo e il 35% di quello intraeuropeo) e a breve si affaceranno anche sul traffico intercontinentale. Sono le conclusioni a cui giunge l’analisi effettuata da Uniontrasporti in collaborazione con Unioncamere, presentata oggi a Roma.

Le compagnie low cost, grande fenomeno apparso sui cieli del mondo negli ultimi anni, sembrano aver resistito piuttosto bene anche all’aumento vertiginoso del prezzo del petrolio degli ultimi 18 mesi e già all’inizio dell’anno scorso mostravano una situazione di ripresa. Ai progetti di sviluppo e di espansione di queste compagnie, in grado di costruire tariffe inferiori del 48-63% a quelle dei vettori tradizionali, dovrebbero guardare con ancora maggiore attenzione i 40 aeroporti

italiani operativi, 17 dei quali presenti al Nord, 12 al Centro e 11 nel Mezzogiorno, sui quali oggi confluisce un traffico complessivo di 134 milioni di passeggeri l’anno.

“Oggi più che mai - ha evidenziato il presi-



dente di Unioncamere, Ferruccio Dardanello - i gestori aeroportuali (ed i soggetti pubblici che detengono il loro capitale), insieme alle compagnie aeree (in particolare le low cost) costituiscono il perno intorno al quale ruota la politica di sviluppo del trasporto aereo. La concorrenza fra gli aeroporti si misurerà sulla base della di-

mensione del network di collegamenti nel quale ciascuno sarà inserito e sulla base dei livelli di accessibilità che essi sapranno garantire al territorio di riferimento. Ma la presenza di voli europei o internazionali, per una Paese come l'Italia, rappresenta una grande opportunità di sviluppo dei territori sui quali l'aeroporto stesso insiste. Ecco perché è indispensabile creare le condizioni per rendere appetibili alle compagnie low cost le destinazioni italiane, creando, in stretto collegamento con esse, un bacino di accoglienza per i visitatori”.

“Le linee sulle quali i gestori aeroportuali dovrebbero puntare per lo sviluppo dei diversi scali nazionali sono tre”, ha sottolineato Paolo Odone, presidente di Uniontrasporti. “Aumentare il numero dei collegamenti di cabotaggio per rendere gli scali più attrattivi da parte delle compagnie low cost; individuare un vettore low cost di riferimento per dare stabilità ai collegamenti e mettersi così al riparo dalla precarietà che spesso contraddis-



tingue la programmazione del low cost; integrare l'offerta aeroportuale con l'offerta del territorio e con le reti di mobilità al suo interno”.

Il sistema aeroportuale italiano



Se si escludono i sistemi aeroportuali di Roma e Milano – che complessivamente assorbono 68 milioni di passeggeri – i rimanenti 66 milioni di persone, che transitano dal territorio nazionale, si spalmano sugli altri 36 aeroporti, di cui 14 hanno un traffico inferiore ai 500mila passeggeri.

Per capire il posizionamento del traffico aereo italiano rispetto al resto del mondo, utile è la lettura della matrice dei collegamenti nazionali (la mappa dei voli sui cieli italiani), dalla quale emerge che il nostro Paese è ben lontano dal modello hub&spoke (il sistema a rotte che collega una serie di aeroporti periferici ad un aeroporto centrale, l'hub appunto), concentrato sui due poli principali di Roma e Milano.

Al contrario, i servizi nazionali danno vita ad una vera e propria ragnatela di collegamenti, operati da compagnie straniere low cost che, grazie agli accordi con le società di gestione degli aeroporti e con gli enti locali, hanno inserito questi scali nel proprio network.

Spunti interessanti emergono anche dal-

la lettura della matrice dei collegamenti europei, che mostra come nessuno dei 40 scali nazionali sia privo di collegamenti con altri scali europei. I collegamenti con il continente africano interessano 13 scali e sono rivolti praticamente tutti all'Africa del Nord, ad eccezione di quelli da Roma Fiumicino che interessano alcune destinazioni dell'Africa sub sahariana. Sui voli intercontinentali, la parte da leone la gioca Roma Fiumicino. Da segnalare anche la presenza di collegamenti diretti con



l'America del Nord, oltre che da Malpensa, anche da Napoli, Palermo, Pescara, Pisa e Venezia. Fiumicino e Malpensa sono invece gli unici scali con collegamenti con l'Estremo Oriente. Sull'Italia volano complessivamente, ad oggi, 210 compagnie aeree. Questo numero include tutte le compagnie di bandiera, le compagnie europee, le low cost e i vettori charter. Chi concorre alla costruzione del network che collega il nostro sistema aeroportuale ad resto del mondo sono le compagnie europee e le low cost,

Lufthansa, Air France-KLM e Ryanair tra le prime.

Paragonato a quanto avviene in altre importanti piazze europee, l'analisi del traffico aereo italiano mostra un alto tasso di perifericità rispetto ai collegamenti internazionali.

Il mercato europeo (Ue a 27) del trasporto aereo di persone ammonta a circa 1.300 milioni di passeggeri, di cui circa il 70% transita dai sistemi aeroportuali di 5 paesi: Regno Unito (18%); Spagna (15%); Germania (14%); Francia (11%), Italia (10%). Nella Ue a 27 sono operativi complessivamente 386 aeroporti, di cui solo 30 superano i dieci milioni di passeggeri.

Il primo aeroporto europeo è Londra Heathrow, con quasi 67 milioni di passeggeri. Se a questo si aggiunge il traffico di Gatwick (34 milioni) e quello di Stansted (25 milioni), il sistema aeroportuale londinese supera i 125 milioni.

Roma Fiumicino è al sesto posto con 35 milioni di passeggeri, che diventano 40 sommando anche le persone in transito per Roma Ciampino.

Se si considera poi l'indice di connettività (che considera il numero minimo di voli diretti necessari a connettere un aeroporto con tutti gli altri punti del

network) emerge che, in Europa, Francoforte è l'aeroporto che presenta il massimo grado



di connettività mondiale, pari a 2,46 (ovvero, Francoforte è raggiungibile da qualsiasi località del network con poco più di due spostamenti). In questa speciale classifica, Roma Fiumicino occupa il 16° posto e Malpensa il 25°. A livello mondiale, sono hub Londra, Francoforte, Parigi, Amsterdam, New York, Dallas, Hong Kong, Dubai. Non sono hub né Roma né Milano.

I Corridoi di trasporto terrestre paneuropei

La Commissione europea nel 1990 ha istituito un'Unità di Coordinamento del Gruppo G24 formato dai rappresentanti dei paesi comunitari e da quelli dell'est europeo al fine di estendere verso est le reti di trasporto dell'unione europea.

L'obiettivo della Commissione europea era quello di estendere verso i Paesi centro-orientali dell'Europa la rete di trasporto di interesse comunitario, dando priorità alla componente ferroviaria opportunamente potenziata fino a raggiungere velocità commerciali di 120/160 km/h, prevedendo l'elettificazione delle linee e l'aumento del carico assiale consentito fino a 22,5 tonnellate.

Tutto ciò con un investimento quantizzato, sui tredici corridoi, di circa 30-40 miliardi di dollari e nella prospettiva di estendere l'alta velocità sui principali collegamenti della rete.

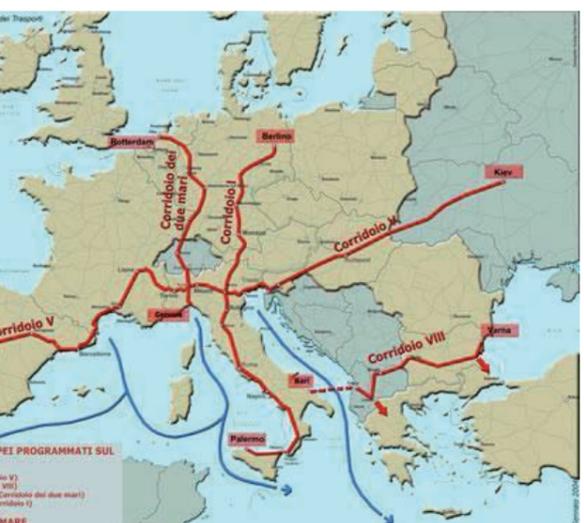
Per coordinare i lavori relativi a tali progetti e per facilitare l'accesso ai finanziamenti comunitari dei Programmi PHARE, TACIS e dei fondi di coesione ISPA e del Patto di Stabilità - fondo CARDS -, la Commissione Europea,



ha previsto che per ciascuno Corridoio venisse sottoscritto un protocollo d'intesa da parte dei Paesi interessati (Memorandum of Understanding).

Il Gruppo G 24 ha presentato, nell'agosto del 1991, un rapporto di pianificazione per la valutazione dei fabbisogni di trasporto alla luce dello sviluppo dell'Europa centro-orientale.

Tale rapporto, elaborato con il contributo delle Nazioni Unite e della Commissione Economica per l'Europa, ha consentito di identificare i maggiori corridoi di trasporto verso l'Europa dell'Est, di importanza strategica per lo sviluppo del traffico internazionale tra i Paesi della Comunità europea e quelli dell'Europa orientale fino alla ex Unione Sovietica.



A seguito delle Conferenze Paneuropee di Praga (1991), Creta (1994) ed Helsinki (1997), sono stati identificati i seguenti dieci corridoi multimodali paneuropei (vedi cartografia)

I - Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw & Riga-Kaliningrad-Gdansk

II - Helsinki-Tallinn-Riga-Kaunas-Warsaw; Road component: Via Baltica; Rail component: Rail Baltica;

III - Berlin-Dresden-Wroclaw-Lviv-Kiev

IV - Berlin/Nurnberg-Prague-Budapest-Constantia/Thessaloniki/Istanbul

V - Venice-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Uzgorod-Lviv

VI - Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katowice-Zilina; Branch A: Katowice-Ostrava-Corridor IV

VII - Danube

VIII - Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna/Burgas

IX - Helsinki-St.Petersburg-Moscow/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucharest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli

X - Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopjes-Veles-Thessaloniki

Branch A: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod;

Branch B: Rijeka-Zagreb-Budapest;

Branch C: Ploce-Sarajevo-Osijek-Budapest;

VI - Gdansk-Grudziadz/Warsaw-Katowice-Zilina; Branch A: Katowice-Ostrava-Corridor IV

VII - Danube

VIII - Durres-Tirana-Skopje-Sofia-Varna/Burgas

IX - Helsinki-St.Petersburg-Moscow/Pskov-Kiev-Ljubasevka-Chisinau-Bucharest-Dimitrovgrad-Alexandroupoli

Branch A: Ljubasevka-Odessa

Branch B: Kiev-Minsk-Vilnius-Kaunas-Klaipeda/Kaliningrad;

X - Salzburg-Ljubljana-Zagreb-Beograd-Nis-Skopjes-Veles-Thessaloniki

Branch A: Graz-Maribor-Zagreb

Branch B: Budapest-Novi Sad-Beograd

Branch C: Nis-Sofia-on corridor IV to Istanbul

Branch D: Veles-Bitola-Florina-Via Egnatia

Inoltre la Commissione europea, per dare maggiore impulso all'attuazione dei corridoi, ha definito gli interventi prioritari nell'ambito del-

lo studio TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) al fine di individuare i fabbisogni finanziari nella prospettiva di allargamento dell'Unione europea verso i Paesi dell'Est.

Di questi Corridoi, il numero V ed il numero VIII interessano direttamente l'Italia

IL CORRIDOIO PANEUROPEO MULTIMODALE DI TRASPORTO V

Il Corridoio V è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor-Budapest-Uzgorod-Lviv(Kiev) con una lunghezza di circa 1500 km, con le seguenti diramazioni:

Branch A: Rijeka-Zagreb-Budapest-Uzgorod-Lviv-Kijev; lunghezza circa 500 km;

Branch B: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod; lunghezza circa 400 km;

Branch C: Ploce-Sarajevo-Budapest; lunghezza circa 600 km; (quest'ultima diramazione è

lo studio TINA (Transport Infrastructure Needs Assessment) al fine di individuare i fabbisogni finanziari nella prospettiva di allargamento dell'Unione europea verso i Paesi dell'Est.



di questi Corridoi, il numero V ed il numero VIII interessano direttamente l'Italia



Di questi Corridoi, il numero V ed il numero VIII interessano direttamente l'Italia

IL CORRIDOIO PANEUROPEO MULTIMODALE DI TRASPORTO V

Il Corridoio V è l'asse che collega Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Maribor-Budapest-Uzgorod-Lviv(Kiev) con una lunghezza di circa 1500 km, con le seguenti diramazioni:

Branch A: Rijeka-Zagreb-Budapest-Uzgorod-Lviv-Kijev; lunghezza circa 500 km;

Branch B: Bratislava-Zilina-Kosice-Uzgorod; lunghezza circa 400 km;

Branch C: Ploce-Sarajevo-Budapest; lunghezza circa 600 km; (quest'ultima diramazione è

stata approvata nella Conferenza Paneuropea dei trasporti di Helsinki del 1997) Nel suo complesso sviluppa pertanto una lunghezza di circa 3000 km, e costituisce l'estensione verso est della direttrice di interesse comunitario Lione-Torino-Milano-Venezia-Mestre, che a sua volta fa parte dei 14 progetti prioritari definiti nell'ambito del Consiglio Europeo di Essen (1994).

Il memorandum of Understanding del Corridoio V è stato sottoscritto a Trieste il 16 dicembre 1996, da parte dei Ministri dei trasporti di Ungheria, Italia, Slovacchia, Slovenia e l'Ucraina. In tale occasione la Croazia manifestò la propria intenzione di sottoscrivere il Memorandum, previa inserimento del tratto Trieste-Koper-Rijeka all'interno dell'articolo 2 del Memorandum stesso, ove è individuato il tracciato del Corridoio V.



L'adesione della Croazia al Memorandum of Understanding è intervenuta successivamente, in data 27 novembre 2001, a margine della Conferenza quadrangolare di Trieste dei Capi di Stato di Ungheria, Slovenia, Italia e Croazia.

CRONOLOGIA

Si riepilogano di seguito gli eventi principali nell'anno in corso che hanno riguardato il Corridoio V :

27 gennaio 2004: firma della Convenzione per l'istituzione a Trieste del Segretariato permanente del Corridoio 5, che avrà il compito di fornire assistenza agli stati coinvolti



nell'identificazione e nello sviluppo di progetti di infrastrutture lungo il Corridoio e nella definizione della relativa copertura finanziaria.

30 gennaio 2004: Vertice regionale della Quadrilaterale, nel corso del quale i premier di Italia, Slovenia, Ungheria e Croazia, hanno convenuto sull'importanza di far approvare urgentemente dalla Commissione Europea gli stanziamenti per le reti infrastrutturali chiamate tecnicamente Corridoio 5 e Corridoio 8.

18 febbraio 2004: il Parlamento Europeo ha aggiunto al Corridoio 5 (Lione-Torino-Venezia-Trieste-Budapest), sul versante occidentale la variante Marsiglia-Torino, mentre sul versante orientale è stato introdotto un raccordo mancante, il Ronchi Sud-Trieste-Divaca, importantissimo per sciogliere i nodi sulla tratta transfrontaliera tra Italia e Slovenia.

21 aprile 2004: il Parlamento Europeo ha approvato, in via definitiva i 30 progetti di interesse prioritario che ridefiniscono le reti di trasporto transeuropeo.

21 aprile 2004: il Parlamento Europeo ha approvato, in via definitiva i 30 progetti di interesse prioritario che ridefiniscono le reti di trasporto transeuropeo.

STATO DI ATTUAZIONE

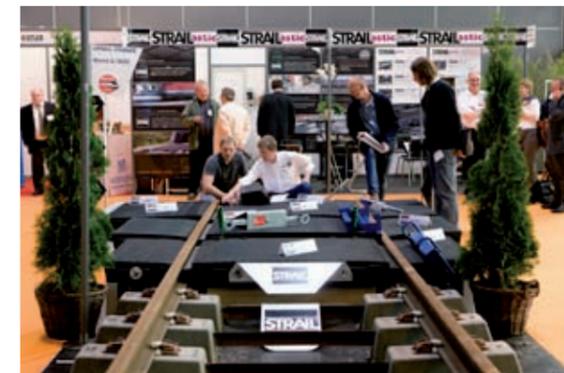
Il Corridoio V è costituito da un'infrastruttura di diversa modalità, la cui realizzazione è affidata ad una pluralità di soggetti. I tratti trans-

frontalieri sono oggetto di accordi bilaterali tra i paesi interessati, per quanto attiene alla definizione dei tracciati, dei tempi di esecuzione e dei criteri di ripartizione dei costi.

EXPO FERROVIARIA

La vetrina italiana della tecnologia ferroviaria

EXPO Ferroviaria è l'unica fiera dell'industria ferroviaria che si svolge regolarmente in Italia ed è l'appuntamento essenziale nel 2010 per gli operatori, ingegneri e fornitori del settore.



EXPO Ferroviaria 2010 gode del sostegno delle organizzazioni chiave che forgianno il mercato ferroviario in Italia. Per la prima volta l'evento è patrocinato dal Gruppo FS, la holding nazionale delle ferrovie che comprende l'ente per le infrastrutture RFI e Trenitalia, l'azienda fer-



roviaria operatrice.

Tra le organizzazioni patrocinanti, vi sono il Ministero dei Trasporti, l'ente dei trasporti di Torino GTT e la Regione Piemonte. Inoltre, il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI) svolgerà un ruolo determinante organizzando una conferenza di alto livello nei locali della fiera.

www.expoferroviaria.com

ITALY AIRSPACE EXPO

Nuova manifestazione internazionale

In Italia, a Roma, si svolge una delle più importanti fiere che ruotano attorno al mondo dell'aviazione, dello spazio, degli aeroporti, e della Difesa Aerospaziale con 5 saloni specializzati:



- DEFENCE & SPACE: Sistemi di Difesa, Elettronica per la Difesa e la Sicurezza, Spazio

- ENGITECH & AERONAUTICS: Ricerca, Tecnologia e Ingegneria per l'aviazione
- MHE: Mediterranean Helicopter Expo
- GBA EVENT - General&Business aviation: aeromobili, servizi e interior design
- AIRPORTSITE: Infrastrutture, apparecchiature, attrezzature e logistica aeroportuale



Per tre giorni i principali operatori nazionali ed internazionali, le istituzioni, le associazioni di categoria e la stampa specializzata si incontreranno a Roma.



Data: 30 novembre, 1 e 2 dicembre 2010 presso Nuova Fiera di Roma

Frequenza: annuale

Tipologia manifestazione: professional / business to business

<http://www.expoairspace.it>

Treni

Alta velocità e alta capacità ferroviaria

L'Italia è stata una delle prime nazioni in Europa ad implementare una rete ad Alta Velocità - Alta Capacità, meglio conosciuta con la sigla AV/AC, con la linea Roma-Firenze.



Le opere sono realizzate da parte delle Ferrovie

dello Stato (oggi F.S. S.p.A.) e da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (RFI).

Attualmente la rete AV/AC copre circa 1.000 Km con la rete Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli-Salerno, ai quali andranno aggiunti circa 200 km della tratta Milano-Venezia (la quale vedrà l'apertura, in una prima fase, della tratta Milano-Verona, e successivamente della Verona-Venezia con possibilità di prolungamento successivo fino a Trieste).

- Tratta Torino-Novara: aperta dal febbraio 2006 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Novara-Milano: aperta dal dicembre



IL SISTEMA AV/AC
DICEMBRE 2008



2009 (ERTMS e 25Kv)

- Tratta Milano-Bologna: aperta dal dicembre 2008 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Bologna-Firenze: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Firenze-Roma: aperta dal 1977 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Roma-Napoli: aperta dal dicembre 2005 (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Napoli-Salerno: aperta dal dicembre 2009 (ERTMS e 3Kv)
- Tratta Milano-Verona: sono stati avviati i lavori di realizzazione (ERTMS e 25Kv)
- Tratta Verona-Venezia: in fase di progettazione (ERTMS e 25Kv)

Sicurezza stradale

Sistemi di Trasporto Intelligente

Le potenzialità degli ITS per una mobilità sostenibile

Gli ITS (Intelligent Transport Systems, in italiano Sistemi di Trasporto Intelligenti) sono uno



strumento fondamentale per il governo della mobilità e per la sicurezza stradale. Gli ITS nascono dall'applicazione delle tecnologie informatiche e delle telecomunicazioni ai sistemi di trasporto.

Gli ITS raccolgono, elaborano, gestiscono e trasmettono dati relativi ai veicoli, allo stato delle infrastrutture e utenti integrandoli tra loro in modo "intelligente". Questo permette di affrontare i problemi legati alla domanda e offerta di mobilità in modo organico e unitario, incrementando la sicurezza e l'efficienza del trasporto. Allo stesso tempo è possibile ridurre l'impatto ambientale e migliorare la qualità della vita degli utenti.



I Sistemi di Trasporto Intelligenti sono uno strumento credibile ed efficace per intervenire sulla mobilità, in grado di garantire significativi benefici su un orizzonte temporale di breve e medio termine. Ciò è legato principalmente al fatto che

gli ITS consentono di realizzare quell'approccio "di sistema", nel quale informazione, gestione e controllo operano in sinergia, favorendo l'uso ottimale delle infrastrutture e dei veicoli.

Il mercato italiano dei sistemi Its

Gli ITS consentono di trasformare i trasporti in un "sistema integrato" nel quale è possibile distribuire i flussi di traffico in modo equilibrato tra le varie modalità con l'obiettivo di realizzare maggiore efficienza, produttività e soprattutto sicurezza.

Le esperienze fino ad oggi maturate, in ambito nazionale e internazionale, confermano come gli ITS costituiscano ormai uno strumento indispensabile per attuare gli obiettivi di mobilità sostenibile e garantire la competitività.

1. Il progetto Artist
2. I progetti euroregionali
3. La misura PON-ITS
4. ITS e-learning

Logistica

L'Interporto di Bologna

La realizzazione dell'Interporto di Bologna si inserisce in un progetto complessivo di sviluppo del territorio bolognese avviato negli anni '70 grazie al costruttivo clima di impegno di tutte le maggiori forze politiche e di operosa collaborazione fra enti pubblici ed operatori privati: in quegli anni, infatti, vengono progettati e avviati i lavori della tangenziale, dell'aeroporto, del centro agro-alimentare, del Centergross e del quartiere fieristico, con le sue aree espositive, i servizi congressuali ed il centro direzionale collocato nelle torri ideate da Kenzo Tange.

Alla soglia dei quarant'anni di operatività, questa rete di infrastrutture rappresenta ancora un elemento di forte attrazione per gli attori nazionali ed internazionali, confermando la validità delle analisi secondo cui al divario concorrenziale del sistema Italia (e dei servizi di trasporto in particolare) fa riscontro una maggiore competitività territoriale.

L'Interporto di Bologna ha contribuito fattivamente a promuovere una nuova cultura della lo-

gistica intesa come motore di sviluppo e cuore del sistema economico locale e regionale ed affermare il presupposto che l'intermodalità rappresenti una scelta responsabile verso un modello di crescita attento ai temi della sostenibilità ambientale. Quarant'anni fa l'idea del trasporto intermodale era una scommessa, oggi rappresenta la via da più parti indicata per favorire la dinamica dei mercati e migliorare la coesione territoriale.

Sviluppo, innovazione, sostenibilità, questi i pilastri della nuova strategia dell'infrastruttura bolognese per il prossimo triennio

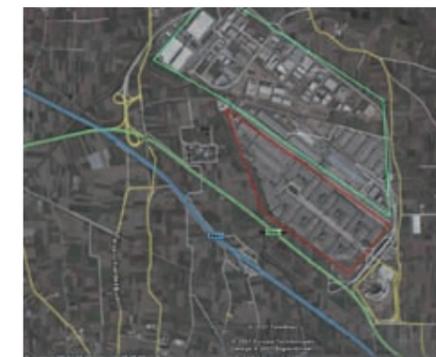
A fare da sfondo ai nuovi impegni ci sarà



l'importante sfida di coniugare sviluppo e innovazione con la tutela ambientale orientata alla responsabilità sociale. Infrastrutture, logistica, servizi e progetti accessori, ricerca e sviluppo:

sono questi i quattro assi su cui poggerà il lavoro futuro di Interporto Bologna SpA che, una recente classifica elaborata dalla DGG (Deutsche GVZ-Gesellschaft mbH), associazione tedesca che promuove lo sviluppo e la cooperazione fra Interporti in Germania, risulta essere il quarto Interporto in Europa, posizione che bisognerà difendere in quanto estremamente qualificante per la Regione Emilia Romagna nel complesso.

L'incremento del trasporto ferroviario è sicuramente uno degli obiettivi più cari all'Interporto più che mai intenzionato ad infittire la rete



delle sue relazioni intermodali verso il sud Italia e verso il nord Europa. - Fare gioco di squadra con gli altri Interporti ed intensificare i rapporti di collaborazione con soggetti internazionali, sarà sicuramente decisivo per il successo di un simile obiettivo - ha dichiarato il Direttore Generale Pietro Spirito. Nell'ambito dell'asse "infrastrutture" rientra, invece, la realizzazione, entro l'estate, da parte di XGroup, società

specializzata nel settore, di un nuovo impianto fotovoltaico. Questa ulteriore installazione, che ne affianca un'altra

propone di ottimizzare il coefficiente di carico dei mezzi che saranno utilizzati per la distribuzione delle merci nel



già operativa realizzata da HERA, consentirà di generare nell'Interporto una produzione totale di 7,5 Mega. Confermata anche la comunanza di intenti tra il Comune, rappresentato dall'Assessore alla Mobilità, Simonetta Saliera, che oltre ad esprimere apprezzamenti per tutto il percorso intrapreso si

è mostrata particolarmente entusiasta del progetto di distribuzione urbana, VanSharing, che partito all'inizio dell'anno, conta attualmente una media di 3 consegne giornaliere. Approvato proprio dal Comune di Bologna, il VanSharing si

centro storico della città, con il conseguente risultato di efficientarne l'utilizzo riducendo gli accessi alla ZTL e le emissioni inquinanti. Partner del VanSharing sono IVECO e la CFP (Cooperativa Facchini Portabagagli di Bologna). Obiettivo del progetto, nella evoluzione della sperimentazione, sarà di coinvolgere gli operatori del settore, per realizzare un consorzio che sviluppi sinergie ed economie di scala per raggiungere traguardi di



sostenibilità ambientale.

Il 12 Gennaio scorso, al nuovo Interporto di Bo-



logna si è tenuto l'incontro-conferenza organizzato da CCIPU sul tema dei trasporti, a cui hanno partecipato imprenditori e tecnici italiani del settore, nei particolare, interessati a cono-

scere la situazione ucraina dei trasporti aerei, ferroviari, stradali e marittimi e le possibilità e le offerte del mercato dell'europa dell'est.

Ospite d'onore dell'incontro il vice ministro dei trasporti ucraino, invitato da CCIPU ad esporre ai presenti la situazione attuale del settore trasporti in ucraina e per rispondere e discutere ai quesiti degli imprenditori italiani interessati ad investire sul suo paese.

Quanto costano i treni, le locomotive, il servizio, le infrastrutture

I costi dei treni si misurano in milioni di Euro, naturalmente, ma quanti milioni? Che cosa può voler dire, per le casse di un'Impresa ferroviaria (o dell'ente pubblico) rinnovare la flotta che fa servizio su una certa linea?

Non solo: quanto costa poi far andare questi treni, cioè pagare il servizio?

Negli anni tra il 2004 e il 2013

nuovi binari? Quanto bisognerà investire per procurarseli e quanto occorrerà pagare in spesa corrente, cioè ogni anno, per farli andare?

Già a fine 2004 si è inaugurato un nuovo pezzo del Passante Ferroviario di Milano e a metà 2005 il raddoppio della Treviglio-Bergamo. Considerando i tempi necessari per procurarsi un treno (almeno 2

1. Il materiale rotabile

Una locomotiva elettrica di buona potenza costa almeno 3-4 ml Euro. La E.464 di ABB/Bombardier, che è una locomotiva di potenza medio-bassa (3000 kW nominali UIC) ha un prezzo base di circa 2,27 ml Euro. Si tratta di un prezzo competitivo, che, insieme alle oggettive qualità della macchi-



sta venendo pronto - finalmente! - un gran numero di infrastrutture ferroviarie, alcune attese da decenni. Quali e quanti treni saranno disponibili per correre su questi

anni dall'ordine per un modello già in produzione e 5 per un modello nuovo), siamo senz'altro già in ritardo. Vediamo almeno di capire quanto costa.

na, è stato alla base del suo successo. E naturalmente sul prezzo ha inciso la dimensione della commessa: Trenitalia ne ha ordinate 388, una quantità di tutto rispetto.

Le nuove carrozze a due piani Vivalto di Corifer (consorzio formato da Magliola, Fervet e Officine Veronesi) hanno un prezzo intorno a 1,14 ml Euro per le unità intermedie e 1,29 ml Euro per la pilota, valori basati su un ordine di 450 unità (90 treni completi).

Un treno completo nella composizione standard di E.464 + 5 Vivalto costa dunque 8,12 ml Euro e offre 596 posti a sedere (560 se viene inclusa una carrozza di 1a classe, come nei piani di Trenitalia).

Il parametro più semplice per confrontare mezzi diversi è il prezzo al posto offerto: in questo caso ogni posto a sedere costa 13.700 Euro (14.500 con 1a classe) che, come vedremo negli esempi successivi, è un costo molto competitivo.

Il più immediato "concorrente" del Vivalto è senz'altro il nuovo TSR (Treno Servizi

Regionali) di proprietà della Regione Lombardia, che ne ha acquistati 42 da AnsaldoBreda, Firema e Keller per far servizio sulla rete delle Ferrovie Nord Milano e sulla linea S5 del Passante. Si tratta di treni modulari, anch'essi a due piani, ma a "potenza distribuita": ogni carrozza ha un carrello motore e uno folle. Di conseguenza sono possibili composizioni da 2 a 6 pezzi, tutte con identica po-

Euro. Il costo al posto oscilla dunque tra 15.300 e 17.800 Euro, cioè si attesta su valori di poco superiori a quelli del Vivalto. Questi prezzi, per la



tenza specifica, cioè in grado di garantire le stesse prestazioni (cosa che ovviamente non accade con treni trainati da una locomotiva, le cui prestazioni decrescono al crescere del numero di vetture).

Le composizioni base di TSR a 3 pezzi (306 posti) hanno un prezzo di 5,44 ml Euro, quelle a 5 pezzi (550 posti) di 8,39 ml

precisione, si riferiscono alle ultime unità ordinate nel 2004 e tengono già conto di alcune modifiche progettuali, come l'installazione del sistema di ripetizione segnali SCMT, che, da solo, incide per circa il 5-7% sul prezzo totale.



Enav certificata CAMO e impresa di manutenzione

ENAV ha ottenuto dall'Enac, secondo la regolamentazione Easa, la certificazione CAMO (Continuing Airworthiness Management Organization) e di impresa di manutenzione per gli aeroplani con cui effettua il servizio radiomisure negli aeroporti (due Citation 550, un 550S, un 650 di Techno Sky e un Piaggio P 180 Avanti II. La prima certificazione attesta che Enav è in grado di garantire il mantenimento dei requisiti tecnici degli aeromobili, la seconda invece la abilita alla manutenzione di tutti gli aerei della propria flotta (e della controllata Techno Sky). Inoltre, questa certificazione permette di rilasciare, con-

testualmente all'intervento manutentivo, il certificato di riammissione in servizio dell'aereo. Per ottenere questo risultato, Enav ha investito, tra software e apparecchiature necessarie per la manutenzione, circa 300.000 euro. Il personale

interessato dall'attività manutentiva, inoltre, ha seguito corsi di aggiornamento per un totale di 1.500 ore di formazione, che si sono conclusi con la certificazione Enac.

Superjet Russo costruito insieme all'italiana Alenia sarà certificato nel mese di luglio

Il nuovo capientissimo aereo passeggeri Russo, il Sukhoi Superjet, dovrebbe ricevere la certificazione di volo entro l'estate, hanno reso noto i funzionari dell'azienda produttrice il 27 gennaio scorso.

Il Superjet, prodotto dalla compagnia aerea russa Sukhoi maker in associazione con

la Sukhoi maker ha ordini per 122 aerei dalle compagnie aeree in tutta Europa e in casa, dove la Russia è più grande vettore Aeroflot - che ha ordinato 30 Jets Super - di recente ha ritirato la sua scricchiolante, di epoca sovietica Tu-154 dal servizio.

Ma persistenti ritardi nei motori di Superjet aver ostacolato le date di consegna, rendendo Mercoledì l'annuncio da parte di Ministro dell'Industria Viktor Khristenko uno sviluppo positivo.

Khristenko ha detto al Parlamento che

l'Italiana Alenia Aeronautica, è stato visto da molti come la possibilità della Russia di entrare col piede giusto nella concorrenza per il mercato internazionale delle compagnie aeree passeggeri.

Azienda a controllo Statale,

il Superjet 100 ha superato il test finale di certificazione dello scorso anno ed è probabile che riceverà un certificato cosiddetto del tipo RIA Novosti e Itar-Tass nel mese di luglio.

“La concessione del certificato di omologazione è prevista per

il luglio 2010.”

Un certificato di tipologia viene assegnato a un produttore a certificare che il disegno di un aereo soddisfa i requisiti attuali per gli standard di sicurezza degli aeromobili. Il certificato, che spiana la strada per il Superjet ad essere consegnato e utilizzato dalle compagnie aeree russe, è rilasciato dalla Russia Records Aviation della Interstate Aviation Committee. La società è inoltre richiesta di un certificato di Unione europea.

Le compagnie aeree russe rappresentano oltre la metà degli ordini Superjet portafoglio fino ad oggi, e le aziende in Italia, Svizzera, Ungheria, Spagna, Polonia e l'Armenia fanno il resto.

Funzionari Sukhoi hanno recentemente annunciato che si aspettano le prime consegne a metà 2010.

Convegno “MOVING 2010” a Kiev

23 – 24 marzo 2010 Camera di Commercio Italiana Per l'Ucraina, sotto il patroncigno del Ministero per I Trasporti e Comunicazioni d'Ucraina e degli vari Enti per coordinamento dei settori di trasporto in Ucraina organizza il Convegno, dedicato ai questioni dello sviluppo e della modernizzazione del settore dei trasporti in Ucraina, della sua integrazione al sistema Europeo e Mondiale del trasporto merci e passeggeri, alla collaborazione tra I partner di due Paesi per fornimento delle attrezzature, per lo scambio delle tecnologie, per lo sfruttamento comune delle risorse tecniche ed informative. Il Convegno verrà svolto a Kyiv, presso la Camera di Commercio d'Ucraina, via Velyka Zhytomyrska, 33. Nell'ambito della preparazione al Convegno il 12 gennaio 2010 si è tenuto l'incontro di lavoro tra I dirigenti CCIPU e rappresentanti delle aziende e società italiane del settore dei trasporti, durante il cui sono state evidenziate le prospettive dello sviluppo dei settori di trasporto in Ucraina, oltre questo – le prospettive per le aziende italiane sul mercato dell'Est Europa, compreso l'Ucraina.



