



**mpo**  
mobility press **magazine**

**Comportamenti pericolosi, il cellulare sotto accusa**

**Trasporti, quando preparazione e professionalità  
non sono solo cose da uomini**

**Quasi 6 anni per i treni chiavi in mano in Sicilia**

**ANFIA: chiusura negativa del primo trimestre 2019  
per tutti i comparti**

**Rinnovato protocollo d'intesa tra Trieste Trasporti e Polizia**

**Numero 192 - 2 Maggio 2019**



## Editoriale

### Comportamenti pericolosi, il cellulare sotto accusa

Una notizia di cronaca minore, ma non per questo meno tragica, riporta l'attenzione di chi viaggia sui comportamenti di chiunque si muove per strada, sui mezzi pubblici o in treno.

La scorsa settimana nella stazione di Marina di Cerveteri una giovane, poco più che ventenne, scende dal treno regionale, forse ha le cuffiette, forse sta in chat, forse è sovrappensiero; non scende come gran parte dei pendolari nel sottopassaggio, ma va in coda al treno e attraversa i binari. Lo fa mentre sta arrivando un treno Intercity a 140 all'ora. L'impatto, anche se la ragazza cerca di tornare indietro è inevitabile. Morirà sul colpo sotto gli occhi dei suoi compagni di viaggio.

Non è il primo caso e nonostante cartelli, annunci insistenti, avvisi audio di "non oltrepassare la linea gialla e di non attraversare i binari", ancora decine e decine di persone li attraversano invece di "servirsi del sottopassaggio" per risparmiare uno o due minuti. Decine di persone ai passaggi a livello rischiano la vita per non aspettare qualche minuto e provocano incidenti.

Diciamolo chiaramente: il cellulare è sotto accusa. La Polizia Stradale lo dice da tempo e chiede un intervento forte della politica: sospensione immediata della patente alla prima infrazione per far capire alla gente che questo comportamento è estremamente pericoloso. Una richiesta drastica, che a molti potrà non piacere, ma più che motivata dai numeri: è proprio la distrazione il primo motivo scatenante anche degli incidenti stradali che negli due ultimi anni sono in aumento (nonostante la media delle auto siano più sicure) con il 16% dei casi.

Disattenzione, superficialità, abitudine: i nemici della sicurezza. Sulle ferrovie, ma so-

prattutto sulle strade dove l'uso continuo e sconsiderato e compulsivo del telefono è sul banco degli accusati. Quante volte vediamo una persona attraversare la strada guardando il cellulare, magari anche con il semaforo rosso per i pedoni.

Ma ritorniamo sui binari e scorriamo i dati della relazione annuale presentata qualche settimana fa dall'ANSF. "Analizzando la causa principale degli incidenti significativi registrati nel 2018 - scrivono i tecnici della sicurezza ferroviaria - la quota preponderante, il 73% risulta associata alle indebite presenze sui binari o agli attraversamenti della sede ferroviaria da parte di pedoni, inclusi i casi accaduti vicino ai passaggi a livello, a cui corrisponde il 55% delle vittime. A fronte di 1 solo evento relativo alle collisioni contro veicoli stradali ai passaggi a livello (incidente di Caluso con un mezzo pesante), si sono registrate 23 vittime pari al 14% delle vittime totali e il 92% del totale delle vittime ai Passaggi a Livello".

E' necessario fare di più, è necessario premere maggiormente l'acceleratore sulla comunicazione sociale, puntando sui ragazzi, sui nativi digitali per i quali il cellulare è un compagno di vita indispensabile. Lo devono fare le istituzioni, i gestori delle infrastrutture, la scuola, i media, forse anche i gestori telefonici, perché la disattenzione di quella ragazza di Marina di Cerveteri, così come quella della sua coetanea di Parma, come il ragazzo di Mandello Lario, l'uomo di Firenze, la diciannovenne a Milano Certosa, il ventisettenne di Castelsangiovanni, la quindicenne di Casacina, il ragazzo nigeriano di Pisa. E l'elenco potrebbe continuare. Tutti con la musica a palla nelle orecchie. L'ultima che hanno sentito.

Antonio Riva

**2<sup>a</sup> Edizione**

ASSOCIAZIONE ITALIANA  
per l'INGEGNERIA  
del TRAFFICO  
e dei TRASPORTI



Con la collaborazione di



**Organizza il: *CORSO PER  
ENERGY MANAGER  
ED ESPERTO IN  
GESTIONE ENERGIA***

**ROMA - 2019**  
**11, 12, 26, 27 giugno**  
**10, 11 luglio**



**Sede: ASSTRA - Roma**  
**Piazza Cola di Rienzo 80/a**  
**[Metro A, fermata Lepanto]**

Con il supporto di

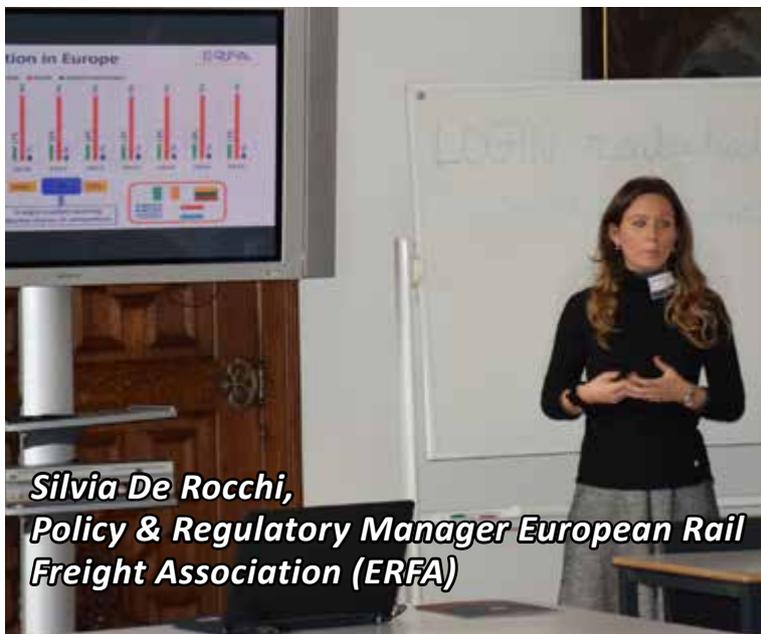


**ASSTRA Service srl**

## Women in Mobility 5

### Trasporti, quando preparazione e professionalità non sono solo cose da uomini

*Classe 1990, una laurea in Scienze Economico-Aziendali, un master in Aeronautical Management presso l'Università Autonoma di Barcellona e importanti esperienze in un settore, quello dei trasporti, non proprio semplice.*



**Silvia De Rocchi,  
Policy & Regulatory Manager European Rail  
Freight Association (ERFA)**

*Silvia De Rocchi inizia la sua carriera lavorando ad un progetto per la compagnia aerea Iberia sull'intermodalità e sulla possibilità di cooperazione tra treno e aereo. Per la Transport & Environment, Ong leader europea a Bruxelles, sviluppa le sue conoscenze nel settore dei trasporti e dell'ambiente. Inoltre è membro del CESI-SP, il Centro di Ricerca in Economia e Regolazione dei Servizi, dell'Industria e del Settore Pubblico per l'Università Milano Bicocca. E ancora: ha organizzato eventi con le maggiori compagnie ferroviarie merci, scritto articoli su quotidiani nazionali ed è stata speaker in varie conferenze sul settore trasporto merci a livello europeo.*

*Da due anni ricopre il ruolo di Policy & Regulatory Manager per l'European Rail Freight Association a Bruxelles e si occupa di tematiche di regolazione economica e policy interagendo con la Commissione Europea, le autorità di regolazione dei trasporti, i membri del Parlamento Euro-*

*peo e i CEO delle maggiori aziende ferroviarie e intermodali europee.*

**Parliamo di TAV e della Torino Lione: sogno comune oppure più francese che italiano? Cosa ne pensi?**

La TAV o meglio la TAC, ebbene sì

hot topic dell'ultimo anno, personalmente non la considero nè francese nè italiana, ma Europea.

La Linea Alta capacità tra Torino e Lione è essenziale, si inserisce infatti all'interno di un sistema trasporti che collega numerosi paesi, dalla Spagna all'Ungheria. Un asse orizzontale che porterebbe numerosi benefici al nostro paese in termini di traffico ferroviario merci, vitale per ottenere un effettivo modal shift e pertanto deve essere incentivato.

Rimanerne fuori sarebbe deleterio per la nostra competitività come paese, senza considerare la perdita potenziale di traffico a cui rinunceremmo, la Francia infatti risulta essere il nostro 2° partner commerciale dopo la Germania.

Attualmente i treni che vi circolano sono pochi a causa degli elevati costi operativi e delle problematiche infrastrutturali che purtroppo giocano un ruolo importante nella scelta tra treno e gomma.

La realizzazione dell'opera porterebbe ad



una riduzione dei costi per treno km per il trasporto merci del 70% rispetto ai livelli attuali. Si tratta inoltre di un'opera la cui vita utile stimata è un secolo ed il cui contributo per 1/3 è fornito dalla Commissione Europea.

Infatti, secondo i dati che si riferiscono al 2017 pubblicati in un report dalla Commissione Europea e dall'ufficio federale dei trasporti svizzero solamente il 7,7% del traffico merci tra Italia e Francia avviene su ferrovia rispetto al 92,3% che avviene su gomma. Dati differenti quelli che riguardano la Svizzera e l'Austria dove il trasporto ferroviario può beneficiare di infrastrutture adeguate.

***Non solo treni passeggeri, ma anche merci, quelli di cui in particolare si occupa l'associazione europea (ERFA). L'interoperabilità non è poi così facile da raggiungere. Non basta dire tecnologie (e parliamo di ERMTS) perché magicamente tutto si incanali verso la semplicità... Ci sembra che le questioni aperte siano ancora molte prima di poter vedere una locomotiva che va da Nola a Francoforte o da Trieste a Madrid...***

Assolutamente sì, le problematiche ancora da risolvere sono numerose e la Single European Railway Area è ancora lontana dall'essere effettivamente raggiunta.

L'obiettivo è avere un'infrastruttura europea in cui gli operatori ferroviari possano operare come se fosse un unico paese. Purtroppo la realtà è ben diversa, vi sono problemi infrastrutturali, manca una lingua comune, vi sono sistemi di comunicazione differenti tra treno e infrastruttura ferroviaria. Ad ogni confine le imprese ferroviarie si trovano nella condizione di dover cambiare non solo macchinista, ma anche locomotive o dotarsi di locomotive molto più costose dotate di sistemi di bordo che possano adattarsi a differenti sistemi infrastrutturali. Senza tenere conto delle differenti lunghezze di treni consentite.

Un'altra problematica sicuramente degna di nota è il poco coordinamento esistente tra i gestori dell'infrastruttura ferroviaria. Rastatt ha messo in luce le criticità e debolezze del trasporto ferroviario. Molto si sta facendo a livello europeo per creare canali di dialogo e guide su come reagire in casi di criticità che coinvolgano più di



un paese, ma si tratta solo di raccomandazioni su come fronteggiare tali situazioni. La revisione dei Corridoi Ferroviari Europei può essere un'ottima occasione per il trasporto ferroviario europeo, maggiori competenze ai gestori dei corridoi ferroviari europei andrebbe nella giusta direzione.

***Sei italiana, lavori a Bruxelles, ti occupi di ferrovie: avrai un tuo punto di atterraggio o sei sempre in viaggio?***

Sono molto grata di aver avuto la possibilità di lavorare a Bruxelles. Ha sicuramente contribuito notevolmente alla mia formazione, ma soprattutto ad incamerare una panoramica più ampia del settore ed un modo di trovare soluzioni non solo in un'ottica nazionale.

Il mio punto di atterraggio è l'Italia, sono partita con l'idea di crearmi un bagaglio d'esperienza e acquisire diverse competenze che potessero essermi utili una volta rientrata in Italia.

***Un settore quello dei trasporti che diventa sempre più competitivo, grazie anche allo sviluppo di nuove e sofisticate tecnologie. Questo, secondo te, è stato un "piano di confronto" alla pari con i colleghi uomini che ha fatto cadere vecchi tabù e perciò ha fatto conquistare anche alle donne posizioni importanti nelle stanze dei bottoni? Nel tuo lavoro, quali benefici ti ha portato l'uso della tecnologia?***

Sì, la tecnologia ha cambiato molto il modo di pensare delle persone, ma soprattutto la concorrenza ha permesso questo cambiamento. La competizione ha infatti stimolato le aziende e le persone a mettersi in gioco cercando di offrire prodotti e servizi sempre più competitivi con un'attenzione maggiore al cliente. Tutto

ciò ha portato un cambiamento di mentalità all'interno delle aziende.

La tecnologia è indubbiamente chiave per raggiungere gli obiettivi di efficienza, permettendo la riduzione dei costi e una maggiore conoscenza delle esigenze dei clienti, ma è bene ricordare che nel nostro settore la politica continua ad avere un ruolo essenziale.

***Insomma Silvia, il tuo curriculum non fa che confermare che sei una professionista in questo settore che, almeno in Italia, è considerato ancora un po' 'mascolino'. Quali sono state le caratteristiche più importanti, come donna, che hanno portato Silvia De Rocchi ad avere successo? E cosa invece hai lasciato o lasci fuori dal lavoro?***

Il trasporto ferroviario, soprattutto merci, rimane ancora un mondo prevalentemente maschile, lo è sempre stato in passato e credo ci voglia tempo per raggiungere un gender balance.

Nonostante ciò qui a Bruxelles spesso mi confronto con donne che rivestono posizioni rilevanti e anch'esse si occupano di trasporto ferroviario merci. Pur essendo donna non ho mai percepito alcuna differenza rispetto ai colleghi uomini, perchè vi è meritocrazia.

La mia fortuna è stata quella di ricevere una grande fiducia da parte del Board, incluso il Segretario Generale che mi hanno permesso di essere in prima linea e potermi confrontare direttamente con i vertici delle istituzioni e delle aziende ferroviarie europee. La chiave ritengo sia essere sempre preparati e avere voglia di imparare dagli altri.

Ilaria Li Gambi

CON IL PATROCINIO



MEDIA PARTNERS



# Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie 2019

All'interno della **PRIMAVERA DELLA MOBILITÀ DOLCE** si terrà la **Seconda Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie, edizione 2019.**

**Il 4 e 5 maggio**, antiche ferrovie e vecchi tracciati saranno valorizzati con treni storici, ferrovie turistiche o come greenways su cui camminare e pedalare.



ALLEANZA  
MOBILITÀ  
DOLCE



ASSOCIAZIONI ADERENTI



[www.mobilitadolce.net](http://www.mobilitadolce.net)

#MobilitaDolce

#Primavera

#Slow



## Focus

# Se 5 anni e 4 mesi per un appalto "chiavi in mano" vi sembrano pochi, avete ragione: perché i mesi saranno dodici, anzi ancora di più...

### ***La vicenda della lunga battaglia legale sulla fornitura di 5 treni bidirezionali per la Regione Sicilia: storie di ordinarie burocrazie e tribunali***

La cosa buffa è che – ammesso che mai arriveranno – questi benedetti treni ordinati dalla Regione Sicilia nel lontano 2013 probabilmente non serviranno più, perché nel frattempo la Regione ha firmato il nuovo Contratto di servizio, che prevede – appunto – l'arrivo di nuovi treni nell'ambito dell'investimento che la società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane ha effettuato per rinnovare il parco rotabile da mettere a disposizione delle regioni. Nel 2013, l'aria era un po' diversa e alcune amministrazioni locali facevano quasi a gara per "fare da sé" e sottrarsi al gioco dell'operatore incumbent.

Le Regioni volevano soprattutto dimostrare di essere brave a concludere "affari", che dovevano consentire di avere treni nuovi, ma anche a buon prezzo, realizzando una specie di quadratura del cerchio, che sarebbe stata anche uno schiaffo in faccia per quanti ostacolavano lo sviluppo ferroviario in ambito locale.

Il 28 dicembre 2013, dunque, la Regione Sicilia indice una procedura aperta per l'affidamento della fornitura "chiavi in mano" di cinque nuovi treni, a trazione elettrica, destinati al trasporto ferroviario regionale, da aggiudicarsi secondo il criterio dell'offerta economicamente più vantaggiosa. L'appalto specificava che i 5 convogli dovevano essere "treni bimotores completi bidirezionali, ad uno o più piani, a trazione elettrica a 3 Kw cc, reversibili di lunghezza massima di 110 metri, con capacità totale di almeno 180 posti a sedere per ciascun convoglio", e che l'importo a

base d'asta veniva fissato ad un valore di circa 43 milioni di euro.

E qui comincia l'avventura di un appalto che continua a trascinarsi dietro quella definizione di "chiavi in mano", che ricorda bene altri costumi del mercato automobilistico.

I treni non sono macchine, e le procedure di fornitura sono inevitabilmente più complesse, ma qui ci si ferma ad uno stadio ancora precedente, perché gli intoppi cominciano quasi subito.

Il 2013, infatti, è anche l'anno in cui la fabbrica polacca NewAG intraprende un piano di espansione per la vendita dei propri prodotti in Italia, e – in effetti – firma contratti per la fornitura di alcuni convogli alla Ferrovie Circumetnea di Catania e alle Ferrovie del Sud.

Nel'appalto "chiavi in mano" della Regione Sicilia riveste un valore strategico NewAG, ma il produttore polacco viene inopinatamente escluso dal bando di gara, ma i ricorsi subito presentati e due sentenze del Tar di Palermo (2649/2014 e 1513/2015) rimettono il costruttore polacco in gioco. NewAG viene riammessa in gara, ma subito dopo ne viene nuovamente esclusa, a motivo del fatto che non avrebbe avuto il requisito di capacità tecnica per partecipare alla gara di cui al punto III.2.3. del bando, in particolare non avrebbe dimostrato di avere fornito negli ultimi tre anni almeno 30 convogli relativi al trasporto su ferrovia con caratteristiche analoghe con quelli oggetto di gara.

Ciò sul presupposto che, a dimostrazione



del possesso dei requisiti, Newag non potesse indicare, per arrivare a 30, i 5 treni a trazione diesel che aveva indicato.

Nel frattempo, sono passati circa tre anni, ma la gara è in stand by, perché in teoria è rimasto un unico concorrente in gioco, la Svizzera Stadler, che – in effetti – si aggiudica la fornitura, ma solo formalmente perché NewAG piazza ben due ricorsi, uno per contestare l'esclusione dal bando, e l'altro per contestare la legittimità dell'assegnazione. In realtà, i ricorsi sono ben più numerosi, e i motivi del contendere danno lavoro ad uno stuolo di avvocati: si costituisce in giudizio, infatti, Stadler contro le pretese arbitrarie di NewAG; si costituisce in giudizio l'Assessorato regionale ai Trasporti della Regione Sicilia; e via via si affastellano ricorsi contro il parere di quel tale perito o esperto e via via dicendo.

In effetti, leggere la sentenza del Consiglio di Giustizia amministrativa per la Regione Siciliana, pubblicata il 15/04/2019, è uno di quegli esercizi che fa perdere ben presto ogni orientamento possibile e rende inevitabilmente prigionieri di una logica kafkiana, nel senso che la sensazione prevalente è che non si verrà mai a capo dell'intera vicenda. Tra parentesi, la determina di questa ultima sentenza stabilisce "un supplemento di indagine attraverso una verifica", da affidare

al solito esperto peritale e rinvia la causa all'udienza pubblica dell'11 dicembre 2019, a 17 giorni dal compimento dei fatidici sei anni. Ci sarà in quella data la decisione definitiva? Nessuno può saperlo, ma soprattutto la domanda fondamentale dovrebbe essere un'altra: quei treni di Stadler o di NewAG ci sono ancora? E chi ha tenuto, in tutti questi anni, le "chiavi in mano" di questi fantastici convogli?

Antonio D'Angelo

# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA

La più ricca base dati sui trasporti pubblici e privati mai pubblicata:

- oltre **400.000** corse codificate e standardizzate tra autobus di lunga percorrenza, servizi ferroviari, aerei e di navigazione;
- più di **500** aziende di trasporto o enti gestori presi in esame;
- più di **40** differenti banche dati interfacciate provenienti da fonti istituzionali e associazioni di categoria.

TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI

**POLITECNICO**  
MILANO 1863

disponibile su  
[www.libreriageografica.com](http://www.libreriageografica.com)

[f](#) [t](#) [i](#)

**LIBRERIA  
GEOGRAFICA**

## Focus

# ANFIA: chiusura negativa del primo trimestre del 2019 per tutti i comparti

A marzo 2019, sono stati rilasciati 2.093 libretti di circolazione di nuovi autocarri (-11% rispetto a marzo 2018) e 1.864 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-8,1%), suddivisi in 153 rimorchi (+20,5%) e 1.711 semirimorchi (-10%). Sono questi i dati del mese di marzo di quest'anno secondo le rilevazioni di ANFIA, Associazione nazionale filiera industria automobilistica, sul mercato italiano degli autocarri, rimorchi-semirimorchi e autobus.

Sulla base di questi dati sia per gli autocarri che per i veicoli trainati si tratta del terzo mese consecutivo con il segno meno. Si conferma, quindi, un trend negativo nel primo trimestre del 2019, con una flessione a doppia cifra per gli autocarri: 6.161 libretti di circolazione, l'11,4% in meno del periodo gennaio-marzo 2018, e 4.626 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (-6,5% rispetto a

gennaio-marzo 2018), così ripartiti: 397 rimorchi (+10,9%) e 4.229 semirimorchi (-7,8%).

Per il mercato degli autocarri medi-pesanti, nei primi 3 mesi del 2019, la flessione risulta più rilevante nelle regioni del Centro (-13%) e del Sud (-19%).

Un dato positivo da evidenziare, invece, è l'aumento delle vendite di autocarri alimentati a metano (+140%) e a GNL (+109%), che ha portato la quota dei veicoli con alimentazione alternativa a quasi l'8%, dimostrando l'attenzione sempre più orientata alla sostenibilità delle aziende di autotrasporto. Ad oggi, circolano sulle strade italiane 1.440 autocarri alimentati a GNL.

Le vendite evidenziano anche una ripresa del mercato dei veicoli adibiti a cantiere (+14%). Il dato riflette l'andamento favorevole della produzione di costruzioni, che nella media del trimestre dicembre 2018-febbraio 2019, cresce del 2,4% ri-

spetto ai tre mesi precedenti, mentre su base annua, a febbraio 2019 l'indice, corretto per gli effetti di calendario, mostra un consistente in-

### Comparto Trasporto Merci

Autocarri con ptt >3500 kg  
secondo le classi di peso

|   | marzo 2019   | marzo 2018   | var.%        | gen-mar 2019 | gen-mar 2018 | var.%        |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| autocarri medi >3500<16000 kg               | 384          | 497          | -22,7        | 1.040        | 1.204        | -13,6        |
| autocarri pesanti >=16000 kg                | 1.709        | 1.855        | -7,9         | 5.121        | 5.749        | -10,9        |
| <b>Totale Autocarri con ptt &gt;3500 kg</b> | <b>2.093</b> | <b>2.352</b> | <b>-11,0</b> | <b>6.161</b> | <b>6.953</b> | <b>-11,4</b> |

secondo il tipo

|   | marzo 2019   | marzo 2018   | var.%        | gen-mar 2019 | gen-mar 2018 | var.%        |
|---|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|--------------|
| autocarri rigidi                            | 1.074        | 1.147        | -6,4         | 3.002        | 3.019        | -0,6         |
| trattori stradali                           | 1.019        | 1.205        | -15,4        | 3.159        | 3.934        | -19,7        |
| <b>Totale Autocarri con ptt &gt;3500 kg</b> | <b>2.093</b> | <b>2.352</b> | <b>-11,0</b> | <b>6.161</b> | <b>6.953</b> | <b>-11,4</b> |

Rimorchi e semirimorchi con ptt >3500 kg

secondo il tipo

|   | marzo 2019   | marzo 2018   | var.%       | gen-mar 2019 | gen-mar 2018 | var.%       |
|---|--------------|--------------|-------------|--------------|--------------|-------------|
| rimorchi                                | 153          | 127          | 20,5        | 397          | 358          | 10,9        |
| semirimorchi                            | 1.711        | 1.902        | -10,0       | 4.229        | 4.587        | -7,8        |
| <b>Totale R &amp; S ptt &gt;3500 kg</b> | <b>1.864</b> | <b>2.029</b> | <b>-8,1</b> | <b>4.626</b> | <b>4.945</b> | <b>-6,5</b> |



cremento del 7,8%.

Per quanto riguarda il comparto dei veicoli trainati, la flessione nel primo trimestre del 2019 ha riguardato soprattutto le regioni del Nord-Ovest e del Centro. In particolare, si evidenzia un calo delle vendite dei costruttori nazionali nel mese di marzo, che determina una diminuzione dell'8% nel trimestre, mentre per le Case estere il calo è del 6%.

Questo trend negativo è certamente ricollegabile all'assenza di misure fondamentali, come il superammortamento. L'auspicio del settore è che, nella definizione del "DL Crescita" di prossima approvazione, il Governo reintroduca la possibilità per le imprese che utilizzano i veicoli come bene strumentale d'impresa di poter usufruire del superammortamento, misura che negli anni scorsi ha fornito un notevole stimolo al mercato ed alla produzione nazionale del settore automotive.

Il 15 aprile scorso è inoltre terminata l'incentivazione 2018/2019 per le imprese di autotrasporto, altra misura di fondamentale importanza per stimolare gli investimenti del comparto. Anche qui l'auspicio di ANFIA è che per il 2019/2020 si riparta al più presto per evitare il blocco del mercato, puntando ad incentivare il rinnovo dei veicoli trainati per intermodalità e per il trasporto ATP, i carburanti alternativi e, per quest'anno, prevedendo anche la pos-

sibilità di acquistare veicoli commerciali leggeri Euro 6d Temp, che pur avendo motorizzazioni tradizionali, anticipano le prescrizioni normative previste ad agosto 2020.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg, nel mese di marzo registra 365 nuove unità, riportando una flessione del 9%. Nel mese si registra una crescita a doppia cifra per i comparti dei minibus (+64,3%) e degli scuolabus (+41,5%), mentre risultano in calo a doppia cifra gli autobus adibiti al TPL (-27,3%) e il comparto degli autobus e midibus turistici (-21,2%). Nel primo trimestre 2019, sono stati rilasciati 1.074 libretti di autobus contro i 1.122 di gennaio-marzo 2018 (-4,3%). Mantengono segno positivo i minibus (+7,7%) e gli scuolabus (+14,8%), mentre chiudono in flessione calo gli autobus adibiti al TPL (-7,6%) e gli autobus e midibus turistici (-13,5%), rispetto ai primi tre mesi del 2018.

Nei primi tre mesi del 2019 è stato registrato un aumento dei libretti rilasciati nelle regioni del Centro (+32%) e del Sud-Isole (+21%), e un calo nelle regioni del Nord-Ovest (-15%) e del Nord-Est (-42%). Il volume di autobus urbani venduti a gennaio-marzo 2019 è allineato ai volumi di un anno fa, mentre il volume di autobus interurbani cala del 20,9%.

RED

### Comparto Trasporto Passeggeri

Autobus con ptt >3500 kg

| secondo il tipo                           | marzo 2019 | marzo 2018 | var. %       | gen-mar 2019 | gen-mar 2018 | var. %      |
|---|------------|------------|--------------|--------------|--------------|-------------|
| autobus/midibus urbani                    | 81         | 104        | -22,1        | 351          | 349          | 0,6         |
| autobus/midibus interurbani               | 68         | 101        | -32,7        | 170          | 215          | -20,9       |
| <b>totale autobus adibiti al TPL</b>      | <b>149</b> | <b>205</b> | <b>-27,3</b> | <b>521</b>   | <b>564</b>   | <b>-7,6</b> |
| autobus/midibus turistici                 | 89         | 113        | -21,2        | 237          | 274          | -13,5       |
| <b>totale autobus specifici</b>           | <b>238</b> | <b>318</b> | <b>-25,2</b> | <b>758</b>   | <b>838</b>   | <b>-9,5</b> |
| minibus                                   | 69         | 42         | 64,3         | 153          | 142          | 7,7         |
| scuolabus                                 | 58         | 41         | 41,5         | 163          | 142          | 14,8        |
| <b>totale autobus con ptt &gt;3500 kg</b> | <b>365</b> | <b>401</b> | <b>-9,0</b>  | <b>1.074</b> | <b>1.122</b> | <b>-4,3</b> |

# MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei  
convegni in 6  
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

# LA MOBILITA' IN VIAGGIO

**ANCONA**

**10 maggio - 2019**

Sede:  
Università Politecnica  
delle Marche  
Piazza Roma, 22  
60121 Ancona

**GENOVA**

**31 maggio - 2019**

Sede:  
Comune di Genova  
Via Garibaldi, 9  
Palazzo Tursi  
16124 Genova

**MILANO**

**18 giugno - 2019**

Sede:  
Talent garden  
Via Arcivescovo  
Calabiana, 6  
20139 Milano

**CAGLIARI**

**18 settembre - 2019**

Sede: da definire

**BOLOGNA**

**data da definire**

Sede:  
sede Tper  
via Saliceto, 3  
40128 Bologna

Partner

**IVECO  
BUS**



**ALFABUS**  
EUROPA



**SOLARIS**



sponsor



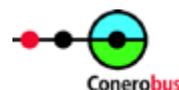
Organizzato da

**AUTOBUS**

Comitato scientifico



Mobility partner





## Focus

# Rinnovato protocollo d'intesa per l'uso del sistema di videosorveglianza di Trieste Trasporti da parte delle Forze di Polizia

È stato sottoscritto in Prefettura a Trieste il nuovo Protocollo d'intesa sull'uso della videosorveglianza a bordo degli autobus di Trieste Trasporti e sulle emettitrici automatiche di titoli di viaggio. Lo annuncia in una nota l'azienda di trasporto pubblico locale triestina.

Il Protocollo, che rinnova quello firmato a febbraio 2017, è stato esteso anche alla Polizia Locale del Comune di Trieste che, come fanno la Polizia di Stato e i Carabinieri, potrà ora accedere in tempo reale alle immagini di Trieste Trasporti dalla propria sala operativa.

Il protocollo è stato sottoscritto dal Prefetto Valerio Valenti, dal Sindaco Roberto Dipiazza e dall'amministratore delegato di Trieste Trasporti Aniello Semplice.

Alle 1.363 telecamere installate sugli autobus si aggiungono le telecamere installate sui nuovi distributori automatici di biglietti e abbonamenti: oggi sono 34 i dispositivi già dotati di videocamera, entro il 15 maggio saranno 45.

Nei primi due anni di operatività del protocollo, la collaborazione fra Trieste Trasporti e le Forze di polizia è stata strettissima. Da febbraio 2017 a oggi sono state acquisiti 687 blocchi di riprese scaricati da 2.593 autobus, per un totale di alcune migliaia di ore di registrazione.



A Trieste Trasporti, in pratica, è giunta una richiesta di acquisizione al giorno, e ogni 7,6 ore un autobus, per le ragioni più diverse, è finito sotto la lente degli investigatori: le immagini sono servite a ricostruire la dinamica di incidenti stradali, a contrastare fenomeni di criminalità e microcriminalità, a chiarire episodi di vandalismo.

Il nuovo protocollo dà inoltre attuazione all'articolo 48 del decreto-legge 50/2017, secondo cui le rilevazioni dei sistemi di videosorveglianza possono essere utilizzate anche ai fini del contrasto all'evasione tariffaria e come mezzo di prova, nel rispetto della normativa vigente in materia di trattamento dei dati personali, per l'iden-

tificazione di eventuali trasgressori che rifiutino di fornire le proprie generalità agli agenti accertatori di Trieste Trasporti.

Le videocamere delle emettitrici automatiche di titoli di viaggio, installate normalmente in prossimità delle fermate del servizio di trasporto pubblico locale, consentiranno un controllo ancora più accurato del territorio e una efficace attività di prevenzione e contrasto verso fenomeni di vandalismo, criminalità e microcriminalità. I primi dispositivi sono stati installati nel corso del 2018 e proprio in questi giorni è in corso la posa di un nuovo blocco di macchine: da via dei Soncini a piazzale Gioberti, da via Zorutti a via Gatteri, dalla stazione delle autocorriere di Muggia a via Grego.

“Tutela della sicurezza e rigoroso rispetto della privacy di ogni utente. Queste - ha dichiarato il Prefetto di Trieste Valerio Valenti - sono le linee guida che ci hanno portato a confermare, implementandola, la collaborazione tra le Forze di polizia e Trieste Trasporti. I dati confermano che il sistema di videosorveglianza che Trieste Trasporti mette a disposizione per rendere la città ancora più accogliente e vivibile costituisce un efficace strumento di prevenzione e, insieme, di contrasto a tutti quei reati i cui effetti in termini di sicurezza percepita sono particolarmente avvertiti dalla cittadinanza”.

“Il network tra le forze dell'ordine e le istituzioni - ha dichiarato il Sindaco di Trieste Roberto Dipiazza - è alla base sia del contrasto agli episodi criminogeni e sia di una efficace prevenzione degli stessi. Da sempre il Comune di Trieste ha favorito queste collaborazioni e i risultati, sia in termini oggettivi e sia di sicurezza percepita da parte dei cittadini, sono positivi. Questo protocollo rafforza e amplia questa importante collaborazione».

“Con questo protocollo - ha aggiunto

l'amministratore delegato di Trieste Trasporti Aniello Semplice - Prefettura, Forze di polizia e Comune di Trieste si impegnano a proseguire e a consolidare la stretta collaborazione avviata nel 2017 che, come mostrano i numeri, ha dato risultati di gran lunga superiori alle aspettative. L'aggiunta delle videocamere installate sulle emettitrici di biglietti, autentica novità a livello nazionale, e le modalità di gestione dell'impianto fanno del sistema di Trieste Trasporti una delle più innovative ed estese reti di videosorveglianza in capo a un'azienda di trasporto pubblico. L'investimento è tutto

autofinanziato da Trieste Trasporti, che in questo modo restituisce valore alla città e a tutti coloro che ogni giorno mostrano di apprezzare il servizio. Ma non dimentichiamo che questo protocollo, che oggi rinnoviamo ed estendiamo alla Polizia Locale, è anche una importante forma di tutela nei confronti dei nostri clienti e della loro riservatezza: stiamo dicendo, in altre parole, che non solo rispettiamo



ABBIAMO IL P  
PRESENTERÀ IL



rigorosamente le nuove norme europee sulla privacy, ma che alle immagini ci si può accedere esclusivamente per le finalità dichiarate nel protocollo e con l'intervento delle Forze di polizia o della Polizia Locale".

Il documento, di undici pagine, stabilisce le modalità di acquisizione delle immagini e le procedure operative in caso di allarme. I dati, si legge nel protocollo, sono acquisiti in forma protetta e registrati in appositi strumenti di memoria, anch'essi collocati a bordo dei mezzi e all'interno dei distributori di biglietti, adeguatamen-

te protetti dal rischio di manomissioni esterne, e vengono conservati per un tempo massimo di 7 giorni, come stabilito dalla vigente normativa.

La durata del protocollo è di quattro anni più quattro.

RED



M. CARBONE - F. MUNARI

**I PORTI ITALIANI E L'EUROPA**

SAVE THE DATE

**09 MAGGIO 2019**

PIACERE DI COMUNICARE CHE IL 09 MAGGIO 2019, ORE 17, SIPOTRA, IN COLLABORAZIONE CON LA LUISS,  
LIBRO **I PORTI ITALIANI E L'EUROPA** DI SERGIO M. CARBONE E FRANCESCO MUNARI PRESSO

LUISS-DIPARTIMENTO DI GIURISPRUDENZA AULA MAGNA VIA PARENZO, 11, 00198 ROMA

NE DISCUTONO

MARIO SEBASTIANI, UNIVERSITÀ DI ROMA TOR VERGATA, PRESIDENTE SIPOTRA

ANDREA PEZZOLI, DIRETTORE GENERALE DELL'AUTORITÀ GARANTE DELLA CONCORRENZA E DEL MERCATO

STEFANO ZUNARELLI, UNIVERSITÀ DI BOLOGNA

VI INVITIAMO FIN DA ORA A PRENDERE NOTA IN AGENDA DELL'EVENTO

RSPV: [INFO@SIPOTRA.IT](mailto:INFO@SIPOTRA.IT)



10 anni di tram a Bergamo. Un successo il viaggio lungo la Linea T1 da Bergamo ad Albino



Mobility Innovation Tour 2019: appuntamento il 10 maggio ad Ancona per parlare di elettrico



Completati i lavori di restyling per l'area partenze e biglietteria Tiemme di piazza Gramsci a Siena



Tiemme: Il rinnovamento della flotta continua. Inaugurati 5 nuovi bus extraurbani a Cortona



Roma: Atac, a marzo 2019 scoperti ogni giorno oltre 700 passeggeri senza biglietto



Napoli: ricco calendario di iniziative METRO ART dell'ANM per questi giorni di festività



Roma: Raggi, alle battute finali per apertura Corridoio mobilità Eur Laurentina-Tor Pagnotta



Agenzia del TPL di Brescia: Bragaglio, gravi rischi per il servizio e per la gara



Valle d'Aosta: la sentenza del Tar rafforza il nuovo contratto regionale



the Wall Street Journal: Frecciarossa 1000 treno al top in Europa. Carrelli silenziosi e privi di vibrazioni



Lombardia: da Regione poteri di polizia amministrativa al personale viaggiante su treni



Emilia Romagna: PD, ritardi e vagoni stracolmi a Pasqua. A quando i nuovi convogli?

## Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://www.ferpress.it)

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**  
**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

**FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma**

**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

**Cap. Soc. E 10.327 I.V.**

**Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama**

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine  
**Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas**

**Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.**

**Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)**

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

**Per abbonamenti, pubblicità e info generali [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**

# Save the date!



07<sup>th</sup> & 08<sup>th</sup> of May 2019  
Verona

## Intermodal Freight Transport

a workshop presented by URSA MAJOR neo

- ITS tools for long distance intermodal transport
- ITS tools for improving ports' Traffic Management Plans
- Gate automation
- Truck parking & buffer areas management



Co-financed by the Connecting Europe  
Facility of the European Union

