

# **Caranta (Presidente autotrasportatori Confartigianato Piemonte): non mettete in difficoltà gli oltre 12mila 500 addetti dell'autotrasporto**

Decine di migliaia di nostri mezzi garantiscono, ogni giorno, la distribuzione delle merci negli oltre 8mila comuni della Penisola. Non dimentichiamo che l'84% delle derrate alimentari, dei capi di abbigliamento e dei più svariati prodotti di consumo viaggiano, nel nostro Paese, su gomma. Per continuare a garantire questo servizio è necessario che vengano mantenuti i servizi di base per i nostri autisti. La chiusura dei bar, ristoranti e ogni tipo di luogo di ristoro alle 18.00 rischia infatti di metterli in seria difficoltà”.

**E' la denuncia del Presidente di Confartigianato Trasporti del Piemonte Aldo Caranta.**

**In Piemonte le imprese artigiane che lavorano nel comparto trasporti e logistica sono 6.249 così suddivisi: 467 autobus operator e servizi turistici, 3.852 trasporto conto terzi, 64 imprese dedicate alla logistica e 1.876 taxi, che danno lavoro a circa 12mila e 500 addetti.**

“Le strutture nelle autostrade (mantenute aperte) – prosegue **Caranta**– non sono infatti sufficienti a garantire degli standard dignitosi ai lavoratori del comparto che molto spesso

si trovano alla mattina molto presto oppure a fine giornata nella rete comunale, provinciale o statale, luoghi in cui ha valore il nuovo DPCM”.

**“Se i nostri luoghi di ristoro chiudono alle 18.00 – afferma provocatoriamente Caranta – alla stessa ora per protesta, anche gli automezzi potrebbero smettere di circolare e rientrare a casa non portando a termine le loro consegne”.**

**“Gli autotrasportati – conclude Caranta– sono mesi che chiedono di veder riconosciuto il loro ruolo strategico nelle filiere economiche del Paese e continuano a non venire in alcun modo tutelati. Inizialmente acclamati da eroi, con questo provvedimento non vengono riconosciute le loro esigenze basilari.”**

**“Inoltre il DPCM non ha modificato la capienza del trasporto locale, autobus e metropolitana, – afferma **Giorgio Felici, Presidente di Confartigianato Piemonte** – lasciandola all’80%, nonostante da più parti venga riconosciuta come una delle fonti principali di contagio. Francamente non riusciamo a comprendere la ratio di questo provvedimento che, invece, colpisce duramente le imprese che lavorano nel comparto della ristorazione, creando seri disagi anche agli autotrasportatori. **Va nella direzione giusta, anche se tardiva, la nuova ordinanza della regione Piemonte che prevede per il trasporto pubblico, a partire da lunedì, un coefficiente di riempimento non superiore al 50%”.****

---

# Torino. Regole uniformi per gli operatori della mobilità in sharing nei comuni metropolitani

La Città metropolitana di Torino ha pubblicato un avviso pubblico per individuare gli operatori interessati a fornire servizi di micromobilità (biciclette tradizionali e a pedalata assistita, scooter e monopattini elettrici), ai comuni del territorio metropolitano.

L'obiettivo è quello di mettere in contatto gli operatori dei servizi di microsharing con i Comuni, fornendo un servizio che sia uniforme, in termini di qualità e degli obiettivi di sostenibilità, su tutto il territorio metropolitano.

Sarà infatti anche costituito un tavolo di lavoro fra Città metropolitana, Agenzia per la mobilità piemontese e gli operatori interessati per monitorare il servizio e migliorarlo.

“La Città metropolitana è impegnata a sviluppare politiche di contrasto all'inquinamento atmosferico, di miglioramento della qualità dell'aria, di inclusione delle aree più periferiche e per il decongestionamento del traffico e dello spazio pubblico” spiega il consigliere delegato alla pianificazione strategica **Dimitri De Vita** “Certamente in quest'ottica i servizi di micromobilità sono un tassello fondamentale, sia per i grandi comuni che per quelli più piccoli, per i quali costituiscono anche strumenti di sviluppo turistico. Per questo il servizio deve fornire garanzie di qualità omogenee su tutto il territorio: la creazione di una sorta di 'albo'

degli operatori interessati consente di incrociare meglio la domanda e l'offerta e di mantenere alto lo standard qualitativo e aderente alle necessità del territorio”

---

## **Tpl, verso un servizio pagato a consumo**

Pagare i mezzi pubblici con il cosiddetto sistema “pay per use”, soltanto quando si utilizza il servizio, rappresenta una delle linee di indirizzo strategico annunciate dall'assessore regionale ai Trasporti e Infrastrutture durante l'illustrazione del Defr, Documento di economia e finanza regionale 2021-2023 in seconda Commissione.

Con l'emergere di una nuova flessibilità della domanda dovuta anche allo smart working che determinerà un possibile calo degli abbonamenti tradizionali, l'assessorato intende facilitare l'entrata in vigore di un sistema “pay per use”, legato al pagamento solo in caso di effettivo utilizzo del servizio, accelerando contemporaneamente il progetto “Mass” ovvero “mobility as a service”, che integra tutte le forme di trasporto in un ecosistema digitale all'interno del quale l'utente potrà trovare i servizi di trasporto pubblico disponibili e utilizzabili.

A fronte delle innegabili difficoltà legate al Coronavirus soprattutto a causa della riduzione dell'utenza (ad oggi il calo è del 50% rispetto a un anno fa) è stata espressa la volontà di assicurare un servizio di trasporto pubblico regionale sostenibile sia in termini di efficienza tecnica sia economica, impegnandosi a proseguire gli investimenti strutturali strategici ma assicurando al contempo un'adeguata

copertura del servizio su tutto il territorio regionale.

Pilastri importanti di questo approccio saranno da una parte l'incremento dell'operatività del servizio ferroviario metropolitano, che andrà a regime nel 2021 in parallelo con l'avanzamento di alcune opere prioritarie come il collegamento in galleria della linea veloce diretta Torino Porta Nuova-Torino Porta Susa e il completamento delle linee SFM3 e SFM5, e dall'altra la definizione di una prospettiva nuova per il servizio ferroviario regionale, con contratti decennali che consentano di pianificare adeguati investimenti, in particolare per la sostituzione del materiale rotabile e per il miglioramento infrastrutturale, ad esempio delle tratte a velocità ridotta soprattutto nei collegamenti fra i capoluoghi di provincia e Torino.

Per quanto riguarda la logistica, anche in risposta alle domande di un consigliere del Pd, è stata spiegata l'intenzione di promuovere le condizioni per l'ampliamento da parte del governo nazionale delle aree interessate dalle zone logistiche semplificate (zls), mentre la presenza della Regione nella compagine della Fondazione Slala ha l'obiettivo di accelerare l'attuazione della zona logistica semplificata di porto e retro porto di Genova all'interno del quale rientra il progetto di riutilizzo dello scalo merci di Alessandria, sul quale Slala ha già presentato uno studio.

Si intende inoltre proseguire la politica di sollecitazione al completamento delle grandi opere infrastrutturali quali il collegamento ferroviario Torino-Lione e il Terzo Valico dei Giovi, mentre in tema di viabilità e infrastrutture stradali nel prossimo esercizio finanziario si sosterrà la progettazione di almeno una parte delle 30 opere individuate a seguito di consultazioni con gli enti locali, per arrivare a una tempestiva realizzazione di infrastrutture giudicate importanti dai territori ma non sostenibili economicamente per i bilanci di Province e Comuni.

L'assessore ha infine risposto ad alcune domande di consiglieri del gruppo M5S sull'attuazione del trasporto intermodale e sulle criticità delle tariffazioni del trasporto pubblico per gli studenti e del gruppo Pd sullo stato dei lavori della Pedemontana e dell'autostrada Asti-Cuneo.

---

## **Rincarò gasolio, Confartigianato trasporti: anche in Piemonte l'allarme delle imprese di trasporto e logistica**

Anche gli autotrasportatori di Confartigianato Trasporti Piemonte lanciano l'allarme per possibili immediati aumenti del gasolio.

Da qualche settimana, infatti, sono note le proposte del ministero dell'Ambiente che punterebbero a rimuovere, progressivamente, i sussidi su questo carburante ritenuto "ambientalmente dannoso", "riallineando progressivamente" le aliquote di accisa di benzina e gasolio a partire dal 1 gennaio 2021.

Confartigianato, insieme ad altre Associazioni, ha scritto al Governo per manifestare la propria preoccupazione e la contrarietà all'iniziativa, denunciando l'imminente rincaro.

"Siamo assolutamente contrari alla proposta del ministro dell'Ambiente Sergio Costa di riallineare progressivamente le aliquote di accisa di benzina e gasolio a partire dal

1° gennaio 2021 – commenta Aldo Caranta, Presidente di Confartigianato Trasporti Piemonte – Questo porterebbe ad una ulteriore discriminazione delle aziende di trasporto italiane rispetto a quelle straniere che vedrebbero aumentare la loro competitività del cabotaggio. C'è poi un aspetto di introiti per lo Stato dato che, di certo, i TIR stranieri si attrezzano per non fare gasolio in Italia ed anche gli italiani che vanno all'estero faranno in modo di rifornirsi il più possibile prima di rientrare. Gli unici penalizzati sarebbero quindi gli autotrasportatori che operano prevalentemente in Italia”.

“È bene inoltre ricordare – prosegue Caranta – che oltre il 95% del parco veicoli adibiti al trasporto merci sono alimentati a diesel. L'incremento delle accise sul gasolio si tradurrebbe, quindi, in un aumento dei costi di trasporto, con l'inevitabile aumento dei prezzi dei beni di consumo”.

“Diciamo le cose come stanno – incalza Caranta – Stiamo parlando sostanzialmente di un inasprimento delle tasse giustificato da presunte motivazioni ambientali, irrazionali e prive di reale fondamento. Occorre inoltre chiarire come il trattamento differenziale tra gasolio e benzina non sia in alcun modo qualificabile come sussidio. Siamo di fronte infatti a due aliquote di accisa diverse, come diversi sono i due prodotti, sia in termini di prestazioni che di impatto ambientale”.

“Secondo i nostri studi – riflette Caranta – le imprese dell'autotrasporto versano molto di più rispetto all'inquinamento prodotto; un camion Euro6 genera un costo esterno pari a 13,1 centesimi di euro, mentre paga di sola accisa netta 40,3 centesimi, pari a oltre un miliardo di euro all'anno. Il miglioramento della qualità ambientale può passare da interventi sull'impronta ecologica dei carburanti ma non ricorrendo ad azioni punitive contro intere categorie produttive.”

---

# Tpl: “Con il lockdown persi 20 milioni al mese”

Il trasporto pubblico locale piemontese, a causa del minor traffico per il lockdown, ha perso almeno 20 milioni al mese di euro per i mancati introiti dei biglietti.

La stima è stata fatta dal direttore dell’Agenzia della mobilità piemontese **Cesare Paonessa** nel corso dell’audizione odierna della seconda Commissione, presieduta da **Mauro Fava**, in merito alla situazione del trasporto pubblico locale in conseguenza dell’emergenza epidemiologica da Covid-19.

Il quadro emerso è quello di un settore con aziende in difficoltà a causa della drastica diminuzione dei ricavi sul traffico (con il lock down, secondo Paonessa, sono appunto venuti meno circa 20 milioni al mese di ricavi alle aziende piemontesi) ed in attesa del concretizzarsi dei vari aiuti governativi al settore.

Comunque, ritornando a viaggiare al momento il 50-60% dei clienti, il settore sta cercando di risollevarsi: attualmente risultano riattivati all’80 per cento i treni giornalieri del Tpl e, si stima, almeno al 90% le linee su gomma.

Nel frattempo si sta lavorando con la prospettiva della riapertura delle scuole e tutti gli enti interessati – principalmente la Regione, le Province, il Miur, gli enti locali ed i sindacati – stanno cercando il migliore coordinamento possibile tra le esigenze di orario delle scuole e del trasporto pubblico locale, per consentire l’osservanza



delle norme di sicurezza con le risorse disponibili, nel rispetto dell'autonomia scolastica.

Nel corso dell'audizione sono intervenuti numerosi consiglieri: **Alberto Avetta** (Pd), **Carlo Riva Vercellotti** (Fi), **Valter Marin**, **Paolo Demarchi**, **Angelo Dago** (Lega), **Ivano Martinetti**, **Sean Sacco** (M5s) e **Marco Grimaldi** (Luv).

Molti gli argomenti toccati, tra questi il problema dei voucher per il rimborso dei periodi di abbonamento non goduti a causa del lock down. Infatti il "Decreto rilancio" del Governo prevede la possibilità di rimborso o attraverso i voucher o con l'allungamento del periodo di abbonamento.

Anche su questo punto si sta lavorando e l'Agenzia con la Regione sta preparando delle linee guida allo scopo di coordinare e velocizzare l'azione delle aziende di trasporto. Si suggerisce, nel calcolo del rimborso, di fare una proporzione dei giorni persi rispetto a quelli previsti dall'abbonamento e di rendere valido il voucher per almeno un anno. Secondo le disposizioni governative devono intercorrere non più di 30 giorni tra la domanda ed il rimborso. In questo modo le aziende potrebbero riuscire a rilasciare i voucher prima dell'acquisto dei nuovi abbonamenti con l'inizio dell'anno scolastico.

È stata anche evidenziata la necessità di trovare un coordinamento con le Regioni limitrofe per evitare disagi agli utenti a causa di regole non coincidenti con la Liguria e la Lombardia sul riempimento dei posti a sedere sui treni.

D'intesa con i rappresentanti dei gruppi consiliari, il presidente **Fava** ha manifestato l'intenzione di convocare una nuova audizione sul tema, a settembre, prima dell'inizio della scuola.

---

# Corridoi europei, le proposte di Confindustria Lombardia e Confindustria Piemonte

Nell'interscambio Italia-Francia, l'intermodalità è relegata a una quota del tutto marginale, in netto contrasto con la situazione degli altri valichi alpini: 6,7% la quota modale ferrovia dei valichi con la Francia (Frejus-Ventimiglia) contro il 69,9% dei valichi con la Svizzera (Gottardo-Sempione) e il 29,7% con l'Austria (Brennero-Tarvisio).

Allo stesso tempo lo sviluppo di sistemi di trasporto e logistici sostenibili per l'ambiente e capaci di fornire alle imprese un servizio efficiente e di qualità per assecondarne la ripresa e supportare il mercato delle esportazioni/importazioni è quanto mai necessario. Il traffico merci tra Italia e Francia e con i Paesi limitrofi – Spagna, Belgio, Regno Unito – esiste ed è rilevante quanto a volumi attuali e a prospettive future ed è il secondo per importanza dopo quello con la Germania.

È ormai assodato che i limiti dell'attuale infrastruttura ferroviaria pregiudicano qualità e costi del servizio, rendendo poco appetibile il trasporto intermodale, mentre la nuova linea Torino-Lione, grazie alle caratteristiche peculiari dei corridoi TEN-T e a un notevole incremento delle tracce orario (dalle attuali 60 teoriche a 200 per il solo traffico merci) permetterà treni da 2.000ton, lunghezza 740m e sagoma P80-410 idonea per il trasporto di semirimorchi da 4,00m nonché una gestione ottimizzata delle circolazioni, rendendo competitivo il sistema ferroviario rispetto al tutto strada.

Da questi presupposti muove il gruppo di lavoro voluto dalle Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica per proporre interventi, da qui alla data di attivazione del tunnel, mirati a rafforzare la competitività del trasporto ferroviario intermodale nelle relazioni Italia-Francia e porre già le condizioni per sfruttare al meglio la capacità della nuova linea quando sarà disponibile, nel 2030.

### **Le proposte:**

Erogazione di un incentivo a sostegno del trasporto intermodale e trasbordato su ferro con le stesse caratteristiche del c.d. "Ferro-bonus", ma con la peculiarità di applicarsi ai trasporti ferroviari che si svolgono sul transito in oggetto al fine di compensare i maggiori costi e oneri derivanti dall'inadeguatezza della linea e fino alla realizzazione del nuovo tunnel e relativo tracciato ferroviario;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per l'acquisto di locomotive interoperabili, tra l'Italia e la Francia, funzionali a ridurre i costi complessivi del trasporto e ridurre/ eliminare i disservizi derivanti dai perditempi correlati ai cambi di trazione. Gli investimenti in oggetto sono propedeutici alla piena funzionalità, all'atto dell'apertura, della nuova linea ferroviaria;

Finanziamenti di materiale rotabile, c.d. carri ultra bassi, in linea con la normativa europea sul rumore, per il trasporto di unità di carico, compresi semi-rimorchi che necessitano di particolari sagome in attesa della realizzazione della nuova linea. Essi permetterebbero sin da oggi l'acquisizione alla modalità ferroviaria della domanda di trasporto di molti clienti e sarebbero immediatamente utilizzabili, non necessitando di investimenti particolari per allestire nuovi terminali specializzati;

Finanziamenti, anche attraverso il ricorso a fondi europei, per la realizzazione dei nuovi terminali intermodali in

previsione della nuova linea di valico. Si indicano le esigenze in Italia di Torino Orbassano, Novara, area di Milano (impianti di Milano Smistamento e Segrate); in Francia dell'area di Lione, Parigi.

Il Gruppo di lavoro indirizza inoltre ai Gestori dell'Infrastruttura Nazionali ed alle Imprese Ferroviarie alcuni suggerimenti di carattere gestionale che nell'immediato possono migliorare le condizioni di operatività e quindi la qualità del servizio e sono altresì propedeutici a un migliore avvio all'apertura della nuova linea:

Specializzare le tracce ferroviarie per i treni con merce pericolosa, considerata l'impossibilità di coesistenza di attraversamento nel tunnel con altri treni al fine di evitare ritardi;

Effettuare una pianificazione delle tracce dei treni integrata con l'operatività dei terminali di arrivo e partenza al fine di sfruttare meglio la capacità della linea ed eliminare i ritardi nella messa a disposizione della merce;

Effettuare un monitoraggio proattivo dell'andamento dei treni anche svolgendo attività coordinate con le sale di controllo delle IF e i terminali di arrivo e partenza, per migliorare la qualità del servizio con riduzione dei ritardi, migliorare le informazioni, gestire gli avvisi ai clienti finali. Per questa attività si può ipotizzare un ruolo attivo del Corridoio Ferroviario delle Merci Mediterraneo, attraverso la creazione di un Centro di Monitoraggio del Traffico, oggetto di un primo progetto Pilota quest'anno.

"L'emergenza Covid-19 ha evidenziato il ruolo strategico del trasporto ferroviario delle merci come driver insostituibile per l'approvvigionamento di beni delle diverse filiere produttive. Investire su infrastrutture e trasporti significa investire sulla competitività delle imprese e sull'attrattività del territorio. Partiamo da qui per rilanciare il Nord Ovest, cuore dell'Europa industriale e della grande manifattura europea. Porre le basi sin da oggi, attraverso una serie di proposte operative che sono state

condivise, per rendere realmente competitivo il trasporto ferroviario merci tra Italia e Francia, proposte coerenti e propedeutiche alla realizzazione della Torino-Lione, è una responsabilità inderogabile che dimostra una visione di lungo periodo, necessaria a ricostruire e consolidare filiere europee, dopo che la pandemia ci ha dimostrato la fragilità delle reti lunghe delle forniture industriali” ha dichiarato Mario Castaldo, Presidente Gruppo Trasporti Assolombarda e rappresentante di Confindustria Lombardia nel gruppo di lavoro che ha realizzato il documento.

“Territorio e infrastrutture sono un binomio nodale per lo sviluppo e la crescita delle aziende – commenta Marco Gay Presidente di Confindustria Piemonte – per questo è essenziale perseguire con responsabilità e determinazione la strategia e visione italiana ed europea di una rete infrastrutturale ferroviaria moderna, che renda il nostro territorio e il nostro Paese accessibile, sostenibile e competitivo. Fin dall’avvio della politica TEN-T Europea, Confindustria Piemonte ha sostenuto l’importanza del trasporto su ferro e l’intermodalità. Ricordo anche le opere di sostegno ai territori, previste per legge e i cui contenuti sono stati definiti da e con i Sindaci dei Comuni interessati e evidenziate alla Ministra De Micheli, chiedendone, insieme alla Regione Piemonte, l’immediato finanziamento e avvio dei lavori. La nuova linea dovrà poi essere integrata, oltre che dal completamento degli interventi infrastrutturali previsti nel piano investimenti del Contratto Programma MIT-RFI, anche dalla conclusione di talune opere stradali ormai paradigmatiche di lungaggini burocratiche per le quali citiamo, a solo titolo di esempio, l’Asti Cuneo, incompleta da qualche decennio”.

“Dallo studio congiunto di Confindustrie di Lombardia e Piemonte con Assologistica emerge in modo lampante come gli interventi infrastrutturali relativi al collegamento ferroviario Torino-Lione non siano essenziali ma davvero non più prorogabili, in primis per l’economia del nord-ovest e quindi dell’Italia intera”, commenta infine Eugenio Muzio,

Presidente della Commissione Trasporto Intermodale di Assologistica.

---

## **Autostrade per la Liguria e autotrasporto. Code infinite, cantieri perenni, viabilità a singhiozzo e rallentamenti.**

Le 6.403 imprese artigiane del trasporto del Piemonte rischiano di essere drasticamente penalizzate da una situazione logistica precaria con l'aumento dei costi del 20% rispetto ad una situazione di viabilità lineare.

**Aldo Caranta** (Presidente autotrasportatori di **Confartigianato Piemonte**): "I rallentamenti sulle autostrade A6, A10 e A26 sono significativi e gli interventi sulla messa in sicurezza infiniti, inevitabilmente fanno lievitare i costi delle imprese dell'autotrasporto. Chiediamo di annullare il pagamento dei pedaggi fino a quando l'autostrada tornerà ad avere una logistica accettabile".

Code infinite, cantieri perenni, viabilità a singhiozzo e rallentamenti: è la fotografia della situazione che stanno vivendo gli autotrasportatori del Piemonte che imboccano l'autostrada per consegnare le merci in Liguria.

Molte imprese del trasporto del Piemonte devono percorrere le autostrade A6, A10 e A26 tra rallentamenti e strettoie subendo, per questa situazione di disagio, forti contraccolpi economici. Un sistema logistico traballante, che è sempre lo stesso da molti decenni e che rischia di penalizzare le

imprese dell'autotrasporto del Piemonte che devono transitare in Liguria per lavoro.

Le 6.403 imprese artigiane del trasporto del Piemonte insieme agli oltre 15mila addetti rischiano di essere drasticamente penalizzate da una situazione logistica precaria con l'aumento dei costi del 20% rispetto ad una situazione di viabilità lineare.

“Senza collegamenti logistici funzionanti non è pensabile parlare di sviluppo o di ripresa economica. Voglio ricordare che la categoria, attraverso la prosecuzione dei servizi di trasporto essenziali come alimentari e farmaceutici, ci ha permesso di evitare il lockdown, ma ora rischia di essere penalizzata dai rallentamenti sull'autostrada e da una logistica non lineare”.

Questo il commento di **Aldo Caranta**, Presidente autotrasportatori di Confartigianato Piemonte.

“Si parla sempre di rendere prioritaria nell'agenda politica le infrastrutture che sono ormai fatiscenti – continua Caranta – ma siamo sempre al punto di partenza”.

“Se andiamo avanti in questo modo, rischiamo di essere nuovamente penalizzati anche nella fase della ripartenza – prosegue Caranta. Il costo dei pedaggi autostradali, rappresenta un'importante voce dei costi di gestione di una impresa di autotrasporto, dopo il personale e il carburante. Ma se i rallentamenti sono significativi e gli interventi sulla messa in sicurezza infiniti, inevitabilmente fanno lievitare i costi delle imprese dell'autotrasporto, penalizzandole economicamente. Se ad esempio un autotrasportatore deve fare 5 consegne in una giornata, con gli ingorghi sull'autostrada riuscirà a farne solo 3, e il personale deve essere comunque pagato anche per le consegne che non riesce a fare”.

“I concessionari autostradali dovrebbero aiutarci a superare

questo momento di emergenza – conclude Caranta – Potrebbero, ad esempio, annullare il pagamento dei pedaggi fino a quando l'autostrada tornerà ad avere una logistica accettabile. Siamo di fronte a una situazione di viabilità molto problematica ma che va risolta al più presto. Bisogna fare in fretta e fare bene, altrimenti si andrà sempre incontro a situazioni di emergenza che, ormai, stanno diventando di routine.”

---

## **Blue engineering firma primo treno elettrico turco, Gallina: puntare sul ferroviario piemontese**

Da Torino ad Adapazarı, l'eccellenza italiana viaggia sui binari dell'innovazione ferroviaria turca. Sono, infatti, della torinese **BLUE Engineering** la progettazione e lo sviluppo del primo treno elettrico nazionale turco, inaugurato questa settimana alla presenza del Ministro dei Trasporti del Paese, Adil Karaismailođlu, nel corso di una cerimonia cui avrebbe dovuto prendere parte anche il CEO di Blue Engineering, Mohamed Eid.

Il nuovo treno è stato ideato, progettato e sviluppato secondo le più recenti normative e specifiche tecniche di interoperabilità da un team di 40 ingegneri piemontesi, che ne ha poi seguito anche la fornitura internazionale della componentistica, supportando l'azienda produttrice nel processo di omologazione.

Il mezzo, che sarà realizzato in 1000 esemplari per un valore di mercato di oltre 5 miliardi di euro, rappresenta un



concentrato di efficienza, innovazione, sicurezza, e sostenibilità ambientale, ed è stato studiato per assicurare la completa accessibilità per persone a mobilità ridotta.

Si tratta di un nuovo traguardo per la società italiana, che negli anni è stata protagonista di una crescita costante, distinguendosi per i progetti innovativi nei settori della mobilità: aerospazio, automobilistico e ferroviario, fino a diventare un riferimento globale per la progettazione visionaria e multidisciplinare nel settore di trasporti. Solo lo scorso anno, il colosso ferroviario asiatico CRRC li ha insigniti del riconoscimento di Centro di ricerca europeo del Gruppo.

“La nostra società è la prima azienda di ingegneria mondiale a progettare senza produrre”, ha commentato Mohamed Eid, CEO di Blue Engineering. “Una scelta vincente, che ci ha permesso di stringere accordi e partnership a livello globale, e che ci consente di portare l’eccellenza italiana e la filiera locale in tutto il mondo. In un momento di grande crisi come quello attuale, noi siamo in grado di valorizzare la forza innovatrice del nostro territorio a livello internazionale”.

“Il successo di BLUE Engineering – spiega Dario Gallina, presidente dell’Unione Industriale di Torino – riaccende le luci sul settore ferroviario. In questo momento di grande crisi e sofferenza economica è fondamentale puntare i riflettori sulle eccellenze locali e nazionali, promuovendo un settore che può dare un sostegno concreto alla ripresa economica”.

Il settore ferroviario piemontese può vantare la presenza di grandi player internazionali, specializzati nella produzione di treni e nella componentistica. Queste aziende e il loro indotto occupano poco meno di 7mila addetti, realizzando un fatturato annuo di circa 2,5 miliardi di euro, pari a due punti percentuali del PIL regionale piemontese.

“Lo scorso inverno la nostra Associazione – continua Gallina – ha promosso la realizzazione di un Tavolo di lavoro per stimolare un dibattito sul comparto, nei suoi aspetti industriali, di ricerca e innovazione, utilizzo dei fondi europei e di valorizzazione della filiera. Le nostre aziende si caratterizzano per innovazione e competenza e i nuovi treni turchi ne sono la dimostrazione. Per questo, la realizzazione di un distretto ferroviario torinese sarebbe uno strumento, ora quanto mai fondamentale, di sostegno, valorizzazione e rafforzamento della competitività, innovazione e internazionalizzazione delle nostre eccellenze”.

---

## **Consiglio regionale: si valuta lo stop al distanziamento su bus e treni**

Si lavora per lo stop al distanziamento sui bus e treni, se i passeggeri indossano la mascherina. È questa la richiesta che il Piemonte intende fare al Governo, ribadita oggi dall'assessore regionale **Marco Gabusi** rispondendo all'interrogazione di **Domenico Rossi** (Pd) sulla gestione del trasporto pubblico locale in Piemonte in vista del ritorno alla normalità post Coronavirus a partire dal ritorno delle ferie estive.

“Il tavolo predisposto è al lavoro per cercare di capire che cosa potrà accadere a settembre e in autunno. La speranza è che si decida di togliere l'obbligo di distanziamento anche sui bus e treni, così come fatto con i ristoranti dove sono stati ridotti i metri di distanza per i clienti. Naturalmente

tutto dipenderà dall'andamento dei contagi. Rispetto allo scorso 4 maggio, siamo in una fase diversa: la metropolitana di Torino è al 45% di passeggeri, la ferrovia al 35-40%. Abbiamo già chiesto al Governo di eliminare il distanziamento a bordo perché pensiamo bastino le mascherine" ha detto **Gabusi**.

Per elaborare il piano di ritorno alla normalità di settembre, legato alle ripartenze del mondo scolastico e industriale, la Regione e l'Agenzia della mobilità piemontese hanno inviato in questi giorni una prima tranche di questionari ad aziende, associazioni di categorie e istituti scolastici.

L'obiettivo, come ha concluso l'esponente della Giunta, è elaborare un sistema di trasporto che risponda alle esigenze degli enti ed utenti. A tal scopo sono anche stati aperti tavoli interdisciplinari.

Nel corso delle interrogazioni e interpellanze è stata fornita risposta anche agli atti ispettivi dei consiglieri **Sean Sacco** (M5s) sui servizi di Amag Mobilità nell'Alessandrino; e **Alberto Avetta** (Pd) sui disagi sulla linea ferroviaria Torino-Ivrea-Aosta, sulla crisi occupazionale alla LivaNova di Saluggia (Vc), sulla riattivazione dei tirocini e sul Piano Bul per ottenere la massima copertura della banda ultralarga.

---

## **Torino. Domani presidio lavoratori appalti ferroviari**

Domani, mercoledì 17 giugno, dalle ore 10.30 alle ore 13.00, in piazza Castello a Torino, ci sarà un presidio delle

lavoratrici e dei lavoratori degli appalti ferroviari del Piemonte, organizzato da FILT CGIL – FIT CISL – UILTRASPORTI – UGL FERROVIARI – FAST CONFSAL – ORSA Torino e Piemonte

**I sindacati denunciano la mancata erogazione degli importi relativi alla cassa integrazione in deroga aperta nel mese di marzo, a livello nazionale, per l'emergenza Covid 19 e l'insostenibilità del perdurare di tale situazione. Oltre a ciò, si va a sommare la mancata erogazione della retribuzione dei mesi di novembre, dicembre e della tredicesima mensilità dovuta al fallimento del Consorzio Manital Idea.**

**Per i sindacati, come si legge nella lettera inviata al Prefetto, al Presidente della Regione e all'Assessore Regionale ai Trasporti e Viabilità (che trovate in allegato), *“l'impegno assunto dal Presidente Cirio – che il 5 giugno scorso aveva dichiarato, al termine dell'incontro con il direttore regionale dell'Inps, che tutti i lavoratori devono ricevere la cassa integrazione in deroga entro il 21 giugno – debba riguardare anche le procedure di cassa integrazione aperte da aziende che hanno sede in territori diversi dal Piemonte, pur avendo occupati in Piemonte”.***

**Il presidio di mercoledì 17 giugno si terrà nel rispetto del distanziamento sociale.**