



Verbale Commissione Trasporti del 30 ottobre 2024

Il 30 ottobre 2024, alle ore 18.00, presso la sede dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Napoli, come da regolare convocazione, si è riunita la Commissione Trasporti, presieduta dal Coordinatore Ing. Domenico Salierno.

Presenti alla riunione erano:

- Domenico Salierno
- Serena Riccio
- Domenico Palomba
- Irina Di Ruocco
- Luigi Pagliara

I lavori della commissione sono iniziati seguendo il presente ordine del giorno:

1. Proposta di collaborazione per corsi di formazione professionale (con cfp) con il costituendo dipartimento di ingegneria dei trasporti e mobilità sostenibile dell'Università popolare cattolica di Portici.
2. Organizzazione di una visita per cfp presso la struttura della Leonardo spa in Pomigliano d'Arco, previo invito dei quadri dirigenti di detta Azienda ad una prossima riunione di commissione.
3. Varie ed eventuali.

In merito al primo punto, l'Ing. Salierno, cede la parola alla consigliera ing.ra Serena Riccio.

La stessa n.q. di referente della commissione trasporti in seno al Consiglio dell'Ordine, pur apprezzando la proposta, comunica che in situazioni analoghe il Consiglio ha deciso di non approvare proposte di collaborazioni provenienti da Università ed Istituzioni similari non statali.

L'Ing. Salierno, ringraziando la referente per essere oggi presente di persona ai lavori della Commissione e prendendo atto della sopra citata prassi in uso da parte del consiglio dell'Ordine, non essendovi uno specifico deliberato e/o formale decisione, si riserva di approfondire il tema col Presidente e col Consiglio con l'esclusivo intento di non perdere per il futuro opportunità di collaborazione specialistica con soggetti di provata qualità e spessore tecnico-scientifico.

Passando al secondo punto all'o.d.g., l'Ing. Salierno comunica di essere stato invitato a visitare gli impianti della Leonardo spa di Pomigliano d'Arco e di aver avuto un interessante colloquio con la Dott. Langella ed il Dott. De Palma della Leonardo Skills and Training, consorzio del Gruppo Leonardo deputato alla formazione professionale. Propone quindi di invitare questi ultimi ad una delle prossime sedute della nostra commissione per valutare la fattibilità di una visita tecnica nei loro impianti di produzione di aerei per l'aviazione civile sia



passaggeri che merci. La commissione approva all'unanimità.

Al terzo punto all'o.d.g. l'Ing. Salierno ricorda che il 25 ottobre si è tenuto presso la Biblioteca Storica della Scuola Politecnica dell'Università di Napoli Federico II, un evento di commemorazione del Prof. Renato Lamberti (Allegato 1). Il Prof Lamberti è stato coordinatore della nostra commissione dal 2017 al 2022 nonché figura di spicco del Dipartimento di Trasporti della Federico II e dell'ingegneria napoletana nella costruzione tra l'altro di alcune tratte e stazioni AV e dell'ammodernamento della Alifana.

L'ing. Ruocco propone alla commissione un seminario dal titolo provvisorio "Mobilità Elettrica e Decarbonizzazione nei Centri Storici: Sfide e Opportunità per un Futuro Sostenibile" (Allegato 2).

Il seminario analizzerà varie soluzioni per la riduzione delle emissioni clima alteranti e migliorare la qualità dell'aria con particolare attenzione ai centri storici. Verranno illustrate le politiche e buone pratiche nazionali ed internazionali su problemi attuali e futuri per una mobilità intelligente e lo sviluppo delle fonti energetiche sia elettriche che ad idrogeno. Si ipotizza il coinvolgimento di altre commissioni quali ad esempio quella di Ingegneria dei Beni Culturali che potrebbe affrontare il caso del Parco Archeologico di Pompei che ha recentemente raggiunto un accordo con la NatPower H per la gestione delle risorse naturali.

L'Ing. Riccio, apprezzando la proposta, ipotizza il coinvolgimento del Comune di Napoli per il recente accordo con la Soprintendenza per la costruzione di colonnine elettriche nel centro storico.

L'Ing. Pagliara, condividendo l'apprezzamento per la proposta, ipotizza il coinvolgimento di AcaMIR per il recente accordo per l'acquisto di bus elettrici per la flotta regionale ed i problemi riguardanti la gestione dei veicoli e delle infrastrutture da implementare.

L'Ing. Salierno, accogliendo favorevolmente le proposte precedenti, delega il segretario Ing. Palomba a supportare l'organizzazione del seminario con l'Ing. Ruocco e l'Ing. Raffaella Salierno.

I lavori terminano alle ore 18.50.

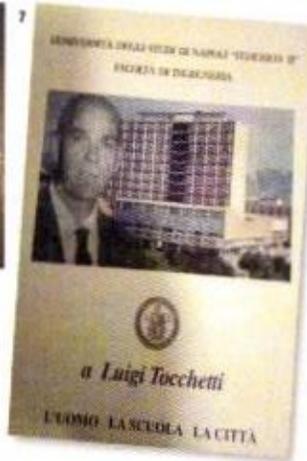
L.C.S.

Coordinatore Ing. Domenico Salierno

Segretario Ing. Domenico Palomba



ALLEGATO 1



1 SISI (Sviluppo Iniziative Stradali Italiane) e, con il supporto del carisma del professore, convinse il prete dell'IRI (ingegner Aldo Fascetti) che la realizzazione dello stesso Piano rientrassero a pieno titolo nell'ambito dell'Istituto, al quale fin dal 1933 il Governo affidò il compito di attuare, gestendo con criteri privatistici fondi pubblici e/o obbligazioni garantite dallo Stato, piani industriali complessi e coordinati il impegno economico nessun privato era in grado di eseguire. Fu costituita quindi nel 1956 la "Consorzio per la costruzione autostrade s.p.a.", a cui inizialmente la stessa SISI partecipò in posizione minoritaria: al vertice di amministrazione della società, presieduta dall'ingegner Fedele Covei, il professor Tocchetti fu designato assuntore pro tempore anche la vicepresidenza: l'attività sociale fu immediatamente applicata

2 barriera di erogazione milanese e Milano-Serravalle, insieme all'Autosole e autostrade di nuova generazione
3 Le Autostrade della Seconda Dimensione (Autosole SpA)

4 professor Renato Lamberti, allievo di Tocchetti, i suoi allievi, oggi: il sapere trasmesso come filo conduttore nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture

all'Autostrada del Sole, il cui progetto di massima era stato redatto dal professor Amone Jelmon, che intanto aveva conseguito la cattedra di Politecnica di Milano, per incarico di SISI: molti lotti dell'arteria, inclusa la Napoli-Capua furono appaltati già nel gennaio del 1957. In Europa il dibattito sul vantaggio di tariffare la percorrenza delle infrastrutture stradali primarie, per accelerarne la realizzazione, proseguì per tutti gli anni '60; di vi scrive è stato testimone della passione con la quale il professore sostenne la sua tesi, nell'ambito della VI Commissione "Questioni economiche e finanziarie" dell'ANPCP (organismo di settore transnazionale) che presiedeva e alla quale ebbe l'onore di partecipare per il doppio quadriennio 1968-1974; in quelle sedi i principali suoi alleati furono i francesi e i canadesi, mentre la più strenua eversione provenne dagli inglesi, supportati da australiani, svedesi e tedeschi, che il piano l'eversivo avviato e portato a un discreto grado di attuazione con finanziamento pubblico già all'epoca del ter-

5 Tocchetti a un convegno Italtel, Roma 1972

6 Intervento a un convegno dell'Università di Padova nel 1973

7 Una dedica dalla "sua" Facoltà di Ingegneria di Napoli

zo Reich. Pure in quel contesto la ragionevolezza della sua tesi prevalse, come ognuno oggi può constatarne viaggiando in Europa. Nella stessa sede il professore sostenne l'impiego del metodo multicriterio per l'analisi comparativa degli investimenti con l'algoritmo del prodotto matriciale, sviluppato nell'ambito del "Centro Studi di Economia applicata all'Ingegneria - CSEI", che egli stesso aveva fondato presso la facoltà di Ingegneria dell'Università di Napoli Federico II.

Lungimiranza per l'ingegneria

Anche la facoltà d'Ingegneria, di cui fu preside dal 1960 al 1972, deve tantissimo al professore che in 4 anni riuscì a reperire le risorse e a curare la realizzazione del complesso di piazzale Tecchio e via Claudio che oggi ci ospita, consentendone il trasferimento, nel marzo del 1965, dagli angusti spazi e disposizione negli antichi edifici centrali dell'ateneo in via Mezzocannone. Anche in quel frangente la lungimiranza del professor Tocchetti appare a posteriori sorprendente, dal momento che gli ampi spazi di questa sede hanno consentito non solo di assorbire, in termini di posti di lavoro per i docenti e di aule per la didattica, il trauma all'epoca imprevisto della transizione, nel 1968, dall'università di élite a quella di massa, ma anche di permettere alla terza generazione di docenti che lo hanno seguito (non solo in campo stradale) di organizzare laboratori sperimentali completi per il sostegno della moderna ricerca di settore, come quello recentemente inaugurato che non potevamo non intessere alla personalità che vi ho delimitato, di cui ho avuto il privilegio di seguire gli insegnamenti. ■



Formazione e Ricerca

COMMEMORAZIONE

del

Prof. Ing. Renato Lamberti



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI NAPOLI FEDERICO II

25 ottobre 2024

Biblioteca Storica della Scuola Politecnica
Piazzale Tecchio, Napoli

Dallo studio attivo e profondo alle strade d'Italia ed Europa

Il nuovo Laboratorio di Strade dell'Università di Napoli Federico II è stato dedicato al professor Luigi Tocchetti, il primo docente italiano a ricoprire la cattedra di Costruzioni di Strade nel 1929. Tra le sue "attività" anche un'intensa promozione di quello che sarebbe diventato il modello del tolling autostradale continentale, nonché, da preside della facoltà di Ingegneria, l'instancabile impegno per la formazione.

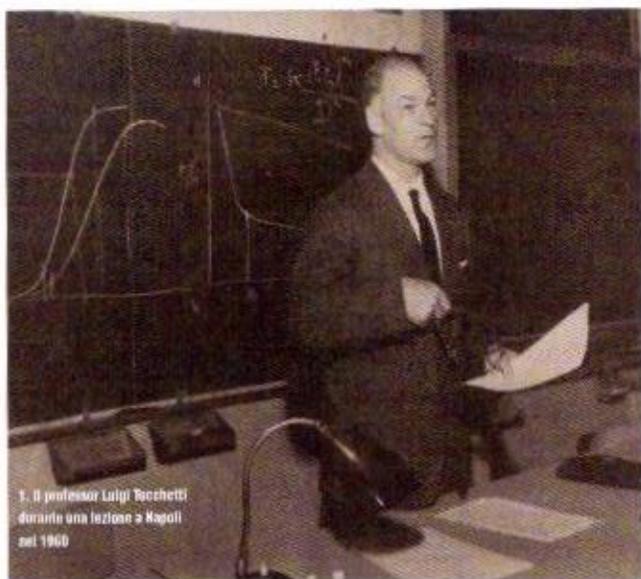
Renato Lamberti
Università di Napoli
Federico II

Luigi Tocchetti, nato a Lucca nel 1902 da un padre ferroviere, si trasferì giovanissimo a Napoli dove seguì gli studi medi e superiori, fino al diploma di geometria; successivamente, mentre svolgeva un lavoro di concetto presso lo studio tecnico del professor Maffucci, ordinario di Ferrovie, e dopo il conseguimento anche della maturità scientifica, si laureò brillantemente in Ingegneria civile nel 1926. Immediatamente cooptato nell'Università dallo stesso Maffucci e precocissimo vincitore del concorso a cattedra, nel 1929 ricoprì, primo in Italia (forse in Europa), l'insegnamento di "Costruzioni di Strade", gemmato da quello di provenienza.

All'epoca le strade in Italia (e non solo) erano prevalen-

L'autore

RENATO LAMBERTI, professore ordinario di Strade, Ferrovie, Aeronautica presso l'Università di Napoli Federico II, ateneo che l'ha visto laurearsi cum laude nel 1966 in Ingegneria Civile indirizzo Trasporti, è tra i massimi esperti italiani nel campo delle infrastrutture viarie. Autore di numerose e qualificate pubblicazioni tecnico-scientifiche, progettista di primo livello e apprezzato formatore, il professor Lamberti tra gli altri incarichi ha ricoperto quello di presidente della SIN ed è stato insignito del titolo di "Senatore emerito dell'Ordine degli Ingegneri di Napoli" per aver onorato per oltre 60 anni la professione. Renato Lamberti, autore di questo ricordo proposto nel corso del recente Trentennale SIN, è stato allievo del professor Luigi Tocchetti.



1. Il professor Luigi Tocchetti durante una lezione a Napoli nel 1960

temente bianche, come si mostrano gli antichi filari delle "Mille Miglia" di Nuvoletti, ed erano prevalentemente percorse da carri a trazione animale, oltre che da viandanti, greggi e armenti. Nel 1921 l'imprenditore edile ingegner Piero Paricelli - conte di Lornago - ebbe l'idea, lontanamente avveniristica, di concepire strade recintate riservate al solo traffico veloce motorizzato, che all'epoca poteva contare complessivamente in Italia su meno di 100.000 mezzi circolanti; nonostante infinite difficoltà burocratiche, l'idea fu concretizzata e il 24 settembre 1924 fu solennemente inaugurata un'infrastruttura esclusivamente veicolare da Milano a Varese, denominata "Autostrada dei Laghi".

Origini del pedaggio

A quei tempi il campo di sperimentazione per la ricerca del nascente settore stradale era rivolta principalmente alle tecniche di stabilizzazione superficiale e antipulvisce con catrame (sottoprodotto fluido atattico della distillazione del carbone fossile per la produzione del coke per l'industria siderurgica); nulla di più distante dagli attuali interessi scientifici del settore, ma ciò nonostante il professor Luigi Tocchetti è il massimo artefice in Europa (e forse nel mondo) dell'evoluzione che il sistema stradale ha seguito nella seconda metà del secolo scorso: egli intuì l'importanza strategica che il capitale privato poteva assumere nel progres-



2. Autorità in "carrozza" (a motore) nel giro dell'inaugurazione dell'Autostrada dei Laghi nel 1924. Cinque anni dopo Tocchetti sarebbe diventato il primo professore di Strade d'Italia e forse d'Europa. Foto: Le Autostrade della Prima Generazione / Milano-Serravalle 5

so del segmento primario della rete stradale nazionale ed europea; quindi si convinse dell'utilità di estendere ad interi rami l'esperienza del pedaggio, che fino a quel momento era stata applicata solo in America ed esclusivamente a isolate maggiori opere d'arte (viadotti e gallerie): peraltro nei primissimi anni '30 trovò un illuminato imprenditore napoletano, l'ingegner Leopoldo De Lieto, nella realizzazione e sue spese dell'autostrada Napoli-Pompej, mentre contemporaneamente il professor Carlo Isidoro Azimonti che, con provenienza

dal settore della Scienza delle Costruzioni, aveva assunto l'insegnamento di Costruzioni stradali e ferroviarie presso il Politecnico di Milano, faceva lo stesso percorso con un gruppo di imprenditori milanesi con riferimento all'autostrada Milano-Brescia e all'autocamionabile Genova-Serravalle. Del concetto di pedaggio autostradale s'impegnarono anche alcune gerarchie politiche del tempo: in particolare fu costituito l'Ente (pubblico-privato) per le attività Toscane, che promosse la realizzazione della Firenze-Mare.

Piano Nazionale Autostradale

Agli esordi degli anni '50, nel fervore delle attività di costruzione post-bellica, il professor Tocchetti avvertì l'esigenza di razionalizzare i programmi per orientare la costituzione di una rete e quindi s'impegnò, come presidente della FIS (Federazione Italiana delle Scienze) e con il supporto operativo del solo segretario dello stesso ente (l'ingegner Melascina), nel redigere il Piano Nazionale Autostradale, che la FIAT immediatamente sposò, costituendo con ENI, Pirelli e Italcementi la



3, 4. Due suggestive immagini dell'autostrada Napoli-Pompej. Foto: Le Autostrade della Prima Generazione / Milano-Serravalle 5

Formazione e Ricerca



ALLEGATO 2

Titolo del Seminario:

Mobilità Elettrica e Decarbonizzazione nei Centri Storici: Sfide e Opportunità per un Futuro Sostenibile

Introduzione

La mobilità elettrica rappresenta una delle principali soluzioni per ridurre le emissioni di gas serra e migliorare la qualità dell'aria, specialmente nei contesti urbani. I centri storici delle nostre città, caratterizzati da vincoli architettonici e un'elevata densità di popolazione, offrono una sfida particolare per l'implementazione di sistemi di mobilità elettrica. Questo seminario mira a esplorare le opportunità offerte dalla transizione verso una mobilità elettrica nei centri storici, analizzando il contributo della decarbonizzazione nel raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità urbana.

Obiettivi del Seminario

1. Esaminare le sfide specifiche legate all'implementazione della mobilità elettrica nei centri storici, come la gestione del traffico, i vincoli infrastrutturali e la tutela del patrimonio culturale.
2. Discutere le migliori pratiche per l'integrazione dei veicoli elettrici (auto, scooter e biciclette elettriche) nel sistema di trasporto urbano, con particolare attenzione ai piani di mobilità sostenibile.
3. Presentare le soluzioni tecnologiche disponibili per la riduzione delle emissioni nei contesti urbani, con focus sull'elettrificazione del trasporto pubblico e privato.
4. Analizzare il ruolo delle infrastrutture di ricarica elettrica, considerando il loro impatto sull'efficienza energetica e la gestione della rete elettrica in aree urbane dense.
5. Valutare l'impatto economico e ambientale della decarbonizzazione nel settore della mobilità urbana, fornendo esempi di casi studio nazionali e internazionali.

Programma del Seminario

- **Introduzione al tema della mobilità elettrica e decarbonizzazione** (15 minuti)
Relatore: [Nome del relatore]
Un'introduzione generale alla mobilità elettrica, con particolare riferimento agli obiettivi di decarbonizzazione previsti dall'Unione Europea e dalle politiche nazionali. Verranno forniti dati aggiornati sugli impatti ambientali e sanitari delle emissioni nei centri storici.
- **Sfide e soluzioni per l'integrazione della mobilità elettrica nei centri storici** (20 minuti)
Relatore: [Nome del relatore]
Un'analisi delle peculiarità dei centri storici italiani, dove le limitazioni di spazio, la tutela dei beni culturali e la struttura urbana richiedono soluzioni innovative per la mobilità elettrica. Si discuteranno tecnologie di ricarica rapida e wireless, sistemi di gestione del traffico intelligente e modelli di mobilità condivisa.
- **Il ruolo del trasporto pubblico elettrico nella decarbonizzazione urbana** (20 minuti)
Relatore: [Nome del relatore]
L'evoluzione del trasporto pubblico verso sistemi elettrici: autobus, tram e navette elettriche nei centri storici. Verranno presentati casi studio di città italiane e europee che hanno implementato con successo flotte elettriche per il trasporto pubblico, riducendo drasticamente le emissioni.
- **Infrastrutture di ricarica nei centri storici: vincoli e opportunità** (20 minuti)
Relatore: [Nome del relatore]
La creazione di una rete capillare di infrastrutture di ricarica è essenziale per supportare la diffusione dei veicoli elettrici. In questo intervento, verranno illustrate le strategie per l'installazione

di colonnine di ricarica in contesti storici, con particolare attenzione all'impatto visivo e alle esigenze tecniche.

- **Decarbonizzazione e pianificazione urbana: un approccio integrato** (15 minuti)

Relatore: [Nome del relatore]

Questo intervento si concentrerà sull'integrazione della mobilità elettrica nelle politiche di pianificazione urbana e sui benefici economici e sociali che essa può generare. Verranno discussi i processi partecipativi per coinvolgere i cittadini nella transizione verso una mobilità sostenibile.

- **Discussione aperta e tavola rotonda** (30 minuti)

Moderata da [Nome del moderatore], la tavola rotonda coinvolgerà esperti del settore, urbanisti, ingegneri e rappresentanti delle istituzioni locali. Il pubblico sarà invitato a partecipare alla discussione, contribuendo con domande e riflessioni sui temi trattati.

Conclusioni Il seminario fornirà una panoramica completa delle opportunità e delle sfide legate alla mobilità elettrica nei centri storici, offrendo spunti pratici per l'integrazione di soluzioni sostenibili. La collaborazione tra ingegneri, urbanisti e amministrazioni locali sarà fondamentale per guidare la transizione verso città più pulite e vivibili.

Destinatari Il seminario è rivolto a ingegneri, urbanisti, amministratori pubblici, professionisti della mobilità e dell'energia, e a tutti coloro che sono interessati ai temi della sostenibilità urbana e della mobilità elettrica.

Durata: 2 ore

Data: da valutare

Luogo: da valutare