

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Lombardia: una nuova società unica per il trasporto ferroviario regionale

E' stato approvato l'accordo tra FNM SpA e TRENITALIA SpA per la costituzione di una società per la gestione unitaria del trasporto ferroviario regionale in Lombardia.

L'atto costitutivo, si inserisce all'interno del Protocollo d'Intesa tra Governo Italiano e Regione Lombardia per il potenziamento e il miglioramento del servizio ferroviario regionale, sottoscritto dal ministro dell'Economia e Finanze, G. TREMONTI, dal ministro delle Infrastrutture e Trasporti, A. MATTEOLI, dal presidente di Regione Lombardia, R. FORMIGONI e dall'assessore a Infrastrutture e mobilità, R. CATTANEO, e seguito da un accordo attuativo fra Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato.

La partecipazione alla nuova società di FNM e TRENITALIA sarà paritetica, con quote del 50% ciascuna. Il nome provvisorio sarà "Trenitalia&LeNORD", la sede legale e operativa a Milano.

Il progetto vedrà due fasi distinte. La prima, della durata di circa un anno, prevede, a partire dall'autunno, l'affitto a favore della nuova società dei rami d'azienda attivi nel trasporto pubblico locale in Lombardia di titolarità degli attuali operatori LeNORD e TRENITALIA; con l'affitto dei rami d'azienda, la nuova società assumerà la qualifica di operatore ferroviario, posizionandosi come il maggior operatore specializzato nel TPL sulla scena italiana.

Già in questa fase il servizio offerto dovrà rispettare i precisi parametri stabiliti nei contratti di servizio delle due società in materia di puntualità, regolarità, pulizia, informazione, potenziamento dei servizi offerti. Verificato il raggiungimento degli obiettivi prefissati, si passerà al conferimento dei due rami di azienda alla nuova società che assumerà la piena titolarità dei contratti di servizio, la cui durata è di sei anni, rinnovabili per altri sei.

La nuova società disporrà dal 2010 di circa 375 milioni annui di risorse per garantire il servizio ferroviario nella regione, grazie a un aumento complessivo delle dotazioni economiche annue, che passano dagli attuali 255 milioni a 375 milioni circa.

La nuova società sarà altresì lo strumento per lanciare un piano straordinario di ammodernamento del parco rotabili. La regione Lombardia è servita da 1.900 km di linee ferroviarie, tra le più frequentate d'Europa.

Complessivamente sulla rete lombarda vengono effettuati 33,4 milioni di treni/km annui, con una crescita del 20% dal 2001 a oggi. Il servizio ferroviario regionale muove 500.000 viaggiatori al giorno, pari a circa 3,8 miliardi di passeggeri/km annui che in larga misura confluiscono verso il nodo di Milano. In Lombardia sono stati investiti complessivamente 800 milioni di euro per l'acquisto di 105 nuovi treni e circa 2 miliardi di euro in lavori sulla rete ferroviaria (*Comunicato stampa congiunto FNM-TRENITALIA Gruppo Ferrovie dello Stato*, 3 agosto 2009).

FS, Campania: affidata a multinazionale tedesca la pulizia dei treni

È la Dussmann Service (Gruppo Dussmann, uno dei principali operatori dei servizi di pulizia e di facility presente in 26 paesi con oltre 50mila addetti) la nuova ditta incaricata da TRENITALIA (Gruppo FS) per le attività in Campania e Molise.

Il nuovo appaltatore gestirà i servizi di pulizia nei 13 impianti di TRENITALIA dislocati fra Avellino, Benevento, Campobasso, Napoli, Pozzuoli, Battipaglia, Salerno, Sapri e Torre Annunziata. Ha già attivato le nuove attrezzature e iniziato a formare i dipendenti per conseguire gli standard di servizio previsti da TRENITALIA.

La Dussmann Service è una realtà industriale operativa in Italia da 40 anni, il fatturato 2008 è stato di oltre 230 milioni di euro.

Il nuovo contratto, per un valore annuale di oltre tre milioni di euro, è relativo al lotto 16 della gara indetta da TRENITALIA il 20 giugno 2008. Il primo, di un gruppo di venti lotti, contrattualizzato a livello nazionale.

L'obiettivo della gara era quello di aprire il servizio a tutto il mercato europeo delle imprese specializzate, elevando così gli standard di qualità attraverso contratti legati ai risultati e alla soddisfazione dei clienti e attraverso prestazioni altamente professionali basate sull'uso di macchinari di ultima generazione e più efficaci processi lavorativi.

In base al nuovo contratto le maestranze (101 lavoratori) sono state assunte dalla Dussmann Service, d'intesa con le organizzazioni sindacali, nel pieno rispetto della clausola sociale e di quanto previsto dall'Accordo di settore.

Inoltre, ai lavoratori sono stati saldati da TRENITALIA gli arretrati stipendiali per far fronte alle inadempienze delle precedenti ditte insolventi (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 20 agosto 2009).

Asse ferroviario Berlino-Palermo: inaugurati raddoppio Bologna-Verona e Quadrante Europa Terminal Gate

Parte integrante del Corridoio transeuropeo 1 che collegherà il Nord e il Sud dell'Europa attraverso l'asse Berlino - Monaco - Verona - Roma - Napoli - Palermo, la linea Bologna-Verona, insieme alla linea AV/AC Milano-Bologna, è il crocevia con il Corridoio 5 che, attraversando la Pianura padana, unirà l'Ovest all'Est del Continente europeo, partendo da Lisbona per arrivare a Kiev.

Con il raddoppio della Bologna-Verona due i vantaggi: possibilità di aumentare la capacità di trasporto della linea, che potrà ospitare fino a 240 treni al giorno; riduzione dei tempi di viaggio di 35 minuti fra i due Capoluoghi regionali. Saranno così potenziati i collegamenti tra Nord e Sud, rendendoli più veloci e integrati con il resto della rete ferroviaria del Paese.

Ospiti del viaggio inaugurale sul *Frecciargento*, l'Assessore ai Trasporti della Regione Emilia Romagna A. PERRI, il Presidente della Provincia di Bologna B. DRAGHETTI, il Presidente della Provincia di Verona G. MIOZZI accompagnati dall'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato M. MORETTI e dal Presidente I. CIPOLETTA.

Partito da Bologna, dopo i saluti del Presidente della Provincia e del Sindaco F. DELBONO, il treno in un'ora ha raggiunto il Quadrante Europa di Verona accolto dal Ministro delle Infrastrutture e Trasporti A. MATTEOLI, dal Sindaco di Verona F. TOSI e da S. ROCCA Presidente di Quadrante Europa Terminal Gate.

Quadrante Europa Terminal Gate è la nuova area di 50 mila m² - suddivisa in due settori per lo stoccaggio e la movimentazione di casse mobili e container, dotato di cinque binari, lunghi complessivamente 3mila metri, serviti da 3 moderne gru a rotazione completa - che si aggiunge alle altre già operative dell'Interporto di Verona facendone il più moderno hub merci europee e un punto fermo per

l'organizzazione della raccolta e la distribuzione delle merci in Europa.

Posto all'incrocio delle autostrade del Brennero e Serenissima nonché all'incrocio delle linee ferroviarie Verona - Brennero e Milano - Verona - Venezia, collegato direttamente con l'aeroporto di Villafranca, Quadrante Europa Terminal Gate rappresenta il crocevia ideale per il trasporto merci stradale, ferroviario ed aereo, nazionale ed internazionale. In particolare l'interporto gestisce i traffici merci internazionali provenienti o diretti al Centro-Nord Europa attraverso il Brennero, i traffici da e per la Francia e la Spagna e per i Paesi dell'Est europeo.

Con la missione di promuovere lo sviluppo delle infrastrutture e dei trasporti intermodali dell'interporto, nel 2005 è stata creata da RFI (Gruppo FS) e dal Consorzio ZAI (costituito da Provincia, Comune e Camera di Commercio di Verona con partecipazione paritetica) la società Quadrante Europa Terminal Gate, partecipata in modo paritario al 50% (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 1 ottobre 2009).

FS, 2 miliardi di euro per i nuovi treni dei pendolari

Oltre due miliardi di euro di investimento, circa 840 tra nuovi locomotori, carrozze e convogli, oltre 2.550 carrozze ristrutturate e ammodernate. Sono i dati salienti del più consistente piano di investimenti per l'ammodernamento e il potenziamento della flotta regionale mai intrapreso da TRENITALIA.

Il piano, presentato nell'ambito della Giornata del Trasporto Ferroviario Regionale e sostenuto per oltre un miliardo e mezzo in autofinanziamento e per il restante con risorse individuate e stanziare dal Governo, consentirà di offrire progressivamente livelli di efficienza e di comfort coerenti alle richieste delle centinaia di migliaia di pendolari che ogni giorno viaggiano sui treni di Ferrovie dello Stato.

Una promessa mantenuta anche

grazie al concreto e sinergico contributo degli attori in campo, a partire dalle amministrazioni regionali e provinciali per proseguire con il Parlamento, il Governo, i lavoratori del Gruppo FS, le organizzazioni sindacali e le associazioni dei consumatori.

Se infatti oggi il Piano è finalmente realizzabile lo si deve ad alcuni fondamentali presupposti:

- il risanamento del bilancio, conseguito in soli due anni partendo da un "rosso" di due miliardi di euro, e ottenuto grazie ad una efficace razionalizzazione delle spese e dei costi di produzione, insieme ad un incremento di produttività realizzato con il concorso di lavoratori e sindacati;
- la ricapitalizzazione di TRENITALIA, attuata attraverso il trasferimento di asset interni al Gruppo FS, senza quindi nessun apporto di capitale pubblico, con il forte sostegno del Governo;
- il mutato quadro finanziario e normativo, sollecitato dagli amministratori locali, dalle associazioni dei consumatori e dai comitati dei pendolari e delineato da alcuni provvedimenti come il "Decreto Anticrisi" e il "Decreto Incentivi", recentemente approvati dal Parlamento;
- resi possibili da questo mutato quadro normativo, i nuovi Contratti di Servizio con le Regioni, sottoscritti per una durata di sei anni rinnovabili per altri sei: ossia per *un periodo per la prima volta sufficiente a pianificare azioni di sviluppo e miglioramento dell'offerta, con i relativi e indispensabili investimenti*;
- la redazione di un unico Catalogo dei Servizi e del relativo listino prezzi che sono diventati la base comune per la stipula dei nuovi Contratti. Il Catalogo ha reso evidenti i costi dei singoli servizi di trasporto e dei servizi accessori forniti da TRENITALIA ed ha posto le basi per un rapporto trasparente tra committente Regione e fornitore TRENITALIA.

La presentazione del Piano di Investimenti ha rappresentato il clou

della "Giornata del Trasporto Ferroviario Regionale", un incontro che è servito anche a fare il punto sulle prospettive di rilancio del trasporto ferroviario regionale, rese concrete da questo rinnovato scenario.

La giornata, inaugurata dal breve saluto del presidente del Gruppo FS I. CIPOLLETTA, ha visto la partecipazione e gli interventi del ministro dei Trasporti e delle Infrastrutture A. MATEOLI, dell'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato M. MORETTI, dell'amministratore delegato di TRENITALIA V. SOPRANO, dei rappresentanti di 19 amministrazioni regionali, di cui 12 in collegamento via satellite dalle relative sedi, nonché delle rappresentanze dei sindacati di settore e delle associazioni dei consumatori (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 7 settembre 2009).

Veneto: società miste Regione-TRENITALIA per il trasporto passeggeri e merci

Il Veneto pone le basi per una gestione regionale del trasporto su rotaia sia dei passeggeri sia, a ripista a livello nazionale, per le merci, tramite società miste. E a partire per prima sarà la società per le merci. Ma per il futuro ferroviario del Nord Est, Ferrovie dello Stato SpA si impegna al completamento dell'asse ferroviario Alta Capacità/Alta Velocità da Milano a Trieste, nell'ambito delle risorse programmate nella seduta del CIPE di agosto.

Sono questi gli obiettivi strategici principali contenuti nel protocollo d'intesa sottoscritto oggi a Palazzo Balbi dal presidente della Regione G. GALAN e dall'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato SpA M. MORETTI, presente tra gli altri l'assessore alle politiche della mobilità del Veneto R. CHISSO, tessitore dell'intesa.

L'accordo nasce come "conseguenza" della norma nazionale che, nel mettere a disposizione di TRENITALIA risorse per i servizi regionali, ha imposto di fatto la società ferroviaria nazionale come gestore senza gara: per usufruire dei finanziamenti era in-

fatti indispensabile dare continuità ai contratti di servizio esistenti.

Il Protocollo d'Intesa stabilisce l'impegno di FS, "nell'ambito dei Contratti di Programma con il Governo, a considerare prioritario il completamento dell'asse ferroviario interessato dal Corridoio 5 e in particolare la realizzazione delle tratte Milano - Padova e Venezia - Trieste". Per potenziare e razionalizzare l'offerta ferroviaria, Regione Veneto e Ferrovie dello Stato perseguiranno inoltre l'obiettivo di "costituire società regionali sia per il trasporto dei passeggeri che delle merci, che vedano la partecipazione delle controllate TRENITALIA e Sistemi Territoriali".

Oltre a questo, il Veneto incassa anche una serie di ammodernamenti infrastrutturali diffusi, per un investimento previsto di circa 30 milioni di euro, che permetteranno minori tempi di percorrenza e maggiore puntualità. Tra questi figurano, ad esempio, il quarto binario a San Bonifacio, un binario di interscambio a Noale e altri sulla Bassano-Maerne, modifiche agli ingressi e alle uscite dalle stazioni che permettono di passare da una velocità di 30 ad una di 60 km/ora per tre km. TRENITALIA metterà inoltre a disposizione almeno 139 milioni per la messa in esercizio di 6 treni a doppio piano, 10 convogli con 8 carrozze e interventi di rifacimento su 320 vagoni. A tale materiale si aggiungeranno i 23 convogli acquistati dalla Regione con 200 milioni di euro tramite gara affidata a Sistemi Territoriali.

E non è finita, perché nell'ambito dell'accordo di programma è prevista anche un'intesa Regione - RFI per dare in uso agli enti locali gli oltre cento edifici non più utilizzati per il servizio ferroviario, quali stazioni disabiliate e altri spazi, sottraendoli all'abbandono e ai rischi di vandalismo e consegnandoli alle comunità.

Naturalmente è previsto anche di arrivare al più presto al nuovo Contratto di Servizio per il Lotto 1, di durata di sei anni con possibilità di proroga per altri sei. Alla scadenza a fine 2011 dell'attuale contratto del Lotto 2 (quello assegnato tramite gara), que-

sto verrà ricompreso nell'ambito del Contratto di Servizio Lotto 1. "Quanto ai contenuti - ha anticipato CHISSO - noi abbiamo soprattutto puntato a garantire risposte di qualità agli utenti, che meritano un servizio diverso e migliore di quello attuale, spuntando tra l'altro condizioni e standard più favorevoli di quelli della Lombardia". Il nuovo contratto, dunque, punterà all'individuazione e al rispetto di limiti più elevati di puntualità, pulizia, affollamento.

E sulla ricerca della qualità ha insistito anche MORETTI, a partire dalla puntualità e comprendendo pulizia, confort e informazione, oltre all'integrazione dei servizi. MORETTI ha annunciato nell'occasione l'implementazione di treni veloci a partire dal 14 dicembre prossimi da Verona e da Venezia a Roma con un nuovo "Freccia d'Argento", che potrà integrarsi con il servizio aeroportuale in funzione non solo business ma anche turistica: "quello Venezia - Firenze - Roma - ha sottolineato - è un percorso turistico tra i più belli al mondo". L'AD di Ferrovie dello Stato si è anche sbilanciato su una presentazione in anteprima a Venezia del nuovo treno. "Con il Veneto abbiamo sempre avuto un rapporto ottimo - ha confermato - e mentre siamo impegnati fortemente ad assicurare qualità al servizio regionale, abbiamo subito accolto la proposta regionale del comodato d'uso delle stazioni disabiliate, che dà nuove prospettive ad edifici che rischiano l'abbandono: "penso che potrebbero diventare concentrazione di servizi, potendo essere utilizzati anche come sedi di asili nido per i viaggiatori pendolari".

In base all'accordo, entro ottobre saranno elaborate e sottoscritte le linee guida per il Contratto di Servizio a Catalogo del Lotto 1, che sarà definito entro novembre. Entro il 15 ottobre saranno definiti i documenti circa gli investimenti e l'affidamento delle stazioni ai Comuni. Quanto alle società miste, TRENITALIA - Sistemi Territoriali - queste saranno definite entro il 30 giugno prossimo quella per le merci ed entro il 2010 quella passeggeri. TRENITALIA è infine impegnata, qualora sottoscrivesse contrat-

ti di servizio con altre Regioni che prospettassero soluzioni oggettivamente migliorative, ad adeguarne conseguentemente il contratto con il Veneto alle soluzioni più convenienti. (*Comunicato stampa Giunta Regionale - Regione Veneto*, 18 settembre 2008)

Treni nuovi sulle linee bolognesi di FER

8 treni nuovi, più confortevoli, spaziosi e sicuri, per offrire un servizio migliore ai pendolari che viaggiano sulle linee gestite da FER. Sono gli 8 convogli "Pesa" Atr 220 acquistati dalla Regione Emilia Romagna con un investimento complessivo di 28 milioni di euro, che tra settembre 2009 e i primi mesi del 2010 entreranno in servizio sulla Bologna-Portomaggiore e sulla Bologna-Vignola. Il viaggio inaugurale si è tenuto alla presenza dei rappresentanti delle istituzioni locali. Sulla Bologna-Portomaggiore, la più frequentata delle linee gestite da FER, tre Atr stanno già circolando da settembre. Il quarto convoglio entrerà in esercizio entro la fine dell'autunno. Verrà così rinnovato l'intero parco mezzi a disposizione della linea. Sulla linea Bologna-Vignola i Pesa verranno inseriti appena ottenute le necessarie autorizzazioni da RFI, responsabile di parte della tratta.

Le due linee bolognesi sono state scelte per il battesimo dei nuovi convogli perché da tempo afflitte da criticità legate all'utilizzo di materiale rotabile vetusto e inaffidabile. FER ha comunque già bandito la gara per l'acquisizione di 12 treni elettrici. Quando arriveranno, i Pesa verranno destinati ad altri servizi FER altrettanto bisognosi di un rinnovo del parco mezzi.

Le caratteristiche dei nuovi treni. I treni Pesa ATR 220, di produzione polacca, sono alimentati da motori diesel euro 3 dell'azienda tedesca Mann, a basso impatto ambientale. Sono lunghi 55 m, composti da tre carrozze più spaziose di quelle dei treni Aln e hanno una capienza di 154 posti a sedere. Sono climatizzati, silenziosi e hanno porte ad apertura elettronica

comandate dall'utente, con dispositivi antischiacciamento.

Sono dotati di quattro attacchi per biciclette e di postazioni per viaggiatori disabili. Sono più semplici da mantenere rispetto ai vecchi Aln, richiedono quindi fermi macchina meno frequenti e permettono un utilizzo maggiore del materiale rotabile disponibile, oltre che una sensibile riduzione delle sostituzioni dei convogli causate da guasti. Per prevenire atti di vandalismo, e ridurre i danni, i treni sono dotati di telecamere che trasmettono le immagini interne e esterne al personale di bordo. Sono inoltre rivestiti da una particolare pellicola che facilita gli interventi di pulizia dai graffi.

Gli interventi sulla Bologna-Portomaggiore. Per sfruttare al meglio le potenzialità dei nuovi treni Pesa, e successivamente degli elettrotreni che verranno inseriti sulla linea Bologna-Portomaggiore, sono necessari una serie di interventi strutturali che permettano di aumentare la velocità commerciale della linea stessa. FER ha già predisposto un programma di lavoro, con l'obiettivo di portare i tempi di percorrenza da un capolinea all'altro al di sotto dell'ora e di rendere un servizio più efficiente ai pendolari che ogni giorno utilizzano questa tratta.

Il primo intervento, concluso a fine 2008 nella stazione Roveri di Bologna, ha riguardato la sostituzione di alcuni deviatori e la modifica degli impianti di segnalamento, ed è costato 200 mila euro. Il risultato è stata la velocizzazione dei treni provenienti da Bologna, che non devono più rallentare alla velocità di 30 km/h all'ingresso in stazione, ma possono proseguire a 60 km/h. Il secondo intervento, in corso di attuazione, riguarda la stazione di Budrio, dove verrà realizzato un sottopasso ciclopedonale, posati nuovi deviatori e modificati gli impianti di segnalamento. I treni in ingresso e in entrata in stazione potranno marciare a 60 km/h, anche in caso di passaggio simultaneo.

Il costo complessivo dei cantieri, che saranno conclusi per gennaio 2010, è di 2 milioni 900 mila euro.

Numerosi i benefici per gli utenti, sia in termini di sicurezza sia di puntualità e risparmio di tempo. E' in fase conclusiva la progettazione degli interventi di modifica dell'intero sistema dei passaggi a livello da Bologna a Portomaggiore. Il nuovo sistema, realizzato secondo standard innovativi, consentirà di innalzare sensibilmente la velocità massima dei treni, in funzione del tracciato della linea. Il costo dei lavori non sarà inferiore ai 3 milioni di euro.

Gli investimenti di Fer sulla linea Bologna-Portomaggiore non finiscono qui, sono infatti in progettazione nuovi interventi, che verranno presentati non appena giungeranno alla fase di realizzazione (*Comunicato stampa Ferrovie Emilia Romagna*, 21 settembre 2009).

INDUSTRIA

ANIE/ASSIFER accoglie con favore il nuovo piano di investimenti di TRENITALIA

ANIE, che riunisce nell'Associazione ASSIFER tutte le principali imprese dell'industria ferroviaria italiana, accoglie con favore l'annuncio fatto dall'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato M. MORETTI, circa il lancio del nuovo piano di investimenti da 2 miliardi di euro per l'ammmodernamento e il potenziamento del trasporto regionale.

I suddetti investimenti potranno fungere da volano per risollevare la situazione economica di un comparto che versava sinora in una grande sofferenza, come inequivocabilmente evidenzia il dato percentuale relativo alla variazione della produzione industriale del materiale rotabile nel periodo gennaio-giugno 2009: -12% rispetto allo stesso semestre del 2008.

Questa situazione di difficoltà può essere soltanto parzialmente ricondotta al quadro congiunturale critico che ha coinvolto tutta l'economia italiana nell'ultimo anno visto che già dal 2004 le imprese di ANIE hanno iniziato a soffrire della riduzione de-

L'industria italiana delle tecnologie per il trasporto					
Anno	2006	2007	2008	2007/2006 Variazioni %	2008/2007 Variazioni %
Fatturato totale (M €)	3.541	3.107	3.023	-12,3%	-2,7%

Fig. 1 - Fonte: ANIE/Assifer.

gli investimenti da parte del principale committente nazionale (fig. 1). Tale riduzione era stata particolarmente significativa proprio nella componente del materiale rotabile: negli anni 2004-2008 la domanda rivolta agli operatori del segmento si era progressivamente assottigliata a confronto con i valori storici, fino al quasi totale annullamento delle commesse avvenuto lo scorso anno. Ad aggravare il quadro erano altresì sopravvenute anche le difficoltà sul fronte delle esportazioni.

L'indebolimento degli investimenti aveva sinora accentuato il *gap* con i principali *partner* europei, che mostravano una spesa per investimenti infrastrutturali ferroviari decisamente superiore alla media italiana: i programmi per il rinnovo delle flotte treni risultavano, ad esempio, superiori all'Italia non soltanto in Spagna, Germania e Francia, ma anche in Belgio e Svizzera (*Comunicato stampa ANIE/ASSIFER*, 9 settembre 2009).

OICE: ancora flessione in agosto, in forte crescita gli appalti misti

In agosto torna la depressione nel mercato pubblico dei servizi di ingegneria e architettura. Secondo l'aggiornamento mensile al 31 agosto dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare del settore indette nell'ultimo mese sono state 310 (di cui 53 sopra soglia) per un importo complessivo di 45,2 milioni di euro (32,1 sopra soglia). Il confronto su base annua, cioè riferito ad agosto 2008, vede scendere il numero dei bandi del 13,6% (+1,9% sopra soglia e -16,3% sotto soglia) e il loro valore del 3,3% (+1,4% sopra soglia e -13,0% sotto soglia). Rispetto al precedente mese di luglio la flessione in valore è stata del 29,15%.

Nei primi otto mesi sono state indette 2.749 gare (378 sopra soglia) per un valore di 471,7 milioni di euro (357,3 sopra soglia). Il confronto con i primi otto mesi del 2008 risulta negativo: il numero delle gare si riduce del 10,9% (-0,5% sopra soglia e -12,3% sotto soglia) e il loro valore scende del 3,6% (+0,3% sopra soglia e -14,1 sotto soglia).

Continuano a crescere i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in agosto il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 34,7% e il ribasso più elevato ha raggiunto il 72% in una gara della Provincia di Padova (affidamento dell'incarico professionale di coordinamento per la sicurezza in fase di esecuzione dei lavori di costruzione del nuovo liceo classico, scientifico e linguistico "G.B. Ferrari" di Este).

L'analisi territoriale delle gare nei primi otto mesi, rispetto allo stesso periodo del 2008, consente di verificare come la tendenza recessiva registrata a livello nazionale sia distribuita in maniera diversa nelle grandi aree geografiche del Paese: in forte ribasso il Nord Ovest (-18,1% in numero e -22,4% in valore), il Centro (+16,6% in numero e -5,2% in valore); stabili il Nord Est (-0,6% in numero e +1,1% in valore) e il Meridione (-18,5% in numero e +2,9% in valore); in crescita le Isole (-11,3% in numero e +15,0% in valore). Da solo il crollo del Nord Ovest, cioè Lombardia, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, vale circa 23 milioni di euro, quasi il 5% dell'intero mercato.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato da 380 del gennaio-agosto 2008 a 378 dell'analogo periodo di quest'anno, mostra una certa stabilità, ancorché in leggera flessione (-0,5%).

Nell'insieme degli altri partner dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una riduzione più evidente (-6,5%). L'incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,5% (Francia 35,9%, Germania 12,3%, Spagna 11,0%, Polonia 5,5%, Gran Bretagna 5,2%, ecc.).

La domanda indiretta di progettazione, che si esprime attraverso le gare per affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria, mostra invece nei primi otto mesi dell'anno una evoluzione tendenziale in forte crescita in valore. Sono 754 le gare pubblicate, per un importo complessivo accertato di 15.173 milioni di euro, cioè più del doppio rispetto al 2008 (+103,2%), mentre in numero l'incremento è del 10,6%.

Da segnalare la gara di project financing pubblicata da Roma Metropolitana srl per la progettazione, realizzazione e gestione della linea 'd' della metropolitana di Roma, con un importo di 2.128 milioni di euro.

In dettaglio nei primi otto mesi del 2009 risultano bandite:

- 97 gare di project financing (ex artt. 37 bis e quater L.109/94) per un importo di 3.280 milioni di euro, rispetto al 2008 -15,7% in numero e -16,8% in valore;
- 189 gare per concessioni di costruzione e gestione (ex art. 19 L.109/94) per un importo di 6.932 milioni di euro (+40,4% in numero e +961,6% in valore);
- 412 gare per appalti integrati per un valore di 3.209 milioni di euro (+5,4% in numero e +37,9% in valore);
- 52 gare di appalto concorso per un valore di 392 milioni di euro (-10,3% in numero e +22,3% in valore);
- 4 gare di general contracting per un valore complessivo di 1.360 milioni di euro, mentre una sola gara era stata rilevata nei primi otto mesi del 2008 con un valore di 222 milioni di euro.

(*Comunicato stampa OICE*, 8 settembre 2009).