

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

La ferrovia è tornata a Ceres: 10 km completamente rinnovati

Il treno è tornato a Ceres su una ferrovia completamente rinnovata. Il tratto montano della storica linea delle Valli di Lanzo, interrotto a causa dei danni provocati dall'alluvione del 1993, rinasce ora come moderna ferrovia con impianti all'avanguardia, grazie a un investimento 28 milioni di euro da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e della Regione Piemonte.

Lungo i 10 chilometri di linea da Germagnano a Ceres sono stati effettuati grandi lavori che hanno riguardato tutte le strutture ferroviarie. Il tracciato è uno dei più belli e impegnativi del panorama ferroviario nazionale: si snoda in montagna e raggiunge pendenze massime del 35 per mille su scenari panoramici molto suggestivi. Tornano ad essere animate anche le 7 stazioni di particolare pregio architettonico che si trovano lungo la linea: Germagnano, Funghera, Traves, Losa, Pessinetto, Mezzenile e Ceres.

I lavori da Germagnano a Ceres. I 10 chilometri di ferrovia da Germagnano a Ceres sono stati totalmente rinnovati con lavori che hanno interessato tutti i diversi componenti della linea ferroviaria. Nel comune di Pessinetto sono stati ricostruiti 3 ponti che erano stati danneggiati dall'alluvione. Sono stati poi fatti interventi di impermeabilizzazione delle gallerie presenti sulla linea. I lavori hanno però dovuto essere interrotti

dopo la scoperta della presenza di amianto nel pietrisco della massicciata. E' stato quindi necessario realizzare le opere di bonifica e di smaltimento del pietrisco. Con la ripresa dei lavori è stata realizzata la nuova massicciata e posati i binari. Anche la linea elettrica è completamente rinnovata ed è stata costruita una nuova sottostazione di conversione per alimentare la tratta nella stazione di Germagnano. L'ultima fase del cantiere ha riguardato l'installazione degli impianti tecnologici di segnalamento che comandano i semafori e i passaggi a livello, tutti automatici.

I treni. Sulla ferrovia Torino-Ceres sono impiegati complessivamente 15 treni che fanno in media 60 corse giornaliere. I nuovi TTR sono al momento 2 (altri sono impiegati sulla Canavesana) ma aumenteranno a partire dal 2010 con l'arrivo di 9 elettromotrici che porteranno il totale a 19. Ci sono poi 11 elettromotrici "Belghe" e 2 automotrici Aln 668.

Le caratteristiche del tratto montano della ferrovia e delle stazioni. La ferrovia da Germagnano a Ceres, inaugurata nel 1916, è tipicamente montana con curve di 200 metri di raggio e pendenze sino al 35 per mille. Le asperità del terreno sono state superate con la costruzione di numerosi ponti e gallerie. Di particolare rilievo il ponte in cemento armato con una sola luce di 50 metri sul fiume Stura, poco prima di Ceres. Molto interessanti, dal punto di vista architettonico, sono le stazioni realizzate tra il 1915 e il 1916. L'aspetto che più le contraddistingue è il tetto a quattro spioventi con il colmo sulle sue facciate principali dissimmetrico rispetto all'impianto dell'edificio.

Le stazioni più grandi sono quelle di Germagnano, Pessinetto e Ceres oltre naturalmente quella di Lanzo. Gli edifici hanno una pianta regolare e simmetrica con al piano terreno un ampio atrio centrale che dà accesso alle sale d'attesa e agli uffici del personale. Anche le piccole stazioni di Funghera, Traves, Losa e Mezzenile, pur differenziandosi per dimensioni, presentano caratteristiche analoghe nei tetti e nelle decorazioni sulle facciate. La stazione di Ceres, pur essendo una stazione di testa, è parallela ai binari. L'edificio ha le stesse soluzioni architettoniche delle precedenti stazioni. Si differenzia per la grande pensilina che, in corrispondenza dell'accesso alle sale d'aspetto, si dilata con una volta perpendicolare allo sviluppo del fabbricato. L'introduzione di questo elemento nella tettoia dà alla facciata verso i binari un aspetto distintivo e unico. (*Comunicato stampa Gruppo Trasporti Torinese*, 16 novembre 2008).

Presentato a Genova il nuovo treno Vivalto

Presentato nella stazione di Genova Principe, alla presenza delle autorità e personale FS, il secondo dei quattro treni Vivalto (fig. 1) per il trasporto pendolare Ligure. All'investimento complessivo di oltre 22 milioni di euro ha contribuito la Regione Liguria.

Migliora il comfort e l'accessibilità per i pendolari. Dotazioni tecnologiche d'avanguardia per il secondo dei quattro nuovi treni Vivalto, acquistati il Liguria.

Il nuovo Vivalto trasporta fino a 850 viaggiatori, è accessibile ai diversamente abili, ed è dotato di sistemi audio e video per l'informazione, impianto di video-sorveglianza, prese elettriche, vano bagagli per biciclette e sci. I convogli si compongono di 5 vetture, di cui una semipirola con una cabina di guida dalla quale i macchinisti telecomandano il locomotore, e di un locomotore E464 di ultima generazione.



Fig. 1 – Il “Vivalto” alla stazione di Genova Principe. (Fonte Gruppo FS)

Alla cerimonia di presentazione erano presenti il Presidente C. BURLANDO, l'assessore regionale ai Trasporti, E. VESCO, e il Direttore Trasporto Passeggeri Regionale, S. ROGERO. L'investimento complessivo a cui ha contribuito la Regione Liguria è di 22,5 milioni di euro.

La sicurezza in viaggio, da sempre elemento fondamentale per il Gruppo FS che ha reso le ferrovie italiane le più sicure in Europa, è garantita dalla nuova tecnologia Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT), indipendentemente quindi dalle condizioni ambientali e da quelle psicofisiche del macchinista: in caso di necessità, sistemi intelligenti intervengono a sostegno della conduzione “umana” frenando automaticamente il treno in caso di malore, errore o distrazione.

Il terzo di questi quattro convogli dedicati al trasporto pendolare ligure sarà consegnato entro aprile, mentre alla fine dell'anno sarà disponibile il quarto. (Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 16 gennaio 2009).

TRASPORTI URBANI

Trasporto pubblico locale: il tram torna di attualità

Dopo anni nei quali si è susseguito un progressivo smantellamento delle linee tramviarie e filoviarie, seguito in alcune realtà locali e ivi compresa in primo luogo Roma, la strategia delle

Amministrazioni locali sta cambiando. In applicazione della legge 211/1992 (Intervento nel settore del trasporto rapido di massa), frutto della stagione del Piano Generale dei Trasporti, gli Enti locali si stanno attivando per realizzare nuove linee tramviarie.

Le reti tramviarie sono state conservate e potenziate soprattutto a Milano (km 114) e Torino (km 100) mentre a Roma, dopo il massiccio smantellamento degli anni settanta, sono rimasti circa 40 km ed a Napoli, che peraltro è dotata di un efficiente servizio ferroviario metropolitano, sono presenti non più di 9 km.

Attualmente il tram è in servizio in numerose città. Oltre alla linea Trieste-Opicina (km 5) sono dotate di linee tramviarie: Messina (km 7), Padova (km 10), Cagliari (km 26), Sassari (km 2,5), e sono in costruzione nuove linee a Bergamo (km 2,5), Venezia-Marghera (km 18,5), Firenze (km 20), L'Aquila (km 5), Palermo (km 12).

Sono di prossima cantierizzazione nuove linee anche a Verona e Latina. La rete complessiva sull'intero territorio urbano nazionale è ancora inferiore a quella esistente negli anni cinquanta.

E' da augurarsi che la cura del ferro nelle aree urbane vada ulteriormente intensificata per ridurre il tasso di inquinamento causato dalla ormai insostenibile congestione del traffico su gomma. (Dimensione Trasporti, 1 dicembre 2008).

Rinnovamento per la metropolitana milanese

Terminati i collaudi in deposito, il primo dei tre nuovi convogli Meneghino, inizierà la fase di pre-esercizio che servirà a completare l'iter tecnico necessario ad ottenere le certificazioni di sicurezza.

A partire dalla fine di dicembre 2008 dalle prime ore del mattino il treno entrerà in galleria ed inizierà a percorrere le tratte Sesto FS-Rho/Bisceglie con a bordo personale tecnico ATM e delle case costruttrici Ansaldo-Breda e Firema. Il convoglio rallenterà in prossimità di ogni stazione, transitando in banchina a velocità ridottissima e senza aprire le porte.

Il Meneghino è riconoscibile sia per la “veletta”, l'indicatore di direzione di marcia posto nella parte superiore della cabina di guida, che per la livrea rosso/argento. Completano il “muso” due piccoli fari di derivazione automobilistica e per la M1 la presenza dell'archetto di captazione dell'energia elettrica in aggiunta ai contatti per la terza rotaia.

Ad oggi tutte le prove alle quali è stato sottoposto, comprese quelle a piano carico con circa 90 tonnellate di sabbia, hanno dato esiti positivi, così sino alla seconda settimana di gennaio il Meneghino dovrà completare “in linea” i test previsti dal “piano delle prove” per la messa a punto e la certificazione dei sistemi di “trazione” e “frenatura”. Al termine verrà trasmessa tutta la documentazione tecnica allo speciale ufficio del ministero dei Trasporti che provvederà all'omologazione.

Anche il Comune di Milano, quale proprietario dell'infrastruttura dovrà dare l'autorizzazione alla circolazione. La complessità delle autorizzazioni è relativa solo al primo treno della fornitura, considerato “convoglio test”.

ATM inizialmente aveva ordinato ad Ansaldo Breda-Firema 27 convogli destinati alle tre linee. Nel corso di quest'anno, come previsto dal Piano d'Impresa, l'ordine è cresciuto di altri 13 convogli destinati solo alla M1, portando la commessa a 40 convogli. Per ATM il record italiano della più grande fornitura di treni metropolitani degli ultimi 20 anni e un investimento pari a 360 milioni di euro. (Comunicato stampa ATM Milano, 22 dicembre 2008).

INDUSTRIA

Acquisito da Italferr il primo contratto di direzione lavori in Romania

Italferr conferma la sua presenza in Romania. A seguito di una gara, indetta dal Ministero dei Trasporti rumeno, è stata aggiudicata al raggruppamento composto da Italferr (leader), Diwi Consult International (società d'ingegneria tedesca che opera in tutto il mondo ed è specializzata in progetti infrastrutturali con particolare riguardo a quelli stradali) e Tecnic Consulting Engineering Romania (società d'ingegneria rumena, partecipata dalla società d'ingegneria italiana Tecnic Consulting Engineering), la Supervisione Lavori delle strutture d'accesso, stradali e ferroviarie, al ponte sul Danubio che va da Calafat a Vidin, lato Romania.

Italferr ha la responsabilità del coordinamento del progetto in generale e nello specifico curerà il settore ferroviario; le attività connesse inizieranno, presumibilmente, nei primi mesi del 2009, in accordo con le procedure internazionali, cosiddetto "libro rosso". (*Comunicato stampa Italferr*, 22 dicembre 2008).

OICE: 2008 in ripresa grazie all'ultimo trimestre

Il 2008 si chiude con un ultimo trimestre positivo che riporta il valore complessivo messo in gara nell'intero anno, dopo la forte contrazione del 2007, sulla media degli anni precedenti.

Infatti, con l'aggiornamento al 31 dicembre dell'Osservatorio OICE/Informatel, in tutto il 2008 risultano pubblicate 4.534 gare (di cui 574 sopra soglia) per un valore di 786,0 milioni di euro (594,5 milioni sopra soglia). Il confronto con il 2007, pur mostrando un calo del 13,0% in numero dei bandi (+19,3% sopra soglia e -16,3% sotto soglia), presenta una consistente crescita del 17,0% in valore (+32,1% sopra soglia e -13,5% sotto soglia).

Le gare registrate in dicembre sono state 301 (di cui 51 sopra soglia),

per un valore complessivo di 66,1 milioni (55,1 milioni sopra soglia). Rispetto a dicembre 2007 il numero delle gare scende del 32,8% (+15,9% sopra soglia e -38,1% sotto soglia), mentre il valore cresce del 24,9% (+63,4% sopra soglia e -42,8% sotto soglia).

Continua ad essere fortemente negativo l'andamento dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in dicembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 32,5%, che raggiunge il 58% nell'aggiudicazione della gara dell'Autorità Portuale di Ancona per il conferimento di incarico per lo studio di impatto ambientale del piano regolatore portuale di Ancona.

Nel confronto europeo il numero delle gare sopra soglia pubblicate dal nostro Paese nella gazzetta comunitaria nei dodici mesi è passato da 481 nel 2007 a 574 nel 2008, con un incremento del 19,3%; nell'insieme degli altri paesi dell'Unione Europea il mercato è cresciuto del 9,0% (15.527 gare nel 2007 e 16.923 nel 2008). Nonostante la maggiore crescita di quest'anno, l'incidenza delle gare italiane sul totale europeo continua ad attestarsi su una quota molto bassa, passata dal 3,1% nel 2007 al 3,4% nel 2008.

La domanda indiretta che si esprime attraverso la pubblicazione delle gare per l'affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria in Italia dà segni di ripresa, soprattutto grazie alle 6 gare per appalti integrati pubblicate in dicembre dall'ANAS Spa, che complessivamente raggiungono quasi i 1.500 milioni di euro. In tutto il 2008 sono state pubblicate 1.049 gare per un importo accertato di 11.559,7 milioni di euro (-9,6% in numero e +12,2% in valore rispetto allo stesso periodo del 2007). (*Comunicato stampa OICE*, 13 gennaio 2009)

VARIE

Ristorazione a bordo dei treni

L'azienda italiana Cremonini S.p.A. ha ottenuto importanti contratti in Eu-

ropa per il servizio di ristorazione a bordo treno. Nell'ottobre del 2008, Cremonini S.p.A., tramite la controllata francese Cremonini Restauration S.a.S. si è aggiudicata la tranche principale della gara indetta dalle Ferrovie Francesi (SNCF) per il servizio di ristorazione sui circa 500 TGV, con esclusione dei TGV Est e dei Lyria. Il contratto, il cui inizio è fissato per marzo 2009, avrà durata di 40 mesi e genererà un fatturato complessivo di oltre 280 milioni di euro. Nel novembre del 2008 Cremonini S.p.A. si è anche aggiudicata la gara indetta da Thalys International per la gestione dei servizi di ristorazione a bordo dei treni AV che collegano Francia, Belgio, Germania ed Olanda. I servizi che hanno avuto inizio dal dicembre del 2008, saranno gestiti attraverso la controllata belga Railrest S.a. e riguarderanno le linee Parigi-Bruxelles, Parigi-Colonia, Parigi-Amsterdam e Parigi-Liegi, per un totale di 75 treni al giorno. La società Railrest S.a. gestisce i servizi di ristorazione per Thalys dal 2002. Il nuovo contratto, della durata di 44 mesi con scadenza nel luglio del 2012, prevede un fatturato complessivo stimato di 130 milioni di euro e la possibilità del rinnovo per ulteriori tre anni. (*Comunicati stampa Gruppo Cremonini S.p.A.*, 23 ottobre - 11 novembre 2008).

L'Orient Express a Matera

Sono arrivate, nel dicembre 2008, nello stabilimento della FerroSud (Gruppo Mancini) le 18 carrozze storiche del celebre treno che, nei tre mesi invernali di pausa dalle lussuose crociere per l'Europa, saranno sottoposte alla revisione annuale e al restauro e messa a punto dei favolosi interni. L'azienda lucana ha infatti recentemente siglato un contratto per la manutenzione del leggendario convoglio blu composto da carrozze storiche costruite tra il 1926 e il 1931, che comprende sia la revisione annuale da svolgersi nel periodo di sosta invernale, che la manutenzione corrente dei dispositivi meccanici idraulici ed elettrici, oltre che di tutte le attrezzature di bordo relative alle tre carrozze ristorante.

Per questa parte del contratto, che scadrà nel 2014 ed ha un valore complessivo di 6 milioni di euro, l'azienda ha distaccato sei tecnici all'officina di Venezia dove la società londinese proprietaria appoggia il convoglio durante il servizio. E' prevista anche la presenza a bordo di uno dei tecnici durante tutti i viaggi dell'Orient Express che durano ciascuno da 3 a 5 giorni per una quarantina di crociere l'anno. Tra queste, la più gettonata è la Londra-Parigi-Venezia. Ferrosud dovrebbe restaurare anche, nei prossimi mesi, un altro convoglio storico della stessa società che potrebbe essere utilizzato in Sicilia o comunque nelle regioni meridionali per escursioni turistiche di lusso: le trattative sono in corso.

L'azienda lucana, grazie anche a questa commessa di prestigio, conta di specializzarsi in simili servizi di nicchia, ampliando il proprio mercato all'Europa. Intanto è impegnata anche con il revamping di carrozze per TRENITALIA e con la costruzione, per conto di AnsaldoBreda, dei tram per Bergamo e Firenze. (*Il Sole 24 ORE, Trasporti, Veicoli e Tecnologia*, 15-27 dicembre 2008).

FS: il 2008 si chiude con il boom della AV

Prosegue il boom di viaggiatori sull'Alta Velocità Roma-Milano che ha determinato, nel giro di un mese, una crescita di oltre il 30% di passeggeri tra i due capoluoghi. Ma è tutto il sistema AV a registrare una forte crescita di prenotazioni, con oltre 500mila biglietti già venduti prima di Natale, il 30% dei quali acquistati via internet.

TRENITALIA, nei giorni di festività, ha programmato 70 treni specia-

li a supporto dell'offerta ordinaria che, rispetto allo scorso anno, vede aumentate del 50% le corse lungo la dorsale Milano-Roma-Napoli, dove viaggiano oggi 50 treni al giorno ad Alta Velocità, e vede introdotti nuovi servizi veloci tra Roma e Genova, Venezia, Verona, Bari, Lamezia e tra Milano e Venezia.

Servizi introdotti con l'orario in vigore dal 14 dicembre a chiusura di un anno, il 2008, durante il quale le *Ferrovie dello Stato* hanno tagliato traguardi fondamentali per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico del sistema ferroviario, primo fra tutti l'apertura all'esercizio commerciale, domenica 14 dicembre, della nuova linea AV/AC Milano - Bologna.

Nel corso dell'anno che si sta concludendo, RFI ha effettuato oltre 5 miliardi di euro di investimenti, di cui 3 per la rete convenzionale, per il potenziamento infrastrutturale e tecnologico della rete nazionale. Tra le opere che sono state attivate nel corso del 2008 da segnalare per rilevanza: il collegamento diretto a Tiburtina della linea AV/AC Roma-Napoli con la linea Roma-Firenze (la cosiddetta "Direttissima"); il completamento del raddoppio delle linee Bologna-Verona e Messina-Palermo, fra Villafranca e Rometta Messinese; le interconnessioni, sull'asse Milano-Bologna, di Piacenza Ovest, Modena Est e Lavino fra linea convenzionale e quella AV/AC. Anche i nodi di Torino, Milano, Genova, Firenze, Napoli e Bari hanno visto la conclusione di significativi interventi utili per il miglioramento del traffico ferroviario.

In particolare, a Torino è stato riattivato il Passante fra Lingotto e Porta Susa ed è diventata operativa la stazione sotterranea di Porta Susa. A Genova è stato attivato il Sistema di

Comando e Controllo (SCC) della circolazione ferroviaria del nodo. A Milano sono stati completati: il raddoppio della Milano-Lecco, il quadruplicamento fino a Treviglio e il Passante, con l'attestazione dei treni a Rogoredo. A Firenze Rovezzano sono stati separati i flussi di traffico delle due linee (convenzionale e "Direttissima") Firenze-Roma.

A Napoli è stato attivata la nuova linea a monte del Vesuvio, per i collegamenti veloci fra Napoli e Salerno, ed è stato inaugurato il nuovo Impianto Polifunzionale di Napoli per la manutenzione dei treni AV. A Bari è stato realizzato il collegamento diretto merci Nord-Sud Bari Sant'Andrea-Bari Parco Nord.

Da non dimenticare l'attivazione dei sistemi di controllo e gestione della circolazione ferroviaria (ACC) nelle stazioni di Pisa, Venezia Mestre e la conclusione dell'implementazione della rete convenzionale con il Sistema di Controllo Marcia Treno (SCMT).

Inoltre, nel 2008, per fluidificare il traffico e migliorare la sicurezza, sono stati eliminati sull'intera rete nazionale 149 passaggi a livello, di cui solo 22 sulla direttrice Napoli-Reggio Calabria.

L'anno che si è concluso ha visto il Gruppo *Ferrovie dello Stato* in crescita sul mercato estero. Oltre all'incremento del traffico merci nel Centro Europa attraverso la controllata TX Logistic, FS infatti ha registrato significativi successi nell'area Medio-orientale attraverso il lavoro di ITAL-FERR, la società di ingegneria, che ha acquisito nuove commesse per oltre 18 milioni di euro. (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 30 dicembre 2008).