Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano Bruner

TRASPORTI SU ROTAIA

Ansaldo STS si aggiudica contratto da 82 milioni di Euro per realizzare la Linea AV/AC Treviglio-Brescia

Ansaldo STS, società di Finmeccanica, ha ricevuto, in qualità di socio Consorziata del Consorzio Saturno, da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) l'incarico di realizzare parte delle opere tecnologiche sulla costruenda linea AV/AC tra le stazioni di Treviglio e Brescia.

L'importo complessivo delle opere affidate ad Ansaldo STS ammonta a 82 milioni di Euro, su un totale per il Consorzio di 176 milioni di Euro.

Tra le opere affidate al Consorzio, Ansaldo STS ha il compito della progettazione, costruzione, installazione e messa in servizio degli impianti di segnalamento (ERTMS/ETCS livello 2 e Multistazione) e di automazione (SCC-AV), su una linea lunga 57 km.

Ansaldo STS è inoltre responsabile direttamente della progettazione, costruzione, installazione e messa in servizio degli impianti di sottostazioni elettriche e posti di parallelo e degli impianti di gestione dati per la trazione elettrica e di climatizzazione. Si occuperà infine degli impianti di condizionamento, ventilazione e riscaldamento per i nuovi fabbricati tecnologici.

Dopo la recente aggiudicazione dell'appalto per la realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato (ACC) della stazione di Brescia Centrale, Ansaldo STS realizzerà con que sto contratto tutte le principali opere affidate da RFI nell'ambito del riassetto ferroviario sulla principale direttrice trasversale Torino-Padova, che co-

stituisce parte del corridoio interoperabile D definito prioritario dalla Comunità Europea (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 2 gennaio 2013).

Prevenzione maltempo, RFI ai comuni: "Niente alberi vicino alla ferrovia"

Una lettera di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) è stata recapitata nel mese scorso ai Comuni italiani interessati, con l'invito ad avvisare la cittadinanza che la legge vieta di piantare alberi, siepi o edificare recinzioni vicino ai binari e che i terreni adiacenti la ferrovia, destinati a bosco, devono rispettare la distanza di 50 metri dalle rotaie.

Alcune amministrazioni hanno già provveduto ad emanare un'apposita ordinanza, invitando i cittadini al rispetto della legge e "alla rimozione del possibile pericolo per la pubblica incolumità ed interruzione di pubblico servizio in caso di caduta di rami ed alberi sulla sede ferroviaria".

RFI ha ricordato che "in occasione di eccezionali fenomeni meteorologici, passati ma anche recenti, la caduta di vegetazione ha causato gravi effetti sul servizio ferroviario".

Pioggia o neve particolarmente intensa, specie in inverno, può infatti compromettere la regolarità del servizio ferroviario proprio a causa della caduta di vegetazione "non oggetto di idonea azione manutentiva, dalle proprietà private confinanti con la sede ferroviaria".

Lo scorso anno, le eccezionali nevicate di febbraio causarono la caduta di centinaia di alberi sui binari, bloccando treni nella neve e costringendo le squadre tecniche di RFI a lavorare tutta la notte, in condizioni meteorologiche proibitive, proprio per sgombrare le linee dagli alberi (*Comunicato stampa RFI*, 11 gennaio 2013).

Il presidente del consiglio M. Monti inaugura la stazione AV "Torino Porta Susa"

Inaugurata dal Presidente del Consiglio M. Monti la nuova stazione di Torino Porta Susa AV, il secondo hub ad essere completato dopo Roma Tiburtina. A fare gli onori di casa il Sindaco del Comune di Torino P. FASSINO e i vertici del Gruppo FS Italiane, il Presidente L. CARDIA e l'Amministratore Delegato M. Moretti.

Durante la cerimonia è stata anche svelata, nella Galleria centrale, una stele con inciso il Decreto Fondamentale dell'8 febbraio 1848 alla base dello Statuto Albertino, promulgato da Carlo Alberto di Savoia. Al monarca sabaudo è dedicato il nuovo hub piemontese, per sottolineare il valore simbolico e il ruolo che la città di Torino ha avuto nell'Unità d'Italia.

Presenti il Ministro del Lavoro e delle Politiche Sociali E. Fornero, il Ministro dell'Istruzione, dell'Università e della Ricerca F. Profumo, il Ministro della Salute R. Balduzzi, il Presidente della Regione Piemonte R. Cota, insieme con l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana M. M. Elia.

A Torino Porta Susa AV crescono le modalità di accesso alla nuova stazione e viene attivato un nuovo collegamento diretto al piano della strada, dopo l'attivazione della fermata della metropolitana nel nuovo fabbricato e di diversi servizi ai viaggiatori.

Il nuovo hub AV piemontese ha ricevuto il premio Solare Europeo 2012 per la volta di copertura della stazione, realizzata con un sistema fotovoltaico che consente di recuperare parte del fabbisogno elettrico dell'intero corpo stazione. Il premio è stato assegnato dall'Associazione Eurosolar.

I livelli che nella stazione Torino Porta Susa AV ospitano le diverse modalità di trasporto (AV, treni regionali, metropolitana, taxi, auto, autobus, tram, moto e biciclette) sono connessi attraverso collegamenti pedonali che garantiscono la continuità con i percorsi urbani limitrofi. All'interno della Galleria urbana, le aree dei servizi dedicati ai viaggiatori e alla città sono ospitate in volumi trasparenti in acciaio e vetro e nei due livelli sottostanti ci sono parcheggi e locali tecnici.

L'architettura del progetto reinterpreta in chiave moderna le magnifiche gallerie urbane delle città italiane del XIX secolo e le hall ferroviarie delle stazioni ottocentesche.

Torino Porta Susa AV è uno spazio urbano in continuità con la città. Il nuovo terminal, che attraversa la città da Nord a Sud, rappresenta un'occasione per ricucire tessuti urbani divisi, da oltre 150 anni, dall'asse ferroviario e, al tempo stesso, per ridisegnare un settore in profonda trasformazione all'interno della Cinta Daziaria.

L'hub inaugurato oggi, progettato da Gruppo AREP (J.M. DUTHILLEUL, E. TRICAUD) – S. D'ASCIA e A. MAGNAGHI, è una delle cinque nuove stazioni Alta Velocità pensate dai più importanti architetti internazionali: Roma Tiburtina (ABDR di P. DESIDERI), Bologna Centrale (A. ISOZAKI), Firenze Belfiore (FOSTER e ARUP) e Napoli Afragola (Z. HADID).

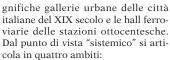
Le Ferrovie dello Stato Italiane si confermano così come principali promotori in Italia dell'architettura di qualità

La stazione

L'opera. Situata tra Corso Bolzano e il viale alberato della "Spina", la nuova stazione Torino Porta Susa AV è una spettacolare galleria in acciaio e vetro – lunga 386 m (quanto un Frecciarossa) e larga circa 30 m - ritmata da una serie di attraversamenti della galleria situati in continuità con il tessuto viario pre-esistente (fig. 1).

All'interno della galleria urbana, le aree dei servizi dedicati ai viaggiatori e alla città, sono ospitate in volumi trasparenti in acciaio e vetro, e nei due livelli sottostanti si trovano parcheggi e locali tecnici.

L'architettura del progetto reinterpreta in chiave moderna le ma-



- il sistema treni: banchine di accesso e binari, realizzati al di sotto del fabbricato della stazione;
- il sistema servizi ai viaggiatori: biglietterie, sale d'attesa, informazioni e gli altri servizi primari destinati alla clientela ferroviaria:
- il sistema servizi: attrezzature di pubblica utilità, intrattenimento, culturali, commerciali e di ristoro;
- il sistema trasporto integrato: la stazione della metropolitana, al di sotto del piano dei binari ferroviari, parcheggi, raccordo con le linee bus di superficie.

Architettura bio-climatica ed efficienza energetica. La "pelle vetrata"

della stazione (circa 15.000 m²) è quasi interamente equipaggiata di celle fotovoltaiche monocristalline posizionate tra i due strati delle lastre di vetro della copertura. Esse fungono da schermo frangi-sole di densità variabile crescente dal basso verso il colmo della copertura e



(Fonte FSI)

Fig. 1 - Un ETR500 in arrivo in stazione.

contribuiscono al comfort ambientale interno in estate (produzione di energia: 680.000 KWh/anno).

La galleria del fabbricato è rinfrescata in modo naturale dal volume interrato dei binari, che permette la creazione di moti convettivi naturali d'aria risalente dal basso del volume ferroviario all'alto della copertura vetrata. Inoltre, le lastre di vetro che formano la lanterna in sommità, distanziate tra di loro da uno spazio di circa 5 cm di altezza, consentono scambi d'aria naturali tra l'ambiente interno e l'esterno.

Il comfort ambientale è completato da apporti di calore (d'inverno) e di refrigerio (d'estate), fornito da pannelli radianti a pavimento posizionati negli spazi di attesa dei viaggiatori.

La presenza di una diffusa vegetazione, con alberature su vaso, permet-



(Fonte FSI)

Fig. 2 – Architettura interna della stazione.

terà di ombreggiare le aree di circolazione interne aumentando la sensazione di comfort naturale (fig. 2).

Premio Europeo per la copertura fotovoltaica. Il Premio Solare Europeo 2012 è stato assegnato a Torino Porta Susa AV per la volta di copertura, realizzata con un sistema fotovoltaico che consente di recuperare parte del fabbisogno elettrico dell'intero corpo stazione. Il riconoscimento è stato consegnato, a Berlino, dall'Associazione Eurosolar (fig. 3).



Fonte FS

Fig. 3 - Particolare della copertura fotovoltaica della stazione.

Grandi architetti a confronto. Il Concorso internazionale per la nuova stazione AV di Torino Porta Susa e per una torre annessa per i servizi, bandito da Rete Ferroviaria Italiana nell'estate del 2001, ha avuto due fasi: nella prima (autunno 2001), la giuria internazionale – presieduta dall'architetto olandese H. HERTZBERGER – ha esaminato le 55 idee progettuali presentate in forma anonima.

Nella seconda fase (inverno 2001), dopo accurato esame, la giuria ha selezionato 7 progetti che sono risultati appartenere ai concorrenti: Gruppo Arep (J.-M. DUTHILLEUL e E. TRICAUD) – S. D'ASCIA e A. MAGNAGHI; Turner & Townsend Group – W. WOOLGAR – Derossi Associati – B. PODRECCA; IAW – A. PRIOLO; Atelier d'Architecture Paczowsky – Fritsch; Tecnosistem – F. Purini; M. Zanon – S. Liccardo – M. Stella; L. Gambogi – Archea.

La Giuria, riunitasi a Torino il 5 e 6 marzo 2002, decretò vincitore il progetto del Gruppo AREP (J.-M. DUTHILLEUL e E. TRICAUD) – S. D'ASCIA e A. MAGNAGHI "... per la semplicità e comprensibilità dell'involucro nonché per la definizione di uno spazio

True in the second seco	70
milioni di euro d'investimento economico	79
m di lunghezza	385
m di larghezza	30
m di altezza rispetto alla quota strada	da 3 a 12m
m ² di superficie	37.000
m² di aree dei servizi tecnici	8.000
m² di aree commerciali (+ 700m² biglietterie)	7.700
m² di aree pedonali interne al fabbricato	13.000
m² di vetrate esterne (di cui 15.000m² interamente coperti di celle	19.400
fotovoltaiche).	
Potenza prodotta: 680.000 KWh/anno	
tonnellate di acciaio	3.000
ascensori	10
scale mobili	19
posti auto (n. 107 di sosta lunga +n. 60 di sosta breve + n. 22 taxi)	189
su 7.600 m ²	
tempo di realizzazione (settembre 2011 apertura collegamento	2006 - 2012
Metro)	
maestranze	110
fermata integrata	Metro Linea 1

(Fonte FSI)

Fig. 4 - La nuova stazione AV di Torino Porta Susa in cifre.

m² di superficie territoriale	180.000
m² di proprietà del Comune di Torino	65.000
m² di proprietà di RFI	115.000
m² di parcheggi pubblici	35.000
m² di aree verdi	22.600
m² di aree pedonali/piazze esterne al fabbricato	20.000
m² di superficie totale piani Torre RFI	48.000
m² di superficie totale piani Fabbricato storico RFI	5.000

(Fonte FSI)

Fig. 5 – La trasformazione urbana in numeri.

urbano che, fondendo le funzioni di un importante nodo intermodale con attraenti servizi commerciali, si prefigura come polo di attrazione della città ...".

Cenni storici. Costruita nella zona d'ingresso occidentale della città a metà del XIX secolo, la Stazione di Porta Susa, allora chiamata "Stazione della Ferrovia di Novara", fu un elemento importante dello sviluppo urbanistico della città sabauda. Il Regno di Sardegna fu l'unico tra gli Stati italiani a mettere in atto un progetto di investimenti nelle infrastrutture ferroviarie e nel maggio 1855 venne inaugurato il primo tratto da Novara alle porte di Torino. Di impostazione eclettico-classicista, l'edificio storico della Stazione di Porta Susa (1855-1865) spicca per la sua collocazione a chiusura della prospettiva di Via Cernaia. Originariamente progettata come stazione di testa, divenne presto di transito, quando la linea si estese fino a Milano. L'edificio originario – ancora parzialmente utilizzato durante i lavori di costruzione del Passante ferroviario e dei corridoi aerei di collegamento fra le banchine sotterranee della nuova stazione AV – sarà oggetto di un progetto di ammodernamento e riqualificazione (figg. 4 e 5).

Il nuovo hub AV

Crescono le modalità di accesso alla nuova stazione. Da Corso Bolzano, aperti gli ingressi B, C e D ed il passaggio urbano Duchessa Jolanda, grazie all'apertura dell'intero marciapiede liberato dalle cantierizzazioni. Questi accessi si aggiungono all'ingresso A e al passaggio urbano Avigliana sulla fermata metro.

Da Corso Inghilterra, attivato il collegamento diretto al piano strada – sulla sede stradale della Spina (completamento a cura del Comune) – del passaggio urbano Duchessa Jolanda in corrispondenza dell'omonima via, per favorire l'accessibilità al Corpo stazione e la permeabilità cittadina.

Con la chiusura dell'accesso sulla testata Nord dalla precedente stazione – che non svolgerà più servizi ferroviari – si avviano così i lavori per la realizzazione della rampa di accesso diretto da Piazza XVIII Dicembre al livello -1 del nuovo fabbricato. Fine lavori prevista a giugno 2013.

Con l'occasione, di intesa col Comune, sarà possibile attivare il collegamento pedonale di superficie attraverso Corso Inghilterra e sarà creato analogo collegamento sulla testata Sud tra Via Cavalli e Corso Matteotti, a seguito della riduzione delle esigenze cantieristiche di RFI lato Corso Inghilterra.

Entro la fine del mese sarà definitivamente ripristinata la circolazione stradale sulla carreggiata Sud di Corso Bolzano (sinora occupata dal cantiere). Ciò avverrà al termine delle attività di ripristino, in collaborazione con il Comune, del sistema viario da Piazza XVIII dicembre, zona privilegiata di interscambio con i mezzi pubblici attraverso il marciapiede di Corso Bolzano, dagli ingressi C e D (fig. 6).

Interventi ultimati

- Settembre 2011: è stato aperto il primo lotto funzionale, che ha consentito di attivare la fermata della metropolitana integrata nel Corpo stazione, l'accesso da Corso Bolzano e il collegamento attraverso il sovrappasso A ai binari di stazione e a Corso Inghilterra.
- Luglio 2012: è stato attivato un ulteriore percorso all'interno del nuovo fabbricato per l'accesso alla stazione sotterranea dal sovrappasso C che ha consentito di rimuovere il vincolo costituito dall'accesso obbligato ai binari di stazione attraverso il sovrappasso D tramite la passerella provvisoria lato fabbricato storico, ove sono temporaneamente mantenuti i servizi alla clientela.
- Agosto 2012: sono iniziate le attività finalizzate a completare la copertura della sede dei binari 1 e 2 e la parte mancante del sovrappasso D di collegamento con il nuovo fabbricato stazione.
- Dicembre 2012: i servizi di biglietteria, con l'apertura di sei sportelli di cui uno attrezzato per la clientela a ridotta mobilità, sono stati definitivamente trasferiti nella nuova stazione AV, chiudendo quelli nel precedente edificio. Contestualmente è stata inaugurata la nuova sala FrecciaClub e installate 12 emettitrici self service. Sempre nel mese scorso è stato aperto il sovrappasso B di accesso alla stazione sotterranea, completando la

fruibilità del fabbricato lungo tutta la sua lunghezza.

Interventi futuri

- Maggio 2013: saranno aperte le aree carrabili all'interno del nuovo fabbricato, taxi al livello -1, kiss & ride e parcheggio ai livelli -2 e -3, sarà completato il sovrappasso D al di sopra dei binari 1 e 2. attualmente in fase di costruzione, e la copertura della sede dei binari 1 e 2. Saranno così totalmente disponibili le aree per la realizzazione del Viale della Spina e/o delle opere essenziali per la permeabilità pedonale e carrabile lungo il fronte del fabbricato, consentendo così di aprire da questo lato le uscite dei passaggi urbani Avigliana e Susa.
- Dicembre 2013: sarà smantellato il cantiere operativo nella precedente stazione ma l'area, lato testata Sud fra Corso Matteotti e Corso Vittorio, rimarrà comunque delimitata.

Una stele per lo Statuto Albertino

Nuova stazione Porta Susa AV, una stele testimonia il ruolo di Torino nell'Unità d'Italia. Installata nella Galleria centrale del nuovo Corpo stazione la stele è incisa con il Decreto Fondamentale dell'8 febbraio 1848 alla base dello Statuto Albertino.

L'opera fa parte del programma di intervento "I Luoghi della Memoria" promosso dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri in occasione del 150° dell'Unità d'Italia, sotto la guida del Comitato dei Garanti presieduto da G. Amato e sotto il Coordinamento Scientifico di P. Peluffo.

L'installazione, su progetto di A. SPALLA, è un monolite in ferro nero e acciaio alto 12 m collocato sull'asse del percorso lineare della stazione. I grandi campi dell'iscrizione sono realizzati con l'assemblaggio di lastre modulari in lamiera di ferro nero e contengono due scale di caratteri tipografici: la microscala delle lettere che compongono il testo e la macroscala della scritta 1848, l'ordine gigante della lastra.



(Fonte FSI)

Fig. 6 – Veduta esterna della stazione.

La nuova installazione dedicata a Carlo Alberto condivide, con le altre realizzazioni dei Luoghi della Memoria, la costruzione di un progetto per avvicinare le persone ai temi della Storia d'Italia (Cartella stampa FSI, 14 gennaio 2013).

TRASPORTI URBANI

Roma: metro B, conclusa operazione antidegrado su 10 treni

Una pellicolatura antiwriter che proteggerà dagli atti vandalici. Lavori conclusi anticipatamente rispetto alla scadenza del 31 gennaio e con un risparmio del 10% grazie all'impiego di risorse Ogr.

In poco più di tre mesi, in anticipo sul programma, Officine Grandi Revisioni, società controllata Atac, ha riconsegnato l'ultimo dei dieci treni in servizio sulla metro B sottoposti alla pellicolatura anti-writers. Un'operazione totalmente svolta in house che ha consentito anche un risparmio del 10% sui costi delle lavorazioni, circa 30 mila euro stimati, poi scesi a 27 mila.

Il risultato si è ottenuto grazie alla collaborazione tra le risorse della direzione metropolitana di Atac e gli operatori delle officine dello stabilimento di Magliana vecchia di Ogr. Gli interventi hanno coinvolto una squadra di 10 tecnici Ogr che hanno lavorato con una media di un treno a settimana. Le carrozzerie esterne dei treni MB sono state completamente ripulite e successivamente rivestite con una speciale pellicola antigraffito che, oltre a facilitare la rimozione con semplici solventi di eventuali futuri atti vandalici, permette successive pellicolature che si possono sovrapporre alla base rafforzando la protezione della schermatura antigraffito.

Otto treni sui dieci sottoposti al trattamento, sono riconoscibili grazie a una livrea bianco-celeste in testa alle due motrici e da immagini che, sui fianchi delle carrozze, riproducono la silhouette dei principali monumenti di Roma. Per gli altri due si è preferito invece per la linea grafica classica, grigia e rossa, che già caratterizza altri treni sulla linea B.

La completa sinergia tra Ogr e Atac ha permesso di effettuare le lavorazioni senza impatti sul servizio e anzi permettendo, nell'ultima settimana di esercizio del 2012, di raggiungere il record annuale nel numero di convogli disponibili sulla linea B. Visto il successo dell'iniziativa Atac e Ogr stanno valutando l'opportunità di sottoporre altri treni della flotta allo stesso trattamento.

Con la conclusione dei lavori antidegrado dei 10 treni della Metro B si inaugura anche una diversa e più efficace attività di collaborazione fra Atac e la società Ogr, favorita anche dalla circostanza che il nuovo presidente di Atac, R. Grappelli, conserverà anche l'incarico di amministratore unico delle Officine Grandi Revisioni e dal congiunto arrivo in Atac dell'Amministratore Delegato, R. DIACETTI. Una sinergia virtuosa che comincia a dare i primi concreti risultati (Comunicato stampa ATAC, 14 gennaio 2013).

Firenze: campagna "Evasione 0", parte la fase conoscitiva e "Educational"

Da lunedì 21 gennaio parte la Campagna "Evasione 0" basata sulla nuova alleanza tra Clienti e Azienda per il miglioramento e la crescita del servizio.

L'obiettivo di questa iniziativa, fortemente voluta dalla nuova proprietà di Ataf Gestioni, è stringere una alleanza tra l'Azienda ed i propri Clienti per rompere il dannoso circolo vizioso "meno soldi – meno servizi – meno investimenti - meno qualità – meno Clienti" e trasformarlo invece in un positivo circolo virtuoso "più soldi – più servizi – più investimenti - più qualità – più Clienti".

L'odioso fenomeno dell'evasione tariffaria, al pari dei fenomeni di microcriminalità e vandalismo, sono i primi nemici che la rinnovata alleanza tra Azienda e Clienti deve sconfiggere, nel comune interesse, per un servizio di trasporto pubblico che abbina la soddisfazione delle persone ad un sistema efficiente di gestione dell'impresa.

La Campagna partirà con una indagine conoscitiva per informare e sensibilizzare i viaggiatori sulla prevenzione, il contrasto e la riduzione del fenomeno dell'evasione e per far conoscere all'Azienda le abitudini dei viaggiatori.

Sugli autobus ed alle fermate il personale di Ataf Gestioni (60 operatori mobilitati per la Campagna), riconoscibile con cartellino, cappello e sciarpa blu aziendali, effettuerà brevi interviste ai passeggeri: due semplici domande per capire e conoscere le abitudini dei Clienti abituali, ma anche di coloro che usano saltuariamente l'autobus.

L'attività del personale di Ataf Gestioni sarà supportata anche da comunicazioni ed informazioni alla clientela con: annunci a bordo degli autobus, messaggi sulle paline delle fermate, sito internet e newsletter.

Le successive fasi della Campagna saranno definite in seguito ai risultati ottenuti al termine delle prime indagini (*Comunicato stampa ATAF*, 19 gennaio 2013).

INDUSTRIA

OICE: si chiude un anno nero per il mercato pubblico dei soli servizi

Con dicembre va in archivio un anno pessimo per il mercato dei servizi di ingegneria e architettura: il 2012 è, in valore, il peggiore nella serie storica dal 1999; il buon risultato di dicembre, +41,2% in valore su dicembre 2011, permette solo di arginare le perdite dell'intero 2012 sul 2011, -8,3%. Unica nota positiva il risultato dell'ultimo trimestre che segna un +47,9% in valore sull'ultimo trimestre 2011.

In dettaglio, secondo l'aggiornamento al 31 dicembre dell'osservatorio Oice-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese sono state 334 (di cui 33 sopra soglia), per un importo complessivo di 68,3 milioni di euro (58,8 sopra soglia). Rispetto al mese di dicembre 2011 il numero delle gare cresce del 19,3% (+26,9% sopra soglia e +18,4% sotto soglia) e il loro valore cresce del 41,2% (+56,6% sopra soglia e -12,4% sotto soglia).

Nonostante il risultato di dicembre si conferma negativo il confronto con il 2011: in tutto il 2012 risultano bandite 3.729 gare per un importo complessivo di 513,6 milioni di euro che, rispetto al 2011, calano del 2,6% nel numero (-29,5% sopra soglia e +0,8% sotto soglia) e dell'8,3% nel valore (-9,6% sopra soglia e -4,3% sotto soglia).

Sono sempre molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti fino a dicembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2011 è al 39,2%, per quelle indette nel 2012 è al 35,2%. Il ribasso raggiunge il 50% nell'aggiudicazione della gara pubblicata dalla Fondazione Enpam di Roma per un incarico di direzione lavori, di misurazione e contabilità nonché di coordinamento della sicurezza in fase di esecuzione inerente immobili della fondazione Enpam siti in Milano, alle vie: Bordoni, Adda e Cornalia, con un importo a base d'asta di 1.360.000 euro, aggiudicata per 680.000 euro.

"Si chiude l'anno peggiore dall'inizio della crisi - ha affermato L. IPERTI. Vice Presidente Vicario OICE - nel mercato rimangono solo poco più di 510 milioni all'anno, troppo pochi per un grande paese come l'Italia. Non soltanto: quello che è chiuso è l'anno peggiore dal 1999. Gli unici dati che potrebbero ridare un minimo di ottimismo per il futuro sono quelli sul valore dell'ultimo trimestre 2012 (+49% sull'analogo periodo del 2011) e del mese di dicembre (+41%) che testimoniano come le stazioni appaltanti, soprattutto i concessionari e i grandi enti, abbiano emesso entro l'anno gare per importanti interventi; rimane il dubbio se siano stati svuotati i cassetti e se adesso non vi sia più nulla da affidare nel 2013. Vedremo a gennaio se questo è accaduto ma rimane comunque il fatto che in generale occorre al più presto mettere risorse per gli interventi in infrastrutture, l'unico settore che può fare da leva per una ripresa economica e occupazionale.

Siamo quindi perfettamente d'accordo - ha continuato IPERTI - con il Manifesto di Confindustria, che ha chiesto alle forze politiche che si stanno confrontando in campagna elettorale di mettere al centro della ripresa il nostro settore. Occorrerà, infine, che anche l'attuale Governo dimissionario porti a compimento i provvedimenti ancora in itinere e, fra tutti, il regolamento per i parametri da applicare per gli importi a base di gara per gli affidamenti di servizi di ingegneria e architettura, unico strumento per uscire dalle anomalie che si registrano in questi ultimi mesi, in cui affidamenti sopra soglia UE sono stati calcolati al di sotto dei 100.000 euro per eludere le gare ad evidenza pubblica".

Tornando ai dati dell'osservatorio e considerando il valore messo in gara per macro regioni è da notare che nel 2012, rispetto al 2011, cresce solo Meridione, +21,3%; il resto del Paese è in forte calo: Nord-Ovest -11,1%, Nord-Est -7,1%, Centro -32,0% e Isole,-0,3%.

Analizzando la posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 424 del 2011 alle 299 del 2012: -25,9%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un calo molto più contenuto di quello italiano: -5,6%.

Sempre molto modesta, al 2,0%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 40,0%, Germania 14,2%, Polonia 6,6%, Svezia 4,6%, Gran Bretagna 4,2%, Repubblica Ceca il 3,2%, Spagna 2,6%.

È in campo fortemente negativo anche l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme. Nel 2012, rispetto al 2011, il valore messo in gara scende del 32,1% (*Comunicato stampa OICE*, 15 gennaio 2013).

VARIE

L. LEGNANI, nuovo amministratore delegato Trenord

Il Consiglio di Amministrazione di Trenord, riunitosi oggi sotto la presidenza dell'ingegner V. SOPRANO, ha nominato amministratore delegato l'ingegner L. LEGNANI (fig. 7).



(Fonte Trenord)

Fig. 7 – L. Legnani, da dicembre 2012 nuovo amministratore delegato di Trenord.

Nato a Novate Milanese il 24 maggio 1948, si laurea nel 1972 in Ingegneria Meccanica al Politecnico di Milano. Sposato, ha un figlio. Dopo il servizio militare, inizia l'esperienza professionale nel settore degli impianti chimico-farmaceutici. Successivamente lavora per un breve periodo alle Ferrovie dello Stato, Nel 1976 entra in Ferrovie Nord Milano. Nel 1981 diventa dirigente del Servizio Officine e negli anni successivi ricopre incarichi di sempre maggiore responsabilità nell'ambito del Gruppo. Dal 1993 al 2004 svolge le funzioni di direttore dell'Esercizio e firma i più importanti progetti di ammodernamento della rete e del servizio.

Nel 2005 è direttore operativo di Ferrovie Nord Milano Esercizio e amministratore unico delle società Ferrovie Nord Milano Trasporti, Ferrovie Nord Cargo e Ferrovie Nord Milano Ingegneria. Nel 2006 diviene vice direttore generale di FNM e amministratore delegato di Ferrovienord. Quest'ultimo incarico è stato svolto fino al 2008, anno in cui diventa amministratore delegato di LeNORD, società che gestisce fino a maggio 2011 portandola al conferimento per la nascita di Trenord.

Oltre ai ruoli ricoperti nell'ambito del Gruppo FNM è stato presidente di Atac SpA e preside della Sezione di Milano del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (C.I.F.I.), del quale è attualmente vicepresidente nazionale. Inoltre è stato membro di Commissioni dell'UITP (Unione Internazionale Trasporti Pubblici), dell'Agenzia Ferroviaria Europea, nonché presidente della IX sottocommissione UNIFER (Comunicato stampa Trenord, 28 dicembre 2012).

Design Award 2013, l'AGV Italo nell'Olimpo dello stile

Italo tra le eccellenze del design e dello stile internazionale. L'influente rivista britannica Wallpaper Magazine ha incluso il treno realizzato da Alstom per NTV tra i vincitori del prestigioso Design Award 2013, un premio assegnato ogni anno ai prodotti più belli e innovativi sul mercato. In particolare il treno NTV, in esercizio in Italia da aprile scorso, si è aggiudicato la categoria "Life enhancer of the year", la sezione dedicata ai progetti che migliorano la vita.

La testata internazionale affida ogni anno a un panel di grandi nomi della moda, del design e dell'architettura la responsabilità di selezionare il "best of the best" dell'anno appena trascorso per undici diverse categorie: dalla miglior città, alla collezione di moda più interessante, fino al ristorante giudicato numero uno al mondo. Wallpaper, brand globale dello stile, esce ogni mese in 93 Paesi, pubblica una speciale edizione per iPad e vanta un profilo Twitter con oltre 780 mila follower. Il treno Italo, in soli 8 mesi di esercizio, è già stato scelto da oltre 2 milioni di viaggiatori (Comunicato stampa Alstom/NTV, 11 gennaio 2013).

Anie Confindustria: M. Manfellotto alla presidenza Assifer

M. Manfellotto, amministratore delegato di Ansaldo Breda spa, è stato nominato presidente di Assifer (fig. 8).



(Fonte Trenord)

Fig. 8 – M. Manfellotto (Ansaldo Breda) alla presidenza Assifer.

L'Associazione, aderente a Federazione Anie, rappresenta l'industria ferroviaria nazionale, riunendo oltre 90 aziende ferroviarie di grandi, medie e piccole dimensioni, attive nel settore della fornitura, progettazione, produzione, manutenzione e ristrutturazione di sistemi di trasporto ferroviario, di sottosistemi e relative apparecchiature. Con i tre settori di specializzazione Materiale Rotabile, Segnalamento e Tlc ed Elettrificazio-

ne, le aziende associate, con oltre 14.000 addetti diretti ed un fatturato di oltre 3 Mld di euro, rappresentano oltre l'80% del mercato nazionale del settore ferroviario.

Laureato in ingegneria navale e meccanica al Politecnico di Napoli. Manfellotto comincia la sua attività nel 1978 nell'Italcantieri (oggi Fincantieri) di Trieste presso l'ufficio tecnico della divisione militare, prima come responsabile della progettazione e poi come project manager. Nel 1985 entra in Ansaldo Trasporti come project manager e prosegue la sua esperienza guidando la struttura di planning e cost control della direzione segnalamento, assumendo successivamente la responsabilità della gestione commesse e approvvigionamenti, incarico che continua a ricoprire dal 1996 al 2006 nella nuova Ansaldo segnalamento ferroviario. Dal 2007 è direttore del business segnalamento Italia. Dal 1 gennaio 2010 è presidente standard products & platform di Ansaldo STS e dal 1 settembre 2011 amministratore di Ansaldobreda spa.

'Le aziende di Assifer - ha dichiarato l'ingegner MANFELLOTTO - sono in grado di esprimere prodotti e sistemi ad elevati standard innovativi e competitivi a livello internazionale. L'industria italiana può fornire il necessario contributo per disegnare quel Piano di servizi dei trasporti, auspicato sia dall'utenza che dalle aziende per recuperare il gap rispetto alla media europea in ambito urbano, regionale e nazionale. Lo sviluppo di questo piano potrebbe inoltre essere un importante strumento anticongiunturale di rilancio dell'economia, attraverso una efficace cooperazione tra il governo nazionale, le società di gestione e di servizio di trasporto e l'industria fornitrice" (Comunicato stampa Assifer, 11 gennaio 2013).