

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Sicurezza ferroviaria: si intravedono miglioramenti ma restano aree di criticità

Nel 2011 l'incidentalità ferroviaria si è rivelata sostanzialmente in linea con gli anni precedenti e nella media dei principali Paesi europei. Tuttavia, su alcune aree si cominciano a vedere gli effetti positivi delle azioni poste in essere: sono state azzerate le collisioni tra treni, diminuiti gli incidenti ai passeggeri in salita e discesa dai treni e aumentata la protezione dei cantieri di lavoro. Su altri settori, invece, le azioni intraprese hanno consentito di rimuovere alcune gravi criticità, ma occorre perseverare negli sforzi: si tratta del trasporto delle merci pericolose, degli incidenti ai passaggi a livello e della sicurezza in galleria. Mentre in altri ambiti, non si colgono ancora i benefici delle azioni avviate: è il caso della manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile o degli incidenti legati al dissesto idrogeologico.

La fotografia emerge dalla "Relazione sull'andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2011" elaborata dall'ANSF su dati non consolidati, ricavati dalle banche dati a cui ha accesso l'Agenzia. La relazione anticipa la presentazione del Report annuale che, come da obbligo di legge, viene presentato a settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

"Il trasporto ferroviario è fra le modalità con i più bassi livelli di incidentalità - ha dichiarato A. CHIOVELLI, Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Sono certamente stati compiuti importanti progressi negli ultimi an-

ni, primo fra tutti il completamento dell'installazione sull'infrastruttura e sul materiale rotabile di nuove tecnologie che proteggono la marcia del treno in caso di mancato rispetto dei parametri di sicurezza. Ma l'aspettativa degli utenti e, in generale, dell'opinione pubblica rispetto alla sicurezza del sistema è giustamente elevatissima: uno dei punti di forza della modalità ferroviaria è che deve rimanere la sicurezza. Conseguentemente, l'attenzione sul sistema deve restare alta e costante. In questo contesto va rimarcato che l'Agenzia è l'unico ente indipendente dai processi industriali con l'unico obiettivo di salvaguardare il bene collettivo della sicurezza. In questi anni, abbiamo individuato alcune aree di criticità su cui siamo intervenuti con provvedimenti normativi o richiedendo agli operatori provvedimenti organizzativi".

Tra i risultati positivi delle azioni intraprese, vale la pena di segnalare l'azzeramento delle collisioni tra treni negli ultimi 5 anni, la riduzione dell'80% in tre anni degli incidenti ai passeggeri in salita e discesa dei treni e valori prossimi allo zero nel 2011 per l'incidentalità nei cantieri ferroviari. Alcune gravi criticità sono state rimosse da altrettante aree, dove tuttavia occorre preservare negli sforzi. Si tratta del trasporto delle merci pericolose che ha fatto registrare una riduzione del 75% dei casi di fuoriuscita di sostanze tossiche rispetto al 2009. Altro caso è quello degli incidenti ai passaggi a livello, in leggera crescita ma sotto i valori medi nazionali e dei principali Paesi europei anche grazie al numero di passaggi a livello soppressi negli ultimi 20 anni (43%). Anche per quanto concerne il presidio della sicurezza nelle gallerie, è necessario che il gestore dell'infrastruttura completi la

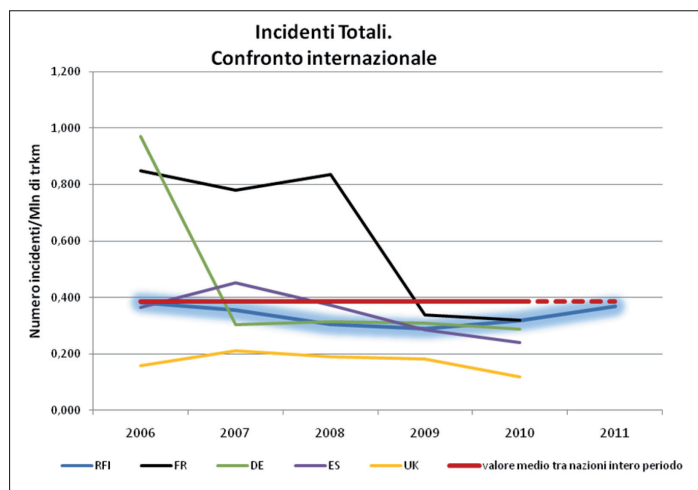
definizione dei piani di emergenza. Infine, esistono settori nei quali rimangono ancora delle criticità nonostante le azioni intraprese. Uno di questi è sicuramente la manutenzione dell'infrastruttura e del materiale rotabile. Resta alta l'allerta anche sulle conseguenze del dissesto idrogeologico e dei sinistri conseguenti agli indebiti attraversamenti della sede ferroviaria con valori notevolmente sopra la media comunitaria.

Infine, è indiscutibile la necessità di un rafforzamento delle strutture tecniche di alcune imprese "new comers" ed una migliore organizzazione delle strutture del gestore dell'infrastruttura dedicate al presidio della sicurezza.

Il numero complessivo di incidenti sia "gravi" che lievi ha registrato un picco nel 2009 per poi tornare sotto i valori medi nel 2010 e 2011. Mentre gli incidenti classificati come "gravi" (gli episodi che hanno causato morte o ferimento grave di persone, danni superiori ai 150.000€, interruzione della circolazione superiore alle 6 ore) nel 2011 sono stati 117, superando leggermente il valore della media 2005-2011. Le conseguenze hanno portato a 74 morti e 36 feriti gravi. Si deve evidenziare che quasi il 92% di questi incidenti ed il 97% delle vittime sono avvenuti a seguito di presenze e/o attraversamenti della sede ferroviaria (anche in corrispondenza dei passaggi a livello).

Va poi evidenziato che l'evoluzione della sicurezza ferroviaria sta avvenendo in un contesto di sviluppo della liberalizzazione che vede una pluralità di soggetti relazionarsi sul mercato anche mediante processi che riguardano la sicurezza, rispetto ad un sistema che, solo pochi anni fa, era sostanzialmente monolitico e chiuso in tutti i Paesi europei (fig. 1). Oggi, in Italia, sono 33 le imprese ferroviarie con certificato di sicurezza di cui 9 autorizzate solo per servizi passeggeri, 17 per le merci e 7 per entrambe le tipologie di servizi.

Le norme comunitarie hanno cercato di gestire questo cambiamento ponendo chiaramente, rispetto al quadro previgente, la responsabilità



(Fonte ANSF)

Fig. 1 - Andamento dell'incidentalità ferroviaria sulle maggiori rete ferroviarie europee.

del funzionamento sicuro del sistema in capo agli operatori (D.Lgs. 162/2007 e Regolamento comunitario 352/2009). Tale approccio comporta l'obbligo, e prima ancora la consapevolezza, da parte degli operatori stessi di svolgere un ruolo proattivo nei processi di sicurezza. È evidente, quindi, che l'azione dell'Agenzia nello stabilire le norme, la ripartizione delle responsabilità, la garanzia delle autorizzazioni e lo svolgimento dell'attività ispettiva, deve trovare un comportamento conseguente da parte degli operatori stessi e certamente ciò comporta un cambiamento "culturale" che ad oggi non può dirsi ancora compiuto né da parte dell'ex monopolista, né da parte dei new comers che, comunque, ancora affondano le proprie radici nel sistema preesistente.

Un altro elemento negativo è la elevata conflittualità che si è registrata in questi anni fra gli operatori che, potenzialmente, può avere ripercussioni negative anche sui processi che riguardano la sicurezza e che vedono necessariamente gli operatori stessi interfacciarsi. In tale contesto l'azione dell'Agenzia non è stata mirata solo a individuare le azioni per rimuovere le criticità riscontrate, ma anche ad introdurre le necessarie modifiche

alle norme ed ai processi, sempre all'interno del perimetro delle direttive comunitarie, per favorire il necessario cambiamento culturale (*Comunicato stampa ANSF*, 23 febbraio 2012).

È partito il Giro d'Italia del Treno Verde 2012 di Legambiente e Ferrovie dello Stato Italiane

La qualità dell'aria in Italia non accenna a migliorare. Ossidi di azoto, ozono troposferico, ma soprattutto PM10 continuano a soffocare le nostre città rendendo l'aria irrespirabile e mettendo la salute dei cittadini a serio rischio. A soli due mesi dall'inizio del 2012, sono 27 i capoluoghi della nostra Penisola che hanno già esaurito i 35 superamenti annuali del limite medio giornaliero di emissioni ($50 \mu\text{g}/\text{m}^3$) per la protezione della salute umana previsti della normativa vigente (Dm 60/2002; Dlgs. 155/2010). A guidare l'infausta classifica troviamo Parma, Cremona e Vicenza con rispettivamente 52, 47 e 46 giorni di "malaria". Seguono a ruota Alessandria, Brescia, Verona e Vercelli: una nuvola di smog sembra avvolgere il nord del Paese, ma anche il Centro-Sud rientra nell'elenco delle città più inquinate con Frosinone e Beneven-

to, dove sono stati rilevati rispettivamente 44 e 38 sforamenti dei valori limite.

Per monitorare, informare, sensibilizzare, educare e promuovere le buone pratiche di tantissime città verso la sostenibilità ambientale e la qualità della vita, torna sui binari il Treno Verde 2012 di Legambiente e Ferrovie dello Stato Italiane, la grande campagna di rilevamento dell'inquinamento atmosferico e acustico nelle città italiane. Giunto alla ventitreesima edizione, il Treno Verde è realizzato con la partecipazione del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. Grazie al contributo di Enel Green Power – main partner della campagna – il Treno Verde porterà in giro per lo Stivale le ultime tecnologie nel campo della produzione delle energie rinnovabili, settore in cui la società è leader mondiale.

Dal 6 marzo al 7 aprile si porterà a termine un completo monitoraggio scientifico per ognuna delle otto città in cui il convoglio farà tappa, realizzando un'indagine che mette a nudo il problema principale di gran parte delle nostre città, ovvero l'insostenibilità del trasporto privato su gomma e la necessità di spostare la mobilità su mezzi pubblici e su rotaie. Intervenire sulle principali fonti di emissione, prima fra tutte il traffico veicolare, raggiungere un obiettivo nazionale di riduzione delle emissioni, promuovere le energie pulite, l'efficienza e il risparmio energetico, contrastare il consumo di suolo e ridurre i consumi: è questo il modello per la città del futuro che viaggia a bordo del Treno Verde 2012.

La presentazione dei contenuti "trasportati" a bordo del convoglio ambientalista, correlata dall'analisi dei dati aggiornati sull'inquinamento atmosferico nei principali capoluoghi italiani, ha caratterizzato la conferenza stampa tenutasi questa mattina a Roma che ha visto la partecipazione del presidente nazionale di Legambiente, V. COGLIATI DEZZA, dell'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Italiane, M. MORETTI, del Ministro dell'Ambiente e della Tutela

del Territorio e del Mare, C. CLINI e dell'amministratore delegato di Enel Green Power F. STARACE.

In partenza da Roma, il Treno Verde si dirigerà quindi a Potenza e Napoli, per poi ritornare a fare tappa nella capitale e proseguire ancora verso Grosseto, Genova, Milano e Venezia, concludendo il suo itinerario il 7 aprile, nella città di Ancona.

Ad ogni fermata il Treno Verde riliverà i dati relativi alla qualità dell'aria e dei livelli di rumore grazie al Laboratorio mobile dell'Istituto Sperimentale di Rete Ferroviaria Italiana, la società dell'infrastruttura del Gruppo Ferrovie dello Stato. Inoltre, per rendere l'analisi scientifica ancora più dettagliata, l'equipaggio del Treno Verde, con l'ausilio di attrezzature scientifiche fornite da Con.tec, effettuerà ulteriori monitoraggi sulla concentrazione delle polveri sottili anche in altre zone delle città visitate. Per completare il check-up atmosferico in aggiunta ai valori del PM10 e PM2,5, saranno raccolte informazioni sulle concentrazioni nell'aria di benzene, biossido di azoto, monossido di carbonio, biossido di zolfo e ozono.

Non solo monitoraggio scientifico ma anche progetti propositivi di educazione ed informazione sono alla base della missione del Treno Verde 2012, che, con l'ausilio delle speciali carrozze mostra, intende diffondere tra le amministrazioni comunali ed i cittadini di ogni età un modello positivo, basato sulla possibilità di intraprendere azioni e buone pratiche che possano contribuire realmente alla trasformazione sostenibile dei nostri centri urbani. Mediante un allestimento innovativo, il convoglio ambientalista si presenta quest'anno come un'accattivante green gallery che coinvolge il visitatore nel contesto ideale della città del futuro, resa possibile e realizzabile nell'immediato a partire da piccole scelte quotidiane.

"Con l'edizione 2012, il Treno Verde partecipa all'anno internazionale dell'energia sostenibile per tutti promosso dall'ONU - dichiara V. COGLIATI DEZZA, presidente nazionale di Legambiente -. L'adesione rientra

nelle iniziative di Legambiente verso Rio + 20, un appuntamento significativo per raggiungere obiettivi di sostenibilità globale. Riteniamo che il contributo dato dalle realtà urbane sia determinante per porre in essere stili di vita e tecnologie compatibili con la tutela ambientale e con uno sviluppo economico lungimirante. Proprio per questo, con la nostra campagna, lavoriamo affinché le nostre città si trasformino in fucine di innovazione - conclude COGLIATI DEZZA -, dove i consumi e il ciclo dei rifiuti siano governati dall'efficienza e dal risparmio energetico ed orientati verso una progressiva eliminazione degli sprechi; la mobilità sia principalmente pubblica ed il verde urbano sia parte integrante di un paesaggio in evoluzione.

Tutto questo non è un'utopia ma è già un'alternativa concreta e realizzabile. Come dice il motto del Treno Verde 2012 il futuro è già qui, resta solo da lasciare spazio all'innovazione, per capire il futuro e cambiare il presente".

"Il Treno Verde, nel suo ormai tradizionale Giro d'Italia, evidenzierà anche quest'anno con dati e numeri da assoluto primato il valore ambientale del treno" dichiara M. MORETTI, amministratore delegato del Gruppo FS. Basti pensare che 25 milioni di viaggiatori che nel 2011 hanno scelto le Freccie Trenitalia, con una crescita del 20% rispetto all'anno precedente, hanno permesso un risparmio di 600mila t di CO₂, mentre se i circa 500 milioni di pendolari (4% in più rispetto all'anno precedente) che negli ultimi 12 mesi hanno scelto i convogli del trasporto regionale, viaggiando in auto produrrebbero un milione di t di CO₂ in più.

Due sono i principi - ha concluso MORETTI - che guidano la politica ambientale di Ferrovie dello Stato Italiane: sostenere e massimizzare i vantaggi del trasporto su ferro e ridurre il più possibile gli impatti ambientali. Far viaggiare i treni e costruire ferrovie costituisce oggi una scelta vincente e virtuosa per l'ambiente, per l'economia e per la società".

Il Treno Verde 2012 si presenta come un percorso interattivo e multimediale articolato in tre carrozze per coinvolgere i più giovani con esperimenti semplici e divertenti, incuriosire gli adulti ed invitare le amministrazioni a parlare dei problemi attuali delle nostre città e trovare soluzioni. A tal proposito, ai più piccoli, ed in particolare alle scolaresche, sarà riservato lo spazio mattutino, mentre nel pomeriggio, lo spazio mostra del Treno sarà a disposizione del pubblico anche per ospitare workshop e dibattiti. In particolare, il percorso mostra, ripercorre le macro aree relative ad una città ideale: "come mi muovo", "come costruisco" e "come vivo".

A bordo della prima carrozza i visitatori avranno la possibilità di intraprendere un percorso simulato per raggiungere il proprio quartiere e la propria abitazione sperimentando diverse soluzioni, le vincenti saranno le più sostenibili ovvero quelle che permettono di risparmiare stress ed emissioni di CO₂, nonché di recuperare tempo e denaro. Entrando nella seconda carrozza, con l'ausilio di ben 10 aree tematiche, si continua il viaggio nell'evoluzione architettonica e urbanistica di una città contemporanea, seguendo i canoni adottati in moltissimi centri urbani in tutto il mondo, basati su pratiche a basso impatto ambientale e ad alta efficienza energetica. Nella terza carrozza il focus passa dalla città all'ambiente domestico trasformando le abitudini ad esso collegate in un micro mondo sostenibile caratterizzato da bassi consumi energetici e da prodotti eco-friendly.

La diffusione di una nuova cultura dell'energia pulita, rinnovabile ed efficiente è uno degli obiettivi centrali dell'edizione 2012 del Treno Verde, che insieme ad Enel Green Power si propone di avvicinare i cittadini a tutte le principali tecnologie vitali per il nostro futuro, idroelettriche, eoliche, solari, geotermiche e a biomasse, per produrre, consumare e gestire l'energia in maniera razionale e sostenibile.

"Iniziativa come questa del 'Treno Verde' promossa da Legambiente

contribuiscono a formare una coscienza diffusa della sostenibilità ambientale – ha commentato F. STARACE, Amministratore Delegato di Enel Green Power - Come Enel Green Power crediamo fortemente nel valore e nelle potenzialità dell'efficienza, del risparmio energetico e della produzione da fonti rinnovabili. Fonti che non sono solo a basso impatto ambientale, ma utilizzano al meglio le risorse presenti sul territorio, grazie ad impianti distribuiti di piccola e media taglia. Una produzione sostenibile dell'energia, la maggior attenzione al risparmio energetico e lo sviluppo e diffusione della mobilità elettrica, costituiscono una risposta certa in termini di riduzione dell'inquinamento e dei gas serra, per contrastare il cambiamento climatico e dare un contributo importante alla costruzione di un futuro sostenibile per il nostro Paese”.

Il percorso del Treno Verde 2012 seguirà il seguente itinerario: Potenza - 7, 8 e 9 marzo (conferenza stampa finale); Napoli (Centrale) - 10, 11, 12, 13 e 14 marzo (conferenza stampa finale); Roma (San Pietro) - 15, 16, 17, 18, 19 marzo (conferenza stampa finale); Grosseto - 20, 21, 22 marzo (conferenza stampa finale); Genova (Piazza Principe) - 23, 24, 25, 26 e 27 marzo (conferenza stampa finale); Milano (Porta Garibaldi) - 28, 29, 30 e 31 marzo (conferenza stampa finale); Venezia (Santa Lucia) - 1, 2, 3 e 4 aprile (conferenza stampa finale); Ancona - 5, 6 e 7 aprile (conferenza stampa finale) (*Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e Legambiente*, 6 marzo 2012).

TRASPORTI URBANI

Il trasporto via acqua come via obbligata per il futuro dell'economia locale

Lo scorso 13 febbraio si è svolto un meeting fra le due Province e gli altri partner del progetto europeo LOGPAC, insieme ad UNII Unione Navigazione Interna Italiana, per studiare azioni di incentivazione all'utilizzo delle infrastrutture esistenti

dei sistemi portuali da parte degli operatori privati locali. Presentati anche i dati dei traffici movimentati via acqua-ferro-gomma all'interno del bacino del Sistema Idroviario.

La crisi economica sta colpendo forte tutti i settori, con importanti contraccolpi anche nel comparto della logistica e dei trasporti. Cosa fare, dunque, per rilanciare l'economia sul territorio ottimizzando i sistemi di trasporto tradizionali, che oggi stanno pagando dazio in particolar modo alla voce-costi? Se n'è parlato nel corso del meeting svoltosi nella sede della Provincia di Mantova lo scorso 13 febbraio, al quale hanno preso parte i partner del progetto europeo LOGPAC (ALOT, Province di Cremona, Mantova ed UNII). Lo scopo è creare un network tra le autorità portuali per la promozione del sistema di navigazione interna, proponendo pacchetti logistici che ne favoriscano l'installazione, assistenza tecnica ed un meccanismo di incentivazione rivolto alle imprese attive sul territorio.

Non solo: l'incontro del 13 febbraio è stato anche l'occasione per illustrare i dati dell'analisi effettuata dall'Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica (ALOT) volta a fotografare il trend di traffici movimentati via acqua-ferro-gomma negli ultimi quattro anni all'interno del bacino del Sistema Idroviario. In Lombardia Orientale è attivo un sistema di porti di navigazione dotati di collegamento ferroviario, tuttavia queste strutture risultano in parte sottoutilizzate. Allo stesso tempo, le imprese private attive sul territorio hanno un problema nel trovare un adeguato spazio logistico per le proprie attività a causa del problema cronico della congestione che interessa la più importante piattaforma logistica del Nord Italia.

È in questo contesto che i partner del progetto LOGPAC, finanziato al 50% dalla DGMOVE (Directorate-General for Mobility and Transport) con un budget di circa 200 mila euro, stanno lavorando per incentivare un maggiore utilizzo delle infrastrutture portuali esistenti da parte degli opera-

tori privati locali. Questo attraverso una strategia di comunicazione in termini di localizzazione di imprese logistiche e produttive, la definizione di un pacchetto di insediamento logistico adatto alle caratteristiche professionali degli operatori e, infine, la definizione di un meccanismo di incentivazione al fine di accrescere una domanda aggregata di servizi logistici.

Nel dettaglio, per il 2012 l'attività di progetto includerà una fase di contatto con le imprese e gli operatori privati, potenzialmente adatte all'utilizzo del trasporto via acqua ed all'insediamento presso le aree portuali. Per le aziende che si mostreranno interessate saranno definiti dei pacchetti logistici ritagliati sulla base delle caratteristiche dell'impresa (tipo di merci, attitudine all'exportazione, principali mercati target). Inoltre sarà definito e implementato un sistema di business plan e di incentivi, al fine di accompagnare l'impresa nelle difficoltà burocratiche durante il cambio e stimolarla ad utilizzare la navigazione interna.

In merito a ciò, ALOT sta mettendo a punto un meccanismo di incentivi di tipo localizzativo e di servizio, al fine di favorire la localizzazione di operatori appartenenti alla logistica in generale ed ai settori produttivi i cui prodotti risultino trasportabili via acqua. I pacchetti si baseranno su forme di accordo tra le imprese, finalizzate ad accrescere la domanda aggregata di servizi logistici e le autorità portuali interne e su un modello di semplificazione amministrativa e di benefici condivisi.

Questo meccanismo darebbe vantaggi sia agli operatori che scelgono di trasferire le proprie merci verso il sistema di navigazione interna e sia agli Enti ed alle Istituzioni che vedrebbero generare reddito ed occupazione nel proprio territorio. Il Sistema Idroviario nel suo complesso, e le proposte del progetto, verranno inoltre presentati in due seminari di approfondimento che si terranno a Cremona e a Mantova rispettivamente nei mesi di maggio e giugno, ed in due fiere europee della logistica, per attirare imprese straniere potenzial-

mente interessate ad insediarsi nel territorio mantovano o cremonese (*Comunicato stampa congiunto ALOT, Provincia di Mantova, Provincia di Cremona, UNIL, 21 febbraio 2012*).

INDUSTRIA

Ancora in flessione il mercato dei bandi di soli servizi, recupero degli appalti "misti" di progettazione e costruzione

Dopo il recupero dell'ultimo semestre del 2011, il nuovo anno si apre in tono fortemente negativo: il valore complessivo rilevato nel mese di gennaio è il più basso della serie mensile degli ultimi dieci anni.

Infatti, secondo l'aggiornamento al 31 gennaio 2012 dell'Osservatorio Oice-Informatel, le gare di servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese di gennaio sono state 306 (di cui 21 sopra soglia) per un importo complessivo di soli 21,2 milioni di euro (9,5 sopra soglia e 11,7 sotto soglia). Ciò significa decrementi, rispetto a gennaio 2011, dello 0,6% in numero (-32,3 sopra soglia e +2,9 sotto soglia) e del 32,3% in valore (-54,6 sopra soglia e +13,3 sotto soglia) e, rispetto al precedente mese di dicembre, all'incremento del 9,3% in numero (-19,2 sopra soglia e +12,2 sotto soglia) corrisponde il calo del 56,2% in valore (-78,4 sopra soglia e +8,5 sotto soglia). Continuano ad essere eccessivi i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti a gennaio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è al 41,8%. Le informazioni sulle principali gare indette nel 2011 e già aggiudicate ci danno un ribasso medio del 41,9%.

"Il 2012 non inizia bene - ha dichiarato il presidente dell'OICE G. GIACOBazzi -, aumentando le preoccupazioni per il settore che soffre da troppo tempo il disimpegno della Pubblica Amministrazione dagli investimenti in infrastrutture. La situazione del mercato rimane quindi estremamente fluida e incerta, così come il quadro normativo che, sottoposto a

interventi di urgenza dal Governo Monti, rischia di destabilizzare le regole che le stazioni appaltanti devono applicare. Al di là del merito degli interventi posti in essere con il decreto legge sulle semplificazioni che, soprattutto con l'attivazione della banca dati nazionale sui contratti pubblici, dovrebbe effettivamente rendere molto più agevole la partecipazione alle gare riducendo i costi burocratici per le imprese e per le stazioni appaltanti, ci sono altri casi in cui le norme del Governo indirettamente creano problemi, anche rilevanti. È il caso - ha continuato il presidente dell'OICE - delle gare di progettazione per le quali, con l'abrogazione delle tariffe professionali - misura peraltro positiva e da tempo auspicata anche da OICE - si rischia la paralisi. La norma contenuta nel decreto legge sulle liberalizzazioni priverà infatti le stazioni appaltanti di qualsiasi riferimento per stimare la base di gara e renderà impossibile definire i requisiti di capacità tecnica, anch'essi basati sulle tariffe, nonché predisporre i certificati dei servizi svolti. È un caso emblematico di come una norma pensata per settori particolarmente protetti, impatti su altri settori creando problemi evidentemente non studiati preventivamente e sui quali appare più che necessario (*Comunicato stampa OICE, 14 febbraio 2012*).

Alstom completa l'acquisizione della Osvaldo Cariboni Lecco SpA

Alstom Ferroviaria Spa, protagonista dell'industria ferroviaria italiana con 9 sedi e 2.600 dipendenti, ha completato l'acquisizione della Osvaldo Cariboni Lecco Spa, storica azienda di progettazione, sviluppo e produzione di materiali per linee ferroviarie e tramviarie e di condotti sbarre per centrali elettriche.

Fondata nel 1908 e attiva con 85 persone nelle tre sedi di Pescate, Galbiate e Olginate, Cariboni si era già legata al Gruppo Alstom nel 2008, con la cessione alla multinazionale del 70% delle proprie quote societarie. Con la vendita ad Alstom del rimanente 30%, l'azienda lecchese entrerà

a pieno titolo nel Gruppo e potrà trarre vantaggio dalla dimensione globale delle sue attività e opportunità.

L'acquisizione completa di Cariboni permetterà ad Alstom di completare la propria offerta nel mercato delle infrastrutture ferroviarie e dell'energia sia a livello italiano che internazionale, avvalendosi della centenaria esperienza dell'azienda nei sistemi di trazione elettrica per le linee ferroviarie, tramviarie e metropolitane e alla competenza nei condotti sbarre, nella morsetteria di alta e media tensione e di stazione e nelle linee di alimentazione per mezzi mobili.

Tra gli esempi di progetti internazionali d'eccellenza che vedono già collaborare Alstom e la sede lecchese: il sistema di trazione senza fili APS (alimentazione da terra) per i nuovi tram di Dubai e il sistema di trazione elettrica con catenaria rigida per il sistema ferroviario della miniera di Grasberg (provincia di West Papua - Indonesia), la prima al mondo per l'estrazione dell'oro, e la terza per il rame. La sede di Lecco proseguirà inoltre a produrre condotti sbarre per centrali elettriche per il settore Power del Gruppo.

"Il completamento dell'acquisizione di un'azienda storica come Cariboni - ha dichiarato A. TURICCHI, presidente Alstom Italia -, conferma che Alstom è un erede della grande tradizione industriale italiana. L'esperienza, i prodotti, la professionalità e la capacità progettuale di aziende come Sasib, Fiat Ferroviaria, Passoni&Villa, sono confluite in diversi momenti nel Gruppo, che ha saputo non solo mantenerli, ma anche elevarli ad un livello internazionale facendone, come nel caso del treno Pendolino, dei campioni del Made in Italy" (*Comunicato stampa Alstom, 29 febbraio 2012*).

VARIE

Conto alla rovescia per ExpoFerroviaria ed InterTunnel 2012

Mancano poche settimane all'avvio delle due esposizioni internazio-

nali di riferimento per il settore ferroviario e delle gallerie. Nonostante la crisi del settore, gli eventi organizzati da Mack Brooks Exhibitions vedranno la partecipazione di 350 espositori, di cui 60 presenti per la prima volta, provenienti da 10 paesi.

Le ultime tecnologie in ambito ferroviario e delle gallerie saranno in esposizione ad EXPO Ferroviaria e INTERtunnel 2012, i due eventi in programma a Torino dal 27 al 29 marzo 2012 presso il complesso espositivo del Lingotto Fiere. Il doppio appuntamento, che presenta dal 2004 in Italia le innovazioni dalle aziende più qualificate del settore, si rivolge a manager, ingegneri e buyer del settore ferroviario, delle costruzioni e delle infrastrutture pubbliche, sia dall'Italia che dall'estero.

Saranno 350 gli espositori, provenienti dall'Italia e dall'estero, presenti alle due manifestazioni. Repubblica Ceca, Gran Bretagna, Francia, Germania, Stati Uniti e Svizzera sono alcuni dei paesi rappresentati.

Circa 60 aziende esporranno per la prima volta, a dimostrazione del fatto che l'opportunità rappresentata dalle fiere di "toccare con mano" il mercato, i prodotti ed i potenziali clienti rappresenta un valore aggiunto irrinunciabile, nonostante il periodo di crisi che il settore sta attraversando.

La lista degli espositori comprende grandi nomi del settore sia ferroviario sia delle gallerie. Tra le aziende che parteciperanno a EXPO Ferroviaria, le aziende leader del settore del materiale rotabile come Alstom Ferroviaria, AnsaldoBreda, Bombardier Transportation, Siemens, Voith Turbo, Lokomotivtechnik, Inekon Group, PESA e Vossloh; gli specialisti della costruzione e manutenzione delle rotaie come Matisa, Plasser & Theurer, Servizi Ferroviari Integrati, Schwihag, Vossloh Fastening Systems, Schweizer Electronic; per il controllo delle comunicazioni e della tecnologia esporranno Ansaldo STS e Thales Italia.

Tra gli espositori di INTERtunnel vi saranno importanti aziende fornitrici di materiale per la costruzione di gallerie come la SELI, produttori di

materiali come la BASF Construction Chemicals e la Mapei, e specialisti in elettricità come la FEMI-CZ. I sistemi di illuminazione della Grechi Illuminazione, le tecnologie per la sicurezza della Distelco e dalla RAET si aggiungeranno alla varietà di prodotti che saranno in esposizione. E ancora le italiane Musilli, leader nella realizzazione di prefabbricati e manufatti in cemento e calcestruzzo, Sirena, impegnata sia nel settore industriale sia in quello dell'automotive, The Robbins Company, azienda leader mondiale nel settore TBM (Tunnel Boring Machines) e Brokk Italia, al primo posto nel settore della demolizione controllata a distanza.

Torna anche quest'anno l'Area Binari, nel padiglione 2, con sezioni di binari a grandezza naturale che consentiranno agli espositori di presentare veicoli, strumenti e altri prodotti in un contesto reale.

Il programma dei tre giorni di esposizione comprende anche numerose iniziative collaterali come convegni, corsi e visite tecniche. Qui di seguito il calendario degli eventi associati.

Gli appuntamenti:

EXPO Ferroviaria

- Convegni CIFI - Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, in collaborazione con ASSTRA e FederMobilità:

"Sistemi metropolitani a guida automatica": Martedì 27 marzo 2012, 14:30 - 18:00, Padiglione 1, Sala Rossa;

"Come sta cambiando il trasporto ferroviario? La progettazione italiana a livello internazionale": Mercoledì 28 marzo 2012, 9:30 - 18:00 e Giovedì 29 marzo 2012, 9:30 - 12:30, Padiglione 1, Sala Rossa.

- *Visite Tecniche*:

Mercoledì 28 marzo 2012, Stabilimento Alstom di Savigliano; visita alla metropolitana automatica di Torino; visita del prototipo per il progetto VANAHEIM;

Giovedì 29 marzo 2012, Officina Binari; officina treni Porta Milano e il Museo ferroviario piemontese.

INTERtunnel

- *Corso di formazione IATT - Italian Association for Trenchless Technology*:

Martedì 27 marzo 2012, 10:00-17:00, Sala Verde, *"Le nuove frontiere dei sistemi di posa direzionali - I nuovi traguardi di posa con microtunneling e perforazione orizzontale guidata"*.

- *Convegno SIG - Società Italiana Gallerie*

Mercoledì 28 marzo 2012, 09:30-18:00, Padiglione 2, Sala Blu, *"I nuovi importanti Trafori Alpini"*.

- *Seminario AIF Associazione Imprese Fondazioni/ANISIG Associazione Nazionale Imprese Specializzate In Indagini Geognostiche*:

Giovedì 29 marzo 2012, 10:30-13:00, Padiglione 2, Sala Blu, *"Oltre la crisi delle costruzioni, tra qualificazione e rilancio infrastrutturale"*, OS20b-OS21 Categorie Specialistiche, aggiornamenti normativi e novità tecnologiche.

- *Visite Tecniche*

Mercoledì 28 marzo 2012, ore 9.30, presso gli ascensori della Stazione Metro di Lingotto, visita alla metropolitana automatica di Torino.

Sia EXPO Ferroviaria che INTERtunnel sono patrocinati dal Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e sono sostenute dalla Regione Piemonte, da Infra. TO - Infrastrutture per la Mobilità, azienda che gestisce le infrastrutture della città di Torino e GTT Gruppo Torinese Trasporti. EXPO Ferroviaria beneficia inoltre del sostegno delle Ferrovie dello Stato Italiane, del Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), di ASSTRA (Associazione Trasporti Pubblici). INTERtunnel è anche sostenuta dalla Società Italiana Gallerie (SIG) e da IATT (Italian Association for Trenchless technology).

La pre-registrazione online su www.expoferroviaria.com e www.intertunnel.com dà diritto all'ingresso gratuito alle manifestazioni. In alternativa i visitatori possono acquistare un biglietto d'ingresso direttamente

in fiera al prezzo di Euro 15 (*Comunicato stampa MailMander per Expo Ferroviaria 2012 ed InterTunnel*, 15 febbraio 2012).

Nasce l'Osservatorio Nazionale sui furti di rame

La Federazione Anie ha siglato oggi, unitamente al Dipartimento della Pubblica Sicurezza, l'Agenzia delle Dogane, le Ferrovie dello Stato, ENEL e Telecom Italia, un Protocollo di Intesa per l'istituzione presso il Ministero dell'Interno dell'Osservatorio Nazionale sui furti di rame. Era presente alla firma del Protocollo il Ministro degli Interni A. CANCELLIERI.

Scopo principale dell'Osservatorio, che testimonia concretamente l'impegno congiunto assunto dalle Istituzioni e dai principali operatori di mercato per arginare un fenomeno in preoccupante crescita, sarà il dettagliato monitoraggio delle azioni criminali perpetrate sull'intero territorio nazionale, per determinare eventuali collegamenti tra i furti di rame e le attività delle organizzazioni criminali nazionali ed internazionali.

Tra le cause più importanti alla base dell'aumento dei furti di rame vi sono certamente i rialzi registrati nell'ultimo decennio nelle quotazioni del materiale, che lo hanno reso più prezioso ed attrattivo agli occhi della criminalità comune e organizzata. Se nel 2010 il prezzo del rame è raddoppiato, nel 2011 ha visto un'ulteriore crescita del 12%. Nonostante si preveda in corso d'anno una moderata riduzione delle quotazioni del rame per effetto del peggioramento dello scenario e di una maggiore volatilità delle stesse, i livelli continueranno a mantenersi superiori alla media storica.

Quella dei furti di rame è una problematica che affligge da tempo i settori che Anie rappresenta. Molti operatori industriali hanno subito in questi ultimi anni azioni di furto, spesso anche reiterate nello stesso sito produttivo e nello stesso periodo. Se prima del 2008 i furti avevano assunto prevalentemente la veste di vere e proprie rapine a mano armata, oggi si riscontrano altre modalità riconducibili a episodi di singoli gruppi o individui non ben strutturati, ma fortemente attratti dal valore del bene.

Il rame, unitamente ai principali metalli, è una delle materie prime che entra in larga misura nelle lavorazioni che conducono alla realizzazione di molte tecnologie rappresentate in Anie, in particolare nei cavi. Da un'indagine interna sulla tipologia delle aziende maggiormente colpite dal fenomeno è emerso che oltre il 20% riguarda i produttori di cavi e i fornitori di tecnologie per l'elettificazione delle reti ferroviarie, per le quali il rame rappresenta circa il 40% dei costi di produzione. La presenza nei magazzini delle imprese Anie di ampie scorte di rame accentua la probabilità di atti criminali ed espone a un rischio crescente la sicurezza degli operatori, oltre a quella di strutture e immobili.

“In un contesto di scarsa liquidità come quello attuale, che limita le risorse disponibili per gli investimenti più strategici, la piaga dei furti di rame ha certamente ripercussioni ne-

gative sulle nostre imprese in termini di minore redditività e maggiore onerosità – ha dichiarato il Presidente di Federazione Anie, C.A. GEMME – Le scorte di materiale sono preziose per le lavorazioni industriali. Le conseguenze di un furto di materiale sono estremamente negative anche dal punto di vista della continuità dell'attività aziendale, in particolare produttiva. Fermare le linee produttive, per mancanza di materiale, comporta ripercussioni negative sulla gestione del processo industriale e sui tempi di consegna”.

“L'inizio del 2012, che vede l'economia mondiale in deciso rallentamento, si preannuncia più difficile anche per l'industria Elettrotecnica ed Elettronica italiana rappresentata da Anie – ha precisato il Presidente GEMME – In questo contesto decisamente critico, prevenire e arginare il fenomeno dei furti di rame costituisce un'azione importante per garantire continuità all'attività aziendale non aggravando i riflessi negativi per l'operatività delle imprese, già sotto pressione per gli effetti della crisi sulla liquidità”.

“Sono certo che il Protocollo di Intesa congiunto che abbiamo siglato – ha concluso il Presidente di Anie – costituirà un fondamentale strumento conoscitivo nella direzione della prevenzione e della riduzione del fenomeno. Quello dei furti di rame è un problema diffuso e complesso, arginabile unicamente attraverso azioni mirate e con una stretta collaborazione tra le diverse parti in causa” (*Comunicato Stampa ANIE*, 24 febbraio 2012).