

## Notizie dall'interno

*Dott. Ing. Massimiliano BRUNER*

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Trentino: sei nuovi Coradia Meridian "Jazz" per la Regione

In occasione del rinnovo del contratto di servizio tra la Provincia di Trento e Trenitalia, al fine di migliorare il servizio ferroviario, Trenitalia ha ordinato ad Alstom la fornitura di 6 nuovi treni Coradia Meridian "Jazz" (figg. 1, 2, 3 e 4). I nuovi treni, che entreranno in servizio a fine 2016, sono stati presentati nel corso di una conferenza stampa presso la Provincia di Trento.

Coradia Meridian per la Regione Trentino ha 6 casse, è lungo 96,85 m ed è in grado di viaggiare a una velocità massima di 160 km orari. Progettato secondo nuovi standard di comfort, sicurezza e accessibilità, conta 282 posti a sedere, 42 seggiolini pieghevoli, 2 posti per disabili in carrozzella.

L'ingresso delle carrozze "a raso" dal marciapiede facilita la salita dei passeggeri, mentre le pedane retrattili, installate su ogni porta, eliminano il gap tra il treno e le banchine di sta-

zione, permettendo un accesso agevole anche ai passeggeri a ridotta capacità motoria.

Il nuovo treno presenta allestimenti interni capienti e adatti al trasporto regionale. Le sedute saranno caratterizzate dal tessuto "Loden" non solo in omaggio alla tradizione regionale, ma anche per facilitare la pulizia e la manutenzione; infatti la lana tipica del Tirolo storico dà maggiore garanzie «gestionali» (idropellenza, pulizia, durata) rispetto ad altri materiali.

Molti i servizi a bordo: impianto di video sorveglianza, schermi luminosi interni visibili da ogni punto del treno per le informazioni, impianto di sonorizzazione, scritte in braille, prese di corrente a 220 V per l'alimentazione di cellulari e PC portatili.

Come tutti i treni della famiglia Coradia Meridian di Alstom, i nuovi convogli rispondono alla politica di sostenibilità ambientale di Alstom, e sono riciclabili per il 95%. La trazione ripartita ottimizza le fasi di frenatura e accelerazione di ogni vettura, permettendo di diminuire il livello di consumo di energia. Infine una no-

vità che sicuramente sarà apprezzata dagli appassionati di viaggi in bicicletta: il trasporto bici passerà dalle 8 biciclette oggi caricabili a 20. Un passo importante per una migliore integrazione dei mezzi di trasporto, nell'ottica di una mobilità sostenibile.

"Siamo lieti di questa rinnovata fiducia da parte di Trenitalia e ringraziamo la Provincia Autonoma di Trento per la scelta che - confidiamo - sarà premiata dall'apprezzamento del nostro prodotto da parte dei passeggeri" - ha dichiarato P.L. BERTINA, presidente e amministratore delegato di Alstom Ferroviaria - "Sono 10 le regioni italiane, dal Trentino alla Sicilia, che hanno già scelto il nostro treno per migliorare l'esperienza di viaggio dei loro passeggeri. Coradia Meridian è un treno prodotto e progettato in Italia e che si avvale di tutta l'esperienza di Alstom nel trasporto regionale. Ci auguriamo che si possano aprire nuove opportunità per le nostre fabbriche italiane".

- *Nota per il lettore:*

I treni, progettati e realizzati da Alstom in Italia, nei centri d'eccellenza di Savigliano (CN), Bologna e Sesto San Giovanni (MI), sono destinati a migliorare la qualità e il comfort di viaggio dei pendolari. Ad oggi, più di 100 Coradia Meridian viaggiano in Piemonte, Lombardia, Toscana, Umbria, Lazio, Marche, Abruzzo e presto entreranno in servizio anche in Campania, Trentino, Sicilia. Presente in Italia dal 1998, Alstom in Italia ha



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 1 - Il nuovo treno per la Regione Trentino Alto Adige: area PMR.



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 2 - Il nuovo treno per la Regione Trentino Alto Adige: renerding della zona portabiciclette.



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 3 - Il nuovo treno per la Regione Trentino Alto Adige: sedili in loden.

## NOTIZIARI



(Fonte: Gruppo FS)

Fig. 4 - Il nuovo treno per la Regione Trentino Alto Adige: il nuovo treno in esercizio.

raccolto l'eredità di nomi storici dell'industria, quali Sasib e Fiat Ferroviaria, ha 8 sedi sul territorio nazionale e impiega circa 2.700 persone. Nell'anno fiscale 2014/2015 ha registrato un fatturato di 1 miliardo di euro. Grazie alle proprie tecnologie Alstom Italia partecipa attivamente allo sviluppo delle infrastrutture del Paese e contribuisce al suo progresso (*Comunicato stampa Regione Trentino Alto Adige*, 25 marzo 2016).

### Lombardia: Trenord "Stop & Go", contro gli evasori del biglietto

Si chiama "Stop & Go" il progetto che Trenord ha lanciato per contrastare l'evasione a bordo treno. Nelle stazioni di Milano e della Lombardia, sono in azione 24 task force che hanno il compito di informare gli utenti e supportare i pubblici ufficiali delle squadre anti-evasione di Trenord, cui quotidianamente - insieme ai capitreno - compete il compito di sanzionare chi utilizza il treno senza pagare. "Stop & Go", appunto: pochi secondi e il controllo è fatto.

L'iniziativa vede impegnato per la prima volta l'intero management di Trenord (fig. 5), a partire dall'amministratore delegato, C. FARISÈ, con tutti i dirigenti e i responsabili delle diverse funzioni aziendali, che dedicheranno ogni mese al progetto 3 ore del loro tempo lavorativo, secondo una turnazione precisa che considera le fasce orarie a maggior rischio evasione.

"Stop & Go" è un progetto sfidan-

te, che, oltre a combattere lo strisciante fenomeno dell'evasione, ha 3 obiettivi prioritari: avvicinare il management aziendale all'utente; premiare la fedeltà, rispondendo alle numerose sollecitazioni che gli stessi utenti rivolgono all'azienda segnalando non solo episodi di malcostume a bordo, ma anche la presenza di evasori; far comprendere a dirigenti e responsabili il valore del lavoro di chi è impegnato quotidianamente in prima linea.

La prima fase, di sperimentazione, avrà durata fino alla fine di giugno. (*Comunicato stampa Trenord*, 23 marzo 2016).



(Fonte: Trenord)

Fig. 5 - L'impegno degli agenti Trenord contro l'evasione.

### Lazio: "App Trenitalia": 2,5 milioni di download

Sempre informati e con la biglietteria in tasca: una vera rivoluzione digitale sta accomunando i passeggeri regionali di Trenitalia a quelli delle Freccie. L'App Trenitalia ha superato i 2,5 milioni di download. Oltre un milione, complessivamente, i biglietti acquistati nel solo 2015. Circa il 40% sono biglietti del trasporto regionale. Appena un anno fa erano il 15%.

È così che la digitalizzazione dell'Alta Velocità, che vede oggi un cliente su due delle Freccie acquistare già il biglietto online, diventa sempre più patrimonio condiviso di pendolari e clienti del trasporto regionale.

E, infatti, l'App offre per tutti i passeggeri Trenitalia un'altra importante funzione, quella di informare sull'andamento del proprio treno. Con un plus dedicato proprio ai pendolari, già attivo in via sperimentale nel Lazio e in Toscana, in estensione da giugno ad altre regioni: un'informazione personalizzata e "push". Impostando l'App i pendolari possono, infatti, ricevere un avviso in automatico, sullo smartphone, all'ora

## NOTIZIARI

stabilita, per conoscere l'andamento del proprio treno e, preventivamente, quello della circolazione sulla linea.

L'App Trenitalia è disponibile per iPhone, iPad e per i dispositivi con sistema operativo Android ed è scaricabile gratuitamente dall'Apple Store e da Google Play. Tra le sue tante funzioni, consente di visualizzare il miglior prezzo per singole soluzioni di viaggio, il tabellone degli arrivi e delle partenze delle stazioni e ha un'area riservata CartaFRECCIA, con il saldo punti e l'estratto conto del cliente.

Intanto trenitalia.com ha raggiunto 8,5 milioni di accessi al mese, ed è il sito più visitato in Italia nel settore Travel, con 28 milioni di biglietti venduti ogni anno. Circa il 50% degli accessi avviene ormai tramite smartphone o tablet ed è già disponibile una versione del sito ottimizzata per il mobile che rende fruibili, in modo semplice e immediato, tutte le funzioni più richieste (*Comunicato stampa Trenitalia*, 25 marzo 2016).

### Toscana: in stazione Livorno Centrale un nuovo Apparato Computerizzato

Nella stazione di Livorno Centrale il traffico ferroviario è gestito e controllato con sistemi e tecnologie informatiche di ultima generazione.

Infatti, è stato attivato il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), che ha sostituito la precedente tecnologia elettromeccanica operativa dagli anni '60.

L'ACC opera secondo una visione di sistema e consente agli operatori, sfruttando le potenzialità offerte dall'elettronica di ultima generazione e alla tecnologia informatica, una più efficace gestione della circolazione ferroviaria e una migliore operatività nella gestione delle criticità, con un incremento della qualità e degli standard di regolarità e puntualità; una maggiore capacità di traffico; e un miglioramento dell'affidabilità dei sistemi di stazione (binari, scambi, segnali, linea di alimentazione elettrica

dei treni) grazie all'ottimizzazione dei processi di manutenzione con la diagnostica predittiva e alla riduzione dei tempi d'intervento delle squadre tecniche, in caso di guasti o anomalie.

Con il nuovo apparato saranno incrementate anche le flessibilità di gestione dei servizi ferroviari nel nodo di Livorno, tra gli impianti di Livorno Centrale (viaggiatori) e Livorno Calambrone (merci).

L'impianto sarà completamente integrato nel Sistema di Comando e Controllo (SCC) della direttrice Tirrenica della Toscana, gestito dal posto centrale di Pisa, consentendo una maggiore sinergia nella gestione e regolazione del traffico all'interno di una vera e propria "torre di controllo" ferroviaria.

Tutto questo con un miglior rapporto fra costi di gestione e prestazioni: miglioramento della qualità dell'offerta di infrastruttura e maggiore efficienza nel processo di manutenzione.

L'investimento complessivo, comprensivo delle opere di attrezzaggio tecnologico della stazione, è stato di 23 milioni di euro (*Comunicato stampa RFI*, 21 marzo 2016).

## TRASPORTI URBANI

### Lombardia: traffico in calo in Italia per il secondo anno consecutivo

INRIX, azienda globale nelle tecnologie per auto connesse e per l'analisi dei dati sul traffico, ha pubblicato il rapporto Traffic Scorecard 2015, un punto di riferimento per amministrazioni e città, in Europa e negli Stati Uniti, per la misurazione dei progressi nella mobilità urbana (tabelle 1, 2, 3, 4, 5 e 6).

Il rapporto analizza i livelli di congestione in 96 città europee nel corso del 2015. I livelli di traffico in Italia sono complessivamente in calo per il secondo anno consecutivo: gli automobilisti hanno speso in media 19 ore fermi in coda, un'ora in meno rispetto al 2014. Nonostante questa diminuzione, l'Italia resta al decimo posto nella classifica dei Paesi più congestionati in Europa, al cui vertice si colloca il Belgio, con 44 ore perse nel traffico.

Milano si conferma ancora una volta come la città più trafficata in Italia, con una media di 52 ore perse negli ingorghi da parte degli automobilisti in un anno, più del doppio di

TABELLA 1

Le città più congestionate in Italia nel 2015

Classifica 2015	Area metropolitana italiana	Ore perse nel traffico nel 2015	Variazione rispetto al 2014 (in ore)
1	Milano	52	-5
2	Cagliari	26	2
3	Roma	24	-2
4	Napoli	23	1
5	Palermo	21	0
6	Genova	19	0
7	Firenze	18	-3
8	Torino	16	-2
9	Catania	13	0
10	Verona	12	1
11	Brescia	11	-2
12	Cremona	11	1
13	Bologna	10	-1

## NOTIZIARI

TABELLA 2

Le strade più congestionate nell'area milanese nel 2015.

Classifica	Città	Strada	Da	A	Distanza (in km)	Peggior picco	Peggior giorno/ora	Totale ritardo all'anno (in ore)
1	Milano	A4	Fiorenza- Allacciamento A8 (Milano V.le Certosa)	Allacciamento Tangenziale Nord di Milano	17,24	Pomeriggio	Venerdì 17:00	38,16
2	Milano	A4	Brianza	Fiorenza- Allacciamento A8 (Milano V.le Certosa)	26,10	Mattina	Lunedì 8:00	27,76
3	Milano	A51	Allacciamento A1 Milano-Napoli	Allacciamento Tangenziale Nord di Milano	11,37	Pomeriggio	Giovedì 18:00	20,96
4	Milano	A51	Svincolo Agrate B.: SP13 Melzo-Monza- Dogana	Allacciamento A1 Milano-Napoli	21,95	Mattina	Martedì 9:00	20,12
5	Milano	A52	Svincolo SP49 Vecchia Valassina	Allacciamento Tangenziale Est di Milano	13,34	Mattina	Martedì 8:00	19,64

(Fonte: INRIX)

TABELLA 3

Le strade più congestionate al di fuori dell'area milanese nel 2015

Classifica	Città	Strada	Da	A	Distanza (in km)	Peggior picco	Peggior giorno/ora	Totale ritardo all'anno (in ore)
1	Torino	A55	Torino Nord-A5 Torino-Aosta	Interconnessione Tangenziale Sud	17,33	Mattina	Lunedì 8:00	14,68
2	Busto Arsizio	A8	Svincolo di Busto Arsizio	Allacciamento A9 Lainate-Como Chiasso	19,86	Mattina	Lunedì 8:00	11,4
3	Roma	A90- GRA	Svincolo di Ciampino	Svincolo 18: SS6 Via Casilina	6,42	Pomeriggio	Venerdì 18:00	8,2
4	Firenze	S01	Svincolo Lastra a Signa	Firenze	15,05	Mattina	Giovedì 9:00	8,2
5	Torino	A55	Interscambio Drosso	Interconnessione Tangenziale Nord	11,06	Mattina	Lunedì 8:00	5,36

(Fonte: INRIX)

TABELLA 4

Classifica europea

Classifica 2015	Classifica 2014	Paese	Ore perse in media nel 2014	Ore perse in media nel 2015	Variazione rispetto al 2014 (in ore)
1	1	Belgio	51	44	-6,3
2	2	Olanda	41	39	-1,5
3	3	Germania	39	38	-0,7
4	4	Lussemburgo	34	33	-0,9
5	5	Svizzera	29	30	1,2
6	6	Regno Unito	30	30	-0,1
7	7	Francia	29	28	-0,3
8	8	Austria	25	25	0,4
9	9	Irlanda	24	25	0,5
10	10	Italia	20	19	-0,6
11	11	Spagna	17	18	0,2
12	12	Portogallo	6	6	-0,2
13	13	Ungheria	5	5	-1,0

(Fonte: INRIX)

## NOTIZIARI

TABELLA 5  
Classifica europea per le maggiori città

Classifica 2015	Classifica 2014	Area metropolitana	Ore perse nel traffico nel 2015	Variazione rispetto al 2014 (in ore)
1	1	Londra (area pendolare)	101	5,2
2	5	Stoccarda	73	8,5
3	4	Anversa	71	6,6
4	3	Colonia	71	5,2
5	2	Bruxelles	70	-4,2
6	N/A	Mosca	57	N/A
7	6	Karlsruhe	54	-8,9
8	14	Monaco di Baviera	53	4,5
9	9	Utrecht	53	0,1
10	7	Milano	52	-5,0
11	11	Gr. Manchester	51	-0,4
12	8	Düsseldorf	50	-3,2

(Fonte: INRIX)

quanto succede a Cagliari, la seconda città più congestionata in Italia. Il tempo mediamente speso nel traffico a Milano è sceso tuttavia di cinque ore nello scorso anno, la maggior riduzione registrata in tutte le città italiane. Nella classifica delle città europee più congestionate, Milano è scesa dal settimo posto nel 2014 al decimo posto del 2015. Per il secondo anno consecutivo, Londra si è confermata la capitale degli ingorghi a livello europeo.

Delle 13 città italiane analizzate sono sei quelle che hanno registrato un declino nei livelli di traffico. Gli automobilisti di Roma hanno speso in media 2 ore in meno in coda rispetto al 2014, un fattore che ha fatto scendere la Capitale dal secondo al quarto posto nella classifica italiana delle città più trafficate. Altre riduzioni sono state registrate a Firenze (-3 ore), Torino (-2), Brescia (-2) e Bologna (-1).

L'Italia ha mostrato dei segni di recupero economico, con un aumento del PIL dell'1,5% e della fiducia delle imprese. Mentre il tasso di disoccupazione è sceso all'11,9%, in calo rispetto al 12,7% del 2014, la disoccupazione giovanile ha raggiunto il livello record del 44,2%. Nonostante la crescita moderata e l'incremento del 16% del numero di immatricolazioni delle auto nel 2015, il traffico

in Italia ha continuato a diminuire, in parte grazie anche alla crescita dell'economia del car sharing. Gli affitti di auto sono cresciuti del 18% nel 2015 in Italia e i veicoli acquistati per finalità di noleggio rappresentano circa il 20% del totale del mercato.

Anche gli investimenti nel trasporto pubblico hanno contribuito a ridurre i livelli di traffico. A Milano sono state aperte 10 stazioni della nuova linea della metropolitana M5 Lilla, utilizzata da più di 130.000 passeggeri al giorno. Roma ha registrato un leggero aumento nel car sharing pubblico e anche il trasporto pubblico ha potuto usufruire di miglioramenti in termini di nuove stazioni e passeggeri serviti. Bologna ha registrato un aumento dell'8,9% degli abbonamenti mensili ai servizi di trasporto pubblico locale, a Torino il numero dei passeggeri della metropolitana è aumentato del 3%, mentre l'incremento dell'utilizzo di mezzi pubblici a Brescia è stato del 5%.

"I livelli di traffico in Italia sono in calo per il secondo anno di fila, una riduzione influenzata dalla lenta ripresa economica e dai miglioramenti nei sistemi di trasporto pubblico nelle principali città che hanno provocato una riduzione della necessità di spostamento su strada", ha di-

TABELLA 6  
Classifica 2015 sulle aree metropolitane

Classifica 2015	Area metropolitana	Totale ore perse nel 2015
1	Londra (area pendolare)	101
2	Los Angeles	81
3	Washington DC	75
4	San Francisco	75
5	Houston	74
6	New York	73
7	Stoccarda	73
8	Anversa	71
9	Colonia	71
10	Bruxelles	70

(Fonte: INRIX)

chiarato B. MISTELE, Presidente e CEO di INRIX.

- *Confronti tra Italia ed Europa*

Dei 13 Paesi europei analizzati, nel corso del 2015 il 70% ha registrato una riduzione nei livelli di congestione. Un risultato che può essere attribuito alla lentezza dell'economia europea, con una crescita media del PIL trimestrale dello 0,3% nella seconda metà dell'anno, che resta inferiore al picco precedente alla crisi del 2008. Il Belgio si è collocato in cima alla classifica, con una media di 44 ore perse nel traffico da parte degli automobilisti, davanti a Olanda (39 ore), Germania (38 ore), e Lussemburgo (34), seguite dalla Svizzera che passa dalla sesta posizione dell'anno precedente alla quinta del 2015.

- *La situazione del traffico nelle città europee*

Londra è in cima nella classifica delle città europee con più ingorghi, gli automobilisti nella capitale britannica restano in coda nel traffico per una media di 101 ore, più di 4 giorni. Il maggior incremento del traffico è stato rilevato a Stoccarda, che ha raggiunto una media di 73 ore perse nel 2015, con un aumento del 14% rispetto al 2014. A Bruxelles, la città con più traffico in Europa nel 2012 e nel 2013 e collocata seconda

## NOTIZIARI

dietro Londra nel 2014, si sono registrati cali significativi: con 70 ore perse nel traffico in seguito a una riduzione di più di 4 ore rispetto al 2014 la città belga è scesa al quinto posto in classifica.

- *Confronto tra città europee e altri centri urbani a livello globale*

Londra si colloca in testa alla classifica globale delle città piagate dal traffico, con un totale di 101 ore, seguita da Los Angeles (81 ore), Washington D.C. (75 ore), San Francisco (75), Houston (74), New York (73), Stoccarda (73), Anversa (71), Colonia (71) e Bruxelles (70). Gli automobilisti che percorrono le 10 peggiori strade a livello globale perdono in coda una media di 110 ore all'anno, più di 4 giorni e mezzo.

Tra i Paesi analizzati dall'INRIX Traffic Scorecard, gli Stati Uniti sono

in cima alla classifica per numero di ore perse nel traffico - con una media vicina alle 50 ore nel 2015 - superando Belgio (44 ore), Olanda (39), Germania (38), Lussemburgo (33), Svizzera (30), Regno Unito (30) e Francia (28).

- *Nota per il lettore: Metodologia*

I dati presenti nel rapporto INRIX Traffic Scorecard 2015 sono ottenuti a partire dalle informazioni sulle velocità di percorrenza stradale raccolte da più di un milione di strade e autostrade in 13 Paesi europei e 96 città nel periodo compreso tra gennaio e dicembre 2015. Per accedere al rapporto, in cui è inclusa un'analisi dei tratti stradali più trafficati in Europa e negli Stati Uniti, visitare il seguente link: [inrix.com/scorecard](http://inrix.com/scorecard) (*Comunicato stampa INRIX, 10 marzo 2016*).

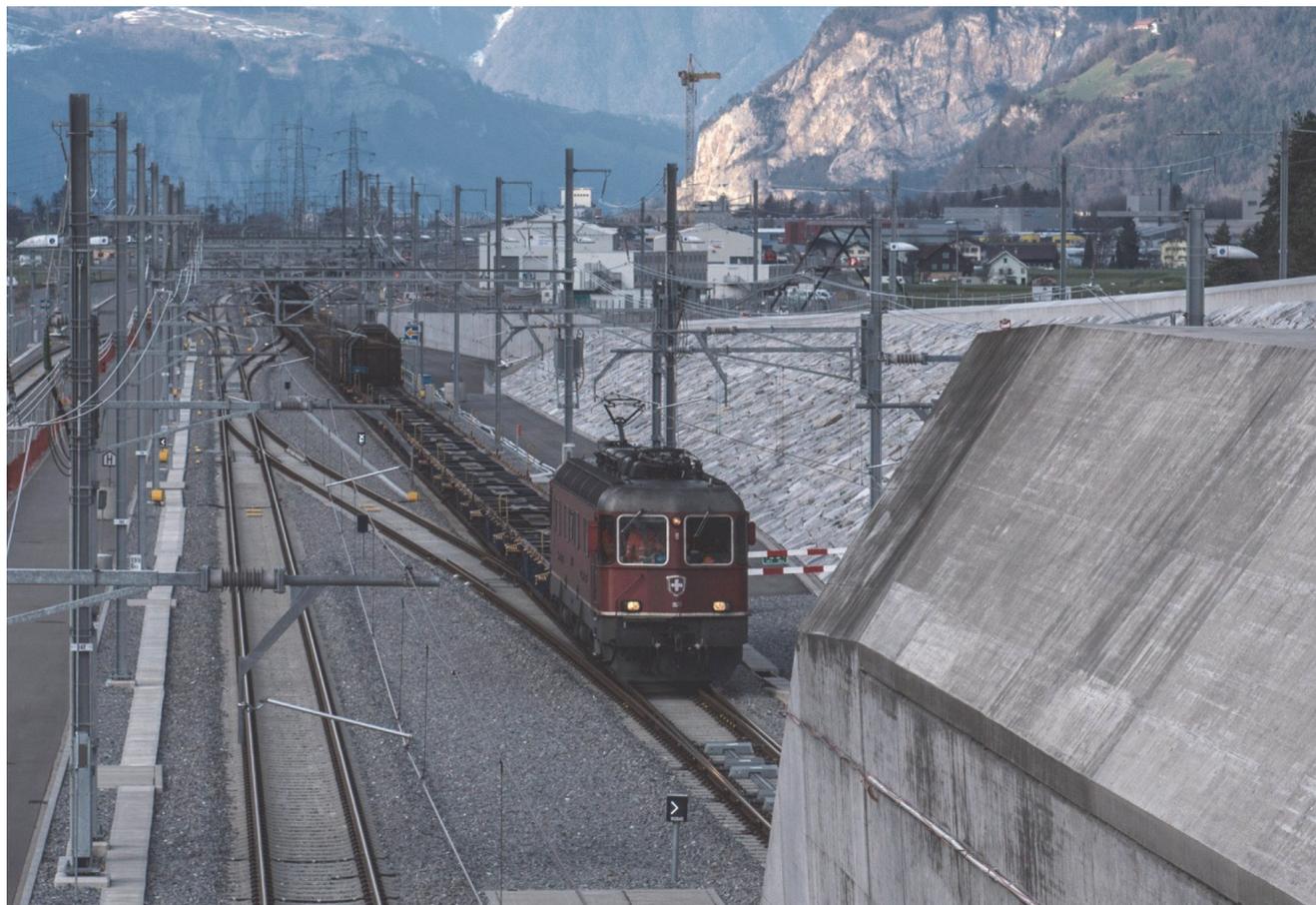
## TRASPORTI INTERMODALI

### Lombardia: test con un treno da 1.500 m nel tunnel di base del Gottardo

Il 6 febbraio è stato testato sulla linea del Gottardo, a cura di AlpTransit San Gottardo SA e delle Ferrovie Federali, il passaggio di un treno merci lungo 1.500 m nel Tunnel di Base (fig. 6).

Il progetto prevedeva infatti la possibilità di far circolare nel tunnel treni di lunghezza 2 x 750 m e fino a 4.000 t di peso, in particolare per il traffico combinato non accompagnato e per le RoLa.

Il treno di prova era composto da 76 vagoni fra carri pianali, a chiusura telescopica e portacontainer, tutti senza carico. Ne è risultato un peso rimorchiato di 2.216 ton, con la trazio-



(Fonte: Intermodale Rail Net 24)

Fig. 6 - Il treno da 1500 m in test sul San Gottardo.

## NOTIZIARI

ne di tre locomotive Re620 disposte in testa, a metà e in coda al convoglio.

Sono state effettuate più corse, verificando il sistema di segnalamento e protezione dei treni ETCS livello 2 e la fattibilità, in caso di emergenza, di far uscire dal Tunnel un treno di tale lunghezza, in retromarcia (Comunicato Stampa Intermodale Rail Net 24).

### INDUSTRIA

#### OICE: primo bimestre 2016: +70,7% sul 2015

Un primo bimestre da record per il mercato dei servizi di ingegneria e architettura: 133,9 milioni di euro, +70,7% sul primo bimestre 2015; questo grazie anche all'ottimo risultato del mese di febbraio: 83,2 milioni di euro, +66,3% su febbraio 2015.

In dettaglio, secondo l'aggiornamento al 29 febbraio dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare rilevate sono state 352 (di cui 47 sopra soglia), per un importo complessivo di 83,2 milioni di euro (75,0 sopra soglia). Rispetto a febbraio 2015 il numero dei bandi cresce del 30,4% (+62,1% sopra soglia e +26,6% sotto soglia) e il loro valore sale del 66,3% (+81,3% sopra soglia e -5,8% sotto soglia). Da segnalare che il risultato è dovuto in gran parte alla pubblicazione di un bando con 29 gare per verifiche sismiche ai manufatti pubblicato da RFI Spa con un valore complessivo di quasi 60,4 milioni di euro.

Molto positivo, come già detto, il confronto tra il primo bimestre 2016 e 2015: nel 2016 sono state bandite 704 gare per un importo complessivo di 133,9 milioni di euro che, nei confronti del primo bimestre 2015, mostrano aumenti del 27,1% nel numero (+28,6% sopra soglia e +26,9% sotto soglia) e del 70,7% nel valore (+98,6% sopra soglia e -7,3% sotto soglia).

Sempre molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino a febbraio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2014 è al

29,6%, per le gare indette nel 2015 sale al 38,4%.

“Per il terzo mese consecutivo, a partire da dicembre, il mercato mostra una forte crescita – ha dichiarato G. SCICOLONE, Presidente OICE – Siamo cauti nella lettura di tali dati, apparentemente molto positivi, in quanto la crescita è ancora alimentata da bandi per assistenze o analisi e indagini di importo molto rilevante; sono tuttavia ancora insufficienti le gare per servizi di ingegneria e architettura per la realizzazione di infrastrutture, che sarebbero il vero motore di una solida ripresa economica. Preoccupano invece, sul piano della concorrenza e del mercato alcune disposizioni del nuovo codice dei contratti pubblici approvato preliminarmente dal Consiglio dei Ministri e in particolare l'innalzamento da 100.000 a 209.000 euro della fascia di affidamenti con procedura negoziata e “invito a cinque” che oggi copre quasi il 90% del numero delle procedure, con evidente “rischio-concorrenza” tale da rendere meno trasparenti non solo il mercato sotto soglia, ma anche parte di quello sopra soglia. C'è poi il tema delle cauzioni, provvisorie e definitive – ha continuato il Presidente OICE – che verrebbero rese applicabili alla progettazione in luogo della polizza per errori e omissioni del progetto, una scelta che desta molti dubbi. In generale va inoltre considerato l'elevato numero di decreti e linee guida attuativi che rischia di fare sopravvivere a lungo le attuali norme regolamentari difficilmente compatibili con una normativa primaria di questo genere. Molto spazio è infine lasciato all'ANAC, e questo è un dato sicuramente positivo, sia per la disciplina della qualificazione delle stazioni appaltanti, sia per le commissioni di gara, e per la sostituzione delle attuali norme del dpr 207/2010 relative ai servizi di ingegneria, con linee guida generali, cui si aggiungeranno contratti-tipo e bandi-tipo che dovranno rendere più chiara e semplice l'azione amministrativa. C'è molto da fare quindi, bene e in tempi rapidi – ha concluso G. SCICOLONE – e l'OICE è pronta a fornire il proprio contributo di esperien-

za nell'interesse pubblico perché da nuove regole ben fatte possa derivare anche la ripresa ed il rilancio del settore che tutti auspicano”.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato dalle 27 unità del primo bimestre 2015 alle 63 del mese appena trascorso, mostra una crescita del 28,6%. Nell'insieme degli paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta, nello stesso mese, una tendenza alla crescita maggiore: +45,4%; mentre l'incidenza del nostro Paese continua ad attestarsi su un modesto 2,2%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 33,6%, Germania 20,3%, Polonia 8,7%, Gran Bretagna 6,1%.

Nel primo bimestre 2016 l'andamento del valore delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), è in forte crescita: 1.093 milioni di euro +117,4% rispetto ai primi due mesi del 2015, mentre il numero, 140 gare, cala del 25,1%. Gli appalti integrati da soli hanno, sempre rispetto ai primi due mesi del 2015, un andamento analogo: calano sia in numero, 103 gare -32,2%, ma crescono in valore, 437,3 milioni di euro +18,5%. Il valore dei servizi di ingegneria e architettura compreso nei bandi per appalti integrati è stato di 16,2 milioni di euro, +54,8% rispetto al 2015 (Comunicato stampa OICE, 15 marzo 2016)

### VARIE

#### Personalità

#### “Una scuola che guarda al futuro e ha a cuore la formazione degli allievi”

È questo, in sintesi, il messaggio lanciato dalla Dirigente Didattica dell'I.T.I. A. Pacinotti di Scafati, alle numerose famiglie che hanno partecipato il 13 ed il 14 febbraio all'open day (figg. 7, 8 e 9) dello storico Istitu-

## NOTIZIARI



Fig. 7 - La partecipazione all'evento  
(Cortesia G. SAVARESE)



Fig. 8 - La puntuale spiegazione durante l'evento agli intervenuti  
(Cortesia G. SAVARESE)



Fig. 9 - Un momento della "lezione" (Cortesia G. SAVARESE).

to scafatese, per presentare le ultime novità nell'offerta formativa.

Infatti, con Delibera Regionale n. 722 del 27 gennaio scorso sono stati approvati a favore dell'Istituto l'indirizzo trasporti e logistica, opzione rotabili ferroviari, e l'opzione elettromedicale dell'indirizzo elettronica ed elettrotecnica. Un traguardo importante per il Pacinotti, che, attraverso questi due nuovi profili professionali, si rilancia ulteriormente ad essere scuola attenta al mercato del lavoro. "Aver ottenuto questi nuovi indirizzi, ha esordito il Dirigente scolastico Prof.ssa A.L. MIRO, rivolgendosi ai genitori presenti, determina per il Pacinotti il raggiungimento di due obiettivi: il consolidamento dell'esistente attraverso il potenziamento della struttura curricolare attuale con adeguate differenziazioni dell'offerta, intercettando,

altresi, in modo più efficace gli interessi e le richieste degli studenti del nostro bacino di utenza ed offrendo un'ampia gamma di risposte formative sul territorio. Naturalmente sfruttando, soprattutto per quanto riguarda l'indirizzo Trasporti e Logistica, le enormi potenzialità che ho tra i miei collaboratori, uno per tutti l'Ing. A. STANZIONE".

E proprio l'Ingegnere STANZIONE ha avuto il compito di presentare alla platea questo indirizzo, unico in Italia, che è il fiore all'occhiello per il prossimo anno scolastico: "Il mondo ferroviario è un mondo, il più delle volte, sconosciuto, ha confidato il prof. STANZIONE, ma vasto ed affascinante nello stesso tempo. Oggi si fa fatica a trovare personale specializzato in questo settore, perciò con questa opzione formeremo periti industriali che possono trovare lavoro

in in uno scenario ricco di opportunità per chi è appassionato del mondo ferroviario e voglioso di comprendere e fare proprio il complesso sistema di trasporto su ferro".

All'Ing. V. GILBLAS il compito, invece, di illustrare l'opzione elettromedicale dell'indirizzo elettronica ed elettrotecnica, anch'essa unica per la nostra provincia. "La richiesta dell'opzione elettromedicale, afferma il prof. GILBLAS, è scaturita dall'osservazione che i sistemi e le apparecchiature di diagnosi, terapia e riabilitazione hanno raggiunto una grande diffusione. Tali apparecchiature richiedono adeguate competenze tecniche che oggi non trovano riscontro in nessuno dei profili professionali in uscita dagli indirizzi dell'attuale scuola secondaria superiore. Chi sceglie questa opzione potrà anche continuare gli studi universitari, tant'è che abbiamo già preso contatto con la Facoltà di Ingegneria della Federico II" (Nota a cura del Prof. G. SAVARESE. 15 febbraio 2016).

### MAZZONCINI e le sfide di FS: TPL, merci, mobilità a tutto tondo, espansione all'estero

- *TPL e mobilità, trasporto merci, espansione all'estero, concorrenza e strategie*

L'AD del Gruppo FS Italiane, R. MAZZONCINI, nel corso di un'audizione in Commissione Trasporti della Camera dei Deputati, ha illustrato le linee guida del prossimo futuro di FS

## NOTIZIARI

ai parlamentari e a quanti hanno seguito la diretta streaming.

- *Da azienda di trasporto ad azienda di mobilità, per l'integrazione modale*

“Abbiamo bisogno di trasformare FS da azienda di trasporto ferroviario in un'azienda di mobilità, questo è un passaggio culturale che va assolutamente fatto. Ora i nostri ferrovieri pensano ai treni ma è al viaggiatore che dobbiamo pensare: se non ci si dà una mossa, le Ferrovie passeranno guai. Le Ferrovie dello Stato - ha sottolineato il top manager - sono già l'asse portante della mobilità del Paese. Dobbiamo diventare un integratore di mobilità: se non lo facciamo noi, lo farà qualcun altro. Io lo dico sempre: dobbiamo entrare nell'ottica di vendere anche i biglietti di Ntv o di Alitalia”.

- *FS prima società in Italia per investimenti*

“Negli ultimi 10 anni abbiamo fatto due cose importanti a livello di gruppo: si è passati dal treno degli anni '70 al treno del 2000 e poi sono stati messi a posto i conti: quest'anno chiuderemo il bilancio con un buon utile, soprattutto se confrontato con le altre aziende europee”. Pur non fornendo cifre, MAZZONCINI ha evidenziato che “sarà utile in crescita significativa” rispetto al risultato positivo di 300 milioni di euro del precedente esercizio. “Consiglierei di lasciare gli utili nelle Ferrovie e investirli nel piano industriale, è un piano importante che richiede finanziamenti e le risorse che generiamo sono importanti”. Parlando di investimenti, l'AD ha detto che FS hanno “consuntivato 4,1 miliardi di investimenti nel 2015, abbiamo 6,2 miliardi di budget nel 2016, mentre la seconda società per investimenti, Enel, ne ha 3 miliardi”. Insomma, “FS investe il doppio rispetto alla seconda società per investimenti”.

- *Entro fine anno nascerà Mercitalia*

“Abbiamo perso molti soldi sul merci. Abbiamo una decina di società e stiamo lavorando per la riorganizzazione entro l'anno con la creazione

di un polo delle merci. Ci stiamo rifocalizzando con lo spin off della divisione cargo di Trenitalia in Mercitalia, una nuova società in cui metteremo tutte le realtà del settore, cosicché i nostri clienti potranno finalmente avere un interlocutore unico”.

“Non abbiamo ancora presentato il piano industriale - ha aggiunto l'AD - ma in un primo “draft” del piano sono previsti mezzo miliardo di investimenti sul trasporto merci, circa 220-230 milioni verranno investiti per il rinnovo del materiale rotabile e altrettanti per la parte della piattaforma logistica”.

- *Scorporare la rete vuol dire ammazzare il gruppo*

“Qualora si decidesse la quotazione in Borsa di Ferrovie dello Stato Italiane e si trasferisse la rete ferroviaria al demanio, si avrebbe come conseguenza quella di indebolire FS”. Il valore della rete, ha ricordato l'AD, è di 26 miliardi che “sono inerti”, ma “quando andiamo in banca per finanziare le grandi opere ci danno tassi bassissimi perché abbiamo questo grande patrimonio”. Scorporare le reti ferroviaria dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane “vuol dire ammazzare il gruppo, perderemmo tutto il know-how. È una delle cose più importanti che stiamo discutendo con il Ministero. Ci sono varie alternative possibili, vedremo se si riesce a non scorporarla”, ha detto ancora MAZZONCINI, aggiungendo che il Piano industriale che sta mettendo a punto “affronterà anche questo tema, darà una risposta”. Sulla quotazione, MAZZONCINI ha spiegato che “il tema è stato spostato al 2017 e vediamo dopo il piano industriale. Non ho nessun tipo di preclusione ideologica, perché in base al dpcm il controllo rimane interamente pubblico. Solamente devo essere sicuro che sia un'operazione di successo” e per questo deve essere “basata su un Piano industriale serio e molto robusto”.

- *Il mercato ferroviario unico europeo*

“Siamo assolutamente favorevoli all'apertura degli spazi ferroviari eu-

ropei. Noi, in Italia, abbiamo lo spazio della concorrenza già occupato da Ntv”. Soffermandosi sulle discussioni in corso sul IV pacchetto ferroviario europeo, l'AD non si dice preoccupato dall'eventuale arrivo delle ferrovie francesi o tedesche sul mercato dell'alta velocità italiano. “Abbiamo già Italo. Certo - ha detto - con tutto il rispetto, mi impensierisce di più avere le ferrovie tedesche o francesi. Siamo l'unico Paese che ha la concorrenza sull'Alta velocità e ci siamo già fatti le ossa”.

- *FSI, ATAC, Trenord*

Le Ferrovie dello Stato Italiane sono interessate a un'eventuale acquisizione delle Ferrovie Sud Est. Rispondendo alla domanda di alcuni giornalisti prima dell'inizio dell'audizione, MAZZONCINI ha risposto: “Certo, ci interessa tutto quello che riguarda il trasporto pubblico”.

Sull'ATAC, l'AD ha dichiarato: “Se la domanda è se mi interessa Atac, la risposta è no. Se la domanda è se mi interessa il trasporto su gomma della capitale, la risposta è sì. L'ideale sarebbero le gare. Abbiamo un'interlocuzione con il Comune di Roma, che ha il problema di un'azienda con 1,7 miliardi di debiti, tecnicamente fallita: sarebbero sprovveduti a non avviare interlocuzioni. O ci muoviamo noi o si muoveranno sicuramente le aziende straniere” ha affermato MAZZONCINI, dicendosi sicuro che le municipalizzate, prima o poi, “saranno mollate” dagli enti locali. “Siamo l'unico soggetto - ha aggiunto - che può proporre un'integrazione anche tariffaria”.

Per quanto riguarda Trenord, “come ha detto MARONI abbiamo aperto un dialogo per arrivare a una riorganizzazione in vista delle prossime sfide, il contratto di servizio scade nel 2020 e bisogna porsi il problema di come affrontarle. Noi abbiamo proposto a MARONI di assumere il controllo di Trenord, in modo da garantire gli investimenti. L'attuale modello paritetico, dal mio punto di vista, non ha nessuna logica, e rende difficile per la Regione Lombardia fare il controllore”. A una domanda

## NOTIZIARI

sui tempi dell'operazione, MAZZONCINI ha risposto che "secondo me si può fare subito".

### • Interesse per le ferrovie greche

Le FS sono interessate alla privatizzazione delle ferrovie greche. "Stiamo partecipando alla "data room" per la privatizzazione della società Trainose - ha confermato MAZZONCINI. - Al momento siamo in tre, insieme a cinesi e russi. È una realtà piccolissima perché non riguarda i binari, è un'operazione che potrà valere meno di 100 milioni di euro". Il

termine per la presentazione delle manifestazioni d'interesse, è stato posticipato a metà aprile circa.

### • FSI richieste dall'Iran alla Svezia

Nel mondo ferroviario "solo sette nazioni hanno l'Alta Velocità e noi e i giapponesi abbiamo i sistemi migliori", e con questo talento "possiamo andare in giro per il mondo". La domanda per l'eccellenza ferroviaria italiana c'è, "ho richieste dall'Iran alla Svezia, molto diffuse. In Iran c'è un'opportunità molto importante e siamo in condizione di farlo". Inol-

tre, "come gestori partecipiamo a una gara in UK, per la linea Londra-Edimburgo, molto importante, dove oggi fa servizio la Virgin di R. BRANSON - spiega l'AD - siamo in Ati (Associazione temporanea di impresa) con una società inglese molto forte, e siamo l'unica società non inglese ad avere ottenuto il passaporto, l'abilitazione alla gara in Inghilterra. Siamo molto fiduciosi. Lo sviluppo internazionale è importantissimo, se restiamo solo in Italia saremo colonizzati un pezzo alla volta" (FSI News, 22 marzo 2016).

### CONDIZIONI DI ASSOCIAZIONE AL CIFI QUOTE SOCIALI ANNO 2016

- Soci <b>Ordinari e Aggregati</b>	€/anno	65,00
- Soci <b>Ordinari e Aggregati</b> abbonati anche a "La Tecnica Professionale"	€/anno	85,00
- Soci <b>Ordinari e Aggregati</b> fino a 35 anni	€/anno	35,00
- Soci <b>Ordinari e Aggregati</b> fino a 35 anni abbonati anche a "La Tecnica Professionale"	€/anno	55,00
- Soci <b>Juniores</b> (studenti fino a 28 anni)	€/anno	17,00
- Soci <b>Juniores</b> (studenti fino a 28 anni) abbonati anche a "La Tecnica Professionale"	€/anno	27,00
- Soci <b>Collettivi</b>	€/anno	550,00

La quota di Associazione, include l'invio gratuito della Rivista Ingegneria Ferroviaria.

### Dal 2016 i Soci possono decidere di ricevere la rivista "Ingegneria Ferroviaria" online a pari quota annuale

Tutti i Soci hanno diritto ad avere uno sconto del 20% sulle pubblicazioni editte dal CIFI, ad usufruire di eventuali convenzioni con Enti esterni ed a partecipare alle varie manifestazioni, convegni e conferenze organizzati dal Collegio.

Il modulo di associazione è disponibile sul sito internet [www.cifi.it](http://www.cifi.it) alla voce "ASSOCIARSI" e l'iscrizione decorre dopo il versamento della quota tramite:

- c.c.p. 31569007 intestato al CIFI - Via Giolitti, 48 - 00185 Roma;
- bonifico bancario sul c/c n. 000101180047 - Unicredit Roma, Ag. Roma Orlando - Via Vittorio Emanuele Orlando, 70 - 00185 Roma - IBAN IT29 U 02008 05203 000101180047 - BIC: UNCRITM 1704;
- pagamento online, collegandosi al sito [www.cifi.it](http://www.cifi.it);
- in contanti o tramite Carta Bancomat.

Per il personale FSI, RFI, TRENITALIA, FERSERVIZI e ITALFERR è possibile versare la quota annuale, valida solo per l'importo di € **65,00**, con trattenuta a ruolo compilando il modulo per la delega disponibile sul sito. Il versamento per l'abbonamento annuale alla rivista *La Tecnica Professionale* di € **20,00** dovrà essere effettuato sul c.c.p. 31569007 intestato al CIFI - Via Giolitti 48 - 00185 Roma.

**Le associazioni, se non disdette, vengono rinnovate d'ufficio; le disdette debbono pervenire entro il 30 settembre di ciascun anno.**

Per ulteriori informazioni: Segreteria Generale - tel. 06/4882129 - FS 26825 - E mail: [areasoci@cifi.it](mailto:areasoci@cifi.it)