

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

FS: dal 2009 saranno rinnovate 2500 carrozze del trasporto regionale

Si rinnovano i treni dei pendolari. A partire dal 2009, con un ritmo di 500 l'anno, circa 2500 carrozze del trasporto regionale saranno sottoposte a interventi radicali di ristrutturazione e rinnovamento degli interni. L'operazione sarà interamente finanziata dalle *Ferrovie dello Stato* e sarà realizzata all'interno delle officine FS. Tra gli interventi che cambieranno l'aspetto interno delle carrozze, il progetto prevede:

- sedili sospesi, sotto ai quali saranno disponibili zone libere per facilitare le operazioni di pulizia e per la sistemazione di bagagli;
- prese di corrente per pc e telefonini;
- aree spaziose per gli spostamenti nei corridoi e maggior facilità nella salita e nella discesa.

L'operazione non avrà alcun impatto sull'offerta del servizio, grazie alla pianificazione degli interventi, e si tradurrà in maggiori livelli di pulizia e comfort, adeguati alle esigenze della clientela pendolare. *TRENITALIA* ha indetto una gara per scegliere il progetto di ristrutturazione migliore al quale i tecnici delle FS si rifaranno durante il lavoro. L'incarico prevede anche la realizzazione di un prototipo in scala reale, che permetterà di apportare con estrema precisione le modifiche utili per assicurare massima funzionalità, oltre che contenimento dei tempi e dei costi degli interventi.

Altri interventi di modifica riguardano i Taf – Treni ad Alta Frequenza

– in servizio nelle grandi aree metropolitane. Nelle zone a piano rialzato delle due carrozze centrali, i sedili saranno sistemati in linea sui due lati longitudinali, in modo da offrire maggiori spazi per favorire la mobilità interna e ridurre i tempi di salita e discesa dei viaggiatori. Per il momento si parte con i primi 40 treni, 20 a Milano e 20 a Roma. A seguire il resto del parco (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 6 maggio 2008).

Tramtreno in Piemonte

Il tramtreno potrebbe essere uno strumento per salvare le linee ferroviarie che in Piemonte rischiano la chiusura: un primo esperimento riguarderà la tratta Pinerolo-Torre Pellice, per la quale entro maggio Regione, Provincia ed Agenzia per la Mobilità Metropolitana firmeranno una intesa che definirà gli interventi da realizzare sulla infrastruttura e le tappe da seguire per attivare il servizio entro un arco di tempo di circa 4 anni. Le risorse, 20 milioni, sono poste a disposizione dalla Regione nell'ambito dei Fondi Fas (fondi europei per le aree sottoutilizzate) e comprendono anche il costo di tre veicoli tramtreno per i quali sarà bandita una gara europea entro la fine dell'anno.

Il nodo più complicato sarà proprio l'omologazione del materiale, procedura del tutto nuova per l'Italia. Al momento sono tre i modelli di tramtreno disponibili sul mercato, personalizzabili per alimentazione, allestimenti ed estetica:

- il Citadis di Alstom, a seconda delle configurazioni, è largo da 2.40 m a 2.65 m, con una lunghezza

variabile da 32 m a 52 m; può trasportare tra i 251 ed i 292 passeggeri ad una velocità massima di 100 km/h (fig. 1);



(Fonte Alstom)

Fig. 1 – Il Citadis Regio di Alstom.

- l'Avanto di Siemens, con le stesse larghezze del Citadis, è lungo circa 37 m e può trasportare fino a 237 passeggeri a 105 km/h di velocità massima (fig. 2);



(Fonte Siemens)

Fig. 2 – Un Avanto/S70 di Siemens.

- il Flexity Link di Bombardier: nella configurazione adottata a Saarbrücken è lungo 37 m, largo 2.65 e trasporta 243 persone alla velocità massima di 100 km/h (fig. 3) (*Il Sole 24 ORE* – Trasporti, 10 maggio 2008).



(Fonte Bombardier Transportation)

Fig. 3 – Il Flexity Link di Bombardier.



(Fonte RomaMetropolitane)

Fig. 4 – Schema della costruenda Linea C della rete metropolitana di Roma.

TRASPORTI URBANI

Linea C della metropolitana di Roma: procedono regolarmente i lavori

Il progetto della Linea C (fig. 4), attualmente in fase di realizzazione ha subito un iter approvativo che ha coinvolto una serie di Enti istituzionali tra cui Comune di Roma e Provincia, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Regione Lazio, Sovrintendenza archeologica, Consiglio Superiore dei LL.PP.

Le attività dei cantieri della tratta S.Giovanni-Pantano, la prima ad entrare in esercizio nel 2011, procedono regolarmente ed in anticipo di circa 23 mesi rispetto al cronoprogramma di gara.

Nel mese di dicembre è stata colaudata la prima talpa (TBM) che a maggio inizierà a scavare per la realizzazione delle gallerie (figg. 5 e 6). Ad oggi non è stata formalizzata alcuna

opposizione alla esecuzione dei lavori nella tratta centrale che quindi verrà puntualmente realizzata in pieno accordo con la competente Sovrintendenza archeologica, con la quale si stanno verificando le migliori collocazioni degli accessi di stazione, con lo scopo di preservare e valorizzare il patrimonio storico della città (*Comunicato stampa RomaMetropolitane*, 28 febbraio 2008).

INDUSTRIA

OICE: prosegue in aprile un graduale recupero; ripresa degli appalti di progettazione e costruzione

Aprile conferma il graduale recupero, avviato ormai da alcuni mesi,



(Fonte Notiziario Cantieri, 15 aprile 2008)

Fig. 5 – Una “Talpa” impiegata nello scavo delle gallerie per le costruende linee metrò.

Caratteristiche principali del Tracciato Fondamentale tratta Clodio/Mazzini - Pantano

- Lunghezza della tratta 25,5 km
- Numero delle stazioni 30
- Distanza media interstazione 800 m c.a.
- Lunghezza della linea in sotterraneo 17,6 km
- Lunghezza della linea all'aperto 7,9 km
- Stazioni di corrispondenza e scambio passeggeri con linee metro e linee ferroviarie esistenti:
- n°2 con la Linea A della metropolitana: Ottaviano e S. Giovanni
- n°1 con la Linea B della metropolitana: Colosseo
- n°1 con la Ferrovia Regionale FR1- "Aeroporto di Fiumicino-Tiburtina-Fara Sabina": Pigneto
- Officina-deposito n°1 a Graniti su un'area di 220.000m²
- Posto Centrale di Controllo e Comando n° 1 a Graniti
- Frequenza prevista per il passaggio dei convogli nell'ora di punta:
 - 180 secondi nella tratta Clodio/Mazzini - Alessandrino
 - 360 secondi nella tratta Alessandrino - Grotte Celoni
 - 720 secondi nella tratta Grotte Celoni - Pantano
- Capacità massima di trasporto: 24.000 passeggeri all'ora per senso di marcia:

Treni:

- consistenza del parco rotabile n° 30 treni
- composizione del treno 6 vetture, lunghezza 107 m, capacità massima di trasporto per treno 1.200 passeggeri, velocità massima 80 km/h, velocità commerciale 35 km/h
- automazione: integrale

Quantità più significative previste per la realizzazione dell'opera:

- volume degli scavi mc 4.300.000 c.a.
- volume degli scavi archeologici mc 600.000 c.a.
- volume calcestruzzo mc 1.600.000 c.a.
- quantità acciaio kg 270.000.000 c.a.
- ascensori n°150
- scale mobili n°250
- sottostazioni elettriche n°11
- cabine di trasformazione n°87
- ventilatori n°200
- elecamere n°1.500

Costo previsto dell'opera: circa 3 miliardi di Euro

(Fonte RomaMetropolitane)

Fig. 6 – Dati principali della Linea C della Rete Metropolitana di Roma.

del mercato pubblico dell'ingegneria e architettura rispetto al vero e proprio crollo della domanda intervenuto negli anni scorsi.

Infatti, secondo l'osservatorio OICE-Informatel, nel mese sono state indette 438 gare d'appalto in questo settore (di cui 44 sopra soglia) per un importo complessivo di 60,9 milioni di euro (di cui 44,0 sopra soglia). Ciò signifi-

ca, su base annua (cioè in rapporto ai livelli registrati nello stesso mese del 2007), un aumento del 122,0% in valore (+304,4% sopra soglia e +2,0% sotto soglia) e del 7,6% in numero di bandi. (Occorre però rilevare in proposito che nel mese di aprile del 2007 la domanda assunse valori eccezionalmente bassi).

Il confronto tra i primi quattro mesi del 2008 e del 2007 mostra un

incremento del 47,8% in valore (+102,7% sopra soglia e -19,8% sotto soglia) e una flessione del 22,1% in numero. (Anche in questo caso va segnalato che la performance del 2007 è la peggiore a partire dal 2001).

Non sono stati, tuttavia, recuperati i livelli ante-crisi. Se infatti si confronta l'importo delle gare indette in questo primo quadrimestre, pari a 265,7 milioni di euro, con il valore medio, espresso a prezzi 2008, rilevato nel primo quadrimestre dei sette anni precedenti, risulta ancora una flessione dell'11,7%.

Tornando ai dati di aprile, l'osservatorio segnala, per la rilevanza dei loro importi, due bandi per servizi di assistenza tecnica pubblicati dalla Regione Sicilia (12 milioni per attività di supporto all'autorità di gestione del POR) e dalla Regione Calabria (8,8 milioni destinati ad attività connesse al PSR): insieme i due bandi giustificano circa il 50% del valore complessivo dei bandi sopra soglia pubblicati nel mese.

La situazione di difficoltà in cui versano ormai da tempo le società di ingegneria specializzate negli appalti pubblici, affermano all'OICE, si è tradotta in un crollo dei prezzi delle prestazioni e in bilanci molto più "magri". Il divario esistente fra i volumi espressi dalla domanda e la capacità produttiva dell'offerta ha inasprito la concorrenza fra gli operatori, che hanno ridotto oltre misura i loro margini operativi pur di presidiare il mercato: l'ultimo dato disponibile sui ribassi con cui vengono aggiudicati gli incarichi, pari al 29,0% (gare indette nel 2007 e aggiudicate successivamente) è un dato statistico medio che nasconde una realtà con punte anche superiori al 60%.

L'analisi dell'osservatorio sulla tipologia delle stazioni appaltanti mostra una maggiore attività, sempre nel primo quadrimestre rispetto all'analogo periodo del 2007, delle amministrazioni dello Stato: 40 gare per 54,0 milioni (+17,6% in numero e +285,0% in valore). In crescita anche le amministrazioni regionali (-54,5% in numero e +98,2% in valore), le aziende sanitarie e ospedaliere (-2,4% in numero e



(Fonte Grandi Stazioni)

Fig. 7 - Bologna Centrale oggi, veduta esterna.



(Fonte Grandi Stazioni)

Fig. 8 - Bologna Centrale oggi, veduta interna.

+64,4% in valore), le università e gli enti di ricerca (-5,9% in numero e +53,3% in valore), gli IACP (-36,0% in numero e +65,4% in valore) e le società concessionarie ed i privati sovvenzionati (-24,6% in numero e +79,6% in valore). Un timido segnale di inversione di tendenza viene dalle amministrazioni comunali (-17,2% in numero e +1,5% in valore). L'attività risulta ridimensionata per i consorzi di comuni e le comunità montane (-59,7% in numero e -45,4% in valore) e per le amministrazioni provinciali (-12,5% in numero e -32,6% in valore).

Nel confronto internazionale il numero delle gare sopra soglia pubblicate dal nostro Paese nella gazzetta comunitaria nei primi quattro mesi è passato da 140 nel 2007 a 193 nel 2008, con un incremento del 37,9%. Nonostante questa crescita, l'incidenza delle gare italiane sul totale europeo continua ad attestarsi su una quota molto bassa, pari al 3,1% nel 2007 e al 3,4% nel primo quadrimestre 2008.

Infine, in Italia la domanda indiretta di progettazione che si esprime attraverso la pubblicazione delle gare per l'affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria risulta in aumento nei primi quattro mesi, con 316 gare per un importo accertato di 2.670 milioni (+ 9,7% rispetto allo stesso periodo del 2007) (*Comunicato stampa OICE*, 13 maggio 2008).

VARIE

Nuova stazione centrale di Bologna: al via la fase finale del concorso

Sono 11 i progetti finalisti su cui la giuria internazionale, presieduta dall'architetto Gae AULENTI, si dovrà esprimere.

E' stata avviata così la fase finale del concorso di progettazione per la nuova stazione Centrale di Bologna

(figg. 7 e 8) che si concluderà a luglio con la proclamazione del vincitore.

Il concorso è stato bandito nel 2007 per l'acquisizione del progetto architettonico che definirà il nuovo assetto infrastrutturale, urbanistico e funzionale nell'ambito della Stazione Centrale di Bologna (figg. 9 e 10).

La giuria, nominata da *Ferrovie dello Stato* in accordo con gli Ordini professionali e con gli Enti Locali, è composta, oltre che da Gae AULENTI, da importanti esponenti del mondo delle istituzioni e dell'architettura internazionale. P. BALDI, direttore della Direzione per l'Architettura e le Arti Contemporanee del Ministero dei Beni Culturali, R. BURDETT, direttore della Biennale di architettura e consulente per l'urbanistica della città di Londra, C. DE PORTZAMPARC, premio Pritzker, G. MULTARI in rappresentanza del Consiglio Nazionale degli architetti, R. BRANDI in rappresentanza del Consiglio Nazionale degli Ingegneri e C. DE VITO Responsabile na-



(Fonte Grandi Stazioni)

Fig. 9 - Bologna Centrale futura: una possibile configurazione esterna.



(Fonte Grandi Stazioni)

Fig. 10 - Bologna Centrale futura: una possibile configurazione interna.

zionale delle stazioni di Rete Ferroviaria Italiana. I membri supplenti sono P. GABELLINI del dipartimento di architettura e pianificazione del Politecnico di Milano e O. IACONO direttore movimento di Bologna di Rete Ferroviaria Italiana (*Comunicato stampa Ferrovie dello Stato*, 5 maggio 2008).

L'Agenzia bloccata?

Bloccati dal Consiglio dei Ministri i due decreti del Ministero dei Trasporti per l'adozione dello statuto e la regolamentazione organizzativa dell'Agenzia Nazionale per La Sicurezza delle Ferrovie. Entrambe i testi sono stati esaminati dalla sezione consultiva di Palazzo Spada nell'adunanza del 31 marzo scorso, che ha espresso due pareri interlocutori, chiedendo al Ministero di adeguarsi e di ripresentare i Dm ottemperando alle varie prescrizioni. La nuova agenzia potrà contare 300 dipendenti più il diretto-

re: 34 unità sono collocate nell'area dirigenziale, 169 nell'area professionale, 48 nell'area tecnica e 40 nell'area amministrativa. Sarà nominato anche un comitato scientifico consultivo composto dal presidente e da sei componenti esperti in materie tecniche, giuridiche, economiche e statistiche, nominati con incarico biennale dal direttore dell'agenzia. Il consiglio di sicurezza ha chiesto più chiarezza sulle spese dell'organismo, spiegando che l'assunzione dei 300 dipendenti dovrà avvenire nell'arco di un triennio e che l'organismo dovrà autofinanziarsi con gli introiti pagati dai vettori per i canoni di accesso all'infrastruttura ferroviaria. Tra gli organi dell'agenzia spiccano il comitato direttivo (presieduto dal direttore e da quattro dirigenti) e il collegio dei revisori dei conti (costituito dal presidente, da due membri effettivi e da due supplenti, nominati dal Ministero dei Trasporti su designazione del Ministero dell'Economia). Nello sta-

tuto dell'agenzia – riferisce il CdS – dovranno essere esplicitate le modalità di funzionamento dei due organi, tempi e modi delle convocazioni. L'agenzia avrà sede a Firenze, sarà dotata di autonomia patrimoniale e sottoposta all'indirizzo ed alla vigilanza del Ministero dei Trasporti e al controllo della Corte dei Conti e dovrà garantire la sicurezza del sistema ferroviario nazionale. I testi dei due decreti ministeriali saranno riesaminati dal dicastero e riproposti di nuovo al Consiglio di Stato per la definitiva ratifica (*Il Sole 24 ORE – Trasporti*, 10 maggio 2008 e *Consiglio di Stato, sezione consultiva per gli atti normativi, pareri numero 1050/2008 e 1059/2008, resi nell'adunanza del 31 marzo 2008 (pres. Coraggio, est. Mincone), recanti Regolamento di organizzazione dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie e Adozione dello Statuto dell'Agenzia nazionale per la sicurezza delle ferrovie*).