

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Sardegna: presentati gli interventi per il miglioramento dell'offerta ferroviaria

L'Assessore dei Trasporti, L. LORETTU, ha tenuto una conferenza stampa sul tema della velocizzazione dei trasporti ferroviari nell'isola.

Nell'occasione sono stati illustrati alla stampa anche gli interventi infrastrutturali sulla rete ferroviaria sarda - RFI - mirati alla velocizzazione e al miglioramento dell'offerta ferroviaria in Sardegna, con l'obiettivo di attuare un modello di orario cadenzato innovativo rispetto all'attuale.

Gli interventi, oggetto del finanziamento regionale complessivo di 24.200.000 euro, sono riconducibili a tre tipologie:

- velocizzazione di ingressi e incroci in ambito stazione;
- aumento di velocità su tratte di linea;
- miglioramento strutturale e realizzazione stazioni.

“Queste realizzazioni - ha detto l'Assessore dei Trasporti - consentono di ottenere maggiore sicurezza, migliori servizi all'utenza con stazioni più confortevoli e capaci di consentire un agevole interscambio tra mezzi privati/mezzi pubblici su gomma e treno, aumento di velocità, miglioramento della regolarità e incremento della frequenza dei treni”.

In particolare l'Assessorato dei Trasporti ha stipulato tre diverse convenzioni con RFI che comprendono:

- *Tratta Cagliari-Decimomannu-Iglesias-Carbonia*

Velocizzazione di incroci stazione:

- Decimomannu, Villamassargia e Siliqua realizzazione degli itinerari in deviate a 60 km/h, anche con il risultato di consentire l'ingresso contemporaneo dei treni dal lato Cagliari e dal lato Iglesias, con notevole accorciamento dei tempi di incrocio;
- impostazione di orario con sede di incrocio a Villamassargia, che consentirà un innovativo cadenzamento rigido a 30' tra Villamassargia e Cagliari. Rettifica curve Siliqua;
- correzione di due curve consecutive con velocizzazione del tracciato da 95 a 130 km/h.

- *Tratta Cagliari-Chilivani-Sassari*

Tutti i lavori hanno l'obiettivo di velocizzare le lunghe percorrenze tra il nord e il sud dell'Isola, unitamente all'introduzione dei treni veloci ad assetto variabile. In questo momento è in corso la gara per la fornitura di cinque treni completi, con la possibilità, per la Regione, di acquistarne altri tre. Sono già arrivate le offerte di due ditte produttrici di treni pendolari diesel ed è in corso di nomina la Commissione tecnica che dovrà valutarle, avvalendosi anche di prove di velocità simulata in laboratori di ricerca ferroviaria italiani ed europei. Al termine dei lavori sulla rete e con la disponibilità dei nuovi treni sono realistiche percorrenze inferiori a due

ore e un quarto sulla Sassari-Cagliari e a due ore e mezzo sulla Olbia-Cagliari. Le opere più complesse riguardano la linea a nord di Oristano, che rappresenta il vero tallone d'Achille per la sua tortuosità. L'ing. SEGLIAS di RFI ha assicurato che la linea sarda ha ormai raggiunto lo standard di sicurezza europeo, con sistemi automatici di controllo e che tutto l'armamento è già stato rinnovato con miglioramento della sede, restano i limiti di un tracciato progettato molti anni fa, su cui occorre intervenire.

- *Velocizzazione incroci stazione di Oristano*

Il capoluogo del Centro Sardegna è destinato a diventare nel breve-medio periodo sede di incrocio strategico per i treni comprensoriali, per assolvere poi, nel lungo periodo, alla funzione di incrocio sistematico per i treni a lunga percorrenza.

- *Velocizzazione incroci stazione di Bauladu e della tratta Abbasanta-Macomer*

Ripristino del Posto Movimento di Bauladu per l'effettuazione di incroci in velocità e ingressi contemporanei, per superare lo stato attuale che impone la fermata nel caso di incroci. Saranno, inoltre, corrette le curve sulla tratta Abbasanta-Macomer, con incremento della velocità da 90 a 100 km/h.

- *Razionalizzazione e velocizzazione incroci Chilivani e velocizzazione tratte Chilivani-Ardara e Mores-Chilivani*

E', forse, l'intervento più oneroso, visto che prevede la razionalizzazione del piano di stazione per consentire percorrenze senza fermata a 60 km/h e gli ingressi contemporanei dai tre lati Cagliari, Sassari e Olbia. Inoltre la correzione delle curve sulle due tratte produrrà un incremento di velocità da 100 km/h a 140 km/h.

- *Velocizzazione tratte Su Canale-Olbia*

Interventi di correzione di curve, con incremento di velocità da 75 a 100 km/h.

- *Completamento raddoppio Decimomannu-San Gavino e ristrutturazione stazioni*

Queste opere, oltre a velocizzare le percorrenze e consentire il cadenzamento d'orario, hanno l'obiettivo di dotare i paesi interessati di stazioni confortevoli, in grado di consentire l'interscambio gomma/ferro e di risarcire quei centri dei disagi sopportati a causa dei lavori di raddoppio della linea. In particolare si tratta di quasi cinque milioni di Euro di investimenti regionali, rivolti a:

- *Sottopasso stazione di Villasor*

Il progetto prevede la soppressione del passaggio a livello esistente, la realizzazione di un sottopasso ferroviario promiscuo, dotato di scale e rampe per disabili motori, strutturato in modo tale da consentirne l'uso anche con la stazione ferroviaria chiusa.

- *Prolungamento rampa cavalcavia ferroviaria, rotonda e sottopasso stazione di Serramanna*

È stata completamente accolta la richiesta del Comune di Serramanna, a fronte di nuove ed intervenute esigenze di mobilità della popolazione, con la modifica ed il miglioramento della funzionalità del sottopasso pedonale promiscuo, consentendo l'attraversamento ferroviario non solo ai pedoni ma anche ai ciclisti, in previsione della futura rete ciclabile comunale, cui si associano modifiche ai sottoservizi collegati al sottopasso ed ai suoi maggiori ingombri. Sarà contemporaneamente realizzata una rotonda tra la circoscrizione di Serramanna e la S.P. 106, con un raggio esterno 19.00 m e riempimento dell'isola centrale della rotonda con un cono di terreno ve-

getale per evitare abbagliamento delle macchine provenienti dal senso contrario. Infine, il Comune di Serramanna, futuro gestore della viabilità, ha ottenuto la realizzazione di un breve tratto di viabilità che colleghi le parti del centro in sostituzione del passaggio a livello.

- *Sovrapasso di stazione a Samassi*

Il progetto prevede la soppressione del passaggio a livello esistente, la realizzazione di un collegamento pedonale dei due lati del centro urbano mediante una passerella aerea promiscua, dotata di scale e ascensori per disabili motori, strutturata in modo tale da consentirne l'uso anche con la stazione ferroviaria chiusa.

- *Percorso pedonale a Sanluri*

Il Comune di Sanluri ha evidenziato i disagi che si sarebbero arrecati alla popolazione con la soppressione del P.L. al km 27+133, obbligando i propri cittadini ad effettuare un lunghissimo percorso per attraversare la linea ferroviaria RFI, ottenendo la realizzazione di una passerella metallica e di un percorso pedonale, adeguatamente illuminato, di collegamento dalla passerella alla stazione FS di Sanluri Stato.

- *Fermata aeroporto di Elmas*

L'Assessore ha, infine, ricordato che sono già in corso, a cura della Sogaer e con finanziamento regionale, i lavori per la realizzazione del percorso meccanizzato dall'aerostazione verso la ferrovia Cagliari - Sassari, mentre le Ferrovie hanno già disponibili i fondi per la costruzione della fermata e il ricongiungimento con il percorso costruito da Sogaer.

La convenzione firmata tra l'Assessorato e RFI la settimana scorsa approva i progetti tecnici della stazione e dell'ultimo tratto di percorso, accollandone i costi alla programmazione dei fondi comunitari 2007-2013.

L'Assessore ha sottolineato l'importanza della fermata non solo per la città di Cagliari, con l'obiettivo di ridurre il traffico su gomma da e per l'aeroporto, ma, soprattutto, per tutte le località servite da TRENITALIA, almeno fino ad Oristano, i cui abitanti potranno finalmente disporre di una modalità di trasporto diretta e veloce con i servizi aerei, come tutte le più avanzate aree d'Europa. È evidente che lo stesso servizio ha l'obiettivo di aprire gli stessi paesi e territori ad importanti prospettive turistiche, agevolando l'arrivo di viaggiatori attratti da servizi aerei a basso costo (*Comunicato stampa Regione Autonoma della Sardegna*, 31 marzo 2009).

Italferr: attivazione ACC di Castello

Il 15 marzo 2009 sono stati attivati il nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC) dell'Impianto di Castello e le modifiche all'Apparato Centrale Elettrico a pulsante di Itinerari (ACEIT). L'impianto di Castello costituisce il limite Sud della tratta AV/AC Bologna-Firenze.

I nuovi impianti, progettati e realizzati sotto la Direzione Lavori di Italferr, per la loro particolare natura, costituiscono l'elemento di congiunzione tra la tratta AV/AC Bologna-Firenze ed il Nodo di Firenze.

Gli impianti gestiscono l'innesto lato Sud della linea Alta Velocità con interconnessioni a raso sull'attuale linea Direttissima BO-FI.

Questa attivazione segue quella di domenica 8 marzo a San Ruffillo e consente l'avvio delle prove dinamiche e funzionali propedeutiche alla certificazione di esercizio e finalizzate all'avvio dell'esercizio commerciale previsto per la fine del corrente anno.

Nei primi mesi del 2010 sarà attivato il passante merci e l'opera di scavalco che consentirà il passaggio dei treni AV/AC senza interferenze sulla direttrice Nord/Sud.

L'attraversamento AV/AC sul Nodo di Firenze sarà completato con la realizzazione del passante ferroviario che

collegherà in sotterranea la Bologna-Firenze, attraverso la nuova stazione di Belfiore, con l'attuale Direttissima Firenze-Roma (2014) (*Comunicato Stampa Italferr*, 15 marzo 2009).

Regione Puglia – TRENITALIA: nuovo contratto per il trasporto regionale

La Puglia ha firmato il nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale, messo a punto per la prima volta sulla base del Catalogo dei servizi offerti da TRENITALIA. L'accordo avrà la durata di sei anni (2009-2014) con possibile proroga fino al 2020. La durata del contratto consentirà un'adeguata pianificazione di investimenti e strategie di sviluppo. Entro il 2011 trentacinque milioni di euro saranno destinati da TRENITALIA al rinnovo della flotta regionale.

Il Catalogo, presentato da TRENITALIA alla Regione Puglia e utilizzato per redigere il nuovo Contratto, ha permesso al committente Regione di conoscere caratteristiche, qualità e costi dei vari servizi proposti dall'azienda di trasporto del Gruppo FS, consentendo di individuare e acquistare quelli più confacenti alle esigenze del territorio e dei propri cittadini e alle risorse finanziarie disponibili.

Sfruttando proprio le opportunità offerte da questo strumento, l'Assessore regionale ai Trasporti della Puglia, M. LOIZZO, l'Amministratore Delegato del Gruppo FS, M. MORETTI e l'Amministratore Delegato di TRENITALIA, V. SOPRANO, hanno sottoscritto ufficialmente questa mattina il nuovo Contratto, che si prefigge l'obiettivo di potenziare l'offerta ferroviaria regionale e di elevare i positivi standard di puntualità (96,5% nel 2008) e di qualità (gradimento sul viaggio 66,7%), già raggiunti dai treni pugliesi gestiti da TRENITALIA.

Corrispettivi. A fronte di un volume di traffico di oltre 7 milioni di treni/km annui, la Regione erogherà un corrispettivo di circa 60 milioni di euro, IVA compresa, per il 2009 (che sarà poi adeguato al tasso di inflazio-

ne).

Investimenti. È prevista la ristrutturazione, entro il 2011, di 76 carrozze per un investimento di 35 milioni di euro a carico di TRENITALIA, reso possibile dalla durata pluriennale del contratto di servizio.

Il miglioramento nella qualità dei servizi. Al centro dell'accordo è stato posto il miglioramento della qualità dei servizi di trasporto, facendo tesoro delle esperienze precedenti e delle istanze degli utenti e delle associazioni dei consumatori. Il contratto stabilisce una serie di standard qualitativi relativi a puntualità, affidabilità, pulizia, affollamento, comfort e informazioni. Tali standard dovranno essere raggiunti entro intervalli temporali predeterminati.

- **Puntualità:** nel 2009 il 97% dei treni dovrà arrivare a destino all'orario programmato.
- **Affidabilità:** la Regione non pagherà i corrispettivi relativi ai treni cancellati per responsabilità di TRENITALIA.
- **Pulizia:** dovranno essere soddisfatti gli standard del contratto di pulizie dei treni.
- **Affollamento:** saranno garantiti i posti offerti previsti dal contratto.
- **Comfort:** dovrà essere garantita la piena funzionalità di porte, servizi igienici, sedili, impianti di illuminazione, informazione, climatizzazione.
- **Informazioni alla clientela:** dovranno essere fornite informazioni complete e tempestive sia in treno e sia nelle stazioni (bacheche), riguardanti l'orario, le variazioni al servizio, le tariffe e le modalità di acquisto dei biglietti.

Sanzioni ma anche premi. Il contratto prevede sanzioni nel caso di mancato raggiungimento degli standard qualitativi, ma anche premi nel caso gli obiettivi siano raggiunti in anticipo sui tempi stabiliti.

Monitoraggio e report alla Regione. Il contratto stabilisce che i dati sul monitoraggio dei servizi siano pubblicati con continuità dalla Re-

gione, in modo da rendere informati gli utenti sull'andamento dei servizi stessi, mentre ogni mese TRENITALIA dovrà inviare un report alla Regione con l'indicazione di tutti i reclami ricevuti e le iniziative intraprese per la risoluzione dei problemi che si saranno eventualmente verificati.

Accordi commerciali. Sono previsti specifici accordi tra TRENITALIA e Regione per agevolare gli abbonati del trasporto regionale nell'utilizzo di treni della lunga percorrenza Regione Puglia e TRENITALIA sono impegnate a realizzare una maggiore integrazione fra le varie modalità di trasporto.

Sviluppo offerta. Il nuovo orario di TRENITALIA (Gruppo FS), che entrerà in vigore il prossimo 14 giugno, introdurrà interessanti novità per venire incontro alla crescente domanda di mobilità dei viaggiatori pugliesi:

- 20 treni effettuati con Vivalto (fig. 1): 2 Bari-Barletta, 6 Bari-Lecce, 6 Bari-Foggia, 2 Lecce-Foggia e 4



(Fonte Gruppo Ferrovie dello Stato)
Fig. 1 – La “semipilota” del Vivalto per le Regionali pugliesi.

Bari-Taranto;

- nuova coppia di treni sulla linea Barletta-Spinazzola che si aggiungono ai 10 treni nuovi attivi dal 16 febbraio 2009;
- dal 1° luglio al 30 agosto circoleranno treni “estivi” da Bari a Fasano, treni festivi “shopping” da Bari a Molfetta;
- nuovo collegamento diretto Foggia - Bari - Taranto - Lecce e ritorno.

(Comunicato stampa congiunto

Gruppo Ferrovie dello Stato – Regione Puglia, 15 maggio 2009).

TRASPORTI URBANI

Toscana: al via la nuova “direttrice metropolitana” su ferro

“L’idea di una “direttrice metropolitana” su ferro, di collegamento tra Firenze e le aree di Prato e Pistoia si inserisce nella nostra strategia di rendere la Toscana più accessibile, per creare quella “città toscana” caratterizzata da interconnettività ed integrazione che abbiamo a cuore”.

Così l’Assessore regionale ai trasporti ed infrastrutture R. CONTI è intervenuto al convegno 2000 anni di mobilità in Toscana. Muoversi oggi nell’area metropolitana: il progetto di una metrolinca tra Firenze, Prato e Pistoia. “Una soluzione di ferrovia “leggera” di cui per ora non esistono precedenti in Italia (ci sono in Germania e Francia) - prosegue l’assessore - sembra ottimale per ridurre i costi di realizzazione, avere un impatto limitato sul territorio ed avere alta permeabilità per l’utenza diffusa (il treno è più adatto per fermate più distanti tra di loro e ricevere utenza concentrata alle stazioni) con un servizio che garantisca anche i collegamenti a breve distanza nell’area stessa e non solo con Firenze.”

Anche questo progetto, che vedrà la presentazione dello studio di fattibilità entro la prossima primavera, contribuirà al completamento dei lavori per la realizzazione del nodo di Firenze previsti per il 2013, che creeranno le condizioni per un forte potenziamento del servizio passeggeri regionale e metropolitano. “Ogni giorno - conclude l’assessore - avremo 280mila passeggeri in più che si sposteranno in treno, oltre 230 auto in meno sulle strade fiorentine, e quindi oltre 800.000 tonnellate in meno di anidride carbonica nell’aria e 2,5 tonnellate in meno di ossidi di azoto. Un bel risultato anche per la salute di tutti i toscani”.

La nuova direttrice di collegamento ferrotranviario fra Agliana-Montale e Firenze, che si svilupperà da Campi Bisenzio ad Agliana passando per Prato ed in prossimità dell’asse della Declassata, era stata immaginata già nel 2002 nell’ambito dell’attività del comitato per il nodo ferroviario di Firenze.

Lo scopo dell’opera infrastrutturale è quello di dare continuità al collegamento Firenze SMN-Osmannoro-Campi già previsto dagli accordi con impegno, da parte dello Stato, a trovare i necessari finanziamenti (per ora è realizzato fino all’impianto di Osmannoro - Le nuove officine).

E’ dell’11 giugno 2002 la prima intesa fra Regione Toscana, Province, Comuni e camere di Commercio per uno studio di prefattibilità. A questa intesa segue, nel maggio 2002, un accordo fra le 3 CCIAA e il comune di Prato per la realizzazione da parte di quest’ultimo dello studio. Lo studio si è concluso nel giugno 2006, individuando tre possibili corridoi, tra cui successivamente è stato scelto quello parallelo alla declassata (*Regione Toscana - Toscana Notizie Agenzia di Informazione della Giunta Regionale*, 28 febbraio 2009).

FNM: in esercizio gli ATR220 di Pesa

Il 9 aprile 2009 due unità diesel a tre moduli della serie ATR220 (fig. 2) prodotte dalla polacca Pesa, sono entrate in esercizio per Ferrovie Nord Milano.

Alla cerimonia, svoltasi presso la stazione centrale di Brescia, hanno preso parte la dirigenza della Regione Lombardia, della Provincia di Brescia e della FNM. Per l’occasione è stato effettuato un viaggio inaugurale fino alla stazione di Iseo. Il materiale della Pesa opererà sulla pittoresca linea Brescia-Iseo-Edolo. La Lombardia è la seconda regione italiana, a seguire la Puglia, ad avere in esercizio veicoli della Pesa Bydgoszcz SA.

L’ATR220 è materiale rotabile di tipo modulare, progettato per servi-

zio passeggeri su traffico locale o regionale. La composizione D-T-D (D=motore; T=rimorchiata) scelta da FNM consiste di tre moduli. La trazione è diesel ed il progetto è in accordo con i requisiti di omologazione italiani e con la normativa C.E.I., UNI, UIC, UNIFER ed F.S..

La struttura e gli allestimenti interni garantiscono un elevato livello di comfort: il pianale, in prossimità delle porte, risulta posizionato a 600 mm dal piano del ferro. Gli spazi interni assicurano un viaggio confortevole



(Fonte Pesa Bydgoszcz SA)
Fig. 2 – L’ATR220 della Pesa.

vole a persone diversamente abili e su carrozino ed esistono ampie zone per il deposito dei bagagli (*Comunicato stampa Pesa Bydgoszcz SA*, 9 aprile 2009).

Primi passi per la futura “metropolitana di superficie” di Lecce

Con una cerimonia tenuta a Novoli il 28 aprile, presso la stazione ferroviaria, si è dato il via ad uno dei più attesi progetti di sviluppo del Salento: si tratta della “metropolitana di superficie”, che interesserà la rete ferroviaria Sud-Est e consentirà un collegamento veloce e confortevole della città di Lecce con i Comuni della costa salentina e dell’entroterra.

In esercizio sono entrati due treni “tecnologici”, mentre altri cinque saranno pronti entro l’estate. Il progetto generale di ammodernamento della rete ferroviaria Sud-Est, che costituirà una vera e propria “metropolita-

na di superficie" per l'intero Salento, prevede interventi di rifacimento delle rotaie e delle stazioni, la soppressione dei passaggi a livello e quindi l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Il tutto servirà a ridurre l'uso delle auto private, potenziando contemporaneamente la rete di trasporti pubblici, mettendo insieme rotaie e gomma. (*Comunicato stampa a cura del Servizio Informazione e Comunicazione della Provincia di Lecce*, 28 aprile 2009).

INDUSTRIA

OICE: aumento dell'8% in aprile, ancora in flessione il primo quadrimestre

Aprile recupera su marzo ma non arresta la discesa della domanda pubblica di servizi di ingegneria e architettura del primo quadrimestre. Infatti, secondo l'aggiornamento mensile al 30 aprile dell'Osservatorio OICE-Informatel, i bandi di gara di questo ultimo mese sono stati 364 (46 sopra soglia) per un importo complessivo di 65,7 milioni di euro (51,6 sopra soglia). Il confronto con aprile 2008 vede diminuire il numero del 16,9% (+4,5% sopra soglia e -19,3% sotto soglia) ma crescere il valore del 7,8% (+17,2% sopra soglia e -16,7% sotto soglia).

Complessivamente, nel primo quadrimestre sono state indette 1.347 gare (175 sopra soglia) con un valore di 248,6 milioni di euro (196,0 sopra soglia). Il confronto con lo stesso periodo dell'anno scorso risulta ancora negativo nonostante il recupero avvenuto nell'ultimo mese: il numero delle gare si riduce del 15,9% (-9,3% sopra soglia e -16,8% sotto soglia) e il loro valore scende del 6,5% (-9,3% sopra soglia e -18,8 sotto soglia), presentando una flessione del 6,5% rispetto alla media dei primi quadrimestri dell'ultimo quinquennio.

Continua ad essere allarmante l'andamento dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in aprile, il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare

indette nel 2008 è stato del 33,6%.

Il valore più elevato registrato in aprile è il 65%, raggiunto nell'aggiudicazione della gara della Regione Sardegna per la banchina di Portovesme (progettazione preliminare, definitiva, esecutiva, coordinamento della sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione, direzione, misure e contabilità dei lavori per interventi di ripristino e adeguamento al vigente p.r.p. della banchina commerciale di Portovesme nel comune di Portoscuso).

Tornando ai dati dell'Osservatorio, l'analisi territoriale delle gare nei primi quattro mesi consente di verificare che la tendenza recessiva registrata a livello nazionale è condizionata in maniera diversa dalle grandi aree geografiche del Paese: in forte ribasso il Nord Ovest (-23,0% in numero e -53,4% in valore rispetto al primo quadrimestre 2008) e le Isole (-20,7% in numero e -10,0% in valore), stazionario il Centro (+12,3% in numero e +1,9% in valore), in crescita il Nord Est (-2,7% in numero e +14,1% in valore) e il Meridione (-26,8% in numero e +18,4% in valore).

Questi dati mettono in evidenza come sia il contributo del Nord Ovest, cioè Lombardia, Piemonte, Liguria e Val d'Aosta, a pesare sul totale del valore del mercato: il crollo del 53,4% in valore corrisponde in termini assoluti ad una perdita di circa 30 milioni di euro.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato da 193 del gennaio-aprile 2008 a 175 dello scorso quadrimestre, mostra una contrazione del 9,3%. Anche nell'insieme degli altri partner dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una tendenza recessiva connotata da una flessione (-9,0%) vicina a quella italiana.

L'incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,4% nel primo quadrimestre 2009 (Francia 36,9%, Germania 11,3%, Spagna 11,0%, Polonia 5,9%, Gran Bretagna 4,9%, ecc.).

La domanda indiretta di ingegneria e architettura che si esprime attraverso le gare per affidamento con-

giunto di progettazione e costruzione mostra nel primo quadrimestre una evoluzione tendenziale fortemente positiva degli importi a base d'asta. Sono 319 le gare pubblicate, per un valore accertato di 4.022 milioni di euro. A fronte di un incremento numerico dell'1,3%, l'incremento del valore risulta pari al 50,7% rispetto al gennaio-aprile 2008.

In dettaglio nello scorso quadrimestre risultano bandite:

- 48 gare di project financing (ex artt. 37 bis e quater L.109/94) per un importo di 476.5 milioni di euro, rispetto al 2008 -14,3% in numero e -66,2% in valore;
- 84 gare per concessioni di costruzione e gestione ex art. 19 L.109/94 per un importo di 1.502.9 milioni di euro (+47,4% in numero e 207,8% in valore);
- 176 gare per appalti integrati per un valore di 1.421,4 milioni di euro (-1,7% in numero e +108,7% in valore);
- 8 gare di appalto concorso per un valore di 49,6 milioni di euro (-65,2% in numero e -45,8% in valore);
- 3 gare di general contracting, nessuna gara era stata rilevata nel primo quadrimestre 2008, per un valore complessivo di 572,0 milioni di euro (*Comunicato stampa OICE*, 12 maggio 2009).

VARIE

Roma Metropolitane: cambio al vertice della presidenza

Il 28 aprile 2009 si è svolta l'Assemblea di Roma Metropolitane nel corso della quale sono state accolte le dimissioni degli Amministratori: C. TESTA, Presidente, F. BORTOLI, Amministratore Delegato e V. GAGLIANI Caputo, Consigliere. Il Comune di Roma, Socio Unico, ha quindi nominato il nuovo Consiglio di Amministrazione, che durerà in carica tre esercizi, così composto:

NOTIZIARI

- G. ASCARELLI – Presidente;
- F. BORTOLI - Amministratore Delegato;
- S. GALLO – Consigliere.

L'Assessore alla Mobilità ed ai Trasporti, On. S. MARCHI, intervenuto, ha ringraziato il Consiglio di Amministrazione dimissionario per il lavoro svolto in questi anni.

Rimane invariata la composizione del Collegio Sindacale, i cui membri sono:

- F. LOPOMO – Presidente,
- M. DIACO,
- S. G. DI CATERINO,

che rimarranno in carica fino all'approvazione del bilancio al 31 dicembre 2009 (*Comunicato stampa Roma Metropolitana*, 28 aprile 2009).

WT Award 2009: in lista anche Alstom Citadis

La Provincia di Milano, dal 18 al 22 aprile ospiterà presso Palazzo Isimbardi "WT Award 2009" un premio internazionale all'innovazione tecnologica giunto all'ottava edizione. Ogni anno l'Osservatorio Well-Tech, attraverso una costante attività di monitoraggio del mondo della produzione e della ricerca, rileva e censisce centinaia di prodotti world wide.

Le sessanta innovazioni che si distinguono a livello internazionale per innovazione tecnologica e valori di accessibilità, sostenibilità e qualità della vita sono candidate al premio.

Criteri di Selezione. Well-Tech seleziona annualmente sessanta prodotti che si sono distinti per innovazione tecnologica che migliora la qualità della vita, con particolare attenzione agli aspetti di sostenibilità e accessibilità.

I prodotti selezionati spaziano dall'auto all'elettrodomestico, dai materiali eco-compatibili alle nuove forme di energia rinnovabile, suddivisi in tre sezioni: *Accessibilità* (facilità di utilizzo

da parte delle fasce deboli, anziani e disabili, sicurezza, visibilità e facile comprensione dei componenti, ricerca e applicazione di nuove modalità di fruizione dei prodotti e dei servizi, valori qualitativi, funzionali e comunicativi del prodotto), *Sostenibilità* (riduzione consumo di materiali ed energia, riduzione degli scarti nell'intero ciclo di vita del prodotto, applicazione di materiali ed energie rinnovabili, trasformazione delle modalità di consumo in funzione di una riduzione dei materiali ed energia, investimento costante e non solo episodico di un'azienda sui contenuti dello sviluppo sostenibile, valori qualitativi, funzionali e comunicativi del prodotto) e *Qualità della Vita* (valori formali e funzionali in grado di soddisfare le esigenze psicofisiche di tutte le persone, applicazione di parametri ergonomici, applicazioni di materiali e tecnologie a basso impatto ambientale, applicazioni di materiali e tecnologie in grado di ottimizzare il comfort d'uso, valori comunicativi del prodotto in grado di instaurare un rapporto di empatia con l'utente, uso appropriato di tecnologia, materiali e sistema produttivo). La giuria composta dai membri di Istituzioni competenti premia il miglior prodotto di ciascuna sezione.

I Premi. Viene assegnato un 1° premio per ognuna delle tre categorie dell'Award. Inoltre, la Provincia di Milano mette a disposizione tre medaglie che vengono assegnate ad aziende italiane impegnate costantemente nella ricerca e nello sviluppo di tecnologie avanzate che rispondono ai criteri del Wel-Tech Award.



(Fonte: Selezione WT Award 2009 Premio all'Innovazione Tecnologica)

Fig. 3 – Il Citadis di Alstom in gara ad WT Award.

In gara è presente il materiale Alstom della serie Citadis (fig. 3).

Tram dotato di un innovativo sistema di trazione, prodotto con materiali al 90% riciclabili che migliora la mobilità urbana e riduce l'inquinamento acustico e ambientale. E' stato progettato per offrire il massimo comfort ai passeggeri: accesso a pianale ribassato, sedili ergonomici, materiali caldi, colori e sistemi di illuminazione inediti. È oltretutto un precursore nel campo dell'accessibilità per le persone con mobilità ridotta fin dalla progettazione. Può operare wire free, senza catenaria essendo dotato di due sistemi di alimentazione: APS e Batteria, una soluzione per l'autonomia a bordo che consente al tram di attraversare zone urbane di meno di un chilometro senza linee aeree di contatto.

I motori a magneti permanenti utilizzati rendono possibile ottenere una resa migliore a fronte di una sostanziale riduzione del consumo di energia (10% circa). Il tram deriva da una piattaforma di componenti standardizzate all'80% perfettamente testate ma viene personalizzato nel design interno ed esterno per valorizzare le specificità di ogni città e rispondere ai bisogni concreti di operatori e passeggeri.