

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Otto nuovi treni veloci per la Regione Sardegna

“Attraverso azioni come queste la Regione intende creare le condizioni per superare il divario infrastrutturale rispetto alle altre Regioni per assicurare maggiore competitività alle imprese, piena libertà di circolazione ai Sardi e nuove opportunità di sviluppo per i territori”. Lo ha sottolineato il Presidente della Regione, U. CAPPELLACCI, in occasione della firma del contratto d'acquisto dei nuovi treni veloci.

La Regione Sardegna acquisterà complessivamente otto nuovi treni ad assetto variabile dalla spagnola CAF (Construcciones y Auxiliar de Ferrocarriles), uno dei leader mondiali nella progettazione, fabbricazione, manutenzione e fornitura dei dotazioni e componentistica per sistemi ferroviari. La Giunta investirà complessivamente quasi 58 milioni di euro. Alla presentazione del progetto erano presenti, con l'assessore regionale dei Trasporti, L. LORETTU, i dirigenti della CAF di Madrid e della Keller meccanica, subappaltatrice per la costruzione in Sardegna, su concessione, dei treni.

Con la tecnologia ad assetto variabile dei nuovi treni, la Regione conta di abbattere i tempi di percorrenza sulle principali tratte ferroviarie dell'isola. Sulla base delle simulazioni effettuate, i treni proposti dalla CAF di Madrid (vincitrice della gara d'appalto), per le caratteristiche di potenza e di frenatura e grazie alle caratteristiche del sistema di pendolamento

(sistema SIBI) in tutte le carrozze, può consentire, ad esempio, di percorrere la tratta Cagliari-Sassari, con due fermate (Oristano e Macomer), in circa 127 minuti, con un risparmio di circa 17 minuti rispetto all'ipotetico tempo di percorrenza del treno “Minuetto” attualmente in servizio.

La tratta Cagliari-Olbia, con sei fermate (Oristano, Macomer, Chilivani, Oschiri, Berchidda e Monti), può essere percorsa in circa 141 minuti, con un risparmio di circa 20 minuti rispetto all'ipotetico tempo di percorrenza del treno “Minuetto”. I tempi di percorrenza saranno ridotti di un ulteriore minuto nelle tratte inverse Sassari-Cagliari e Olbia-Cagliari. I primi due treni saranno pronti a partire tra diciotto mesi.

Il trenta per cento della commessa è stata affidata alla Keller di Villacidro che ha ringraziato la Regione sarda per la grossa opportunità offerta e per le opportunità di sviluppo della fabbrica. I nuovi mezzi, come ha spiegato l'amministratore della CAF, I. MENDIZABAL, hanno sei motori installati a bordo; raggiungono i 160 km orari e possono trasportare fino a 240 passeggeri con un elevatissimo livello di comfort, sicurezza e silenziosità (*Comunicato stampa Regione Sardegna*, 23 febbraio 2010).

Il prototipo di Italo raggiunge i 300 km/h

Il prototipo di NTV la scorsa notte (fig. 1) ha effettuato la corsa di prova alla velocità massima sulla linea AV Roma-Napoli, nella tratta tra Anagni e Gricignano.



(Fonte NTV)

Fig. 1 – Il treno di NTV della Serie AGV di Alstom durante i test di marcia sul circuito di Velim.

L'esito positivo del test ha consentito di validare il comportamento dinamico del treno e di verificare la piena funzionalità dei suoi equipaggiamenti. Si conclude così la prima serie di prove del prototipo e si procede verso la fase successiva dedicata all'omologazione dei sistemi di segnalamento.

I test hanno avuto inizio lo scorso 9 febbraio e sono finalizzati all'ottenimento dell'omologazione per la rete italiana del treno, un AGV Alstom: NTV sarà la prima impresa ferroviaria al mondo ad adottare, dal 2011, questo treno ad alta velocità di quarta generazione dalla tecnologia estremamente innovativa.

Le corse prova, durante le quali sarà toccata la velocità di punta di 330 km/h, proseguiranno sulla rete AV e sulle linee convenzionali fino a giugno (*Comunicato stampa NTV*, 13 marzo 2010).

TRASPORTI URBANI

Ansaldobreda si aggiudica gara del valore di 33 milioni di euro con ATM – Milano per il revamping dei Jumbo Tram

Ansaldobreda, società di Finmeccanica, si è aggiudicata la gara per il revamping dei “Jumbo Tram” (Serie 4900, fig. 2) di ATM, in esercizio a Milano dalla fine degli anni '70.

NOTIZIARI



(Fonte ATM)

Fig. 2 – Un tram della “Serie 4900” in un facsimile di biglietto ATM.

Si tratta di un primo lotto di 51 veicoli per l'importo di 33 milioni di euro ed è prevista l'opzione per ulteriori 49 tram. La consegna del primo veicolo è prevista a 14 mesi dall'ordine, la consegna dell'ultimo dopo 40 mesi.

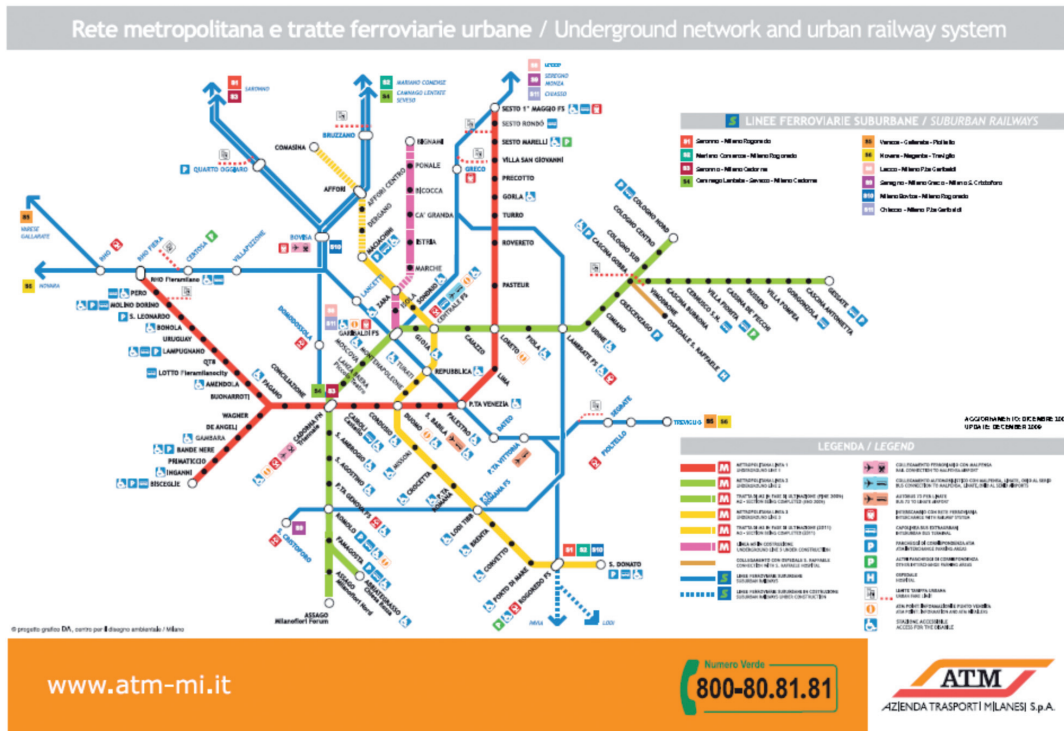
moderni veicoli che già circolano sulla rete milanese in termini di affidabilità e comfort per i passeggeri. Un ulteriore passo in avanti per il piano di ammodernamento dei mezzi ATM: dall'ultimo anno la flotta può contare su oltre 300 nuovi mezzi tra vetture

Gli interventi che saranno attuati riguarderanno sia il design interno sia l'impiantistica. “L'obiettivo – spiega E. CATANIA, Presidente e Amministratore Delegato di ATM – è rendere questa tipologia di mezzi omogenea agli standard dei più

di superficie e metropolitana (fig. 3)”.

I “Jumbo tram” erano stati ideati e costruiti nell'ambito di un programma di sviluppo della mobilità urbana di Milano; un progetto che, sin dall'inizio, si era presentato con caratteristiche di innovazione, dal momento che i veicoli erano stati pensati e costruiti in sintonia con le specifiche esigenze della città committente che ha, oggi, uno dei più efficienti sistemi di trasporto pubblico di massa.

“L'attività di revamping è particolarmente importante per la nostra azienda, perché ci consente di promuovere una significativa quantità di ore lavoro” afferma S. BIANCONI, Amministratore Delegato di AnsaldoBreda “e comporta vantaggi anche per le società di trasporto pubblico locale perché consente di riportare a nuova vita prodotti che saranno in condizio-



(Fonte ATM)

Fig. 3 – Schema della Rete Metropolitana di Milano.

ne di svolgere un efficiente servizio ancora per molti anni con ragguardevoli benefici economici”.

AnsaldoBreda svilupperà gli interventi di revamping avvalendosi della collaborazione della società Sitav, che già co-opera in altri settori produttivi. AnsaldoBreda collabora da oltre mezzo secolo per il sistema di mobilità della città di Milano sia per i veicoli di superficie sia per le metropolitane per le linee 1, 2, 3 nonché le altre che entreranno in servizio nei prossimi anni. Recentemente ha fornito i treni cosiddetti “Meneghino” un veicolo di nuova generazione che è dotato dei più moderni impianti per la sicurezza e il comfort di passeggeri e operatori.

AnsaldoBreda ha recentemente avviato un processo di trasformazione organizzativa mirato a ricollocarla in posizioni di competitività nel mercato, riconquistando successi commerciali in campo internazionale, anche nei paesi emergenti. Attualmente AnsaldoBreda è impegnata nella produzione di diverse tipologie di veicoli dai tram Sirio, che circolano in molte città europee ed anche in Turchia, alle metropolitane automatiche per le città di Brescia, Ryad e Roma; è attiva anche nella produzione ferroviaria con i treni per il trasporto regionale destinati alle Ferrovie Nord Milano e di treni a Alta Velocità destinati al collegamento tra Olanda e Belgio (*Comunicato stampa Finmeccanica*, 7 aprile 2010).

INDUSTRIA

OICE: nel primo trimestre 2010 in flessione la domanda pubblica di soli servizi mentre gli appalti “misti” di progettazione e costruzione tornano in crescita grazie ad un maxi bando dell’Anas

I dati di marzo confermano la tendenza recessiva della domanda dei servizi di ingegneria e architettura in atto dall’inizio dello scorso anno,

chiudendo il primo trimestre 2010 in flessione. Infatti, secondo l’aggiornamento mensile al 31 marzo dell’Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nell’ultimo mese sono state 418 (39 sopra soglia) per un importo complessivo di 53,3 milioni di euro (36,8 sopra soglia). Il confronto con marzo 2009 vede crescere il numero dell’11,8% (-13,3% sopra soglia e +15,2% sotto soglia) ma diminuire il valore dell’11,6% (-19,8% sopra soglia e +10,6% sotto soglia).

Complessivamente nel primo trimestre sono state indette 979 gare (94 sopra soglia) per un valore di 174,3 milioni di euro (135,8 sopra soglia). Il confronto con il primo trimestre 2009 è negativo: il numero delle gare scende dello 0,4% (-27,1% sopra soglia e +3,6% sotto soglia) e il loro valore del 4,7% (-6,0% sopra soglia e +0,2% sotto soglia).

Rispetto alla media degli importi rilevati nel primo trimestre dei cinque anni precedenti il valore messo in gara nei primi tre mesi del 2010 presenta una flessione del 22,4%, pur non tenendo conto della dinamica inflativa settoriale.

Continuano ad essere allarmanti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in marzo il ribasso medio sul prezzo a base d’asta per le gare indette nel 2009 è stato del 36,5%, che raggiunge l’81% nell’aggiudicazione della gara del comune di Grigno (TN) per l’affidamento dei servizi tecnici di progettazione definitiva ed esecutiva e coordinamento della sicurezza in fase di progettazione dei lavori di ristrutturazione delle scuole elementari di Tezze, con un importo a base d’asta di 237.931 euro.

È da notare che, ad eccezione del Nord-Est, che presenta un anomalo +171,1% in valore rispetto al primo trimestre 2009 dovuto ad un maxi bando da 66 milioni di euro pubblicato in febbraio e un +23,5% in numero, in tutte le altre aree geografiche del Paese il confronto con il primo trimestre 2009 è negativo: Nord-Ovest -4,4% in valore e +13,1% in nume-

ro, Centro -39,0% in valore e -26,2% in numero, Sud -36,0% in valore e -1,2% in numero, Isole -77,1% in valore e -19,7% in numero.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato dalle 129 unità del gennaio-marzo 2009 alle 94 dello scorso trimestre, mostra una contrazione del 27,1%. Anche nell’insieme degli altri partner dell’Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una tendenza recessiva connotata, però, da una flessione (-19,3%) meno accentuata di quella italiana. L’incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,1% nel primo trimestre (Francia 45,2%, Germania 10,6%, Spagna 7,4%, Polonia 5,3%, Gran Bretagna 4,1%, ecc.).

La domanda indiretta di progettazione, che si esprime attraverso le gare per l’affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria, mostra nel primo trimestre una evoluzione tendenziale positiva degli importi a base d’asta grazie ad un maxi bando dell’Anas per il collegamento viario compreso tra lo svincolo della ss 514 “di Chiaramonte” con la ss 115 e lo svincolo della “Ragusana” con la ss 114, con la riqualificazione dell’itinerario della Ragusa-Catania, con un valore di 1.500 milioni di euro. Complessivamente sono 260 le gare pubblicate, per un valore accertato di 3.449 milioni di euro, con incrementi del 37,9% in numero e del 23,0% in valore rispetto al gennaio-marzo 2009. (*Comunicato stampa OICE*, 13 aprile 2010).

Gruppo FS: risultati economici positivi anche nel 2009

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato S.p.A. ha approvato il bilancio di esercizio della Società e il consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2009. Nonostante la crisi che ha pesantemente colpito le economie internazionali ed i bilanci dei più importanti competitori ferroviari sul mercato europeo, il Gruppo FS conferma e consolida con grande de-

terminazione il percorso di riconquistato equilibrio della gestione, che risulta in miglioramento rispetto all'esercizio precedente.

L'esercizio 2009 chiude con un utile netto di Gruppo positivo per 44 milioni di euro (+175%), rispetto ai 16 milioni del 2008. Il risultato appare ancora più importante se confrontato con la chiusura degli esercizi 2007 e 2006, quando il Gruppo presentò perdite pari, rispettivamente, a 409 milioni e 2.115 milioni di euro. Dal 2006 ad oggi c'è stato pertanto un miglioramento nel risultato netto pari complessivamente a 2.159 milioni di euro.

Si tratta di un risultato di grande rilievo nel panorama ferroviario europeo, dato che i maggiori competitori, SNCF e DB, hanno annunciato un calo del risultato netto rispettivamente del 270% e del 37% rispetto al 2008.

La forte caduta del traffico merci (-24% dei volumi, leggermente meglio di quanto registrato dai principali operatori esteri), determinata dalla crisi della produzione industriale internazionale e nazionale (è in atto un processo di riconversione del trasporto verso i c.d. treni completi), e le minori risorse rese disponibili per i servizi di infrastruttura, sono stati affrontati a livello di gestione corrente in modo positivo.

Il margine operativo lordo (EBITDA) si attesta infatti a 966 milioni di euro grazie alla crescita di volumi e ricavi del segmento a mercato del trasporto viaggiatori, dove ha inciso il potenziamento dell'offerta, in particolare il lancio dei nuovi servizi ad Alta Velocità, completata nel corso dell'anno (+18,1% i viaggiatori-km trasportati) e al miglioramento della gestione, dovuto alla ulteriore significativa flessione dei costi operativi, per 260 milioni di euro circa (-3,8% sul 2008), effetto della prosecuzione delle azioni di recupero di efficienza e di forte riorganizzazione dei processi produttivi.

In particolare, la politica di razionalizzazione dei costi operativi ha portato in 4 anni ad una riduzione in euro costanti di oltre 1,1 miliardi di eu-

ro, passando dai 7.353 milioni del 2006 ai 6.156 milioni del 2009. Il risultato operativo di Gruppo è positivo per 143 milioni di euro, con una crescita del 35% rispetto a 2008 (nel 2007 e nel 2006 era negativo per 583 e 1.353 milioni di euro rispettivamente).

TRENITALIA. Tra i motivi del miglioramento, la forte ripresa di TRENITALIA che, nonostante il generale scenario di profonda crisi che ha caratterizzato lo scorso esercizio, presenta un margine operativo lordo (EBITDA) positivo per 982 milioni di euro, addirittura in crescita del 7% circa sul 2008; anche il risultato operativo si incrementa, di oltre il 16%, rispetto all'esercizio precedente raggiungendo i 217 milioni di euro (contro i 187 milioni del 2008 e i -389 del 2007). Anche TRENITALIA giunge a chiudere l'esercizio con un risultato netto positivo, pari a 20 milioni di euro (-42 milioni nel 2008), risultato di grande valore se si considera che nel 2006 TRENITALIA chiudeva l'esercizio con un risultato netto negativo per 1.989 milioni di euro. Pur in presenza di questo grande miglioramento sul risultato del conto economico rimane critica la posizione finanziaria netta in particolare in rapporto al capitale.

RFI. Rete Ferroviaria Italiana conferma la sua situazione positiva. La società infatti, nonostante minori ricavi da servizi di infrastruttura per 192 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente, chiude il 2009 con un incremento del risultato operativo del 34% utile netto di 8 milioni di euro (39 milioni del 2008). Importanti infine i dati relativi al servizio. Il 2009 ha segnato un ulteriore calo del numero di incidenti cosiddetti "tipici" dalla classificazione internazionale: 13, contro i 19 del 2008. Nel 2000, gli incidenti "tipici" erano stati 96. In costante miglioramento, seppur lieve, anche la puntualità, che si attesta, secondo le modalità e gli standard stabiliti dal D.M. 146 T del 4 luglio 2000, al 90% per i treni della media-lunga percorrenza, al 90,5% per il trasporto regionale e all'85,7% per il Cargo (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 16 aprile 2010).

VARIE

Nodo di Firenze. Partono i lavori del Passante ferroviario. In autunno quelli della nuova Stazione AV

Mercoledì 10 marzo 2010 sono stati consegnati i lavori relativi agli interventi AV/AC del Nodo di Firenze. Si partirà a breve con il Passante che prevede lo scavo del pozzo da cui sarà "lanciata" la fresa per lo scavo meccanizzato delle due gallerie a semplice binario che, dall'area di Campo Marte, raggiungeranno la zona Belfiore/ex Macelli, dove sorgerà la nuova Stazione, per proseguire fino a Rifredi dove la linea ritorna in superficie per collegarsi ai 2 binari AV già realizzati a Firenze Castello. Le opere della nuova Stazione AV, progettata da N. FOSTER e O. ARUP, saranno invece avviate in autunno, non appena ultimate le fasi propeedeutiche con cui, tra l'altro, si sta realizzando il corridoio attrezzato per il trasporto via ferro dei materiali di scavo (*Comunicato stampa Italferr*, 10 marzo 2010).

Salerno: protocollo di intesa tra Comune, FS e Università per la riqualificazione di aree ferroviarie

Riqualificazione, ammodernamento e valorizzazione delle aree di Piazza della Ferrovia e dello Scalo Merci di Salerno con lo scopo di favorire le connessioni tra i vari sistemi di trasporto e lo sviluppo economico e sociale del territorio.

Questi gli obiettivi principali da raggiungere dopo la sigla del Protocollo d'Intesa tra Ferrovie dello Stato, Comune e Università degli Studi di Salerno.

Il documento è stato firmato da V. DE LUCA, Sindaco di Salerno, R. PASQUINO, Rettore dell'Università e C. DE VITO, Amministratore Delegato di FS Sistemi Urbani (fig. 4).

L'accordo definisce il quadro delle



(Fonte Comune di Salerno)

Fig. 4 - La firma del protocollo di intesa per la riqualificazione urbanistica zona stazione centrale di Salerno in Palazzo di Città.

attività dei soggetti firmatari, conseguenti all'entrata in vigore del Piano Urbanistico Comunale (P.U.C.) per l'individuazione e trasformazione di 15 aree da riqualificare per contrastare il degrado urbano e sociale delle zone circostanti.

Tra queste figurano spazi e fabbricati non più funzionali al servizio ferroviario che saranno inseriti in un progetto di trasformazione urbanistica.

L'Università di Salerno realizzerà uno studio, corredato da relazione di sostenibilità tecnico economica,

mentre sarà affidato a FS Sistemi Urbani il compito di coordinare la programmazione per la definizione del Master Plan del Piano Urbanistico Attuativo (P.U.A.), da concordare con il Comune.

Una volta definito e approvato il Master Plan, il Comune di Salerno si farà promotore dell'attivazione delle procedure necessarie all'attuazione del P.U.A. (Comunicato stampa congiunto Comune di Salerno, FS Sistemi Urbani, Rete Ferroviaria Italiana, Università di Salerno, 20 aprile 2010).

Avviso ai lettori

Si comunica ai lettori che nel sito web del CIFI www.cifi.it sono attive le funzioni di ricerca dedicate alle riviste "Ingegneria Ferroviaria" e "La Tecnica Professionale". Queste funzioni sono:

- ricerca dei sommari di Ingegneria Ferroviaria (dal 2006) e di La Tecnica Professionale (dal 2006);
- ricerca degli indici di Ingegneria Ferroviaria (dal 1965) e di La Tecnica Professionale (dal 2004);
- ricerca degli articoli di Ingegneria Ferroviaria (dal 1955) e di La Tecnica Professionale (dal 1979).

Tali funzioni sono accessibili dalla home page, cliccando sui collegamenti presenti nel menù a colonna a sinistra della pagina.

Nello stesso menù sono anche disponibili le funzioni relative a:

- Presentazione del CIFI
- Forum
- Piattaforma della Banca dati dei Curriculum Vitae e delle offerte di lavoro
- Borse di studio
- Prossimi Congressi, Convegni, visite tecniche (elenco complessivo e per aree territoriali), atti dei convegni effettuati;
- Riviste e volumi pubblicati
- Abbonamenti e pagamenti on-line
- Notizie in breve
- Notizie dalle università
- Elenco dei volumi (oltre 5800 testi) e delle altre riviste presenti in biblioteca
- Statuto e Regolamento del Collegio
- Modalità di associazione per i soci individuali e collettivi
- Convenzioni per i soci.