

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Lanciata la gara per 90 nuovi treni regionali

Nuovo passo nella realizzazione del piano di investimenti da due miliardi di euro, reso possibile dalla firma dei Contratti di Servizio con le Regioni, sottoscritti per una durata di sei anni rinnovabili per altri sei. Prosegue l'ammodernamento della flotta di TRENITALIA per i pendolari: al via la gara europea per 90 nuovi treni elettrici destinati al servizio ferroviario regionale. La gara è un ulteriore passo in avanti nella realizzazione del piano di investimenti da due miliardi di euro presentato ufficialmente a settembre 2009 da Ferrovie dello Stato al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, alla presenza di 19 amministratori regionali. A renderlo possibile è stata la firma dei Contratti di Servizio con le Regioni, sottoscritti per una durata di sei anni rinnovabili per altri sei, ossia per un periodo per la prima volta sufficiente a pianificare azioni di sviluppo e miglioramento dell'offerta e ad accedere alle necessarie linee di credito.

Alle parole sono seguiti i fatti: ad ottobre 2009 la commessa da 258 milioni di euro a Bombardier per 100 nuovi locomotori E 464, con l'opzione, confermata e annunciata, per ulteriori 50 locomotori, poi l'aggiudicazione ad Ansaldo Breda della gara per 600 nuove carrozze a doppio piano, per un importo di 829 milioni di euro, adesso il lancio di questa nuova gara. Il tutto mentre continuano le attività di ammodernamen-

to e restyling di altre 2550 carrozze regionali.

Due i lotti di questa gara, il primo riguarda 70 treni a media frequentazione e il secondo 20 treni ad alta frequentazione. L'obiettivo è acquisire convogli sempre più rispondenti alle esigenze delle centinaia di migliaia di pendolari che ogni giorno viaggiano con Ferrovie dello Stato, lasciando alle imprese costruttrici ampia facoltà di individuare e presentare le soluzioni più idonee ad assicurare elevati livelli di comfort, efficienza, accessibilità, affidabilità e sicurezza.

Le uniche rilevanti indicazioni tecniche riguardano infatti la composizione "bloccata" dei convogli, che dovranno essere dotati di una cabina di guida ad entrambe le estremità, e quindi reversibili, avere tutte le carrozze intercomunicanti ed essere accoppiabili, fino ad un massimo di due. Il bando, strutturato in modo da consentire la partecipazione del più ampio numero possibile di imprese costruttrici qualificate, prevede come criterio di aggiudicazione quello dell'offerta economicamente più vantaggiosa, con punteggi che premieranno maggiormente la qualità (60%), piuttosto che il prezzo (40%) (*FS News*, 27 aprile 2011).

#### Per il 2019 Venezia avrà l'Alta Velocità

Nel corso del Festival delle Città Impresa, a Venezia, l'AD del Gruppo FS ha parlato degli interventi realizzati nel Nordest e delle priorità infrastrutturali che interessano il territorio. "Per il 2019, anno in cui Vene-

zia potrà essere la Capitale Europea della Cultura, o al massimo 2020, stimiamo che l'Alta Velocità potrà arrivare nella città lagunare, e colmare così il gap che fino ad ora ha lasciato il Nordest ai margini di questo importante sistema infrastrutturale". Così ha dichiarato M. MORETTI, nel corso di un convegno del Festival delle Città Impresa a Venezia. "Data la forte domanda del mercato - ha detto MORETTI - considero il completamento della tratta Milano-Venezia la priorità numero uno per il sistema paese.

L'area metropolitana di Venezia, Treviso, Padova e Vicenza ha infatti la massa critica necessaria a sostenere economicamente il progetto, e andranno considerate le formule commercialmente più adeguate nello studiare un sistema di fermate che vedrà in Mestre o Tessera, Padova e Verona i suoi fulcri". Si allungano significativamente, invece, per l'AD di Ferrovie, i tempi per la tratta Venezia-Trieste. "Trieste e Lubiana non hanno bacini di passeggeri sufficienti a proseguire su quella tratta. E, soprattutto, oltre confine non ci sono ancora neppure le progettazioni preliminari. Notiamo invece che la domanda sta crescendo significativamente sulla linea Pontebana che collega a Vienna ed ai mercati del Nord Europa".

Nel corso dell'incontro MORETTI ha citato le opere realizzate come il Nodo di Verona, Quadrante Europa, linea Padova-Mestre e raddoppio del terminal di Verona, che sono solo alcuni dei grandi interventi realizzati che rendono la rete veneta tecnologicamente avanzata. MORETTI ha quindi ricordato come nel Nordest siano stati eliminati tutti i colli di bottiglia della rete ferroviaria, invitando poi i giornalisti a concentrarsi sulle opere più importanti, tenendo conto delle risorse disponibili. Il numero uno di Ferrovie ha così affrontato il tema delle infrastrutture utili al territorio, che non possono essere cattedrali nel deserto, bensì opere capaci di adattarsi a ciò che chiede l'Europa, ovvero dei "core network" in cui i sistemi integrati di trasporto siano sfruttati

al meglio. Stesso discorso riguarda le fermate che dovrà effettuare l'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria, utili nei grandi complessi urbani, non possibili invece nei bacini a scarsa densità di popolazione, o comunque dove non sono richieste dal mercato.

Al discorso delle infrastrutture necessarie e in grado di soddisfare l'economia del Paese, va indubbiamente affiancato quello di una buona architettura finanziaria per la loro realizzazione, che deve essere priva di possibilità di contenziosi, precisa dal punto di vista progettuale, in grado di soddisfare i tempi di realizzazione e che, soprattutto, non sia strangolata dalla richiesta di interessi e pretese di opere compensative. Durante l'incontro MORETTI ha infine risposto anche in merito ai problemi del trasporto pendolare.

Gli sforzi di FS in questo ambito sono stati molti, ma persiste il problema delle risorse da parte dello Stato: in Italia questo tipo di mobilità è infatti pagata 12,7 centesimi per km/passeggero: la metà rispetto a Francia e Germania e addirittura un quarto rispetto all'Inghilterra. Al convegno, promosso da Nordesteuropa.it e Corriere della Sera, sono poi intervenuti gli assessori regionali R. CHISSO e R. RICCARDI, e il presidente di SAVE E. MARCHI (*FS News*, 28 aprile 2011).

**Lombardia: nasce TRENORD dall'alleanza TRENITALIA - Gruppo FNM**

Dall'alleanza paritetica tra TRENITALIA e Gruppo FNM è nato ufficialmente in Lombardia il primo e più grande operatore italiano specializzato nel trasporto pubblico locale su ferro. Giunge così a compimento il processo di unificazione tra LENORD, l'operatore ferroviario del Gruppo FNM, e la Divisione regionale Lombardia di TRENITALIA, iniziato il 4 agosto 2009 (vedi anche IF, aprile 2011). La società gestisce 42 linee regionali e 10 suburbane nel territorio lombardo, oltre il servizio Malpensa Express che collega le sta-

zioni di Milano Cadorna e Milano Centrale con l'aeroporto internazionale. Con 2.200 corse e oltre 650.000 viaggiatori al giorno, la rete ferroviaria lombarda è tra le più frequentate d'Europa.

L'annuncio è stato dato durante una conferenza stampa (fig. 1) cui hanno partecipato R. FORMIGONI, Presidente di Regione Lombardia, R. CATTANEO, Assessore regionale a infrastrutture e mobilità, M. MORETTI, amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, V. SOPRANO, amministratore delegato di TRENITALIA e presidente di TRENORD, N. ACHILLE, Presidente del Gruppo FNM e G. BIESUZ, amministratore delegato di TRENORD e direttore generale del Gruppo FNM.

La società unica per il trasporto locale in Lombardia è stata costituita 21 mesi fa con l'obiettivo di aumentare la puntualità, ridurre le soppressioni, migliorare la pulizia e il decoro dei treni e dunque la qualità complessiva del viaggio. Alla stesura dei contratti di servizio, l'impegno assunto nei confronti del committente pubblico - Regione Lombardia - e quindi con tutti i clienti, era di mantenere su ogni linea un indice di puntualità ai cinque minuti superiore al 75% dei treni nelle ore di punta, e all'85% per

tutta la giornata. Obiettivi pienamente raggiunti nel corso del 2010 (tabella 1): puntualità media intera giornata 88,4% e nelle ore di punta 82,9% (+1% sul 2009), soppressioni medie giornaliere 19,5 (pari allo 0,9% dei treni circolanti), con una riduzione del 30% rispetto alla media del 2009, 90% dei treni (282 su 330) già soggetti a interventi di ristrutturazione e di ripristino del decoro.

In termini di minori ritardi, la nuova società ha fin qui restituito ai pendolari lombardi 2,4 milioni di ore nel 2010 rispetto al 2009, pari a 275 anni. Il 2010, primo anno intero di attività per la joint-venture, si è chiuso positivamente con 613 milioni di ricavi, di cui 208 da traffico, e un utile di 21,7 milioni di euro che saranno completamente reinvestiti durante l'esercizio 2011 per la qualità del servizio.

Negli ultimi 15 anni Regione Lombardia ha investito oltre 5 miliardi di euro sulle infrastrutture ferroviarie. Fra il 2001 e il 2011 sono stati acquistati 107 nuovi treni e 16 nuove locomotive per un investimento di oltre 1.080 milioni di euro.

G. BIESUZ, amministratore delegato di TRENORD ha dichiarato: "In questi mesi abbiamo lavorato per ottimizzare i processi industriali, ridurre gli sprechi e le inefficienze, con il solo



(Fonte [http://archivio.secrp.it/Trenord\\_29aprile2011](http://archivio.secrp.it/Trenord_29aprile2011))

Fig. 1 - Il "Battesimo" di TRENORD.

TABELLA 1

## I DATI DI TRENORD

- La produzione annuale di TRENORD è pari a 35 milioni trenikm, cioè uguale a:
  - 7 volte la produzione del secondo operatore locale Met.ro (Roma, con 4,7 mln di trenikm); essa è inoltre superiore di 2 milioni trenikm alla somma di tutti gli operatori locali che operano in Italia (TRENITALIA esclusa);
  - quasi quella interamente prodotta da Piemonte (20,9 mln di trenikm) ed Emilia Romagna (17,1 mln di trenikm);
  - ogni giorno TRENORD produce lo stesso numero di treni di Svizzera e Paesi Bassi messi insieme.
- Con TRENORD la Lombardia è la prima regione italiana per produzione ferroviaria, superiore di oltre il 50% rispetto alla seconda regione italiana (Toscana) e di oltre il 63% rispetto al Lazio:
  - 650 mila passeggeri al giorno, 180 milioni l'anno su una rete di 1.920 km, 2.200 corse al giorno, circa 10 volte il numero di treni della lunga percorrenza.
- TRENORD gestisce 10 linee S (suburbane), 42 tra Linee R (regionali) e RE (regio express), oltre al servizio Malpensa Express che collega le stazioni di Milano Cadorna e Milano Centrale con l'aeroporto internazionale:
  - 2.000 le ore di servizio prodotte ogni giorno;
  - 2,4 milioni, pari a 275 anni, le ore di minori ritardi restituite ai passeggeri attraverso il miglioramento della regolarità dei treni nel 2010 rispetto al 2009;
  - 700 i punti vendita, di cui 117 biglietterie;
  - 419 le stazioni servite;
  - 3.900 i dipendenti;
  - 330 treni e 1.850 "pezzi" tra locomotori e carrozze;
  - 5 impianti di manutenzione: Milano Firenze, Novate, Lecco, Cremona, Iseo, per una superficie complessiva pari a 140 campi da calcio.
- 1.080 i milioni di euro investiti in materiale rotabile da Regione Lombardia tra il 2001 e il 2010, pari a 43% del totale nazionale oltre 15 volte la media delle altre regioni italiane (circa 80 milioni di euro).
- 250 milioni di euro l'investimento ulteriore in nuovi treni annunciato oggi da TRENORD.

(Fonte Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato)

obiettivo di migliorare le condizioni del servizio offerto ai nostri clienti. Così siamo in grado di annunciare un piano di investimenti in nuovi treni per 250 milioni completamente in autofinanziamento. Le procedure di gara - ha concluso BIESUZ - partiranno nelle prossime settimane. Entro il 2015, la nostra flotta sarà costituita per oltre 2/3 da treni con età inferiore ai 10 anni, in linea con le migliori esperienze internazionali".

"TRENITALIA-LeNord" ha aggiunto V. SOPRANO, amministratore delegato di TRENITALIA e presidente di TRENORD "la joint-venture per la gestione del trasporto pubblico locale della Lombardia, costituita nel

2009 in via sperimentale, diventa oggi una realtà. TRENORD sarà un esempio di come costruire efficienti partnership con gli enti locali e funzionali accordi con le imprese ferroviarie regionali in concessione". "TRENORD", ha commentato N. ACHILLE, presidente del Gruppo FNM, "è il risultato di una integrazione tra un operatore territoriale, FNM, con oltre 130 anni di presenza locale e una tradizione imprenditoriale che ha garantito una solida posizione economico-finanziaria, e il maggiore operatore nazionale, FS, del quale sono note le competenze tecnologiche e operative. Ciò sicuramente consentirà alla nuova società di consolidare

in Lombardia le migliori esperienze e diventare un attore di riferimento nello scenario europeo".

"La nascita di TRENORD", ha dichiarato M. MORETTI, amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato, "è per FS un significativo tassello nel processo di costruzione di una grande impresa europea che abbiamo avviato in questi anni. La Lombardia, dove si concentra un quarto del traffico ferroviario nazionale, è oggi per il nostro Gruppo uno dei modelli organizzativi di riferimento per il trasporto regionale. Siamo convinti che questa sia la strada migliore per sviluppare l'offerta nelle grandi aree metropolitane, incrementare l'efficienza e aumentare la qualità del servizio".

*I principali risultati raggiunti da TRENITALIA-LeNord* - Oltre al generale miglioramento degli indici di regolarità del servizio, in questi mesi sono state intraprese molte iniziative mirate al miglioramento della qualità.

*Più corse.* Dall'agosto del 2009, sono state introdotte 379 nuove corse per un totale di 2.200 al giorno. E dopo Milano Cadorna, il Malpensa Express dal dicembre scorso è anche da Centrale, offrendo nuove opportunità di collegamento non solo ai viaggiatori da e per l'aeroporto, ma anche a tutti pendolari della linea.

*Più treni.* Sono stati messi in servizio 20 nuovi treni TSR e 6 treni aeroportuali, mentre più di 50 carrozze sono state ristrutturate, per un totale di 282 composizioni già recuperate all'esercizio ferroviario.

*Treni più puliti.* Intensificazione dei servizi di pulizia con 27 mila m<sup>2</sup> di graffiti rimossi ogni mese; potenziamento dei controlli di qualità e rinnovo delle ditte esterne di pulizia con nuovi capitolati di gara che prevedono penali molto più stringenti dei precedenti, tanto che la società ha irrogato alle ditte penali per oltre 100mila euro. Tredicimila i "telini" dei sedili sostituiti. Più risorse per i pendolari dalla lotta ai "portoghesi".

I 235 varchi delle stazioni del Passante milanese e delle altre stazioni urbane sono stati presidiati da perso-

nale di sicurezza assunto allo scopo e chiusi con tornelli elettronici; ciò ha comportato il recupero di oltre 5 milioni di euro in biglietti evasi.

*Più sicurezza per i pendolari.* Oltre ai presidi Polfer nelle stazioni e nei treni, è stata potenziata la security con un investimento di 2,2 milioni di euro.

*Cinque nuovi canali di informazione e comunicazione.* Nel corso del 2010 sono stati realizzati: un nuovo sito Internet con 500 mila pagine viste nel solo ultimo trimestre; "My-Link", il servizio di infomobilità in tempo reale via web e sms; il nuovo numero verde gratuito; un nuovo servizio di risposte alle mail dei clienti entro 72 ore.

*Manutenzione anche di notte.* Grazie ad uno storico accordo con i sindacati siglato nei giorni scorsi, sono stati rinforzati i turni della manutenzione treni nei depositi di Milano Firenze, Novate, Cremona, Iseo e Lecco. Anche a Firenze, per la prima volta, i turni saranno organizzati sulle 24 ore, 7 giorni su 7. Questo potenziamento della manutenzione segue, completandola, l'iniziativa del "Deposito esteso", attivata in 12 siti/impianti tra la fine di ottobre ed i primi di novembre del 2010. Il "Deposito esteso", che consiste nell'eseguire i lavori di manutenzione ordinaria del treno direttamente dove esso sosta in attesa di riprendere il servizio la mattina seguente, ha comunque già consentito in questi ultimi mesi di ridurre sensibilmente il numero delle soppressioni e delle decurtazioni di carrozze (*Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 29 aprile 2011).

### TRASPORTI URBANI

#### Metropolitana automatica di Torino fino al quartiere Lingotto

Adesso i 29 treni di Siemens, VAL 208 NG, "toccheranno" sei nuove stazioni che si aggiungono alla seconda tratta inaugurata nell'ottobre 2007, estendendo un tracciato che si snoda

oggi lungo 13,2 km e 21 fermate complessive, da Collegno a Lingotto.

Dagli attuali 90.000 passeggeri al giorno, il traffico dovrebbe arrivare a 140.000: la nuova estensione raggiunge infatti punti strategici della città, come il polo ospedaliero delle Molinette, il Lingotto con i suoi centri commerciali, il polo universitario, gli uffici, gli hotel e il centro congressi ed espositivo. La terza tratta è caratterizzata da una forte attenzione verso i passeggeri non udenti e ipovedenti grazie all'installazione sulle porte di banchina di una spia luminosa e di un avvisatore acustico che si attivano al momento dell'apertura e della chiusura delle porte.

I lavori di estensione e d'interfaccia con la linea esistente - iniziati nel settembre 2009 - si sono svolti senza interferire con l'esercizio. Dopo le prove dinamiche è seguita una marcia in bianco che ha soddisfatto le esigenze di Infra.To, gestore delle infrastrutture della metropolitana torinese, e di GTT, gestore dell'esercizio.

Fin dalla prima messa in esercizio, il sistema VAL, che funziona in configurazione a 4 vetture per 52 m di lunghezza e una capacità di 440 passeggeri, permette di rispondere con facilità ai cambiamenti dell'affluenza associata alle messe in servizio delle varie estensioni della linea. La capacità di trasporto massima potenziale della linea è di 16.600 passeggeri all'ora e per direzione.

Il sistema di metropolitana automatica Siemens VAL 208 NG (Veicolo Automatico Leggero) è stato appositamente sviluppato per adattarsi alle infrastrutture della metropolitana di Torino, unica città in Italia ad esserne dotata. La marcia dei treni, che non hanno a bordo alcun conducente, è regolata da una se-

rie di computer localizzati in un Posto Centrale Operativo, il cuore del sistema di trasporto automatico. I convogli VAL sono dotati di ruote di gomma che scorrono su guide d'acciaio. L'impiego dei pneumatici consente di ottimizzare il tracciato e di ridurre vibrazioni e rumorosità, nonché di ottenere accelerazioni e decelerazioni maggiori. I brevi tempi di attesa alle stazioni, legati alla elevata frequenza dei treni, rappresentano un vantaggio per operatori e passeggeri, che beneficiano anche di una velocità di 80 km/h che il Siemens VAL 208 NG raggiunge facilmente ed in sicurezza.

La prima tratta della linea della metropolitana automatica del capoluogo piemontese (7,6 km di linea, 11 stazioni, da Collegno a Piazza XVIII Dicembre) è stata inaugurata nel febbraio 2006, alla vigilia dei Giochi Olimpici Invernali. La seconda tratta (2 km, 4 stazioni, da Piazza XVIII Dicembre a Porta Nuova) è stata messa in servizio a ottobre 2007 (*Comunicato stampa Siemens*, 2 marzo 2011).

#### "UITP - PTx2 Awards". Bergamo unica realtà italiana tra i finalisti del concorso internazionale

ATB, gruppo bergamasco di trasporto pubblico e mobilità presieduto da G.TRAINI, è stato selezionato tra i finalisti della prima edizione del



(Fonte ATB Mobilità)

Fig. 2 – UITP, The first International PTx2 Awards.

“PTx2 Awards” – concorso internazionale per contribuire al raddoppio della quota di mercato del trasporto pubblico nella categoria “Service Improvement Award” – “Premio per lo sviluppo dei servizi” (fig. 2).

Il concorso, indetto da UITP (The International Association of Public Transport) l’Associazione a cui aderiscono le aziende di trasporto di tutto il mondo, ha come obiettivo la condivisione e valorizzazione di iniziative e best practices adottate nel trasporto pubblico dalle aziende del settore con l’obiettivo di duplicare i passeggeri del tpl entro il 2025.

ATB, che dal 1907 offre, progetta e gestisce servizi e sistemi tecnologicamente avanzati per il trasporto collettivo di persone e per la mobilità sostenibile, si è aggiudicata la finale del concorso internazionale con il Piano strategico della mobilità del territorio di Bergamo.

Nel documento presentato, sono sintetizzate le azioni messe in atto negli ultimi anni e i progetti per migliorare la mobilità in futuro, con l’obiettivo di incrementare la quota di mercato del trasporto pubblico. La mission di ATB, da più di cento anni, è quella di essere punto di riferimento e fattore decisivo nel sistema del trasporto collettivo di persone e nei sistemi della mobilità integrata per qualità, sicurezza e competitività nel pieno rispetto dell’ambiente e in sintonia con il contesto territoriale.

Dal passato al presente, dal presente al futuro, il gruppo ATB ha percorso passaggi fondamentali di sviluppo di molteplici attività fra loro integrate, che nel corso degli anni si sono ampliate sia nell’ambito dei servizi di trasporto (funicolari, autobus e tram) sia dei servizi per la mobilità (servizi di Info Mobilità e Centrale della Mobilità, Pianificazione della Mobilità e Intermodalità, Bike sharing e iniziative di promozione e sensibilizzazione della mobilità sostenibile).

Nel progetto presentato a UITP, particolare attenzione è stata riservata alla realizzazione e attivazione della rete tramviaria, partendo dalla linea T1 Bergamo-Albino, inaugurata

nel 2009, che ha visto il Gruppo ATB protagonista sia nella fase di realizzazione dell’infrastruttura, attraverso la società partecipata TEB - Tramvie Elettriche Bergamasche Spa - sia nella gestione del servizio tramviario, integrato con il trasporto pubblico su gomma.

La linea T1 rappresenta la prima parte di un sistema più complesso e integrato che include la linea T2 Bergamo-Villa d’Almè in Valle Brembana; in prospettiva la linea cittadina T3 via Corridoni - nuovo ospedale “Papa Giovanni XXIII”; la realizzazione del collegamento ferroviario fra la città e l’Aeroporto di Orio al Serio e le potenzialità di sviluppo di un sistema “tram-train” sulla rete ferroviaria locale.

Il progetto complessivo di mobilità per la città di Bergamo mira ad aumentare la quota di passeggeri del trasporto pubblico locale grazie alla qualità dell’offerta: gestione integrata della mobilità (trasporto pubblico, traffico privato, Bike sharing, spostamenti ciclo-pedonali) e servizi complementari (sistema tariffario integrato con l’area extraurbana, parcheggi, piste ciclabili).

“Un grande risultato per l’Azienda e il territorio – dichiara il Direttore di ATB e Amministratore Delegato di TEB, G.B. SCARFONE – che corona l’impegno e gli sforzi di questi anni, condotti su più fronti ma con un disegno unitario e integrato al quale hanno contribuito in molti, con ruoli e responsabilità diverse. Una soddisfazione – prosegue SCARFONE - che va condivisa con il Comune di Bergamo, la Provincia di Bergamo e la Regione Lombardia, che hanno saputo fare rete nel promuovere la sensibilizzazione, la pianificazione, la realizzazione e la gestione dei sistemi di mobilità integrata. Il desiderio di crescita, le aspettative riposte in queste azioni e i principali obiettivi da raggiungere (la riduzione dei tempi di spostamento, il miglioramento della qualità dell’ambiente, la mitigazione dell’impatto dei combustibili fossili e lo sviluppo della rete di trasporto pubblico esistente) sono ulteriormente incentivati da questo traguardo.

La partecipazione alla fase finale della prima edizione del “PTX2 Awards” della UITP è un lusinghiero risultato. Al tempo stesso, pur in un momento difficile a causa della contrazione di risorse pubbliche nel settore, è un forte stimolo a proseguire, nell’attuazione di progetti innovativi per migliorare la mobilità e la qualità dei servizi di trasporto pubblico nel nostro territorio”.

“Il traguardo raggiunto da ATB conferma l’efficienza della nostra azienda di trasporti pubblici - afferma il Vicesindaco e Assessore Infrastrutture e gestione della mobilità, Trasporti, Spazi e tempi urbani, Tempi e orari città del Comune di Bergamo, G. CECI -. In diverse occasioni ho definito ATB un “gioiellino” per come ha saputo gestire il piano strategico del trasporto pubblico a Bergamo. Impegno che prosegue senza sosta e più forte di prima, con l’obiettivo di aumentare il numero di passeggeri trasportati con un servizio di qualità capace di generare una soddisfazione sempre maggiore tra gli utenti”.

“L’attestazione di ATB quale unica azienda italiana tra le finaliste del concorso UITP è un segnale molto positivo che dimostra l’avanguardia delle realtà imprenditoriali lombarde anche nel settore dei trasporti” è il commento dell’Assessore alle infrastrutture e Mobilità di Regione Lombardia R. CATTANEO “L’evento che si è svolto a Dubai è un incontro di rilevanza internazionale. La decisione del Board dell’UITP di riconoscere Milano come sede dell’evento del 2015 conferma la qualità del lavoro che in Lombardia stiamo facendo nell’ambito del trasporto pubblico. Il 2015 sarà un anno chiave per Milano e la Lombardia: per l’evento dell’Expo, ma anche per la conclusione contestuale di molti interventi infrastrutturali e nel campo dei trasporti”.

La selezione, avvenuta tra 155 candidature provenienti da 43 paesi del mondo, prevedeva come requisiti necessari per la valutazione dei progetti: l’ambiziosità degli obiettivi da raggiungere, il progress degli obiettivi e dei risultati, la realizzazione degli stessi non prima dell’anno 2009 e il

coinvolgimento di più soggetti. (*Comunicato stampa ATB Mobilità, 29 marzo 2011*)

**INDUSTRIA**

**OICE: il primo trimestre 2011 conferma il pessimismo sull'andamento del mercato**

Per il terzo anno consecutivo il primo trimestre si chiude con un segno fortemente negativo, -34,5% in valore nel 2011 rispetto al 2010. Nel mese di marzo -1,3% in valore rispetto a marzo 2010. Secondo i dati pubblicati con l'aggiornamento al 31 marzo 2011 dell'osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nel mese sono state 482 (di cui 32 sopra soglia) per un importo complessivo di soli 52,6 milioni di euro (40,4 sopra soglia). Rispetto a marzo 2010 il numero dei bandi rilevati nel mese corrente sale del 15,3% (-17,9% sopra soglia e +18,7% sotto soglia) mentre il loro valore scende, come detto, dell'1,3% (+9,8% sopra soglia e -26,1% sotto soglia).

Complessivamente, nel primo trimestre sono state indette 1.142 gare (102 sopra soglia) per un valore di 114,2 milioni di euro (80,2 sopra soglia). Il confronto con il primo trimestre 2010 è negativo: mentre il numero delle gare sale del 16,6% (+8,5% sopra soglia), il loro valore scende del 34,5% (-40,9% sopra soglia e -11,8% 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 2011 presenta una flessione del 45,7%, pur non tenendo conto della dinamica inflativa settoriale.

Non si arresta la crescita dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti al 31 marzo il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è arrivato al 41,6% (era al 41,2% a fine febbraio). Il ribasso si spinge al 76% nell'aggiudicazione di una gara dell'IPES - Istituto per l'edilizia sociale della provincia autonoma

di Bolzano per l'accatastamento ed intavolazione di 159 alloggi e relative pertinenze a Bolzano con un importo a base d'asta di 155.466 euro, aggiudicata per 37.000 euro.

“Sono ormai anni che lanciamo l'allarme e i dati del primo trimestre confermano le nostre più pessimistiche previsioni – ha dichiarato il presidente OICE B.O. BAGLIONI – non è pensabile che si possa continuare ad operare in un mercato che si contrae a questi ritmi, solo con la ripresa degli investimenti per infrastrutture da parte delle Amministrazioni centrali e periferiche dello Stato, questo Paese potrà trovare la strada per uscire dalla crisi economica. Non solo: occorre dare linfa al mercato, evitando, però di cancellarlo per legge. E' del 9 marzo l'approvazione, fortunatamente solo in prima lettura alla Camera, di una norma del ddl “Statuto di impresa” che prevede l'innalzamento da 100.000 euro a 193.000 euro della soglia per l'utilizzo della procedura negoziata negli affidamenti di incarichi di progettazione e attività tecnico-amministrativa ad essa connesse. Si tratta di una norma sulla quale l'OICE esprime la più netta contrarietà, perché così facendo si renderebbe meno trasparente e concorrenziale la maggior parte degli affidamenti: nel 2010, infatti, gli affidamenti fino alla soglia dei 100.000 euro già rappresentavano l'81% dell'intero mercato dei servizi di ingegneria e architettura e l'innalzamento della soglia sottrarrebbe al libero mercato un ulteriore 9,7% di affidamenti. In sostanza verrebbe affidato a trattativa privata, con invito di soli cinque soggetti e senza alcuna pubblicità preventiva, il 90,7% del totale degli incarichi; ciò senza contare che l'innalzamento del limite per affidamenti, nella sostanza, a trattativa privata, determinerebbe certamente un processo di suddivisione degli incarichi di rilievo comunitario al fine di farli rientrare nelle più “flessibili” procedure nazionali, con nocumento anche della concorrenza nel Mercato interno e con il sostanziale azzeramento delle gare “comunitarie”. “Va anche detto – ha concluso B.O. BAGLIONI – che la norma proposta determinerebbe un dan-

no certo per le finanze pubbliche: il compenso oggetto di una procedura negoziata è infatti, mediamente, ben più elevato rispetto a quello oggetto di un confronto concorrenziale (procedura aperta) dove si registra un ribasso medio è del 40%. Se questo vuole dire semplificare le procedure sia ben chiaro che l'OICE non ci sta”.

Tornando ai dati dell'osservatorio e analizzando la posizione dell'Italia in Europa, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria è passato dalle 94 unità del primo trimestre 2010 alle 102 del primo trimestre 2011, +8,5%. Nell'insieme dei Paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una crescita (+16,7%) decisamente maggiore di quella italiana. Rimane molto modesta, 2,9%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 45,2%, Germania 11,4%, Polonia 6,5%, Spagna 4,5%, Gran Bretagna 4,3%. Molto negativo anche l'andamento delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione insieme, che nel primo trimestre 2011 sono in forte discesa: -67,7% in valore rispetto al primo trimestre 2010 (*Comunicato stampa OICE, 12 aprile 2011*).

**CentoStazioni: approvato il bilancio 2010**

L'Assemblea degli Azionisti di Centostazioni, società costituita da Ferrovie dello Stato SpA (60%) e Archimede 1 SpA (40%) - Gruppo SA-VE, riunitasi a Roma, ha approvato il bilancio di esercizio di Centostazioni SpA dell'anno 2010.

La società, nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2010 (fig. 3), evidenzia ricavi totali per 76,7 milioni di euro, in crescita del 6% rispetto ai 72,4 milioni di euro del 2009, in linea con il trend positivo manifestatosi in tutte le aree di business in cui opera.

In crescita anche il Margine Operativo Lordo (EBITDA) a 19,6 milioni

## NOTIZIARI

di euro, +26%, rispetto ai 15,5 milioni di euro del 2009 (+4,1 milioni di euro) e il Risultato Operativo (EBIT) a 15,6 milioni di euro, +26% rispetto ai 12,3 milioni di euro del 2009 (+3,3 milioni di euro). Il risultato economico dell'esercizio 2010 chiude con un Utile Netto di 9,7 milioni di euro, +28% rispetto ai 7,6 milioni di euro del 2009 (+2,1 milioni di euro). Un significativo miglioramento è stato registrato nei principali indici economico-patrimoniali rispetto al 2009: ROS a 20,4% da 17%; ROE a 37,4%, da 31,7%; ROI a 29,6%, da 27,8%. Positivi anche gli indici di qualità erogata e in particolare di Customer Satisfaction che superano il 94% rispetto al 90% del 2009.

Nel corso del 2010 è proseguita la realizzazione del programma di investimenti per la valorizzazione commerciale e riqualificazione architettonica/funzionale delle stazioni appartenenti al network. Al 31 dicembre 2010 risultano ultimati gli interventi in 87 stazioni, portando al 96% la percentuale di avanzamento del piano delle riqualificazioni, per un investimento complessivo - dall'inizio dell'attività - di 152,9 milioni di euro, cofinanziati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS). Nel corso dell'anno 2010, in particolare, sono stati completati i lavori in 22 stazioni, tra cui quelle di Ancona, Belluno, Bolzano, L'Aquila, Grosseto, Milano Rogorredo, Ravenna e Pordenone.

### CENTOSTAZIONI - BILANCIO DI ESERCIZIO 2010

#### PRINCIPALI INDICI ECONOMICO-PATRIMONIALI

	2009	2010	Delta	Variazione%
<b>RICAVI TOTALI</b>	72,4 mln €	76,7 mln €	+4,3 mln €	+6%
<b>MOL (EBITDA)</b>	15,5 mln €	19,6 mln €	+4,1 mln €	+26%
<b>ROL (EBIT)</b>	12,3 mln €	15,6 mln €	+3,3 mln €	+26%
<b>ROS</b>	17,0%	20,4%	+3,4%	+19,5%
<b>ROE</b>	31,7%	37,4%	+5,7%	+17,5%
<b>ROI</b>	27,8%	29,6%	+1,8%	+6,4%
<b>UTILE NETTO</b>	7,6 mln €	9,7 mln €	+2,1 mln €	+28%

(Fonte CentoStazioni)

Fig. 3 – Bilancio di Esercizio CentoStazioni per l'anno 2010 e confronto con l'anno 2009.

L'incremento dei Ricavi da valorizzazione commerciale, pur nella difficile congiuntura economica, è generato dall'attività di locazione di nuovi spazi, dal rinnovo dei contratti in scadenza e dalla selezione di partner commerciali di comprovata affidabilità ed esperienza gestionale. Sono inoltre state individuate nuove formule di business caratterizzate da una maggiore flessibilità (circuiti Temporary Store, promozioni, etc.). Significativo anche l'incremento del fatturato derivante da attività pubblicitaria: 4,4 milioni di euro, +34% rispetto ai 3,3 milioni di euro del 2009 (+ 1,1 milioni di euro) (Comunicato stampa CentoStazioni, 21 aprile 2011).

### VARIE

#### **RFI: Nuovi Cantieri Apuania realizzerà una nave traghetto per lo Stretto di Messina**

La consegna entro 18 mesi. La commessa affidata oggi a Palermo. L'investimento complessivo è di 49,5 milioni di euro. La nave Ro-Ro avrà la certificazione internazionale "GREEN". In questo modo RFI conferma l'impegno per l'ammodernamento della flotta. Una nuova nave traghetto per i collegamenti sullo Stretto di Messina. La commessa per la progettazione, costruzione e fornitura di una nave tipo Ro-Ro - per il trasporto di carrozze e carri ferroviari, passeggeri, mezzi gommati - è stata affidata oggi a Palermo da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) alla Nuovi Cantieri Apuania (NCA), controllata da Invitalia. La

nave Ro-Ro (lunga 147 m, larga 19 m; portata 2.500 t; velocità 18 nodi), sarà realizzata, in diciotto mesi, nel Cantiere di Marina di Carrara. L'investimento complessivo è di 49,5 milioni di euro.

Altamente tecnologiche, funzionali e prestazionali le caratteristiche tecniche della nuova imbarcazione. Il sistema di governo sarà garantito da tre propulsori azimutali. Per garantire la massima manovrabilità (continue operazioni di ormeggio/disormeggio e carico/scarico), saranno installate due eliche intubate a pale orientabili e particolare rilevanza avranno anche i dispositivi di bilanciamento longitudinale e trasversale.

Dalla celata di prora, attrezzata con un sofisticato sistema di centratura dei binari, saranno effettuate tutte le operazioni per carico/scarico di carrozze e carri ferroviari. Gli eventuali mezzi gommati, invece, potranno accedere alla stiva dal portellone di poppa e da una porta laterale, oltre che dalla celata di prora. La nuova nave traghetto avrà anche la certificazione internazionale "GREEN", a conferma dell'impegno del Gruppo FS per l'ambiente. Il responsabile della Direzione Territoriale Produzione Palermo F. PALAZZO, referente di Progetto per Rete Ferroviaria Italiana, ha sottolineato come "questa commessa confermi ulteriormente l'impegno di RFI per l'ammodernamento della flotta per il trasporto ferroviario nello Stretto di Messina".

L. MOR, amministratore delegato dei Nuovi Cantieri Apuania, ha commentato: "Aver vinto una gara in un momento di crisi della cantieristica internazionale è certamente motivo di grande soddisfazione per la nostra Società che ha elaborato un progetto innovativo apprezzato dall'Armatore. La costruzione di questa nave consentirà una ripresa di attività del Cantiere e costituirà un ponte verso quel nuovo assetto societario ipotizzato nel Protocollo di Intesa, che è stato elaborato dal Ministero dello Sviluppo Economico e sottoscritto dalle Istituzioni locali" (Comunicato stampa Rete Ferroviaria Italiana, 27 aprile 2011).