

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Nuova linea AV/AC MI-VR: cantieri al lavoro fra Treviglio e Brescia

Cantieri al lavoro fra Treviglio e Brescia sulla nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Milano-Verona. Al cantiere di Travagliato alla presenza del Ministro Sviluppo Economico, Infrastrutture e Trasporti C. PASSERA, del Presidente della Regione Lombardia R. FORMIGONI, dell'Amministratore Delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane M. MORETTI, un primo colpo di benna ha simbolicamente dato il via alla costruzione della tratta. Interventato anche il Sindaco di Travagliato D. D. BUIZZA.

La nuova linea, parte integrante del futuro Corridoio trans europeo TEN-T n. 3 "Mediterraneo" rappresenta un'ulteriore tappa nella realizzazione della linea AV/AC Milano-Verona (complessivamente 140 km), già in funzione nei 27 km tra Milano e Treviglio (attivati a luglio 2007) ed in progettazione tra Brescia e Verona.

La tratta Treviglio-Brescia si sviluppa per 39,6 km, attraversa 20 comuni nelle province di Milano, Bergamo e Brescia e si innesta nel nodo di Brescia attraverso l'interconnessione Brescia Ovest, lunga 11,7 km, e il successivo tratto di attraversamento urbano di 6,9 km, in affiancamento alla linea convenzionale fino alla stazione di Brescia.

Committente dell'opera è Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), l'alta sorveglianza è affidata a Italferr (Gruppo FS Italiane), l'esecuzione è a cura del Consorzio Cepav 2. Il cantiere di Travagliato sorge in prossimità (circa 3 km) del nuovo tracciato e si estende su un'area di cir-

ca 37mila m². Comprende diversi fabbricati per gli uffici, i dormitori, la mensa, i magazzini e le officine di lavorazione di materiale. Al momento vi lavorano circa 140 persone. Investimento complessivo per la Treviglio-Brescia è di 2.050 milioni di euro. Conclusione lavori prevista nel 2016.

Il tracciato. La nuova linea ferroviaria inizia dall'interconnessione di Treviglio Ovest, nel comune di Cassano d'Adda, sovrappassa la linea Tre-

viglio-Cremona con il viadotto Caravaggio e, dopo circa 8 km, inizia a correre in affiancamento all'autostrada in costruzione Brescia-Bergamo-Milano (BREBEMI). Dopo i fiumi Serio e Oglio, superati con due viadotti, inizia l'interconnessione di Brescia Ovest. La linea prosegue, poi, verso Brescia sul viadotto San Martino, si abbassa in galleria nella zona della Madonna di Lovernato, per risalire a piano campagna e passare in galleria sotto l'autostrada A4 Milano-Venezia. Il nuovo tracciato della linea continua in rilevato fino a Brescia, affianca la linea ferroviaria Milano-Venezia, alla quale si connette con il nuovo Bivio Mella. Dopo aver attraversato il fiume Mella con un nuovo ponte, il tracciato si scosta dai due binari della linea Milano-Venezia, entra in Brescia Scalo e successivamente nella stazione di Bre-



Fig. 1 - Identificazione della linea Treviglio-Brescia (in verde)

scia Centrale per riconnettersi alla linea convenzionale Milano-Venezia. Il progetto del nuovo tratto di linea AV prevede anche la realizzazione di circa 30 km di viabilità a servizio dei comuni interessati dai lavori e il rifacimento del Piano Regolatore Ferroviario di Brescia Centrale con la separazione dei flussi di traffico e la costruzione di un nuovo sottopasso per i viaggiatori.

I vantaggi della nuova linea. La realizzazione dell'opera, costruita in affiancamento alla linea convenzionale già esistente, permetterà di aumentare la capacità della linea e quindi l'offerta di trasporto ferroviario, così da rispondere in modo adeguato alla crescente domanda di mobilità sulle direttrici Venezia, Bergamo e Cremona. La linea consentirà una velocità di 300 km/h, determinando una riduzione del 25% dei tempi di percorrenza tra Milano e Brescia con un risparmio di circa 13 minuti. Ma il risultato più significativo sarà la completa separazione dei flussi di traffico nazionale e regionale che produrrà una maggiore fluidità e puntualità del servizio e creerà le condizioni per potenziare il servizio regionale e metropolitano. Gli elevati standard di attrezzaggio della nuova linea consentiranno un miglioramento dell'affidabilità degli impianti e della regolarità della circolazione.

Le opere principali. Il progetto prevede la realizzazione di 9 viadotti, 7 ponti e 5 gallerie artificiali. Tra le opere principali i viadotti sui fiumi Oglio e Serio lunghi rispettivamente 1.287 e 957 m e la Galleria artificiale ferroviaria di "Lovernato 2" sull'interconnessione di Brescia Ovest, lunga 525 m. Le caratteristiche tecniche dell'infrastruttura:

- lunghezza tratta 39,6 km;
- lunghezza interconnessioni 12,6 km;
- rilevati 52,2 km;
- ponti e viadotti 4,1 km;
- gallerie artificiali 0,8 km;
- trincee 1,1 km;
- pendenza massima 15 %
- raggio curve 5.450 m;

- interasse tra i binari 4,50 m;
- rotaie tipo 60 UIC;
- alimentazione 2x25 kV c.a. 50 Hz;
- segnalamento ERTMS/Livello 2;
- velocità di progetto 300 km/h.

(Comunicato Stampa Ferrovie dello Stato Italiane, 7 maggio 2012).

Trenitalia/Mondial Assistance: un'assicurazione per viaggiare protetti

Trenitalia (Gruppo FS Italiane) fa viaggiare sicuri e assicurati. Da maggio, in abbinamento ad un biglietto ferroviario, i clienti potranno acquistare on line, a soli 3,70 euro, un pacchetto assicurativo studiato *ad hoc* per le loro esigenze.

Grazie all'accordo con la Mondial Assistance, società leader nel mercato delle assicurazioni di viaggio, Trenitalia offre ai suoi clienti una polizza "all-inclusive" con una serie di prestazioni e garanzie valide non solo durante i viaggi di andata e ritorno, ma anche per tutta la durata del soggiorno compreso fra i due viaggi.

Fra le garanzie inserite nel pacchetto è inclusa, prima della partenza, la possibilità di annullare il viaggio per qualsiasi motivo imprevedibile e documentabile che colpisca l'assicurato o un suo familiare; durante il viaggio, inoltre, sono previsti un rimborso per le spese di prima necessità (compreso il rifacimento dei documenti) a seguito di furto del bagaglio e un pacchetto di garanzie di assistenza sanitaria (compreso il rientro sanitario con eventuale accompagnamento medico) garantite dalla Centrale operativa di Mondial Assistance, attiva 365 giorni l'anno, 24 ore su 24.

La polizza comprende anche il rientro accompagnato di minori, il prolungamento del soggiorno in caso l'assicurato non sia in grado di rientrare alla data inizialmente prevista, la segnalazione di un medico specialista e la protezione delle proprie carte di credito.

Per maggiori dettagli è possibile consultare la sezione "informazioni

per chi viaggia" sul sito internet di Trenitalia. (Comunicato Stampa Trenitalia, 11 maggio 2012).

Emilia Romagna: le carrozze del TR si rifanno il look

Le prime 5 carrozze, completamente ristrutturate, sono state presentate oggi a Bologna. Si tratta di vetture "media distanza", sottoposte a interventi radicali nell'Impianto Manutenzione Corrente della Direzione regionale Emilia Romagna di Trenitalia, che ne migliorano significativamente il comfort e la gradevolezza.

In servizio a partire dai prossimi giorni, saranno riservate ai passeggeri con biglietto di seconda classe. Pareti accuratamente levigate e ripellicolate per proteggerle dai graffi, finestrini riverniciati, gradini di salita rivestiti in alluminio anodizzato anticorrosione, sono alcuni fra i principali interventi realizzati sull'esterno delle vetture.

Ma è all'interno che la ristrutturazione produce gli effetti più significativi per i viaggiatori. Più luminosità e maggiore resistenza allo sporco e all'usura, grazie a pellicole bianche a soffitto, pavimenti in resina azzurra, nuovi colori alle pareti. Maggiore ariosità e utilizzo dello spazio con 84 nuovi sedili, dalle linee attente al comfort e rivestimenti in ecopelle. E ancora trattamento e riverniciatura di tavolini, portarifiuti, mancorrenti e sostegni.

Completano l'intervento le toilette, rinnovate attraverso la sostituzione delle pareti in formica con altre in alluminio, migliore illuminazione interna e nuovi accessori.

Allo studio anche un nuovo sistema a led per l'illuminazione delle carrozze, con vantaggi non solo estetici ma anche in termini di risparmio energetico e affidabilità.

Tutte le vetture sottoposte a restyling vengono "lavorate" a Bologna. Per ottimizzare i tempi di fermo in officina, gli interventi sono svolti in concomitanza con la prevista revisione periodica delle carrozze. In questo modo occorrono circa 20 giorni per completare le operazioni.

Entro il 2012 sarà ultimata la ristrutturazione delle prime 20 carrozze, con un investimento, in autofinanziamento, di oltre 700 mila euro. (Comunicato stampa *Trenitalia*, 16 maggio 2012).

Tiburtina, prossima fermata i servizi accessori: apre Casa Italo di NTV

Due innovativi Centri Servizio a disposizione dei Viaggiatori, uno in piazza Ipogea e l'altro al secondo piano dell'avveniristica piastra che scavalca i binari collegando il quartiere Nomentano con Pietralata. Con l'inaugurazione di Casa Italo sul ponte superiore si completa, oggi, l'ultimo tassello della presenza di Italo a Tiburtina.

NTV chiede adesso però il completamento urgente, anche con il contributo di Roma Capitale, di tutti quei servizi che sono accessori alla stazione: parcheggi per auto private, sistemazione del piazzale per i mezzi pubblici e delle aree per i taxi, esercizi commerciali e segnalazione urbana di indirizzo verso la stazione. Sono interventi essenziali per la piena funzionalità della nuova stazione Tiburtina.

A Roma NTV ha fatto una scelta innovativa rispetto alla tradizionale Termini, e ha puntato su due stazioni. La principale è Tiburtina. Di modernissima concezione ed elegante design, è la nuova grande stazione AV della Capitale e il principale hub dove fermeranno tutti i treni Italo, sia quelli in transito da e per Milano/Napoli, sia quelli in arrivo e partenza da Ostiense.

L'altra è appunto Ostiense, che ha una funzione complementare a Tiburtina e che serve una zona della città - Trastevere, Monteverde, Ostiense, Ardeatino, Laurentino, Eur - particolarmente importante per i viaggi di affari e lavoro, dalla quale Termini e Tiburtina non sono facilmente raggiungibili. La partenza del servizio dalla stazione Ostiense è prevista per il 14 giugno. (Comunicato stampa *NTV*, 23 maggio 2012).

TRASPORTI URBANI

ATM, l'assemblea degli azionisti ha approvato il bilancio dell'esercizio 2011

L'Assemblea degli Azionisti di ATM S.p.A. ha esaminato e approvato ieri il bilancio 2011 del Gruppo ATM. Il Comune di Milano, Azionista unico della Società, era rappresentato dall'Assessore alla Mobilità, Ambiente, Arredo Urbano, Verde, P.F. MARAN. È stata approvata, inoltre, la proposta di riportare a nuovo l'utile di esercizio.

Il 2011 è stato un anno di grande cambiamento per l'Azienda. Sotto il profilo della governance, con la nomina di un nuovo Consiglio di Amministrazione, insediatosi il 15 ottobre 2011. Sotto il profilo della gestione del servizio, il 2011 ha rappresentato il primo anno completo di gestione del contratto di servizio con il Comune di Milano, di cui la controllata ATM Servizi è divenuta titolare a partire dal 1° maggio 2010 fino al 2017. Pertanto il 2011 vede il contratto di servizio a regime per 12 mesi a differenza degli otto del 2010, rendendo il confronto non del tutto omogeneo.

Nelle scorse settimane è stato approvato anche il bilancio della partecipata ATM Servizi (controllata da ATM al 100%), che ha chiuso il 2011 con un utile di esercizio di 731.277 euro.

Ai fini di rappresentare correttamente l'andamento economico, vengono illustrati di seguito i risultati consolidati del Gruppo, cercando - con questo approccio metodologico - di annullare gli effetti legati al cambio di gestione tra ATM e ATM Servizi, con l'obiettivo di rendere i risultati comparabili. Per questo, sono comprese nei risultati di Gruppo anche le società che vengono consolidate in ATM.

Risultati esercizio 2011. Per l'esercizio 2011 sono confermati risultati economici positivi e una notevole solidità patrimoniale. Il conto economico consolidato ha chiuso con un utile netto di competenza di 4,664

milioni di euro, in linea con l'anno precedente (2010: 4,635 milioni di euro).

I ricavi hanno registrato un incremento pari all'1,2%, passando da 903 milioni di euro nel 2010 a 913,9 milioni di euro nel 2011. Si segnala, fra l'altro, la forte contrazione di ricavi per soste e parcheggi (-9,3%) e la positiva evoluzione dei ricavi dal car sharing.

Il risultato operativo è in significativa flessione, per effetto dell'incremento dei costi di produzione, con un andamento particolarmente sfavorevole per quanto riguarda personale e costi energetici.

In conseguenza di questo andamento, il Margine Operativo Lordo si attesta a 96,9 milioni di euro rispetto ai 100,9 dell'anno precedente (-4%).

Più contenuta la flessione del risultato ante imposte, che passa da 25,5 a 21,3 milioni di euro, grazie a proventi straordinari per ben 21,2 milioni di euro, per lo più provenienti da penali che sono state corrisposte da un fornitore per ritardata consegna di mezzi. Tale rilevante importo è stato correttamente considerato dall'Azienda tra i proventi straordinari e appostato in una voce separata dalle voci correnti dei ricavi.

Un primo effetto positivo del contenimento della spesa ha prodotto risparmi per 5,6 milioni di euro, che hanno però compensato solo parzialmente i massicci costi energetici, che hanno avuto un pesante impatto negativo sul conto economico con un incremento di oltre 14 milioni di euro rispetto al 2010.

Sotto il profilo reddituale, sui risultati del Gruppo hanno pesato anche sia l'andamento economico negativo di alcune partecipate e sia l'assai rilevante riduzione di utili registrata dalla società di ATM che gestisce la metropolitana di Copenaghen. Per effetto del nuovo contratto di servizio rinnovato dal Comune di Copenaghen, l'utile netto di questa società, che viene recepito pro quota, nel bilancio di Gruppo di ATM è calato dagli oltre 4 milioni di euro del 2010 a 700.000 euro nel 2011.

La situazione patrimoniale rimane di grande solidità. Il capitale investito netto si incrementa di 58 milioni di euro, raggiungendo un valore complessivo di 1.780 milioni di euro, con un attivo totale di oltre 2 miliardi di euro.

Il Gruppo ha proseguito nella realizzazione del piano degli investimenti di rinnovo della flotta e di innovazione tecnologica. Gli investimenti realizzati nel 2011 sono pari a 152 milioni di euro, contro i 251 milioni di euro del 2010, e sono coerenti con l'obiettivo di mantenimento dell'equilibrio economico e finanziario del Gruppo, e hanno riguardato principalmente i seguenti ambiti:

- l'acquisto di nuovi treni e rinnovo della flotta autobus, con la sperimentazione dei primi autobus ibridi;
- la messa in esercizio del nuovo sistema di segnalamento per la linea 1 della metropolitana;
- la progettazione della nuova Sala Operativa unificata dei servizi metropolitani;
- l'installazione di 500 parcometri.

Considerato il contesto di riferimento estremamente pesante, i risultati 2011 sono stati, quindi, nel complesso positivi. A fronte di aspettative sempre crescenti verso il sistema di mobilità, le risorse finanziarie generate dall'Azienda risultano in contrazione, situazione tanto più difficile anche per il complesso e critico quadro economico congiunturale ancora in atto.

È evidente che la sfida di ATM per il 2012 si pone in modo particolarmente arduo sia per il forte incremento dei costi energetici sia per il venir meno di proventi straordinari di cui ha beneficiato il bilancio 2011.

Per l'Azienda sarà indispensabile, in tempi brevissimi, affrontare progetti di razionalizzazione e di recuperi significativi di produttività. Contestualmente, la gestione del contratto di servizio con il Comune di Milano dovrà necessariamente essere affrontata con particolare cura e con un'attenta considerazione dei rispet-

tivi impegni assunti da parte dei contraenti.

In un quadro certamente non facile per la finanza pubblica, ATM è pronta a mobilitare risorse finanziarie interne, nella misura massima possibile, per far riprendere il volume degli investimenti.

Infatti, sono già stati stanziati 160 milioni di euro in autofinanziamento per l'acquisto di cinque treni per la linea metropolitana, per un nuovo sistema di segnalamento per la linea metropolitana M2 e per una revisione dei carrelli della metropolitana. Si tratta di risorse reperite con grandi sacrifici interni, anche per dare una risposta concreta alle sempre crescenti aspettative sull'efficienza del sistema metropolitano milanese, per il quale ormai anche ritardi di qualche minuto producono momenti di intolleranza con reazioni sempre più immediate e forti.

Gestione operativa 2011. Per quanto attiene la gestione operativa, il 2011 è stato caratterizzato dai seguenti eventi:

- L'apertura di nuove stazioni di prolungamento delle linee metropolitane M2 ed M3. Sulla linea M2, con le due nuove fermate di Assago, si è proceduto ad un aumento delle corse con un incremento anche delle frequenze. Sulla linea M3 aperte 4 stazioni (Dergano, Affori Centro, Affori FN e Comasina) con la creazione di un nodo di interscambio con il servizio ferroviario regionale e con la ridefinizione dei percorsi di alcune linee di superficie.
- La progettazione della nuova Sala Operativa che integrerà, a lavori ultimati, le tre attuali. Un'unica sala in un ambiente unico dotato di nuovi sistemi di supervisione e controllo della circolazione dei treni, dei flussi dei passeggeri e di gestione degli impianti di stazione (scale mobili, tornelli) e di linea (alimentazione elettrica, ventilazione) e di informazione ai passeggeri in tempo reale.
- La conclusione del programma di sostituzione di scambi tranviari

obsoleti con quelli tecnologicamente più avanzati elevando ulteriormente il livello di sicurezza.

Progetti di rilievo del primo trimestre 2012. Negli ultimi mesi del 2011 e nel primo trimestre 2012 sono stati avviati importanti progetti sia dal punto di vista del servizio sia in termini di gestione aziendale, con una razionalizzazione dei processi e una riorganizzazione interna. In particolare, vanno ricordati:

- L'applicazione da novembre 2011, sotto la nuova gestione, del sistema di segnalamento della linea M1 acquistato precedentemente. La fase di sperimentazione, in assenza di gallerie alternative come in altre città europee, si è svolta necessariamente su impianti e treni in funzionamento, senza poter interrompere il servizio. Il sistema di segnalamento messo a punto è una macchina particolarmente sofisticata che consentirà in futuro di aumentare le frequenze riducendo i tempi di attesa tra due treni da 120 a 100 secondi nelle ore di punta.
- ATM ha svolto un grande lavoro che ha permesso di superare la fase critica in pochi mesi e di vedere una drastica riduzione dei guasti nei primi mesi del 2012 (dai 119 guasti con ritardi oltre i 5 minuti di dicembre 2011 si è arrivati progressivamente ai 39 di marzo 2012), grazie allo sforzo compiuto per una maggiore efficienza nella manutenzione, con programmi rigorosamente rispettati da squadre specializzate e nonostante un parco rotabile molto datato per il quale è stato attivato un importante piano di rinnovo.
- Il grande lavoro preparatorio, nell'ultima parte dell'anno, per la gestione di Area C, sia dal punto di vista del potenziamento del servizio pubblico, sia dal punto di vista dello sviluppo di tutta l'infrastruttura tecnologica di controllo. Un lavoro che ha visto premiati gli sforzi di tutti i settori aziendali coinvolti nella programmazione e messa in atto di un servizio che si è rivelato in grado

di rispondere alle nuove esigenze della città.

- Una nuova organizzazione interna dal 9 marzo 2012, ridimensionata e quindi più snella, che ha accorpato funzioni con la contestuale riduzione del numero dei dirigenti, attraverso un processo di razionalizzazione e ottimizzazione delle risorse che è peraltro solo all'inizio.
- Parallelamente è stata aggiornata la procedura per gare e contratti, per renderla pienamente allineata con la nuova organizzazione, per assicurare l'espletamento di tutte le procedure nel totale rispetto delle norme e a garanzia della massima trasparenza. La nuova procedura, da marzo 2012, regola l'affidamento dei contratti per appalti di lavori, acquisto di beni immobili anche registrati e appalti di servizi, definendone i riferimenti normativi, gli iter autorizzativi e le procedure di gara, e le puntuali responsabilità di ogni specifica funzione direzionale.
- È stato, infine, modificato e aggiornato il regolamento del Gruppo, che disciplina le modalità di funzionamento all'interno del Gruppo ATM e i rapporti con le società controllate e partecipate, con l'obiettivo di assicurare una coerenza complessiva dell'assetto di governo del Gruppo. (*Comunicato stampa ATM Milano*, 8 maggio 2012).

INDUSTRIA

OICE: Prosegue il recupero degli appalti "misti" di progettazione e costruzione

Nonostante il risultato del mese di aprile, 45,2 milioni di euro +77,4% rispetto al mese di marzo, il primo quadrimestre 2012 chiude con un -27,3% sul primo quadrimestre 2011. Questo secondo l'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio Oice-Informatel; infatti le gare per servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese di aprile sono state 242 (di cui solo 16 sopra soglia), per un importo

complessivo di soli 45,2 milioni di euro (35,7 sopra soglia). Rispetto ad aprile 2011 il numero delle gare scende del 20,4% (-66,7% sopra soglia e -11,7% sotto soglia) e il loro valore cede il 16,3% (-11,9% sopra soglia e -29,8% sotto soglia).

Fortemente negativo il confronto tra il primo quadrimestre del 2011 e del 2012: nel periodo gennaio-aprile sono state bandite 1.202 gare per un importo complessivo di 122,2 milioni di euro che, rispetto al primo quadrimestre del 2011, mostrano cedimenti del 16,9% nel numero (-36,7% sopra soglia e -11,7% sotto soglia) e del 27,3% nel valore (-36,1% sopra soglia e -5,1% sotto soglia).

Sono sempre eccessivi i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti ad aprile il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è al 41,7%. Le informazioni sulle principali gare indette nel 2011 e già aggiudicate ci danno un ribasso medio del 40,1%.

"Anche in aprile i dati che riguardano il mercato pubblico dei servizi di ingegneria sono impietosi - ha dichiarato il presidente dell'OICE G. GIACOBazzi - ma vogliamo ancora mantenere un atteggiamento fiducioso, aspettando i provvedimenti che il Governo si è impegnato a varare per la crescita. L'attenzione del Governo all'individuazione di soluzioni rapide ed efficaci per risolvere il problema derivante dal mancato pagamento dei debiti delle Amministrazioni verso gli appaltatori, unitamente alle proposte che stanno per essere portate in sede europea per allentare i vincoli del patto di stabilità rispetto alla spesa per infrastrutture, sono infatti dei primi segnali positivi ai quali vogliamo guardare con ottimismo nell'ottica di un rilancio delle dinamiche di crescita e sviluppo. Occorre però fare presto - ha continuato il presidente OICE - perché il rischio di una vera e propria implosione del sistema è altissimo e avrebbe conseguenze devastanti. Positivamente possiamo valutare anche la recentissima delibera n. 49 dell'Autorità per la vigilanza sui contratti pubblici che ha fornito indicazioni di grande rilievo

e pragmaticità per risolvere i problemi derivanti dall'avvenuta abrogazione delle tariffe professionali. Il riferimento ai reali costi di produzione del progetto, analizzati rispetto ai contratti degli ultimi anni e alle dinamiche dei ribassi, dovrebbe consentire alle stazioni appaltanti di quotare correttamente l'importo a base di gara; è però altrettanto importante - ha concluso G. GIACOBazzi - che l'Autorità abbia ribadito la necessità che il corrispettivo sia sempre adeguato per garantire qualità e professionalità ai servizi di ingegneria e architettura che i progettisti devono fornire alle stazioni appaltanti.

Tornando ai dati e analizzando la posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 150 del gennaio-aprile 2011 alle 95 del gennaio-aprile 2012: -36,7%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un cedimento molto più basso di quello italiano: -3,0%. Sempre molto modesta, al 2,0%, 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 44,0%, Germania 12,0%, Polonia 7,1%, Repubblica Ceca 3,3%, Gran Bretagna 3,8%, Svezia il 3,7%, Spagna il 2,5%.

Sempre in recupero l'andamento delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione insieme. Nel primo quadrimestre 2012, rispetto allo stesso periodo del 2011, il valore messo in gara sale del 69,6% (Comunicato stampa OICE, 15 maggio 2012).

FS Italiane e Gruppo Ranza: al via la joint venture

Entra nelle fasi attuative la collaborazione tra FS Italiane e Gruppo Ranza per la creazione di un operatore leader nel Centro-Nord Italia nei servizi di Trasporto Pubblico Locale (TPL) su gomma, annunciata con la firma di una lettera di intenti lo scorso 16 febbraio.

Per dare immediata operatività alla joint venture e garantire il coordinamento societario, R. MAZZONCINI è stato nominato Amministratore Delegato dal Consiglio di Amministrazione di BUSITALIA - SITA Nord.

MAZZONCINI mantiene anche gli incarichi di Amministratore Delegato e Direttore Generale di Autoguidovie, controllata da Ranza. La joint venture tra BUSITALIA - SITA Nord e Autoguidovie sarà operativa in Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Toscana con l'obiettivo di cogliere al meglio le sfide sul mercato italiano e in ambito regionale del TPL.

Classe 1968, ingegnere elettrotecnico, R. MAZZONCINI è impegnato nel settore dei trasporti pubblici dal 1992, prima in Ansaldo Trasporti e poi in Autoguidovie, ricoprendo negli anni molteplici incarichi nei Consigli di amministrazione di Società di TPL pubbliche e private.

BUSITALIA - SITA Nord è la società, controllata al 100% da Ferrovie dello Stato Italiane, che opera nei servizi di trasporto pubblico locale su gomma nelle Regioni Toscana e in Veneto realizzando ogni anno circa 32 milioni di km e 22 milioni di passeggeri trasportati, con circa 1.000 dipendenti e una flotta di circa 750 autobus.

BUSITALIA - SITA Nord, inoltre, è impegnata anche nei servizi sostitutivi ferroviari su tutto il territorio nazionale. Autoguidovie è la Società controllata al 100% dal Gruppo Ranza, che opera nei servizi di TPL su gomma nelle regioni Lombardia ed Emilia-Romagna effettuando ogni anno circa 20 milioni di bus/km con circa 700 dipendenti e un parco mezzi di 450 autobus. (*Comunicato stampa Gruppo Ranza*, 17 maggio 2012).

VARIE

Ambiente: FS Italiane adotta la Carta sostenibilità

Ferrovie dello Stato Italiane adotta la Carta di Sostenibilità Ambienta-

le e raccoglie la sfida della "green economy".

Promosso da Confindustria con il Ministero dell'Ambiente, il documento, alla cui realizzazione hanno partecipato rappresentanti di associazione e imprese tra cui il Gruppo FS, è il contributo italiano alla Conferenza sullo sviluppo sostenibile "Rio +20", convocata dalle Nazioni Unite a Rio de Janeiro, dal 20 al 22 giugno 2012.

Sottoscritta dall'AD di Ferrovie dello Stato Italiane, M. MORETTI, la Carta traccia le linee guida a cui l'imprenditoria italiana dovrà attenersi per uno sviluppo ecosostenibile. Il Gruppo FS Italiane rafforza così quanto già espresso nella Politica Ambientale societaria che ha nella tutela dell'ambiente un elemento strategico delle proprie attività.

In Italia, il sistema industriale dei trasporti è responsabile di circa il 25% delle emissioni di gas serra, di cui meno del 2% deriva dal trasporto su ferro. Rispetto alla gomma e all'aereo, il treno è particolarmente virtuoso. A parità di chilometri percorsi, infatti, utilizza rispettivamente un terzo e un undicesimo dell'energia necessaria alle altre modalità di trasporto. Ogni passeggero, scegliendo il treno, produce in media il 76% di gas serra in meno di chi viaggia in aereo e il 66% in meno di chi usa l'auto. Nel 2011 i 25 milioni di persone, che hanno viaggiato con le Freccie AV Trenitalia, hanno alleggerito l'atmosfera di oltre 600mila t di CO₂.

L'attenzione del Gruppo FS Italiane alla sostenibilità ambientale è testimoniata anche dai sistemi Ecopassenger e EcoTransIT che consentono ai clienti (passeggeri o Società) il calcolo e la comparazione, tra diverse modalità di trasporto, dei consumi energetici e delle emissioni in atmosfera dei principali inquinanti.

Per la progettazione e realizzazione di nuove infrastrutture, poi, Italferr (Gruppo FS Italiane) ha sviluppato una nuova metodologia di calcolo dell'Impronta climatica, il Carbon Footprint, in grado di stimare le emissioni di gas serra che possono essere evitate, ridotte o mitigate. Per

l'Impronta climatica, nel 2010, Italferr è stata la prima Impresa a livello mondiale ad ottenere, da Société Générale de Surveillance (SGS), la certificazione ISO 14064-1:2006.

Infine FS Italiane ha sottoscritto, con altre 43 imprese (oltre il 60% del mercato ferroviario passeggeri mondiale), la dichiarazione "Mobilità e Trasporto Sostenibile", promossa dall'Union Internationale des Chemins de fer (UIC), che recepisce i dieci Principi delle Nazioni Unite relativi a diritti umani, lavoro, ambiente e anti-corruzione contenuti nel Global Compact. (*Comunicato Stampa Ferrovie dello Stato Italiane*, 10 maggio 2012).

RFI: avanzamento del progetto di eliminazione dei passaggi a livello

Al via gli interventi sui passaggi a livello che interessano l'abitato di Bellaria Igea Marina per migliorare e rendere più fluida la viabilità cittadina, specialmente nella stagione estiva, quando la presenza di turisti si somma all'aumentato traffico ferroviario lungo la linea Rimini-Ravenna.

L'accordo firmato a Bologna tra Regione Emilia-Romagna, Comune di Bellaria Igea Marina e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) prevede la soppressione del passaggio a livello di via Savio e l'adeguamento alla nuova viabilità stradale, mediante un diverso posizionamento di quello in prossimità di via Pisino. Un intervento che, in aggiunta a modifiche tecnico-impianistiche, è orientato a garantire nel breve periodo un sensibile accorciamento, portandola a meno di 10 minuti, della durata di chiusura di tutti i passaggi a livello presenti in città (via Cervi, via Sebenico, via Giorgetti, via Pascoli), riducendo rallentamenti e code.

L'accordo prevede anche la deviazione della via Pisino poco prima del restringimento all'altezza del parco Panzini e la realizzazione di un tracciato lungo lo Scolo consorziale Venia Piccola. In progetto, infine, ci sono la costruzione di una bretella di

collegamento con via Savio, parallelamente al tracciato ferroviario, e di una pista ciclabile tra via Pisino e via Savio.

“Siamo passati da una difficoltà quasi irrisolvibile a un accordo vero che risolve un problema importante – ha sottolineato l’assessore regionale alla mobilità e trasporti Alfredo Peri - e questo grazie a un impegno forte delle Istituzioni, a partire dalla Regione e avendo a riferimento sia l’interesse della comunità locale che il buon funzionamento del servizio ferroviario”.

“Il passo compiuto oggi è frutto di un importante impegno anche economico da parte di Regione, RFI e Comune, tanto più significativo se si considera la non facile congiuntura che sta attraversando il paese e consegnerà alla città di Bellaria e Igea Marina – ha detto il sindaco di Bellaria Igea Marina E. CECCARELLI - il primo vero intervento sulla linea ferroviaria che la attraversa”.

Per RFI hanno firmato l’accordo C. QUAGLIO (Direzione Investimenti Programma Soppressione Passaggi Livello e Risanamento Acustico) e A. ISI (Direzione Territoriale Produzione Bologna). “Gli interventi per eliminare i passaggi a livello concordati con gli Enti locali – hanno spiegato - richiedono investimenti economici considerevoli ma sono un processo fondamentale per incrementare la regolarità e gli standard di sicurezza della circolazione ferroviaria e stradale”.

L’accordo odierno rientra nel piano di azione, sottoscritto fra Regione ed Amministrazioni locali, per il miglioramento dei servizi ferroviari lungo la costa. La spesa prevista per questo intervento è di 1 milione 500 mila euro, di cui 650 mila dalla Regione e 400 mila da RFI. Quest’ultima si farà carico anche dell’adeguamento tecnico-impiantistico dei passaggi a livelli per un costo di 200 mila euro. (*Comunicato Stampa Rete Ferroviaria Italiana*, 18 maggio 2012).

Stazione ferroviaria di Carpi: protezione civile e video-sorveglianza

Una nuova sede per il Gruppo Comunale Volontari di Protezione Civile, sette occhi elettronici collegati alle sale operative delle forze dell’ordine e interventi di riordino e miglioramento della viabilità. Sono le ultime novità frutto della collaborazione fra Comune di Carpi e Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), presentate questa mattina dal Sindaco E. CAMPEDELLI e dall’assessore a Mobilità e Trasporti C.A. D’ADDESE, insieme al Direttore territoriale Produzione Bologna di RFI A. ISI e a M. ZANAZZI, coordinatore del Gruppo Comunale Volontari di Protezione Civile.

I locali dell’ex magazzino, nella palazzina a sinistra dell’ingresso principale della stazione, debitamente ristrutturati e riadattati, sono ora dunque la sede operativa del Gruppo Comunale Volontari di Protezione Civile di Carpi, che garantiranno un presidio assai più efficace che in passato e porteranno anche più vitalità alla stazione, in particolare nei momenti di minor traffico di passeggeri.

Migliora anche la sicurezza, grazie a sette nuove telecamere, collocate da RFI nei punti più sensibili, che consentiranno la visione “in diretta” a Polizia Municipale, Guardia di Finanza, Carabinieri e Polizia di Stato con possibilità, per gli operatori addetti al controllo delle immagini, di intervenire autonomamente ‘da remoto’ sul sistema.

Infine il piazzale esterno della stazione è stato oggetto, già nelle settimane scorse, di interventi migliorativi riguardanti in particolare la sicurezza dei pedoni, attraverso la posa di un dosso limitatore di velocità e il rifacimento completo della segnaletica orizzontale e verticale. Questi lavori rientrano in un piano più generale di riorganizzazione della viabilità privata e pubblica nel piazzale,

finalizzato ad aumentare il livello complessivo della sicurezza stradale.

Per quanto riguarda il parcheggio delle biciclette, l’amministrazione comunale sta valutando la possibilità di allestire nuovi stalli per le due ruote nella zona e realizzare un deposito ‘a gabbia’ per velocipedi in base ad un progetto realizzato in collaborazione con l’Agenzia di Mobilità di Modena, e in attesa di un contributo regionale.

Prosegue così la collaborazione fra amministrazione comunale e RFI, avviata nel 2010 con i primi contatti per la cessione in comodato d’uso gratuito di quei locali oggi assegnati alla Protezione Civile. Proprio la previsione di un ulteriore presidio della stazione ha consentito a RFI di investire nella ristrutturazione della stazione, in particolare dei servizi igienici, rinnovati all’inizio del 2011. Per preservare i nuovi bagni da atti vandalici e utilizzi impropri sono stati poi montati speciali cancelli di cui il Comune garantisce la chiusura serale, insieme a quella dell’atrio della stazione, e la riapertura al mattino in tempo per i primi arrivi dei pendolari.

Anche il confronto con la Regione Emilia-Romagna e con Trenitalia ha portato frutti. In attesa di imminenti novità sul fronte dell’offerta ferroviaria, in stazione sono già operative nuove macchinette validatrici e una nuova macchina emettrice per l’acquisto self-service dei biglietti. Quest’ultima, a differenza della precedente, garantisce più sicurezza contro furti e atti vandalici, maggiore facilità di utilizzo e permette l’acquisto di tutti i tipi di biglietto, dal trasporto regionale alla lunga percorrenza, compresi i cambi di prenotazione. Proprio in considerazione del maggior valore dei titoli di viaggio acquistabili, è stato subito attivato il pagamento con POS cui seguirà a breve quello con banconote e monete. (*Comunicato stampa Città di Carpi*, 19 maggio 2012).