

## Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### **Ansf, sicurezza ferroviaria: manutenzione, incidenti, investimenti**

Nel 2012 l'incidentalità in ambito ferroviario ha avuto un andamento sostanzialmente in linea con gli anni precedenti. Si sono registrati 108 incidenti classificabili come "gravi" ai sensi delle direttive comunitarie (lo stesso numero del 2011) con 69 morti e 40 feriti gravi (rispettivamente 65 e 34 nel 2011). Dei 69 morti, 2 sono passeggeri, 1 appartiene al personale ferroviario e 66 sono persone esterne al sistema ferroviario.

Tra le maggiori criticità emerge la scarsa manutenzione, che è la causa del 39% degli incidenti gravi più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario come ad esempio i deragliamenti. Criticità legate anche ai passaggi a livello e agli investimenti di persone da materiale rotabile in movimento.

E' quanto emerge dall'"Andamento della sicurezza delle ferrovie nell'anno 2012", documento elaborato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie su dati non ancora consolidati. Il documento, presentato in anteprima questa mattina a Firenze, anticipa il Report annuale che, come da obbligo di legge, verrà pubblicato a settembre.

Nel 2012 sono aumentate le collisioni di treni contro ostacoli (7 nel 2012 rispetto ai 6 del 2011) senza conseguenze per le persone, collegate principalmente alla problematica del dissesto idrogeologico. In crescita anche gli svii di treni (5 nel 2012 rispetto ai 4 del 2011) con un ferito grave, collegati principalmente a problematiche manutentive dell'in-

frastruttura. Gli incidenti ai passaggi a livello, pur diminuendo in termini numerici (13 nel 2012 rispetto ai 18 del 2011), restano una delle aree di maggiore criticità per la gravità degli esiti: 13 morti e 9 feriti gravi rispetto ai 15 morti e 3 feriti gravi del 2011. In leggero aumento gli incidenti provocati da materiale rotabile in movimento: 81 nel 2012 rispetto ai 78 del 2011 con 56 morti e 29 feriti gravi (rispettivamente 50 e 31 nel 2011), all'interno dei quali sono da annoverare gli incidenti ai passeggeri, compresi quelli in salita e discesa dai treni con 4 vittime (2 morti e 2 feriti gravi), in incremento rispetto ai valori del 2011 (due ferimenti gravi) ma ampiamente al di sotto dei valori registrati negli anni precedenti, confermando il trend in diminuzione del 73% rispetto al 2009. Nei cantieri sono stati registrati 3 feriti gravi (un morto nel 2011).

"Sui binari - ha dichiarato A. CHIOVELLI, direttore dell'ANSF - perdono la vita persone estranee allo scenario ferroviario, attraversando un passaggio a livello chiuso o muovendosi indebitamente all'interno del sedime ferroviario. L'ANSF sta investendo energie in un'azione costante di sensibilizzazione verso la sicurezza ferroviaria, coinvolgendo anche altre istituzioni e amministrazioni. Un'altra criticità riscontrata a seguito dell'attività ispettiva e dell'analisi dell'incidentalità è la carenza manutentiva. L'Agenzia ha emanato numerose raccomandazioni verso gli operatori e, in alcuni casi, provvedimenti restrittivi per la circolazione. Appare indispensabile in questo contesto che gli operatori consolidino i controlli sui processi di manutenzione ed in particolare che il gestore dell'infrastruttura rafforzi la propria organizzazione per garantire un cor-

retto presidio delle attività manutentive".

In diminuzione gli incidenti gravi classificati come "altri", tra cui rientrano le collisioni e gli svii in manovra e dei mezzi d'opera e le fuoriuscite di merci pericolose: nel 2012 si è registrato un solo evento (2 del 2011). In particolare nel 2012 non si sono verificati incidenti gravi causati dalla fuoriuscita di merci pericolose e si è confermato il trend positivo che vede una diminuzione del 77%, rispetto al 2009 degli incidenti e inconvenienti legati a tale problematica.

Dal confronto internazionale, emerge una incidentalità globalmente in linea con i principali Paesi europei. Unica eccezione per gli incidenti causati dal materiale rotabile in movimento che superano la media dei principali Paesi europei: in Italia rappresentano il 75% degli incidenti gravi totali.

Particolare attenzione va posta sugli incidenti più strettamente legati agli aspetti tecnici del trasporto ferroviario (ad esempio i deragliamenti) che, pur avendo presentato una percentuale minoritaria di vittime, sono anche gli incidenti da cui possono potenzialmente generarsi conseguenze disastrose. Limitando l'indagine a tale ultima tipologia di incidenti ed in particolare aggregando i dati relativi a difetti nell'esecuzione della manutenzione o comunque a procedure connesse a contesti manutentivi, risalta il dato che la manutenzione è causa o concausa di questi incidenti nel 39% dei casi. Questo dato preoccupante è purtroppo confermato anche dagli esiti dell'attività ispettiva: nel 2012 l'Agenzia ha effettuato oltre 1800 visite (fra audit di sistema, accertamenti mirati ad esempio a seguito di incidenti e ispezioni di routine) per un totale di quasi 10.000 singoli controlli. Sono state registrate non conformità relative all'infrastruttura in quasi l'11% dei casi, mentre i controlli sulle imprese ferroviarie hanno fatto rivelare il 20% dei casi di non conformità.

Infine, si segnala che l'Agenzia ha portato a compimento il processo di

riordino normativo con il quale sono state riorganizzate le norme preesistenti, stratificate in maniera disomogenea nel corso di più di cento anni di vita delle ferrovie. L'obiettivo è stato quello di dare alla materia della sicurezza ferroviaria maggiore chiarezza e trasparenza, delineando in modo più netto gli ambiti di competenza dei singoli operatori. E' stata anche l'occasione per rivedere alcuni principi precedentemente trattati in maniera diversa o addirittura non previsti. Ad esempio:

- *cantieri ferroviari*: è stata proibita la modalità di protezione mediante avvistamento del treno;
- *manovre spinte*: il posizionamento del manovratore sul veicolo di testa è stato subordinato alla possibilità di azionamento del freno da tale posizione;
- *mezzi d'opera*: quelli non iscritti nell'apposito Registro nazionale possono essere usati solo in assenza di treni in circolazione;
- *sistemi di protezione*: la circolazione dei treni in condizioni normali deve sempre avvenire in presenza di questi sistemi tecnologici;
- *guasto dei sistemi di protezione*: sono stati introdotti severi limiti di velocità e di circolazione;
- *esclusione dei sistemi di protezione*: necessaria in alcune condizioni di degrado, deve sempre essere autorizzata dal regolatore della circolazione;
- *passaggi a livello*: sono state introdotte restrizioni per gli attraversamenti in caso di guasto.

(Comunicato stampa Ansf, 10 aprile 2013).

### Frecciarossa 1000: iniziano i test

Esce (fig. 1) dallo stabilimento AnsaldoBreda di Pistoia il primo esemplare del supertreno da 360 km/h (400 km/h velocità di punta) che le Ferrovie dello Stato Italiane hanno voluto dedicare a Pietro MENEA. Celebrerà e continuerà a far cor-

rere, in Italia e in Europa, il nome dell'italiano più veloce di sempre. (Fonte Fsi)

Il supertreno inizia il suo iter di test e prove tecniche in vista dell'omologazione. Entro il 2014 sarà pronto per sfrecciare sulle linee AV con a bordo i primi passeggeri.

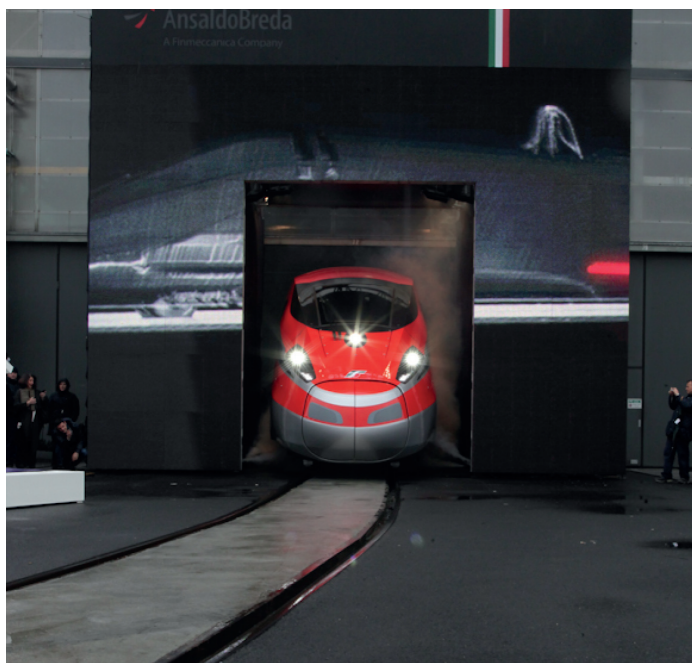
Dopo lo svelamento del mockup in anteprima mondiale al Meeting di Rimini lo scorso agosto, l'esposizione nella Fiera internazionale Inntrans di Berlino, in Piazza del Duomo a Milano, sul Lungomare Caracciolo a Napoli e in Piazza Maggiore a Bologna, il "treno del futuro" prodotto da AnsaldoBreda e Bombardier brucia le tappe ed esce dalla fabbrica per diventare il "fiore all'occhiello" del sistema AV italiano, la "metropolitana d'Italia" che in pochi anni ha cambiato il modo di vivere di milioni di persone.

Presenti all'evento l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane M. MORETTI, e l'AD di Finmeccanica

A. PANSA, insieme ai due AD delle società costruttrici M. MANFELLOTTO di AnsaldoBreda e R. TAZZIOLI di Bombardier e alla Presidente di Bertone, signora L. BERTONE.

Frecciarossa 1000 sarà il treno destinato, in pochissimi anni, ad imporsi nel già rivoluzionario mondo dell'alta velocità ferroviaria, sia italiana sia europea. Sono 50 i nuovi convogli commissionati da Trenitalia ad AnsaldoBreda e Bombardier, per un investimento di circa un miliardo e 500 milioni di euro.

Frecciarossa 1000, il treno più veloce mai prodotto in serie in Europa, raggiungerà la velocità massima di 400 km/h e innalzerà la velocità commerciale sulla rete AV italiana a 360 km/h, riducendo ulteriormente i tempi di viaggio. Per spostarsi tra Roma e Milano basteranno 2 ore e 15 minuti, che si potranno ridurre a un'ora e 59 minuti tra Tiburtina e Rogoredo. Frecciarossa 1000 potrà viaggiare su tutte le reti AV europee, adattandosi in maniera rapida ed efficace ai



(fonte Ansaldo Breda)

Fig. 1 - Il Frecciarossa 1000 in uscita dall'impianto AnsaldoBreda di Pistoia.

diversi sistemi di segnalamento e di alimentazione elettrica di ogni Paese.

Frecciarossa 1000 disporrà delle più innovative soluzioni tecnologiche, per garantire sicurezza, affidabilità e comfort. Frecciarossa 1000 si distinguerà per un profilo aerodinamico di assoluta originalità ed efficacia e un design di grande raffinatezza ed eleganza, con una particolare attenzione a comodità, spaziosità e massima accessibilità. Frecciarossa 1000 unirà le più innovative idee progettuali ad un'accurata scelta di materiali per offrire le migliori performance oggi realizzabili in termini di risparmio energetico, ridotte vibrazioni, insonorizzazione, contenuto impatto ambientale, efficace connettività wi-fi. Frecciarossa 1000 ha, davvero, tutte le carte in regola per diventare il treno europeo Alta Velocità del 21esimo secolo, oltre che il "più bel treno al mondo" (*Comunicato stampa FSI, AnsaldoBreda, Bombardier, Bertone, Pistoia, 26 marzo 2013*).

### TRASPORTI URBANI

#### **Nodo di Roma Termini: inaugurata la nuova galleria**

Alla presenza del Sindaco di Roma Capitale G. ALEMANNI, intervenuto insieme all'Assessore alle Politiche della Mobilità M. SPENA, si è tenuto oggi l'evento inaugurale per la fine dei lavori di ristrutturazione della stazione metro di Termini. Il Sindaco ALEMANNI ha tagliato il nastro dell'ultima opera strutturale completata all'interno del nodo di scambio, quella che rappresenta anche l'intervento più rilevante di tutto il progetto, ovvero la nuova galleria di uscita dalle banchine della Linea A. La galleria raddoppia le uscite dalla linea rendendo molto più ordinati e agevoli i flussi dei passeggeri provenienti dalla Linea A che scambiano con la Linea B o si dirigono all'esterno.

Hanno partecipato all'evento i vertici di Roma Metropolitana, stazione appaltante dei lavori del Nodo di Termini, in particolare il Presidente M. PALOMBI e il Direttore Generale

L. NAPOLI, e l'Amministratore Delegato dell'Atac R. DIACETTI.

L'intervento nel suo complesso ha richiesto tre anni di lavoro, nel corso dei quali, grazie alle scelte progettuali e organizzative adottate, è stato possibile realizzare le opere senza mai interrompere il servizio ferroviario delle due linee metropolitane nella stazione Termini.

L'intervento è stato pensato per risolvere i problemi di congestione e gli intralci che si manifestavano lungo i percorsi interni, soprattutto nel collegamento in uscita dalla Linea A alla Linea B. Rendendo più scorrevoli e meglio distribuiti i flussi dei passeggeri è stata migliorata la sicurezza del Nodo, che rappresentava il principale obiettivo dell'intervento. A questo fine, sono state anche adeguate le strutture alle più recenti norme sul rischio incendi.

Un'altra priorità del progetto è stata rappresentata dal miglioramento dell'accessibilità al servizio, con particolare riguardo agli utenti a ridotta capacità motoria e visiva. Il risultato è stato ottenuto attraverso l'eliminazione delle barriere architettoniche e l'inserimento dei percorsi guida per ipovedenti.

È stato eseguito inoltre il restauro e il rinnovo delle finiture, per rendere più confortevoli gli ambienti e migliorare l'immagine complessiva del Nodo, ed è stata realizzata una generale ristrutturazione degli impianti tecnologici, con particolare riguardo a quelli legati alla sicurezza.

L'intervento ha compreso la messa in sicurezza della rete di antiche cavità presenti nel sottosuolo di via Giolitti nell'area antistante il fabbricato compreso tra via Cavour e via D'Azeglio (*Comunicato stampa RomaCapitale, 17 aprile 2013*).

### INDUSTRIA

#### **Accenture e SNCF: nuovi sistemi di prenotazione per NTV**

Accenture e Rail Solutions, consociata di SNCF, hanno fornito una

serie di sistemi per i passeggeri a Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), il nuovo operatore ferroviario italiano. Queste funzionalità sono: una piattaforma avanzata di prenotazione e distribuzione, un sistema di gestione delle entrate e un sistema CRM (Customer Relationship Management).

NTV è il primo operatore ferroviario privato italiano ad alta velocità e uno dei più recenti nati in Europa. Gestisce gli innovativi treni "Italo" che collegano le principali città italiane e offrono servizi avanzati, inclusi Wi-Fi, un portale di intrattenimento a bordo e una carrozza cinema.

Nell'ambito di un impegno volto all'innovazione e alla rapida crescita, NTV ha voluto una piattaforma di distribuzione moderna, flessibile e ticketless, collegata a una potente serie di strumenti per gestire le prenotazioni dei passeggeri e le entrate, oltre che un sistema CRM. Dopo aver scelto la soluzione di prenotazione Navitaire Rail sviluppata da Navitaire, società interamente controllata da Accenture, NTV ha affidato l'implementazione della soluzione a un team di professionisti del settore appartenenti ad Accenture e Rail Solutions.

Navitaire Rail è una soluzione di vendita e gestione dei passeggeri che integra il processo di emissione dei biglietti attraverso Internet, call center, agenzia di viaggio e canali mobili. Fornisce inoltre il check-in alla stazione ferroviaria e opportunità di generazione di entrate ausiliarie. La piattaforma consente agli operatori ferroviari di collegarsi con altre piattaforme di viaggio e servizi per aumentare la capacità delle società ferroviarie di attirare e fidelizzare i passeggeri contribuendo, nel contempo, a ridurre la totalità dei costi operativi.

"Questa tecnologia leader di mercato ha portato NTV all'avanguardia del settore", ha spiegato C. DIOTALLEVI, Chief Information Officer di NTV "Aumentando le nostre capacità e migliorando l'efficienza dei costi del nostro sistema di prenotazioni, favo-

riremo la crescita, miglioreremo la competitività e la soddisfazione dei passeggeri. Abbiamo scelto Accenture e Rail Solutions per via della loro comprovata competenza nelle soluzioni software per le ferrovie, abbinata alla vasta esperienza nel settore dei trasporti”.

Oltre alla distribuzione di Navitaire Rail, Rail Solutions ha implementato un nuovo sistema di gestione dei proventi derivanti dalla vendita dei biglietti che fissa il numero dei biglietti disponibile ad un certo prezzo sulla base delle richieste del cliente.

Accenture ha inoltre completato la consegna della nuova piattaforma CRM e del centro contatti per NTV che consente di personalizzare l'interazione dei passeggeri in qualsiasi fase dell'esperienza di viaggio, incluso il tempo a bordo, al terminal e durante una telefonata o la navigazione in Internet. I nuovi sistemi supportano i servizi NTV in 9 città e 12 stazioni.

“Utilizzando le semplici funzionalità di integrazione di Navitaire Rail, NTV ora può contare su una suite complementare di soluzioni che consentono di offrire ai passeggeri servizi più flessibili, efficienti ed affidabili”, afferma P. PRONELLO, Managing director di Accenture.

Il progetto previsto dall'accordo fra Accenture e Rail Solutions è stato consegnato presso l'ufficio NTV di Roma ed implementato attraverso i team Accenture di Londra, Manila, Minneapolis, Montreal, Parigi e Salt Lake City.

Accenture e Rail Solutions stanno ora collaborando all'implementazione di Navitaire Rail per nuove compagnie ferroviarie, utilizzando le funzionalità di integrazione complementari di Accenture e la conoscenza e la competenza di Rail Solutions nella gestione delle entrate, del magazzino e nella distribuzione.

Navitaire Rail fa parte del Connected Travel Business Service di Accenture. Questo servizio consente ai fornitori di sistemi di viaggio e trasporto pubblico di offrire ai clienti

un'esperienza unica aumentando l'efficienza operativa, le performance di vendita e la visibilità dei dati. Il Connected Travel Business Service di Accenture combina competenze, risorse, piattaforme software e processi per risolvere specifici problemi del settore delle apparecchiature di trasporto pubblico, viaggio, automotive e industriale.

Accenture è un'azienda globale di consulenza direzionale, servizi tecnologici e outsourcing che conta circa 261 mila professionisti in oltre 120 paesi del mondo. Combinando un'esperienza unica, competenze in tutti i settori di mercato e nelle funzioni di business e grazie ad un'ampia attività di ricerca sulle aziende di maggior successo al mondo, Accenture collabora con i suoi clienti, aziende e pubbliche amministrazioni, per aiutarli a raggiungere alte performance. A livello globale, i ricavi netti per l'anno fiscale 2012 (settembre 2011- agosto 2012) ammontano a 27,9 miliardi di dollari. (*Comunicato stampa Burson - Marsteller*, 11 aprile 2011).

### Il “Vendor Rating” in Italia: stato dell'arte e modelli operativi

ANIE Confindustria ha tenuto un incontro con la committenza, Enel, Terna, Eni ed RFI per un confronto sul tema del Vendor Rating, alla luce dei risultati della ricerca promossa dall'Università Tor Vergata di Roma, a cui hanno collaborato, tra gli altri, ANIE, aziende private e la società di consulenza KPMG.

La ricerca aveva per oggetto “Il Vendor Rating in Italia: stato dell'arte e modelli operativi” e l'obiettivo di analizzare in che modo le imprese italiane utilizzano sistemi di valutazione delle performance dei fornitori, definendo quindi un modello di riferimento sia a livello di singola categoria merceologica che a livello globale.

Dalla ricerca è emerso che le logiche di Vendor Rating adottate nelle aziende nazionali manifatturiere e di servizio sono molto eterogenee. Le

applicazioni di Vendor Rating sono in gran parte di recente introduzione, vengono utilizzate principalmente nelle aziende con fatturato di fascia alta o altissima e le sue metodologie vengono infine definite prevalentemente nell'ambito della Direzione Acquisti.

Lo studio ha evidenziato come l'adozione di logiche di valutazione più omogenee potrebbe essere vantaggiosa sia per la committenza che per i fornitori, specie se applicata lungo l'intera ‘supply chain’, includendo cioè gli eventuali subfornitori e subappaltatori che risultano spesso comuni alle varie committenze.

La ricerca ha provveduto quindi a definire un modello di riferimento unico per il Vendor Rating a livello di categoria merceologica e globale e ad identificare un “albero” tipico di valutazione, con riferimento alla qualità tecnica della fornitura – aspetto a cui le aziende ANIE sono molto sensibili -, alla qualità commerciale (relativa all'iter di gestione dell'acquisto) e alla qualità amministrativa (relativa in particolare al processo di fatturazione), a cui possono essere aggiunti, per specifici ambiti merceologici, le aree della sicurezza e dell'impatto ambientale e sociale.

“ANIE Confindustria ha appoggiato fin da subito il progetto di ricerca - ha dichiarato l'Avvocato M.A. PORTALURI, Direttore Generale di ANIE Confindustria -. Da sempre sosteniamo che nella valutazione della fornitura debba incidere non solo il prezzo, ma soprattutto la qualità del prodotto, intesa come qualità tecnica, grado di innovazione, sicurezza, attenzione ambientale. E ciò vale a maggior ragione per le aziende italiane di elettronica ed elettrotecnica che ANIE rappresenta e che sono ad alto valore tecnologico e ad alto indice di innovazione”.

“In questo senso la ricerca e il dibattito con le importanti realtà imprenditoriali che hanno preso parte allo studio - ha concluso l'Avvocato PORTALURI - hanno fatto emergere il vendor rating come un'opportunità

per le aziende, che attraverso la valutazione e l'analisi delle criticità possono effettuare prestazioni sempre più performanti e in linea con le esigenze dei committenti, arrivando ad una sempre maggiore professionalizzazione dei rapporti di fornitura e di quanti lavorano nell'ambito dell'acquisto e fornitura di prodotti e servizi" (Comunicato stampa ANIE Confindustria, 16 aprile 2013).

### VARIE

#### **InRail: liberalizzazione del sistema ferroviario**

Si è tenuto a Udine il convegno "Logistica e promozione dei traffici euromediterranei", un momento di confronto tra gli operatori del settore logistico, portuale e ferroviario organizzato dalle Università degli Studi di Udine e Trieste.

La prima parte del convegno, apertosi con i saluti del Sindaco di

Udine F. HONSELL, ha riguardato la presentazione di una proposta per la promozione dei traffici euromediterranei elaborata dagli studenti delle Università di Udine e Trieste e incentrata su una gestione sempre più efficace e trasparente del sistema della portualità, sull'adeguamento alle linee guida europee e sull'incremento delle quote di traffico su ferro.

Successivamente si è sviluppata una tavola rotonda alla quale hanno preso parte, tra gli altri, S. PRETE, Presidente dell'Autorità Portuale di Taranto, F. SCAMMACCA, Console d'Italia a Monaco di Baviera, M. CASTALDO, direttore della Divisione Cargo di Trenitalia, T. BRATTA, Amministratore Delegato Inter-Rail, e G. PORTA, Presidente delle Imprese Ferroviarie InRail e FuoriMuro e Vice Presidente FerCargo.

"La liberalizzazione è possibile e noi ne siamo un esempio avendo costituito in cinque anni due Imprese Ferroviarie private a capitale intera-

mente italiano (InRail e FuoriMuro, ndr)" ha dichiarato nel corso del suo intervento G. PORTA, che ha proseguito: "E tuttavia una delle maggiori barriere all'ingresso per gli operatori riguarda l'entità degli investimenti necessari per avviare e consolidare l'operatività delle imprese: le Istituzioni dovrebbero aiutarci favorendo e, in una certa misura, tutelando gli investimenti richiesti".

Relativamente al modal shift, Porta ha dichiarato in conclusione: "E' fondamentale introdurre forti innovazioni per creare nuove opportunità nella logistica intermodale, che in questo momento non è sufficientemente valorizzata rispetto a quanto accade in altri Paesi. Plaudo a iniziative come queste, che hanno il pregio di avvicinare alla logistica giovani brillanti come si sono dimostrati gli studenti dei Dipartimenti di Scienze Giuridiche, Ingegneria e Architettura dell'Università di Udine e dell'I.S.T.I.E.E. di Trieste" (*Nota stampa Inrail*, 12 aprile 2013).

### **INFORMATIVA AI SOCI**

Si comunica ai Sigg. Soci che sul sito internet del Collegio all'indirizzo [www.cifi.it](http://www.cifi.it) è attiva l'"**AREA SOCI**", che permette l'accesso ai dati personali.

L'Area Soci è soggetta a restrizioni di accesso, pertanto è necessario digitare il **login** e la **password** personale predefiniti dal CIFI che identificano in maniera univoca ogni Socio.

L'Area Soci permette di controllare e modificare i dati personali, segnalando al CIFI eventuali variazioni rispetto ai dati contenuti nella banca dati del Collegio.

Ciascun socio può rivolgersi presso la Segreteria Generale del Collegio ai n. **06/4882129 - FS 970/66825** o all'indirizzo e-mail: [areasoci@cifi.it](mailto:areasoci@cifi.it) per richiedere il proprio identificativo di accesso.