

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

M. MORETTI punta sull'estero

Partner europei cercasi. All'amministratore delegato delle FS M. MORETTI, l'Italia, per l'alta velocità ferroviaria sta stretta. E punta sulle reti estere. Il messaggio che lancia è chiaro. "Nella liberalizzazione europea un'impresa ferroviaria come la nostra non può rimanere solamente in Italia, deve guardare fuori dei propri confini come fanno le ferrovie tedesche e francesi. Lo abbiamo fatto e con successo per le merci, dove con l'acquisizione della tedesca Tx Logistik ci siamo internazionalizzati. Lo dobbiamo fare anche nel settore passeggeri. Il mercato dell'alta velocità sarà la rete fondamentale di collegamento delle grandi città europee di domani. Quindi noi dobbiamo starci dentro, non lavorando solo tra Milano e Roma ma anche tra Amburgo, Amsterdam, Bruxelles e Parigi, così come faranno tutti gli altri" (*Corriere della Sera*, 30 maggio 2008).

Prospettive internazionali di NTV

La Nuovo Trasporto Viaggiatori (NTV), è la società privata che lancia la sfida a *TRENITALIA* nell'alta velocità ferroviaria. La sua breve storia dice come l'investimento già comincia a rendere ai suoi promotori, G. SCIARRONE, L. CORDERO DI MONTEZEMOLO e G. PUNZO.

NTV è stata costituita nel 2006 con un milione di euro di capitale.

Nei mesi scorsi ha varato un aumento di capitale da 60 milioni riservato ad Intesa-Sanpaolo e ne ha programmato un altro da 90 a carico dei suoi soci fondatori. Al termine di queste due operazioni, i fondatori conserveranno l'80% delle azioni e la banca avrà il 20%. Se per i primi, l'impresa vale 112 milioni di euro, per l'azionista bancario sopraggiunto ne vale 300. Intesa-Sanpaolo accetta dunque un robusto sovrapprezzo la cui congruità verrà misurata a partire dal 2011 quando NTV farà correre i suoi primi convogli a 350 km/h sull'asse Torino-Milano-Bologna-Firenze-Roma-Napoli in concorrenza con *TRENITALIA*. Ma già prima la commessa, impostata da C. PASSERA, avrà una provvisoria verifica in base al prezzo che i prossimi nuovi soci saranno disposti a pagare per entrare in NTV. È già pattuito, infatti, che i fondatori si diluiscano al 50,1% per fare spazio ad altri azionisti: alle Generali, interessate alle polizze della nuova impresa, si è ipotizzato, anche se da Trieste non sono arrivate conferme; in teoria potrebbero cedere parte dei diritti del loro aumento di capitale esaltando così il ritorno sulla quota effettivamente investita, ma la soluzione più attendibile è quella di un terzo versamento che porterebbe i mezzi propri ben oltre i 200 milioni. L'annuncio è atteso in occasione della presentazione di NTV alla comunità finanziaria in calendario a luglio.

Se L. CORDERO DI MONTEZEMOLO, DELLA VALLE e PUNZO sembrano comunque i soggetti destinati a ottenere il maggior ritorno sul capitale investito (SCIARRONE ha una quota piccola), Intesa-Sanpaolo è il perno finanziario dell'operazione. Non solo

ha messo i primi 60 milioni, ma ha anche garantito il prestito di 650 milioni di euro necessario a comprare i 25 treni AGV che il costruttore francese Alstom si è impegnato a consegnare a partire dalla fine del 2010. Un prestito che Intesa-Sanpaolo è impegnata a ripartire con altri istituti conservando una quota proporzionale alla partecipazione. NTV è impegnata in una corsa contro il tempo: al momento l'interrogativo più concreto riguarda i tempi di consegna, considerando che l'omologazione del prototipo impegnerà il Cesifer, l'agenzia indipendente che si va costituendo in vista della liberalizzazione, più a lungo di quanto si preveda per i nuovi treni Bombardier-Breda e Siemens che usano componenti già testate. NTV insomma, ha le autorizzazioni, che il Ministero delle Attività Produttive retto da P. BERSANI ha rilasciato senza impiccare le società ai formalismi, ma come azienda è da costruire: a cominciare dall'assunzione e dall'addestramento dei macchinisti, che potrebbero rendersi disponibili in gran numero se le FS passeranno all'agente unico.

Affidando ad Alstom la manutenzione e partendo senza zavorre, NTV avrà una struttura di costi operativi più leggera di *TRENITALIA*. E sul piano strategico potrà contare su due possibili partner internazionali e statali interessati al mercato italiano: la francese SNCF e la tedesca DB. La prima si sta legando sempre più al fornitore strategico Alstom, con cui peraltro il mondo FIAT ha storici rapporti; la seconda è la madrina di SCIARRONE. Il gerente di NTV, infatti, dirige dal 2000 la Rail Traction di Verona, 30 milioni di ricavi, uno di utile, 8 locomotive ed ex personale FS per trasportare merci su rotaia. Rail Traction è una società mista: il 35% appartiene all'Autostrada del Brennero, che è governata a sua volta dalla Provincia Autonoma di Bolzano, e il 30% è della Railion Deutschland, braccio destro di DB (*Corriere Economia*, 2 giugno 2008).

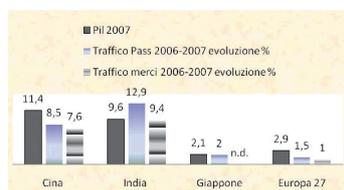
INDUSTRIA

Al Lingotto di Torino
ExpoFerroviaria 2008

È giunta alla terza edizione Expo Ferroviaria 2008, organizzata nei padiglioni di Lingotto Fiere a Torino da Mack Brooks Exhibition, la società leader mondiale nell'organizzazione di eventi legati al trasporto su rotaia, e si conferma come un appuntamento irrinunciabile per tutti gli operatori del settore. L'ultima edizione ha registrato oltre 6000 visitatori professionali, un segnale di come il mercato, e non solo quello italiano, si dia ormai appuntamento a Torino. Hanno partecipato a questa edizione oltre 350 aziende da 20 Paesi. Nei due padiglioni dell'Expo è stato possibile trovare, tra gli altri, nomi dei principali player del settore sistemi e macchinari come Balfour Betty, Faiveley Transport, Poli, Matisa, Plasser & Theuerer. Tra i fornitori globali sono stati presenti Alstom, Bombardier e Siemens. Inoltre, per l'importanza nel mercato del trasporto merci e non solo, hanno trovato posto le ROSCO Angel Trains e Dispolok/MRCE. Naturalmente ad Expo Ferroviaria sono state presenti aziende di ogni settore merceologico legato al trasporto su rotaia: dalla componentistica per i veicoli ai materiali per la costruzione e manutenzione dell'armamento e delle linee TE, dai sistemi di segnalamento e sicurezza fino alle apparecchiature di comunicazione senza dimenticare manutenzione e servizi. Oltre alla parte espositiva, come nelle scorse edizioni, il Collegio degli Ingegneri Ferroviari Italiani ha organizzato una serie di importanti convegni: il primo "Treni per l'alta velocità, requisiti e risposte per l'Italia", che ha presentato le esigenze delle imprese ferroviarie poste a confronto con le proposte delle principali aziende costruttrici internazionali. A seguire sono stati proposti l'interessante seminario su "Il Design dei Veicoli Ferroviari". Ha chiuso il ciclo l'incontro "Tecnologie dell'Infrastruttura nel sistema italiano AV/AC" (*Il Sole 24 ORE - Trasporti, Veicoli e Tecnologie*, 12-24 maggio 2008).

Traffico ferroviario ed
evoluzione dell'economia

Evoluzione delle attività di trasporto e crescita economica sono strettamente legate. Grandi Paesi in via di sviluppo, nel 2007, hanno visto una forte crescita del loro traffico passeggeri per ferrovia: l'India +12,9%, la Cina + 8,5%. In meno di 12 anni il traffico ferroviario di questi due Paesi si è duplicato. Per contro, la crescita del traffico passeggeri su ferro, in Europa, è stata del 1,5% e in Giappone del 2%. La lezione derivante dalle informazioni statistiche sui trasporti, recentemente diffuse, ripete un insegnamento da lungo tempo appreso. In presenza della crescita economica la domanda di trasporto aumenta, laddove stagnazione o recessione determinano effetti corrispondenti sui trasporti (fig. 1). Gli studiosi di economia del trasporto ritengono che ciò si verifichi soprattutto nel trasporto delle merci, ma i dati degli ultimi anni



(Fonte: Dimensione Trasporti)

Fig. 1 - Andamento PIL/Traffico ferroviario.

mostrano che ciò è vero anche per il trasporto passeggeri. Con una particolare accentuazione per il modo ferroviario. La conclusione realistica che bisogna trarre da quanto sopra detto è che, in assenza di un rilancio della crescita economica in Europa, e in presenza di situazioni fortemente penalizzanti per la modalità di trasporto su ferro, il traffico ferroviario farà registrare, purtroppo, flessioni sempre più marcate. Con le ripercussioni che tutti possiamo figurarci sull'occupazione (*Dimensione Trasporti, Anno 1° - n. 5, 1 giugno 2008*).

L'alta velocità
e il modello franco-tedesco

La situazione

I vertici del Gruppo FS, I. CIPOLLETTA ed M. MORETTI, hanno avvertito il governo che, con la liberalizzazione del trasporto ferroviario passeggeri a partire dal 2010, o l'Italia saprà proiettarsi oltre le Alpi o soccomberà. Il garbo dovuto all'azionista ha consigliato di fermarsi qui. Avrebbero potuto essere più precisi e dire: il nascente mercato ferroviario italiano rischia di diventare il campo di battaglia per l'egemonia continentale; il campione, Deutsche Bahn, e lo sfidante, SNCF, se ne contenderanno la polpa, ovvero l'alta velocità e il trasporto merci più comodo, magari comprando i nuovi soggetti tipo NTV come è già accaduto nelle telecomunicazioni, dove Omnitel è finita ai tedeschi e poi agli inglesi e Fastweb agli svizzeri. Ed a *TRENITALIA* rimarrebbero la pelle e le ossa.

La storia delle ferrovie è stata, fin dall'Ottocento, una brutale sequenza di privatizzazioni dei profitti e socializzazione delle perdite, al di là della proprietà, pubblica o privata, delle imprese ferroviarie (fig. 2). Ora, spinto dalle ragioni industriali dei diversi sistemi paese, il pendolo va verso la concorrenza del servizio, mentre l'infrastruttura resta più o meno in mano pubblica. Non sarà un pranzo di gala. Basta guardare la Francia.

La penna di "Sarkò"

Il 27 febbraio 2008, all'indomani della visita allo stabilimento SNCF di Landy, la prima di un presidente dopo 25 anni, N. SARCOZY ha scritto una lettera al capo di SNCF, G. PEPEY. Tre pagine per fissare il mandato del manager in vista dell'apertura dei mercati europei. La SNCF, ordina il presidente, deve cambiare passo ed aprire cinque cantieri: 1) la logistica delle merci nella quale SNCF deve giocare un ruolo centrale su scala mondiale; 2) migliorare fortemente il servizio pubblico dei trasporti locali, specialmente intorno all'Ile-de-France, mo-

impegnerebbe tutti ad una disciplina sconosciuta.

L'architettura del mercato italiano è accettabile. *FS* è una società per azioni che controlla due altre spa distinte, la *RFI* per la rete a disposizione di tutti con tariffe uguali per tutti, e *TRENITALIA* per il servizio. Sarebbe meglio se *RFI* fosse una società del tutto autonoma, ma i nostri conti sono più chiari di quelli francesi. Del resto, le licenze per entrare in un settore le da un soggetto terzo, il ministero, e la sicurezza viene certificata da un ente indipendente, il Cesifer. Ma l'architettura è il meno. Il problema è chi paga: in Italia come all'estero, il trasporto è comunque sovvenzionato da Stato e Regioni.

Binari italiani

Benché abbiano ridotto le perdite, il gruppo *FS* resta assai fragile perché il suo patrimonio netto è prevalentemente cartaceo, frutto di rivalutazioni monetarie, e debiti reali. E alle spalle ha due potenziali alleati meno forti Ansaldo Breda e Poste italiane.

Certo, si può migliorare e risparmiare sulle pulizie ed il personale: passando al conducente unico non sarebbero più necessari 6 mila macchinisti. Ma il gruppo *FS* è ormai sotto le 90 mila persone contro le 231 mila di *DB* e le 201 mila di *SNCF*. I margini di ristrutturazione industriale sono importanti ove si consideri che *DB* trasporta 98.794 milioni di tonnellate/chilometro e 74.792 milioni di passeggeri/chilometro contro i 33.258 milioni e i 45.985 milioni di *FS*. Ma basta correlare queste prestazioni al numero di dipendenti per vedere come nelle merci siamo indietro mentre nel trasporto passeggeri sembriamo addirittura avanti. Naturalmente, sono dati da prendere con le pinze. Ma tutto porta a dire che il difetto è nel manico. Ovvero nel rapporto mai chiarito tra *FS* e il suo azionista che, all'atto pratico, dà 11 centesimi per passeggero/chilometro, di cui 3,5 a carico del cliente. Il che è poco, la metà di quanto dà in Francia e Germania, ma soprattutto è incerto. Si capisce perché, a questo punto, la

tesi di *CIPOLLETTA* e *MORETTI*, confortata dalla corte dei conti, è la seguente: se è vero che, alta velocità esclusa, l'acquirente principale del servizio è la mano pubblica, questa dovrebbe scrivere un contratto di servizio pluriennale nel quale siano specificate le prestazioni e i contribuenti e metterlo a gara tra diverse spa, tra cui *TRENITALIA*. Ma se anche questo governo nicchia? A quel punto bisognerebbe tirare le conseguenze e chiudere i servizi non sostenibili. La *ropture*, che in Francia è stata promessa dall'alto dell'Eliseo, in Italia toccherebbe agli uomini delle ferrovie (*Corriere Economia*, 2 giugno 2008).

OICE: in ripresa gli appalti di progettazione e costruzione

In maggio prosegue la serie positive avviatasi nei primi quattro mesi dell'anno, che aveva registrato un buon recupero del mercato pubblico dell'ingegneria e architettura dopo il crollo del 2007.

Infatti, secondo l'aggiornamento mensile dell'osservatorio OICE-Informatel, in questo settore nel mese sono state indette 383 gare d'appalto (di cui 41 sopra soglia) per un importo complessivo di 82 milioni di euro (di cui 60,3 sopra soglia). Rispetto allo stesso mese dello scorso anno si rileva un aumento dell'86,8% in valore (+136,2% sopra soglia e +18,2% sotto soglia) e del 4,6% in numero di bandi. Occorre però segnalare che il forte incremento del valore è in gran parte dovuto alla gara del Ministero dell'Istruzione per l'affidamento del "servizio di assistenza tecnica e gestionale, attuazione, monitoraggio e sorveglianza dei programmi operativi nazionali FESR - ambienti per l'apprendimento 2007-2013", con un importo di 24,7 milioni di euro, che da solo rappresenta il 30% del totale messo in gara in maggio.

Nei primi cinque mesi dell'anno in corso risultano pubblicate 1.984 gare, con un importo di 347,8 milioni di euro. Il confronto con i primi cinque mesi del 2007 mostra un incremento del 55,5% in valore (+109,6%

sopra soglia e -12,7% sotto soglia) nonostante una flessione del 18,0% in numero, di conseguenza il valore medio a bando cresce dell'89,6% (da 92.431 a 175.287 euro).

Continua a preoccupare la progressiva crescita del ribasso con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in maggio il ribasso sul prezzo a base d'asta è stato del 29,2% per le gare indette nel 2007, ben 4 punti in più rispetto alle gare indette nel 2006 (24,7%), mentre continuano a registrarsi punte del 60%.

L'analisi dell'osservatorio sulla tipologia delle stazioni appaltanti nei primi cinque mesi mostra una maggiore attività, rispetto all'analogo periodo del 2007, delle amministrazioni dello Stato: 50 gare per 89,1 milioni (+11,1% in numero e +435,0% in valore). In crescita anche le amministrazioni regionali (-49,2% in numero e +113,4% in valore), le università e gli enti di ricerca (+13,2% in numero e +72,9% in valore), le società concessionarie e i privati sovvenzionati (-23,8% in numero e +68,1% in valore) e gli IACP (-41,1% in numero e +62,5% in valore). Un segnale di inversione di tendenza viene dalle amministrazioni comunali (-12,4% in numero e +4,3% in valore). L'attività risulta ridimensionata per le aziende sanitarie e ospedaliere (-1,9% in numero e -4,7% in valore), per le amministrazioni provinciali (-19,2% in numero e -29,8% in valore) e per i consorzi di comuni e le comunità montane (-51,4% in numero e -37,5% in valore).

Nel confronto internazionale il numero delle gare sopra soglia pubblicate dal nostro Paese nella gazzetta comunitaria nei primi cinque mesi è passato da 157 nel 2007 a 234 nel 2008, con un incremento del 49,0%; nell'insieme degli altri paesi dell'Unione Europea il mercato è cresciuto del 16,1% (6.253 bandi nel gennaio-maggio 2007 e 7.260 nel 2008). Nonostante la maggiore crescita di questo anno, l'incidenza delle gare italiane sul totale europeo continua ad attestarsi su una quota molto bassa, passata dal 3,1% nel 2007 al 3,3% nei primi cinque mesi 2008.

Infine, in Italia la domanda indiretta di progettazione che si esprime attraverso la pubblicazione delle gare per l'affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria risulta in aumento nei primi cinque mesi, con 382 gare e un importo complessivo di 3.315 milioni (+17,1% rispetto allo stesso periodo del 2007) (*Comunicato stampa OICE*, 10 giugno 2008).

VARIE

FS e ISTAT: statistiche sul clima

Con il completamento della rete ad Alta Velocità (dicembre 2009) è previsto un forte trasferimento di viaggiatori da mezzi di trasporto più inquinanti al treno. Inoltre il Piano Industriale di FS punta anche a potenziare il trasporto regionale, aumentando di 5,5 miliardi i chilometri percorsi annualmente dai pendolari e riducendo del 40% le emissioni di anidride carbonica nelle aree metropolitane. A partire dal 2010, la nuova rete ferroviaria, connessa con quella esistente, raddoppierà la capacità del sistema ferroviario italiano. In altre parole, si potrà effettuare il doppio delle corse ferroviarie che è oggi in grado di reggere la rete. Sarà possibile abbattere da subito le emissioni inquinanti di oltre due milioni e mezzo di tonnellate l'anno. Anidride carbonica e gas serra scenderanno del 40% nelle grandi aree metropolitane del Paese.

Il risultato sarà possibile grazie al completamento della rete ferroviaria ad Alta Velocità/Alta Capacità sull'asse Torino - Milano - Roma - Salerno (dicembre 2009), agli interventi di potenziamento sui nodi urbani e agli investimenti previsti nel Piano Industriale 2007 - 2011 di *Ferrovie dello Stato*, che prevede l'acquisto di nuovi treni per i pendolari e per l'Alta Velocità.

Nelle aree metropolitane l'incremento di domanda al 2011, prodotto dall'abbandono della vettura privata a favore di un servizio ferroviario debitamente potenziato e a linee interamente dedicate al trasporto locale, è stimabile in oltre mezzo miliardo di chilometri in più percorsi dai viaggiatori pendolari.

Già da fine 2009 l'ultimazione della rete ad Alta Velocità/Alta Capacità tra Torino - Milano - Roma - Salerno sarà in grado di sottrarre fino ad un 70% di viaggiatori ai collegamenti aerei tra Roma e Milano, oltre ad una elevata percentuale di automobilisti anche nelle tratte intermedie. A beneficiarne l'ambiente, il clima e il delicato sistema naturale del Paese. Basta considerare che per ogni chilometro percorso in treno ogni viaggiatore abbatte le emissioni di CO₂ di 70 grammi rispetto all'auto e di oltre 100 grammi rispetto ad un viaggio aereo. Nel rapporto treno - camion una tonnellata di merce emette ogni chilometro 22 grammi di CO₂ in meno viaggiando in ferrovia.

Il circuito virtuoso si è già attivato: l'incremento di viaggiatori registrato lo scorso anno sui treni regionali (+60mila al giorno) ha determinato minori emissioni di CO₂ nell'atmosfera per circa 37mila tonnellate (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 7 maggio 2008).

Al via i lavori per il potenziamento del nodo di Genova

Iniziano in giugno i primi interventi per il potenziamento del nodo ferroviario di Genova, con la realizzazione della variante di tracciato della linea Genova - Ventimiglia.

Sul torrente Polcevera sarà costruito un nuovo ponte attraversato da quattro rotaie. Lungo 160 metri, costituito da due campate metalliche ad arco, sorgerà vicino alla linea attuale, lato mare, e consentirà di velo-

cizzare il collegamento tra Sampierdarena e Sestri Ponente.

Sarà quindi la volta degli interventi propedeutici per il rinnovo del viadotto ferroviario di Largo Jursè. Entro agosto 2008 sarà deviato il percorso del gasdotto, che interferisce con la nuova opera e, successivamente si procederà con le reti idriche, elettriche e telefoniche. A settembre partiranno, invece, i lavori per la costruzione del nuovo ponte, più alto per agevolare il traffico stradale. Sarà costituito da due travate metalliche ad arco, lunghe 22,5 metri ciascuna ed appoggiate, a monte, su una nuova sella, al centro su un nuovo pilone posto in mezzo alla nuova rotatoria stradale e a mare sull'appoggio del ponte esistente. Sarà anche costruito un nuovo sottopasso pedonale, in corrispondenza del nuovo appoggio di monte. Al termine dei lavori, che dureranno un anno, il traffico stradale sarà più scorrevole grazie alla nuova rotatoria di Genova Sampierdarena tra Via Degola, Via Pacinotti e Via Pieragostini.

Gli interventi, sanciti da una convenzione tra il Ministero dei Trasporti, gli Enti territoriali, l'Anas e le Ferrovie, prevedono la riorganizzazione del traffico merci e passeggeri nel nodo e la sistemazione idrogeologica e viaria di lungomare Canepa, nell'area di Sampierdarena. Entro tre anni sarà rettificato il tracciato della cosiddetta "linea sommergibile" utilizzata dai treni merci provenienti dal porto e potranno essere completate le strade lungo le due sponde del torrente. Prevista anche la demolizione del vecchio ponte e del viadotto di una linea merci dismessa. Grazie alla nuova infrastruttura, sostenuta da un solo pilone centrale, l'alveo del torrente avrà una maggiore portata idrica.

L'investimento complessivo degli interventi, cofinanziati da Rete Ferroviaria Italiana e Anas, sarà di oltre 20 milioni di euro (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 27 maggio 2008).