

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Toscana: il primo Jazz di TI con videosorveglianza live

Viaggiare come in un grande open-space, senza coni d'ombra, per infondere ai passeggeri un maggior senso di sicurezza, grazie a un sistema di videosorveglianza "live". Saranno i pendolari dei treni Jazz della Toscana i primi a beneficiare di questa innovazione tecnologica, novità assoluta in Europa per i treni dei pendolari.

È stato presentato a Firenze il primo Jazz (fig. 1) dotato di un sistema di videosorveglianza che, oltre a registrare, trasmette in diretta, sui 10 monitor di bordo, tutte le immagini riprese dalle 15 telecamere interne al treno. Questo consente ai passeggeri di vedere quello che accade in quel momento ovunque, intorno a loro, dissuadendo così malintenzionati e vandali dal portare a termine le loro azioni.

La tecnologia software adattata ai dispositivi di bordo è stata messa a punto da Trenitalia in collaborazione con la società Almoviva, una delle realtà più significative in Italia nel-

l'ambito dell'ICT applicato al settore dei Trasporti e della Logistica.

La flotta interessata a febbraio 2017, termine della fornitura, sarà di 91 treni destinati al servizio regionale in Toscana, Lazio, Marche, Piemonte, Sicilia, Campania, Umbria, Trentino, Abruzzo. Nel Lazio e in Sicilia saranno muniti di questo sistema anche i Jazz dedicati ai servizi aeroportuali, a Roma e a Palermo (*Comunicato stampa Trenitalia*, 17 giugno 2016).

Lazio: per RFI una torre di controllo del traffico nazionale ultra tecnologica

Una torre di controllo del traffico ferroviario nazionale ultra tecnologica con schermi touch, impianti high tech per gli operatori e visualizzazione in tempo reale della circolazione dei treni nei principali nodi ferroviari.

È la nuova Sala Operativa Nazionale di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), che monitora – istante per istante, 24 ore al giorno – la circolazione di circa 9mila treni/giorno su oltre 24mila km di binari, verifica lo stato di efficienza dell'infrastruttura ferroviaria nazio-

nale (binari, scambi, segnali, sistemi tecnologici di sicurezza, sistema di alimentazione dei treni, eccetera) e coordina la gestione del traffico ferroviario al verificarsi di emergenze e criticità rilevanti.

La grande novità tecnologica della nuova Sala Operativa Nazionale di RFI, installata nella sede centrale del Gruppo FS, è il sistema Operation Control Room. Due schermi touch permettono, durante anomalie o guasti, di visualizzare in dettaglio tutte le informazioni (piani schematici di stazione e linee, planimetrie, ponti, viadotti, gallerie esistenti e dati storici) utili per coordinare tempestivamente l'intervento in emergenza dei tecnici. Inoltre, il sistema consente di geolocalizzare le squadre di manutenzione, i mezzi di soccorso più vicini e i treni fermi in linea.

Una vera e propria cabina di regia che integra i processi di gestione e controllo del traffico ferroviario su circa 16.700 km di linee con le attività di diagnostica predittiva (fissa e mobile, con una flotta di treni dedicati) garantendo i migliori standard di sicurezza, regolarità e puntualità e una maggiore tempestività di intervento in caso di anomalie o guasti.

La Sala Operativa Nazionale, in sinergia e coordinamento con le 14 Sale operative territoriali, oltre a controllare l'andamento del traffico ferroviario, gestisce tutte le attività necessarie e funzionali per garantire la continuità della circolazione ferroviaria in caso di anomalie, guasti o eventi esterni che determinano stop temporanei. È l'interfaccia operativa delle 33 imprese ferroviarie e auto-



(Fonte: Trenitalia)

Fig. 1 - Alcune visualizzazioni del sistema di videosorveglianza sul Jazz di Trenitalia.

NOTIZIARI

rezza e monitora tutte le modifiche chieste alla quotidiana offerta commerciale programmata.

Gli operatori (35, distribuiti in 3 turni nell'arco della giornata) hanno a disposizione per le attività lavorative tecnologie di ultima generazione: 56 monitor (4 da 84 pollici) in rete grazie a 200 m di cavi in fibra ottica e alimentati da 3mila m di cavi elettrici.

La nuova Sala Operativa Nazionale è stata arricchita anche di nuove postazioni operative:

- gestione manutenzione: per la supervisione di oltre 25mila scambi, 1.255 km di gallerie e 530 km tra ponti e viadotti, 9.200 km di elettrodotti e 367 centrali e sottostazioni elettriche;
- diagnostica fissa e mobile e sistemi alimentazione elettrica treni: controlla e analizza tutti i dati – oltre 200 parametri relativi a armamento (binari e pietrisco), energia (linea di contatto), segnalamento e telecomunicazioni (sistema radio GSMR) ricevuti in tempo reale dalla flotta dei treni diagnostici di RFI. Flotta che ha in Dia.Man.Te. – primo treno al mondo in grado di misurare a 300 km/h lo stato delle infrastrutture ferroviarie (linee AV/AC) – e Archimede (viaggia a 200 km/h sulle linee convenzionali) le punte di eccellenza;
- monitoraggio traffico merci: operatori dedicati per seguire passo passo i trasporti del segmento di business che, con i suoi 450 treni/giorno, è al centro, assieme al trasporto regionale, del piano industriale del Gruppo FS Italiane;
- servizi Sale Blu RFI: monitoraggio e controllo delle attività delle 14 Sale territoriali per una sempre migliore assistenza alle persone a ridotta mobilità e con disabilità che viaggiano in treno, in particolare in caso di anomalie o guasti;
- informazione ai viaggiatori: questa postazione controlla l'informazione nelle circa 2.200 stazioni italiane e monitora la funzionalità dei sistemi di informazione e delle periferiche audio e video.

La Sala Operativa Nazionale, in caso di particolari criticità, può visualizzare in diretta anche le immagini trasmesse dalle telecamere di sicurezza installate nelle stazioni ferroviarie, quotidianamente controllate e supervisionate dalla Sala Operativa della Protezione Aziendale, e può essere collegata con la Sala unità di crisi dove gli Amministratori Delegati delle società operative e il top management del Gruppo FS Italiane seguono minuto per minuto l'evolversi del traffico ferroviario al verificarsi di criticità particolarmente rilevanti e con impatto significativo sulla circolazione dei treni (*Comunicato stampa RFI*, 1 giugno 2016).

FS Italiane: via libera alla cessione di Grandi Stazioni

I consigli di amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane e di Eurostazioni hanno deliberato la cessione delle rispettive quote del capitale di Grandi Stazioni Retail ad Antin Infrastructures, insieme a Icamap e a Borletti Group.

La cordata ha presentato la migliore offerta al termine della gara bandita lo scorso novembre dai due azionisti della società.

La conclusione della procedura avverrà con il perfezionamento dell'operazione societaria di scissione e il successivo passaggio delle azioni.

“Ringrazio il consiglio di amministrazione di FS e lo staff tutto – ha commentato la presidente G. GHEZZI – per l'eccellente lavoro fatto che ha consentito di concludere l'operazione nel migliore dei modi” (*Comunicato Stampa EuroStazioni SpA*, 15 giugno 2016).

TRASPORTI URBANI

Lombardia: il servizio di car sharing eco-sostenibile italiano chiede di fare di più e meglio

- 16 milioni di euro di investimento per acquisire 27.000 iscritti alla mobilità elettrica condivisa e

raggiungere in pochi mesi i 2.500 noleggi al giorno solo a Milano, Roma e Firenze;

- il successo di Share'ngo dimostra quanto sia 'evaporata' la diffidenza verso l'auto elettrica in Italia e legittima chi chiede al Governo di fare di più e meglio;
- presentati da Share'ngo anche i nuovi pacchetti-minuti per continuare a muoversi in città a 6 €/ora, la tariffa più bassa al mondo per il car sharing a flusso libero;
- oltre 1 milione di minuti acquistati dai clienti Share'ngo in soli 6 mesi.

“Noi abbiamo quasi 1.000 macchine in servizio di car sharing a flusso libero e altre 150 in noleggio nei nostri Share'ngo Point. Abbiamo fino ad ora investito oltre 16 milioni di euro, senza aiuti di stato, e siamo convinti di avere fatto bene e di averlo fatto con lungimiranza. Auspichiamo che il Governo se ne renda conto e premi la mobilità condivisa a impatto zero con misure che consentano, ad esempio, di trasformare bonus alla demolizione di vetture euro zero in minuti di car sharing elettrico, sostenere una politica di infrastrutture nelle città medie affinché gli operatori possano gestire servizi di car sharing elettrico anche dislocando 50/60 auto senza esorbitanti costi di logistica, defiscalizzare l'energia per la mobilità e gli investimenti degli imprenditori immobiliari e dei proprietari dei parking (spazi e infrastrutture) per favorire la diffusione del car sharing elettrico di condominio o di quartiere, impegnare le Regioni e le ferrovie alla creazione dei mobility hub che favoriscano l'intermodalità treno-auto elettriche. Il momento è favorevole e il successo di Share'ngo dimostra che i pregiudizi verso la mobilità elettrica stanno scomparendo. Non perdiamo questa opportunità per fare di più e fare bene, anche meglio di tanti paesi europei che oggi sono ancora più avanti di noi”.

Con queste parole E. NICCOLAI, Amministratore Delegato di CS Group /Share'ngo ha commentato i

NOTIZIARI

lavori degli Stati Generali della Mobilità Elettrica, all'interno di rEVolution - Electric Drive Days al Centro Guida Sicura dell'ACI di Lainate.

Lo ha fatto con la soddisfazione di aver visto – anche grazie a Share'ngo – letteralmente 'evaporare' a Milano, Roma e Firenze la diffidenza verso l'auto elettrica. I numeri parlano chiaro: negli ultimi tre mesi Share'ngo ha raddoppiato i suoi iscritti (oggi sono oltre 27.000), raggiunto i 2.500 noleggi al giorno, e venduto o pre-venduto oltre 15.000.000 di minuti di mobilità elettrica in pochi mesi nonché coinvolto oltre 500 dei suoi clienti nella campagna insostenibile per la diffusione della mobilità elettrica urbana.

Grande è stato anche il successo della sperimentazione dei *Pacchetti-Minuti* con oltre 1.000.000 di minuti utilizzati in 6 mesi dal 24% dei clienti di Share'ngo per correre a 6 €/ora (0,10 €/al minuto), la tariffa più bassa al mondo per un car sharing a flusso libero.

La sperimentazione termina per entrare in una fase nuova dal 28 maggio, con un'offerta di *Pacchetti-Minuti* allargata a 4 "tagli" con valore, costo e validità differenziati.

Chiamati "Si Parte", "Smart", "Movida" e, "No Stop", i nuovi pacchetti nascono per premiare i tanti cittadini di Milano, Firenze e Roma che usano le auto elettriche di Share'ngo ormai quotidianamente e anche più volte al giorno, spesso avendo abbandonato – o demolito – la loro auto privata a motore termico.

E resta confermata – con il pacchetto da 1.000 minuti che mediamente permette di fare 12/15 corse al mese per 3 mesi – la tariffa unificata per la corsa e per la sosta di €0,10 al minuto, con una convenienza stimata del 40/45% sulle migliori offerte della concorrenza.

Tra le nuove iniziative sono state annunciate a rEVolution la partnership nazionale con Lega Ambiente per la diffusione del car sharing elettrico, che potrebbe avere una forte accelerazione in autunno anche nelle

città italiane con un inedito modello operativo peer-to-peer chiamato My-Sharen'go, e il consolidamento di quella con Carrefour Express che dal 30 maggio all'8 giugno diffonderà oltre 100.000 "Scontrino Amico" a Roma, Milano e Firenze che consentono ai frequentatori, di questa sempre più importante e diffusa rete di convenienze store, di iscriversi a Share'ngo a 1 € con 100 minuti bonus e la miglior tariffa disponibile oggi in modalità pay-as-you-go di 0,18 € al minuto.

È stato infine confermato da Share'ngo che la promozione di primavera – con iscrizione ridotta da 10 € a 1 € mantenendo il bonus iniziale di 100 minuti – sarà prolungata fino al 30 giugno di quest'anno (*Comunicato stampa Share'ngo*, 27 maggio 2016).

Puglia: RETTIGHIERI di Atac a Bari per parlare di Project Management

Si è tenuta a Bari una lecture da parte del DG di Atac, M. RETTIGHIERI nell'ambito del corso di qualificazione "Il Project Management nei progetti di infrastrutture di trasporto". Il corso, organizzato da OIBA – Ordine degli Ingegneri della Provincia di Bari e da CIFI – Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, con il patrocinio del Politecnico di Bari, di Federmobilità, nonché di Confindustria e ANCE Puglia, ha visto la partecipazione di circa 40 fra ingegneri, professionisti e tecnici del settore.

RETTIGHIERI ha sottolineato l'importanza della qualità dei professionisti coinvolti, fin dalla fase di impostazione del capitolato di gara per finire ai collaudi, richiamando l'attenzione sia sul valore della modalità dell'offerta economicamente più vantaggiosa (rispetto al massimo ribasso, modalità molto diffusa in Atac) ormai internazionalmente riconosciuta come l'unica modalità utilizzabile per lavori di infrastrutture complesse, sia sulla necessità di un cambio di cultura delle imprese che devono riconoscere il modello di lavorazione proposto e rinunciare a

continue richieste di varianti in corso d'opera.

Riferendosi all'esperienza fatta per Expo 2015 dove si è dovuto rincorrere i tempi (9 mesi utili per completare un'opera che in tre anni aveva visto realizzare solo il 28% dei lavori) per la mancata programmazione, RETTIGHIERI ha evidenziato che "anche in Atac manca la cultura della programmazione. In Italia è un difetto diffuso e Atac non fa eccezione. Ma – continua RETTIGHIERI – perché devo intervenire in urgenza sulla manutenzione dei treni quando so che ci sono dei cicli da rispettare? Stiamo intervenendo adesso su lavori che potevano essere fatti a tempo debito, provocando disagi all'utenza, e me ne scuso personalmente, ma serve per arrivare preparati a settembre, alla ripresa delle attività dopo la pausa estiva".

Altro elemento che a Expo ha fatto la differenza è stato il fattore umano: "Anche in Atac conto e bisogna contare sul fattore umano, in particolare sulla qualità, le competenze e l'affidabilità delle maestranze: sono loro che possono far fare all'azienda il salto di qualità che serve" (*Comunicato stampa Atac*, 14 giugno 2016).

Lombardia: M60M ed i sessant'anni di MM

È stato presentato a Palazzo Marino, alla presenza del Sindaco G. PISAPIA, D. CORRITORE, presidente di MM Spa, C. DE ALBERTIS, presidente Triennale di Milano, Venanzio Postiglione, vicedirettore del Corriere della Sera, S. ROLANDO, presidente Comitato Brand Milano, M. BONESCHI, scrittrice, il volume inedito M60M. MM Spa ha ideato e promosso un lavoro di ricerca e di comunicazione pubblica che riguarda l'intreccio della sua storia con la storia della città di Milano. I sessant'anni di attività aziendale che hanno accompagnato la crescita infrastrutturale e dei servizi della metropoli lombarda meritano una riflessione sulla memoria condivisa della comunità milanese.

NOTIZIARI

L'azienda, per questa iniziativa, ha coinvolto il Comitato Brand Milano, impegnato proprio nel racconto identitario della città. Il volume M60M, in cui la data del sessantennale si stringe tra la M di Milano e la M della Metropolitana, è un'opera inedita che contiene un'ottantina di immagini (raccolte con la collaborazione della Fondazione del Corriere della Sera) e ripercorre i periodi di sviluppo storico-identitario della città, con le figure delle personalità più rappresentative, con le icone più caratterizzanti la vita sociale, economica e culturale della città e – un filo rosso che attraversa questa vicenda – la stessa vicenda di crescita, sviluppo e realizzazioni di MM. “MM è un brand strutturalmente identificato con Milano – ha dichiarato D. CORRITTORE, Presidente di MM Spa – e grazie a Milano anche identificato con Mondo.

L'iniziativa di riflettere su questo intreccio identitario, che abbiamo preso nell'ambito della meritoria attività di analisi che conduce Comitato Brand Milano, parte da una evidenza anagrafica e arriva a una riprogettazione del futuro. L'evidenza anagrafica la si coglie dal manifesto iconografico che accompagna la pubblicazione, la Milano intrecciata con la crescita della rete infrastrutturale”. “La riprogettazione – ha proseguito CORRITTORE – è la pagina che stiamo scrivendo intrecciando tre storie che e fanno perno sul concetto di “rete”: la rete dell'acqua, la rete dei trasporti, la rete della casa”.

Il team che per Comitato Brand Milano ha svolto l'analisi e le scelte è stato coordinato da S. ROLANDO (professore all'Università Iulm e presidente del Comitato stesso) e composto dai professori G. NUVOLATI (Università Milano Bicocca) e Giovanni Scirocco (Università di Bergamo), dalla scrittrice e storica milanese M. BONESCHI e da U. SAVOIA, per molti anni capo della redazione milanese del Corriere della Sera. F. RONCHI, l'art director che ha curato l'esito grafico-editoriale. I partecipanti hanno avuto in omaggio il manifesto e la pubblicazione (*Comunicato stampa MM Milano*, 9 maggio 2016).

TRASPORTI INTERMODALI

Lombardia: FS Italiane e Hupac insieme per i nuovi terminal nel nord Italia

Dotare il nord Italia di nuovi terminal tecnologicamente avanzati e a bassissimo impatto sull'ambiente per gestire l'incremento dei volumi di merce che, grazie al nuovo Tunnel di Base del Gottardo, saranno trasferiti dalla strada alla rotaia.

È questo l'obiettivo della partnership siglata dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e il Gruppo Hupac.

I nuovi terminal inseriti in questo programma sono Milano “Smistamento”, Brescia “La Piccola Velocità” e Piacenza “Le Mose” (fig. 2). I tre terminal dispongono di caratteristiche infrastrutturali in linea con i parametri dei corridoi europei per il traffico merci, ovvero moduli per treni di 750 m di lunghezza e profilo di 4 m di altezza. L'investimento complessivo è di oltre 200 milioni di euro.

Le aree identificate per la realizzazione di tali terminal sono strategicamente ben posizionate sul territorio sia per i collegamenti ferroviari che per l'interconnessione con la rete viaria principale.

I terminal di Milano e di Brescia saranno realizzati dalla società Terminal AlpTransit S.r.l. (Teralp), controllata da FS Logistica (Gruppo FS Italiane) e partecipata da Hupac, mentre il terminal di Piacenza verrà realizzato dalla società Centro Inter-

modale SpA, controllata da Hupac e partecipata da FS Logistica.

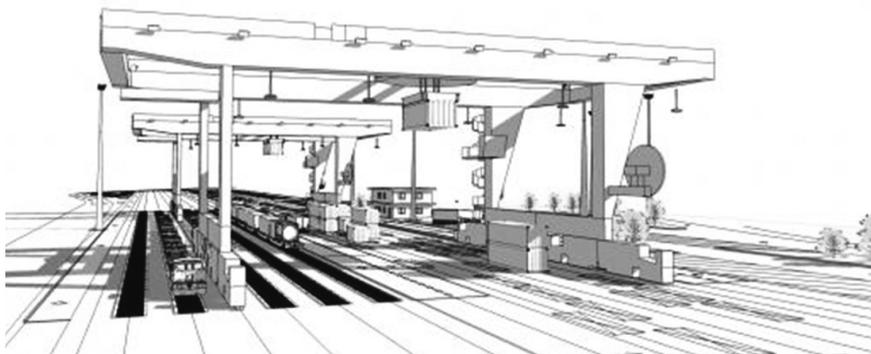
A regime i terminal di Milano, Brescia e Piacenza permetteranno di gestire un volume di traffico di circa 800mila unità di trasporto intermodali (UTI) all'anno, il cui spostamento dalla strada alla ferrovia avrà in dubbio ricadute positive sull'ambiente e sulla collettività.

Infine, la volontà del Governo Svizzero di contribuire alla realizzazione dei terminal di Milano, Brescia e Piacenza, manifestata accogliendo le richieste di finanziamento inoltrate da Teralp Srl e da Centro Intermodale SpA, evidenzia l'importanza che tali impianti avranno per assicurare un adeguato sfruttamento delle potenzialità offerte dal nuovo Tunnel di Base del Gottardo.

Il Tunnel di Base del Gottardo, inaugurato il 1° giugno, con le caratteristiche tecniche che lo caratterizzano, rappresenta un'opportunità straordinaria per incrementare la conversione modale dalla strada alla rotaia del traffico pesante che, attraversando la Svizzera, interconnette l'Italia con alcune delle regioni europee economicamente più importanti (*Comunicato stampa Hupac*, 27 maggio 2016).

Puglia: pubblicato il bilancio 2015, un altro anno di crescita per GTSLogistics

L'Assemblea degli azionisti della GTS Holding srl, ha esaminato e approvato il bilancio consolidato chiu-



(Fonte: Hupac)

Fig. 2 - I terminal inseriti nel programma sono Milano “Smistamento”, Brescia “La Piccola Velocità” e Piacenza “Le Mose”: un investimento complessivo oltre 200 milioni di euro.

NOTIZIARI

so al 31 dicembre 2015. Continua il percorso di crescita intrapreso dalle Società del Gruppo: il fatturato consolidato pari a 79,6 milioni di euro, registra un aumento dell'8,4% rispetto all'esercizio precedente (fig. 3).

L'Ebitda consolidato ha raggiunto 7,9 milioni di euro, in aumento del 23% rispetto a quello dell'esercizio precedente attestandosi al 9,9% del valore della produzione.

Il risultato ante imposte si conferma anch'esso in crescita a € 3,1 milioni con un incremento del 26,2% rispetto all'anno precedente.

A conferma della costante attenzione della compagine societaria verso la solidità patrimoniale delle singole entità del Gruppo, le rispettive Assemblee degli azionisti hanno deliberato nel corso del 2015 l'aumento del capitale sociale delle controllate G.T.S. – General Transport Service SpA e GTS Rail SpA che rispettivamente raggiungono quota 3 milioni di euro e 2 milioni di euro.

La struttura organizzativa continua il suo percorso di crescita del capitale umano portando il totale delle risorse umane a 132 (+4,7%).

Sono stati realizzati un totale di 3.119 treni completi per 69.277 spedizioni.

GTS conferma la sua poliedricità nel mondo della logistica intermodale offrendo una gamma completa di servizi, tra i quali:

1. forwarder intermodale con i suoi servizi door2door intraeuropei;
2. MTO per la vendita di slot a bordo del network dei propri servizi ferroviari con la formula del terminal2terminal;
3. trazionista ferroviario per qualsiasi convoglio merci.

Il tutto nel pieno rispetto dell'ambiente: la scelta di trasportare le merci privilegiando la ferrovia e non la tradizionale strada, ha consentito di non immettere in atmosfera oltre 91 milioni di kg di CO₂ solo nell'ultimo esercizio appena concluso.

Incessante il trend degli investimenti in fattori produttivi: oltre ai



(Fonte: GTSLogistics)

Fig. 3 - Un trasporto di GTSLogistics.

9,2 milioni di euro già realizzati al 31 dicembre 2015, il Gruppo ha già sottoscritto contratti per l'acquisto di ulteriori 3 locomotive (che saranno consegnate entro la fine del 2016), di 150 casse mobili (consegna giugno 2016) e per la realizzazione della officina di manutenzione rotabili (operativa da luglio 2016).

Si evidenzia che nell'esercizio in corso, il Gruppo GTS ultimerà le attività per la certificazione del sistema integrato di gestione al fine di garantire ai propri clienti un servizio di qualità certificato.

Il primo trimestre 2016 conferma i trend di crescita del Gruppo, pronto a consolidare la presenza sul mercato italiano ed a rafforzare il peso sullo scenario europeo.

• *Nota per per il lettore: Il Gruppo GTS - Breve Descrizione*

GTS nasce a Bari alla fine degli anni '70 dall'intuizione di N. MUCIACCIA che intravede il futuro del trasporto merci nell'intermodalità che combina i vari sistemi stradali, ferroviari e marittimi. Oggi il figlio Alessio (40 anni) declina con vigore e competenza la vision del fondatore.

Attraverso l'integrazione verticale dell'intero processo produttivo GTS (prima impresa italiana a realizzarla) assicura il controllo totale ed efficiente di tutti gli anelli della catena

del trasporto merci per oltre 760 clienti, ai quali è offerto un servizio completo door to door assicurando collegamenti giornalieri su tutto il corridoio Nord/Sud e Sud/Nord Europa.

In Italia con la propria impresa ferroviaria (unica impresa ferroviaria "familiare), che può contare su una flotta di 8 locomotive elettriche di ultima generazione TRAXX E483, copre sostanzialmente tutte le principali direttrici sia sul versante Adriatico che su quello Ionico e Tirrenico assicurando le connessioni con il reticolo ferroviario europeo. In Svizzera con la GTS RAIL Sagl (che ha già ottenuto la licenza per il trasporto merci) è pronta per cogliere le opportunità che deriveranno dalla recentissima apertura del tunnel del Gottardo.

Oggi il Gruppo GTS, che occupa 132 persone con un'età media di 37 anni ed una quota "rosa" del 55% tra gli impiegati, è uno degli operatori primari di trasporto multimodale in Europa per volumi e fatturato (oltre 79,6 milioni di euro di cui il 70% all'estero).

Nel 2015, grazie a una dotazione di oltre 1.800 casse mobili (grandi contenitori) da 45 piedi HighCube di proprietà, ha realizzato oltre 3.119 treni completi sulle varie rotte nazionali e internazionali contribuendo ad

NOTIZIARI

eliminare dal traffico stradale circa 70.000 autocarri con rilevanti benefici a livello ambientale (riduzione di emissioni di CO₂ pari a 91.000 tonnellate) e di abbattimento dei costi sociali legati all'autotrasporto (*Comunicato stampa GTSLogistics*, 15 giugno 2016).

Liguria: I.LOG e Metrocargo Italia alla Genova Smart Week

Si è conclusa con soddisfazione la partecipazione delle genovesi I.LOG e Metrocargo Italia alla Genova Smart Week, la settimana di eventi divulgativi, incontri e convegni per lo sviluppo di una città innovativa e intelligente promossa e organizzata dal Comune di Genova e dall'Associazione Genova Smart City.

La giornata odierna, dedicata al tema della mobilità, ha visto in particolare la presenza di G. PORTA, CEO di I.LOG e Metrocargo, tra i relatori principali dell'Evento Sociale del partenariato europeo per l'innovazione di comunità e Città intelligenti.

Intervenuto per presentare una soluzione logistica innovativa, che ridisegna la distribuzione delle merci in città e punta a ridurre l'impatto ambientale legato al traffico merci grazie all'utilizzo della ferrovia e di veicoli ecosostenibili, Porta ha illustrato il progetto firmato I.LOG. Esso prevede, in sintesi, che le merci:

- vengano raccolte negli interporti o nelle piattaforme logistiche all'esterno della città;
- facciano il loro ingresso in città direttamente con il treno o con veicoli in grado di accorpate più unità di carico;
- vengano trasferite utilizzando aree di transfert (che possono essere perfettamente integrate nel tessuto urbano) su mezzi eco-compatibili per la consegna nell'ultimo miglio.

L'idea, che può trovare applicazioni nel settore del collettame, dell'ortofrutta, della grande distribuzione e del commercio in genere, non-

ché del riciclo degli imballaggi, permette di limitare l'utilizzo dei furgoni – che peraltro potrebbero essere elettrici viste le brevissime distanze che dovrebbero percorrere – al chilometro finale direttamente nel centro urbano.

Ciò è possibile grazie a nuove "microcasce", già brevettate dalla stessa I.LOG, che per dimensione equivalgono ai cassoni dei furgoni da 35 quintali, e a nuovi "vassoi intermodali" che permettono di traslare le microcasce stesse sui pianali posizionati sul carro ferroviario, sul semirimorchio o, ancora, su baie di stoccaggio temporaneo, garantendo la piena interoperabilità del sistema.

Eliminando i percorsi di ingresso/uscita dalla città dei singoli furgoni, il sistema consente di azzerare il relativo traffico stradale e di ridurre in maniera significativa le emissioni di CO₂ (*Comunicato stampa I.LOG – Iniziative Logistiche S.r.l.*, 27 maggio 2016).

INDUSTRIA

Nomine ai vertici di Alstom Italia: Michele VIALE Amministratore Delegato

Cambi al vertice di Alstom Italia. Dal 1° luglio M. VIALE (fig. 4) assume l'incarico di Direttore Generale Alstom per l'Italia e la Svizzera e Amministratore delegato di Alstom Ferroviaria, subentrando a P.L. BERTINA, che per sei anni è stato alla guida italiana della multinazionale leader nel settore dei trasporti ferroviari. P.L. BERTINA manterrà la carica di Presidente di Alstom in Italia.

M. VIALE vanta una lunga e solida esperienza nel settore ferroviario, maturata in oltre 20 anni di carriera. Il nuovo manager sarà alla guida dei 2.700 dipendenti di Alstom Italia.

VIALE è rientrato in Italia, nel marzo 2016 come Direttore del sito di Savigliano, dopo un percorso professionale all'estero all'interno del gruppo Alstom. Vice-Presidente Metro dal 2012 al 2016 presso la sede



(Fonte: Alstom)

Fig. 4 - Il nuovo AD di Alstom Italia.

centrale a Saint-Ouen (Parigi) e membro del comitato Product & Innovation. Tra il 2010 and 2012 assume la Direzione della piattaforma metro di Valenciennes (Francia). Michele è stato, in precedenza, Direttore delle due principali piattaforme Pendolino e treni suburbani Xtrapolis presso il sito di Savigliano (CN) e dal 2004 al 2007, è stato responsabile di progetti chiave quali il Pendolino per Trenitalia e Cisalpino. Ingegnere aeronautico presso il Politecnico di Torino, ha iniziato la propria carriera nel '93 in Fiat Ferroviaria.

Presente in Italia dal 1998, Alstom ha raccolto l'eredità di nomi storici dell'industria italiana. Opera in 8 sedi nel territorio, che progettano e realizzano materiale rotabile, componenti, segnalamento e infrastrutture per il trasporto su rotaia, dai treni ad alta velocità ai sistemi di segnalamento, fino ai progetti "chiavi in mano" per metropolitane e tramvie. Alstom fornisce ai propri clienti servizi di assistenza e di manutenzione. Grazie alle proprie tecnologie Alstom Italia partecipa attivamente allo sviluppo delle infrastrutture del Paese e contribuisce al suo progresso (*Comunicato stampa Alstom*, 1 giugno 2016).

NOTIZIARI

Nazionale: per OICE i primi quattro mesi 2016 +90,5% sul 2015 ancora grazie alle assistenze tecniche

Continua la crescita, iniziata nel mese di dicembre 2015, del mercato dei servizi di ingegneria e architettura: in aprile 358 bandi per 78,4 milioni di euro, +121,8% in valore su aprile 2015. Nel primo quadrimestre dell'anno raggiunti 275,0 milioni di euro, +90,5% sugli stessi mesi del 2015. Da segnalare anche questo mese l'incidenza delle assistenze tecniche, in una sola gara da 25 milioni di euro circa 1/3 del valore totale messo in gara.

In dettaglio, secondo l'aggiornamento al 30 aprile 2016 dell'osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese sono state 358 (di cui 40 sopra soglia), per un importo complessivo di 78,4 milioni di euro (65,9 sopra soglia). Rispetto al mese di aprile 2015 il numero delle gare cresce dello 0,8% (+90,5% sopra soglia e -4,8% sotto soglia) e il loro valore aumenta del 121,8% (+275,8% sopra soglia e -29,9% sotto soglia).

Molto positivo, come detto, il confronto del primo quadrimestre 2016 rispetto al 2015: nei mesi da gennaio ad aprile 2016 sono state bandite 1.357 gare per un importo complessivo di 275,0 milioni di euro che, rispetto al primo quadrimestre del 2015, crescono del 6,5% nel numero (+33,0% sopra soglia e +4,3% sotto soglia) e del 90,5% nel valore (+155,9% sopra soglia e -19,8% sotto soglia).

“Continua anche in aprile la crescita del valore complessivo messo in gara – ha dichiarato G. SCICOLONE, Presidente OICE – una crescita su cui pesa il valore delle gare per assistenze tecniche, mentre rimangono ancora insufficienti le gare per servizi di ingegneria e architettura per la realizzazione di infrastrutture.

Da notare che nel mese appena trascorso si è avuto un piccolo “boom”, nelle procedure miste e in

particolare negli appalti integrati, dovuto all'urgenza che avevano alcune amministrazioni di pubblicare prima dell'entrata in vigore del nuovo codice degli appalti. Al netto di queste gare il flusso delle gare di progettazione, non sembra registrare particolari aumenti. Adesso bisognerà vedere cosa succederà il mese prossimo. Dai primi riscontri che abbiamo si può parlare di un rallentamento, il che è anche dovuto a qualche problema determinato dalla fase transitoria prevista nel nuovo codice dei contratti pubblici entrato in vigore il 20 aprile. L'aver modificato all'ultimo minuto una disciplina che avrebbe previsto la graduale abrogazione del regolamento 207/2010, con una norma che dichiara abrogato il regolamento e, in particolare, le norme sugli affidamenti di progettazione, potrebbe creare una sorta di spaesamento nelle stazioni appaltanti. Confidiamo – ha continuato il Presidente OICE – che al più presto l'ANAC possa emanare le linee guida sui servizi di ingegneria per le quali OICE ha inviato in questi giorni le proprie osservazioni positive e integrative.

L'auspicio è che si riduca al massimo il periodo di *vacatio* e che le stazioni appaltanti possano ricevere quelle indicazioni che in tanti attendono per potere predisporre i primi bandi di progettazione e servizi tecnici. Il lavoro svolto dall'ANAC è largamente positivo e ci auguriamo che la sostituzione delle norme regolamentari con le linee guida non abbia impatti negativi in termini di trasparenza e correttezza dei comportamenti delle stazioni appaltanti. Diversamente ci sarebbe un serio rischio di crollo dei bandi di progettazione e quindi di blocco per l'intero sistema delle costruzioni. Da notare, nell'osservatorio, un dato significativo che la dice lunga su cosa succede quando c'è poca concorrenza: per due dei tre lotti banditi da Infrastrutture Lombarde per verifiche di progetti, che hanno visto la partecipazione di una decina di gruppi di progettisti e validatori indipendenti, per ogni lotto i ri-

bassi si sono collocati fra l'80 e il 90%, per il terzo lotto, oltre i 20 milioni di lavori, cui partecipavano soltanto due raggruppamenti composti da organismi di attestazione di tipo C, indipendenti, il ribasso si è aggirato intorno al venti per cento.

C'è materia, sia per il legislatore, sia per l'Antitrust, per riflettere – ha concluso G. SCICOLONE”. Tornando ai dati, sono sempre molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino ad aprile il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2014 è al 29,8%, per le gare indette nel 2015 sale al 38,5%.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato dalle 100 unità del primo quadrimestre 2015 alle 133 del quadrimestre appena trascorso, mostra una crescita del 33,0%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta, nello stesso periodo, una crescita del +25,6%. L'incidenza del nostro Paese continua ad attestarsi su un modesto 1,9%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 29,1%, Germania 22,6%, Polonia 13,9%, Gran Bretagna 4,6%.

Nel primo quadrimestre 2016 l'andamento del valore delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), è in crescita nel valore, 3.051,1 milioni di euro +77,5% rispetto ai primi quattro mesi del 2015, mentre il numero, 381 gare, cala dell'1,8%. Gli appalti integrati da soli hanno, sempre rispetto ai primi quattro mesi del 2015, un andamento analogo: calano in numero, 300 gare -2,0% sul 2015, ma crescono in valore, 2.025,4 milioni di euro +80,0%. Nel quadrimestre il valore dei servizi di ingegneria e architettura compreso nei bandi per appalti integrati è stato di 50,7 milioni di euro, +151,9% rispetto al 2015 (*Comunicato stampa OICE*, 17 maggio 2016).

NOTIZIARI

Nazionale: i dati ANIE rinnovabili per i primi quattro mesi del 2016

Con il mese di aprile, risulta essere in leggero miglioramento lo sviluppo del settore delle fonti rinnovabili rispetto ai dati congiunturali e tendenziali dell'osservatorio trimestrale. Questa la fotografia dell'Osservatorio ANIE Rinnovabili, comparto di ANIE Confindustria che raggruppa le imprese costruttrici di componenti e impianti chiavi in mano, fornitrici di servizi di gestione e di manutenzione, produttrici di elettricità in Italia e all'estero nel settore delle fonti rinnovabili: fotovoltaico, eolico, biomasse, geotermoelettrico, idroelettrico e solare termodinamico. Nei primi quattro mesi del 2016 restano comunque in calo del 12% le nuove installazioni di eolico, fotovoltaico e idroelettrico rispetto al primo quadrimestre del 2015.

Dall'analisi dei singoli comparti risulta essere in diminuzione la potenza dei nuovi impianti eolici installati (circa 42 MW) che nel primo quadrimestre 2016 si è ridotta del 55% rispetto ai primi quattro mesi dell'anno del 2015. Le unità di produzione da fonte eolica connesse in rete sono, invece, aumentate del 12%. Nel mese di aprile, si registra un picco di potenza installata legato a tre impianti di grande taglia installati in Puglia. Le richieste di connessione di unità di produzione di taglia inferiore ai 200 kW costituiscono il 98% degli impianti installati sino ad aprile a cui corrisponde il 33% della potenza connessa in rete. Per quanto riguarda la diffusione territoriale, la quasi totalità (99%) della potenza connessa è localizzata nel Sud e nelle Isole: Basilicata, Calabria, Campania, Puglia, Sardegna e Sicilia.

Si registra un calo per il comparto dell'idroelettrico che vede ridursi del 16% sia la nuova potenza installata che il numero di unità di produzione rispetto allo stesso periodo del 2015. Le regioni che hanno registrato il maggior incremento di potenza rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente sono Trentino Alto Adige,

Toscana, Friuli Venezia Giulia, Lombardia, Veneto e Liguria. Gli impianti idroelettrici connessi nel primo quadrimestre del 2016 di taglia inferiore ai 3 MW costituiscono il 77% del totale.

Ad ogni modo rispetto ai risultati del primo trimestre si registra un leggero miglioramento della nuova potenza eolica e idroelettrica installata.

Continua l'andamento in crescita per il comparto fotovoltaico: la potenza installata nel primo quadrimestre del 2016 raggiunge circa 115 MW registrando un aumento del 38% rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente. Anche il numero di unità di produzione risulta in aumento del 10%. Le piccole taglie (fino ai 20 kW) corrispondono al 96% degli impianti connessi e continuano ad attestarsi intorno al 60% della nuova potenza fotovoltaica installata. Le regioni che hanno registrato il maggior incremento in termini di potenza sono Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia, mentre quelle con il maggior decremento sono Abruzzo, Toscana e Umbria. Le regioni che hanno registrato il maggior incremento in termini di unità di produzione sono Basilicata, Valle d'Aosta, Sicilia, Campania, Puglia, Friuli Venezia Giulia e Calabria, mentre quelle con il maggior decremento sono Umbria, Trentino Alto Adige e Molise.

Analizzando anche le variazioni congiunturali rispetto all'ultimo quadrimestre del 2015 si osserva che resta invariato il fotovoltaico, cala l'idroelettrico (-56%) e continua a frenare l'eolico (-79%).

Per quanto concerne le dinamiche legate all'attività legislativa e normativa, il settore è in attesa della pubblicazione del Decreto FER non FV, di cui da tempo si attende la pubblicazione in GU e che sembra abbia subito un'ulteriore battuta di arresto a fronte della presentazione di un reclamo, e della riforma della struttura della bolletta elettrica per gli utenti non domestici.

La consultazione pubblica dell'Autorità per l'Energia per la deter-

minazione della nuova struttura ri-nomina degli oneri generali di sistema da applicare agli utenti non domestici potrebbe influire sugli investimenti nel settore delle rinnovabili. ANIE Rinnovabili sta analizzando le proposte dell'Autorità, con cui non mancherà il confronto per misurare gli impatti sullo sostenibilità economica degli impianti da fonte rinnovabile ed in particolare da fotovoltaico (*Comunicato stampa ANIE Confindustria*, 7 giugno 2016).

VARIE

Trentino: inaugurazione del prolungamento della Ferrovia Trento-Malè

Il 23 luglio 2016, Trentino trasporti S.p.A., gestore dell'infrastruttura del trasporto pubblico locale della Provincia Autonoma di Trento, inaugurerà in Trentino, dopo circa due anni di lavori, il prolungamento della Ferrovia Trento-Malè che da Marilleva 900 porta a Mezzana in valle di Sole.

L'intervento non interessa solo la nuova tratta ferroviaria ma rientra in un contesto più ampio che riguarda in generale la mobilità complessiva del territorio comunale di Mezzana, coinvolgendo la mobilità su ferro e su gomma e quella ciclo-pedonale.

L'opera comprende infatti, oltre alla nuova tratta ferroviaria di circa 900 m e alla nuova stazione ferroviaria capolinea di Mezzana, la nuova viabilità stradale S.P. 206 di circa 1 km, di by pass dell'abitato di Mezzana e che costituisce il nuovo accesso stradale a Marilleva 900 e agli impianti di risalita del comprensorio sciistico di Folgarida-Marilleva; è stato inoltre realizzato un nuovo percorso pedonale di circa 250 m tra la "passeggiata" arginale esistente sulla sponda sinistra del Noce e l'abitato di Mezzana, percorso che è stato collegato alla nuova stazione ferroviaria di Mezzana con una nuova passerella pedonale sul Noce. Infine, in affiancamento alla ferrovia, sempre sulla sponda destra del Noce, è stata realizzata anche la nuova pista ciclabile

NOTIZIARI

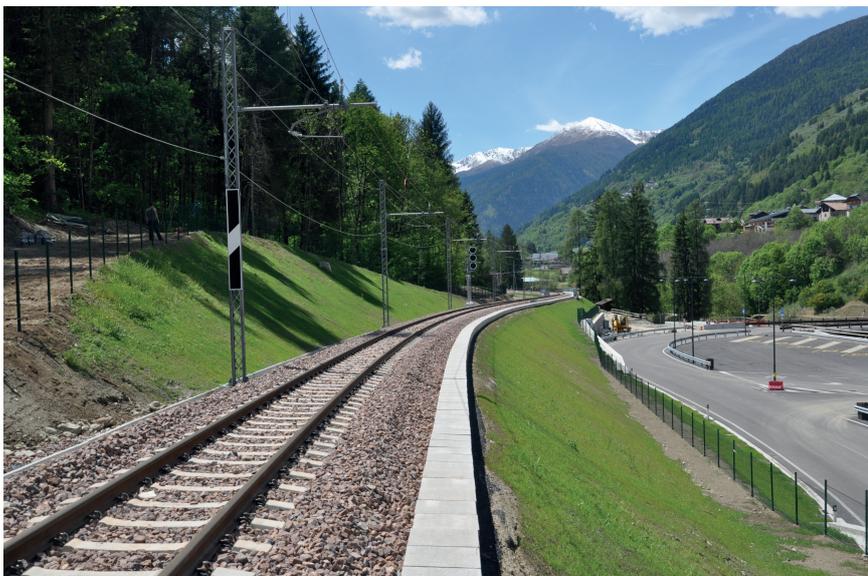
che avrà anche funzione di pista arginale per la manutenzione del fiume (fig. 5).

L'elemento caratterizzante dell'intervento ferroviario è certamente rappresentato dalla nuova stazione di Mezzana, fabbricato che si sviluppa linearmente lungo l'asse della ferrovia.

Da un punto di vista dell'organizzazione generale, il complesso di stazione si manifesta come un organismo edilizio con un corpo e una testa, il primo dei quali corrisponde alla zona delle banchine di stazione, incastonate tra il versante e la sponda destra del fiume Noce, mentre il secondo, nel quale sono ubicate le aree di servizio ai viaggiatori e le aree destinate al funzionamento della stazione, si colloca laddove il versante, aprendosi rispetto alla direttrice del fiume Noce, crea una zona di minore acclività. I diversi volumi costruiti sono collocati contro il versante, in modo da generare una struttura integrata con il paesaggio circostante, di notevole valore ambientale e architettonico. La stazione è dunque strutturata da un punto di vista funzionale in tre fabbricati autonomi tra di loro, ancorché strettamente legati da un punto di vista progettuale.

All'uscita della nuova stazione è stato realizzato il parcheggio di interscambio gomma-ferro, dove è presente anche la possibilità di ricaricare veicoli elettrici.

La nuova passerella pedonale sul



(Fonte: Trentino Trasporti)

Fig. 5 - Una veduta della nuova sezione della linea Trento-Malè.

Noce, oltre che permettere il collegamento pedonale con Mezzana, permette di completare l'intervento di riqualificazione dell'intero tratto fluviale e dare piena accessibilità alle due sponde del torrente Noce: quella in sinistra adibita a parco fluviale e quella in destra a pista ciclabile e arginale.

Il progetto è stato sviluppato da un Raggruppamento di Società di Ingegneria costituite da Systra-Sotecni (Roma), Ingegneri Consulenti Srl (Trento), VIA Ingegneria (Roma) e Geologia Applicata (Mezzocorona); in particolare la progettazione architettonica è stata curata dall'Arch. F.

LOZANO LALINDE (VIA ingegneria), il calcolo strutturale delle opere ferroviarie e stradali è dell'Ing. R. BOLLER (I.C. srl) che ha curato anche la Direzione Lavori, mentre il coordinamento della sicurezza è stato affidato all'Ing. R. FERRARI (I.C. srl).

Le opere sono state realizzate dal raggruppamento di imprese Collini Lavori (Trento) e Consorzio Lavoro Ambiente (Trento), per l'importo di euro 13.327.825,63 di cui euro 438.743,00 per oneri della sicurezza, con un ribasso del 15,022% sull'importo a base di appalto (*Comunicato stampa Trentino Trasporti*, 22 giugno 2016).