

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Campania: eliminazione di altri 10 passaggi a livello

Presentati nei saloni del comune di Pontecagnano Faiano, i progetti che riguardano due linee ferroviarie fondamentali ad alta densità di traffico.

Nel comune di Pontecagnano Faiano (Salerno) saranno realizzati tre sottovia e una passerella pedonale, oltre all'adeguamento delle rampe di accesso del sottopasso in via Casa Parrilli. Gli interventi consentiranno di eliminare cinque passaggi a livello sulla linea Napoli-Battipaglia.

Nel comune di Marcianise (Caserta) saranno realizzati due sottovia e adeguamenti stradali per i collegamenti viari, tra i quali l'allargamento di via Lucania. Gli interventi consentiranno di eliminare quattro passaggi a livello sulla linea Napoli-Foggia.

Nel comune di Recale (Caserta) saranno realizzati un sottovia e una passerella pedonale, lavori di adeguamento a due sottopassi esistenti e opere di collegamento stradale tra via Ponteselice e via Appia. Gli interventi consentiranno di eliminare un passaggio a livello sulla linea Napoli-Foggia.

I lavori per la realizzazione delle opere, progettate e realizzate da Rete Ferroviaria Italiana, dureranno circa tre anni.

L'investimento complessivo è di 33 milioni di euro, comprensivi di un cofinanziamento del Comune di Marcianise di 155mila euro per gli interventi di via Lucania.

La realizzazione di opere viarie

alternative consentirà di eliminare le criticità costituite dalle interferenze di circolazione fra veicoli stradali e ferroviari, migliorando la viabilità cittadina e garantendo una maggiore sicurezza per gli attraversamenti dei pedoni e il passaggio di autovetture e treni.

Inoltre, si otterranno benefici anche in termini ambientali e di salute pubblica grazie alla riduzione dei gas di scarico delle autovetture, non più obbligate a fermarsi ai passaggi a livello chiusi (*Comunicato stampa RFI*, 11 ottobre 2013).

Veneto: a Verona il nuovo impianto di manutenzione dei treni regionali

Inaugurato a Verona il nuovo impianto di manutenzione dei treni regionali. La cerimonia è avvenuta alla presenza dell'Assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture della Regione Veneto, R. CHISSO, al quale il Direttore Regionale Veneto di Trenitalia, M. GIACONIA ha illustrato le caratteristiche e le peculiarità del nuovo stabilimento dove, nel corso della cerimonia, ha fatto il suo ingresso il primo treno da sottoporre a manutenzione, un Vivalto.

Il manufatto ha comportato un investimento di 5 milioni di euro e consentirà, garantendo la totale sicurezza e il comfort del personale impiegato, di estendere le lavorazioni di manutenzione ai treni Vivalto, Doppio Piano tradizionale e Media Distanza sull'intero nastro delle 24 ore, con un aumento della disponibilità di rotabili per l'esercizio ferroviario quantificabile in 2 treni in più al giorno.

Lungo 365 m, largo 15, per una superficie di 5.500 m², realizzato con

plinti in cemento e colonne e capriate in acciaio, lo stabilimento è dotato di due binari su colonnine con relative fosse di visita per la manutenzione delle parti meccaniche ed elettriche posizionate sotto la cassa dei treni.

Entrambi i binari sono elettrificati, due gru a ponte della portata di due tonnellate consentono interventi di montaggio, smontaggio e movimentazione delle apparecchiature poste sopra i treni, sul cosiddetto "imperiale".

Quattro piattaforme mobili permettono interventi di manutenzione a varie altezze.

Questa configurazione - con postazioni di lavoro multiple e attrezzatura mobile - introduce estrema flessibilità delle lavorazioni e ottimizzazione dei tempi di intervento.

L'illuminazione delle fosse di visita è realizzata con lampade a LED, il riscaldamento avviene attraverso nove gruppi di tubi radianti funzionanti singolarmente.

La sicurezza del personale è regolata da apposite procedure e blocchi meccanici ed elettrici che inibiscono l'uso delle varie apparecchiature (gru, piattaforme, bracci mobili) in presenza di alimentazione della linea di contatto.

Pannelli informativi a scritte scorrevoli visualizzano le varie lavorazioni in atto.

Nel mese di novembre dovrebbe essere completato anche l'intervento sul sito di Mestre, dove verranno mantenuti i convogli destinati al trasporto metropolitano, TAF e nuovi ETR Flirt acquistati dalla Regione Veneto e messi a disposizione di Trenitalia.

Con un investimento complessivo di otto milioni di euro, saranno quindi completamente specializzati i tre siti manutentivi della Direzione Regionale Veneto di Trenitalia, dislocati in modo baricentrico rispetto al bacino di esercizio: Verona Porta Nuova per i convogli del trasporto regionale veloce e i Vivalto, Padova-Mestre per i convogli del trasporto metropolitano.

no, Treviso per i diesel (*Comunicato stampa Trenitalia*, 9 ottobre 2013).

TRASPORTI URBANI

Lazio: trasporto pubblico, da tre società di gestione ad una

Il trasporto pubblico cambia. Via gli sprechi per garantire servizi migliori e vicini ai bisogni delle persone. "La Regione deve riacquisire centralità nel suo ruolo di riorganizzazione, pianificazione e controllo sul TPL. In concreto, la riforma prevede l'unificazione di AREMOL (Agenzia Regionale per la Mobilità), Co.tra.l. Patrimonio Spa (gestione dei beni patrimoniali strumentali al servizio di trasporto pubblico) e Astral Spa (Azienda Strade Lazio), con la costituzione di un'unica società che si occuperà di:

- programmazione dei servizi di TPL, mobilità e infrastrutture;
- pianificazione dei servizi e delle opere infrastrutturali;
- gestione e valorizzazione del patrimonio stradale ed immobiliare nel settore del TPL".

Si passa da 16 componenti dei consigli di amministrazione a un amministratore unico e 3 componenti del collegio sindacale.

"Una manovra legata anche al recupero di fondi destinati al fisco", ha spiegato M. CIVITA, assessore alla Mobilità. Attualmente infatti circa 57 milioni di euro sono restituiti allo Stato per pagare l'Iva. L'obiettivo è quello di recuperare tutta o, almeno una parte, di questi 57 milioni, da investire per i servizi.

Non si tratta di un'azione isolata. A Sviluppo Lazio si passa da 38 membri tra consiglio di amministrazione e revisori dei conti a 6 componenti, mentre con la riforma di Laziodis, l'ente che si occupa del diritto allo studio, si è passati da 26 a 3 componenti per la sua gestione. E poi è stata abolita Asp, l'agenzia che si occupava di sanità: siamo passati da 8 componenti a zero.

In questi mesi la Regione ha tagliato in questo modo 75 poltrone

nelle aziende. I posti nei consigli di amministrazione sono passati da 88 a 13.

"Abbiamo avviato la più grande rivoluzione nelle aziende regionali da quando esiste la regione Lazio", ha spiegato il presidente N. ZINGARETTI (*Comunicato stampa Regione Lazio*, 15 ottobre 2013).

Campania: aggiornato il piano delle opere infrastrutturali di interesse nazionale

E' stato aggiornato dalla Giunta, su proposta dell'assessore ai Trasporti S. VETRELLA, il piano delle opere infrastrutturali di interesse nazionale di cui la Regione intende dotarsi. Il Piano, il cui iter si era interrotto durante il precedente Governo, sarà ora sottoposto all'attenzione del ministro LUPU per pervenire al più presto all'approvazione definitiva.

"Le opere che si potranno avviare grazie all'Intesa - afferma l'assessore VETRELLA - una volta avuto il definitivo via libera del Governo, non solo risultano strategiche nell'ambito dei trasporti, ma daranno luogo ad importanti investimenti che forniranno nuova linfa al sistema economico regionale".

Il piano degli investimenti indica come prioritarie quelle opere già avviate in passato ma sospese per la mancanza della dovuta copertura finanziaria.

"Finalmente - riferisce VETRELLA - si potranno riavviare i cantieri già aperti e portare a compimento le relative opere che, purtroppo, a causa di impegni presi dalle passate amministrazioni, senza la dovuta copertura finanziaria, sono state a volte interrotte in corso di esecuzione ed hanno creato notevoli ed inaccettabili difficoltà alle imprese. Se lo aspettano i lavoratori delle ditte ed i cittadini." Il piano, oltre ai completamenti, prevede numerose nuove opere in diversi settori delle infrastrutture tra le quali quelle viarie, di sicurezza stradale, ferroviarie, portuali, logistiche, di tecnologie di trasporto e materiale rotabile.

"Il Piano - continua VETRELLA -

che comprende opere per un valore di circa 18 miliardi di euro, è suddiviso in una prima fase di 10 miliardi ed una seconda di 8 miliardi. Nella prima, solo per fare alcuni esempi, sono compresi la Napoli - Pompei - Salerno, la Lioni - Grottaminarda, la Benevento - Caserta - Caianello - Grazzanise, numerosi interventi per il completamento della Metropolitana regionale, la linea Alta Capacità Napoli - Bari, gli interventi per il sistema aeroportuale di Napoli, Salerno e Caserta, per quello portuale e per la logistica".

Sono previsti diversi significativi interventi integrati indirizzati:

- a) alla riqualificazione ed all'adeguamento tecnologico delle stazioni del Sistema di Metropolitana Regionale;
- b) al potenziamento del parco rotabile su gomma e su ferro, sia tramite acquisto di nuovi mezzi, che mediante interventi di ammodernamento del materiale rotabile già in uso;
- c) alla applicazione, al comparto del trasporto pubblico locale, di tecnologie di telematica avanzata, per un più efficace monitoraggio e controllo dell'esercizio, nonché per una nuova organizzazione delle attività manutentive;
- d) al potenziamento e l'incremento degli standard di sicurezza ed ambientali delle infrastrutture ferroviarie regionali.

"Quello approvato è un provvedimento di straordinaria importanza per la nostra regione. L'aggiornamento del programma infrastrutturale - conclude VETRELLA - completa l'azione nella quale la Giunta è già da tempo impegnata per riportare il comparto del trasporto pubblico locale ad adeguati livelli qualitativi, migliorandone le condizioni di sicurezza e fruibilità. La Giunta CALDORO perviene a questo risultato dopo tre anni di intenso lavoro volto a mettere i conti sotto controllo e contenere l'impressionante indebitamento ereditato dagli anni passati, che ha messo in ginocchio il trasporto locale. Il lavoro proseguirà

presso il Governo, con l'aiuto del ministro LUPI, affinché provveda in tempi rapidi alla definitiva approvazione del Programma". (*Comunicato stampa Regione Campania*, 14 settembre 2013)

Emilia Romagna: gara per l'affidamento dei servizi ferroviari regionali

Un nuovo bando di gara per l'affidamento della totalità dei servizi ferroviari, che punta a un rinnovamento radicale dei treni attualmente in esercizio e a garantire ai cittadini puntualità, regolarità, confort. Il bando della Regione Emilia-Romagna (unica in Italia ad aver fatto pieno riferimento alle direttive europee di settore) partirà da una base d'asta di 153 milioni di euro, rispetto ai quasi 120 annui che paga attualmente per la gestione dei servizi ferroviari di sua competenza.

Avrà una durata totale di 15 anni, prorogabili di altri 7 + 6 mesi (e quindi fino a 22 anni), per consentire l'ammortamento dei beni e il ritorno di investimento di lungo periodo. Tra i requisiti richiesti per l'aggiudicazione, la realizzazione di un'unica società di gestione, il massiccio rinnovo dei treni circolanti (in modo da affiancare gli investimenti portati avanti in questi anni dalla Regione) e l'integrazione tariffaria piena di "Mi Nuovo". La Regione metterà a disposizione aree logistiche di sua proprietà come supporto per l'operatore.

"Con questa gara - ha sottolineato l'assessore alla Mobilità e Trasporti A. PERI - vogliamo dare una svolta alla qualità dei servizi ferroviari di questa regione. Dopo l'Alta velocità, e dopo il nostro piano straordinario di investimenti per il rinnovo dei treni e per interventi infrastrutturali sulle linee regionali, abbiamo bisogno di un servizio ad alta affidabilità - ha aggiunto PERI -, che significa mezzi nuovi e una gestione efficiente, per garantire puntualità, regolarità, comfort a chi viaggia. E' quanto chiediamo al futuro gestore". Un terzo dei treni che circolano sulle linee regionali sono

già nuovi, acquistati della Regione; "gli altri due terzi contiamo di cambiarli con la gara". Una gara di portata europea, dunque, "davvero importante e significativa per durata, dimensione economica e metodo - ha ribadito l'assessore - è la prima volta in Italia che una Regione, forte dell'esperienza maturata precedentemente, realizza una procedura di questo tipo". Chi si aggiudicherà la gara incasserà, oltre ai 153 milioni della Regione, l'introito tariffario; "le tariffe - ha ricordato PERI - sono programmate, calmierate, e quindi decise dalla Regione". Tra gli effetti positivi attesi c'è anche un aumento del "lavoro buono", ha aggiunto l'assessore, "perché i treni nuovi richiesti al gestore - e la gara porta con sé un investimento sull'ordine del mezzo miliardo - andranno commissionati e fabbricati". E sempre a proposito di lavoro, l'assessore ha precisato come nel bando di gara sia prevista la clausola sociale, "che tutela a livello occupazionale tutto il personale delle società di trasporto attualmente impegnato, a vario titolo, nei servizi ferroviari regionali". Nel corso della conferenza stampa Peri ha risposto anche all'Usb: "Nessuno sta privatizzando nulla: questa è una gara per l'affidamento dei servizi".

I tempi della gara

Entro la prima settimana di ottobre Fer srl (società "in house" che gestisce la rete ferroviaria regionale, e che è stata investita della funzione di stazione appaltante) invierà alla Comunità Europea il bando di prequalifica, per la pubblicazione sul GUCE (Gazzetta Ufficiale Comunità Europea). Il bando contiene i requisiti (tecnici, finanziari, di moralità) per partecipare alla gara. Dopodiché le imprese avranno 47 giorni di tempo per inviare la documentazione necessaria alla Fer, manifestando l'interesse a partecipare. Seguiranno quindi gli accertamenti da parte di Fer sul materiale ricevuto e la selezione delle imprese che hanno i requisiti necessari. A queste imprese, nel mese di gennaio del 2014, verrà inviata la specifica tecnica di gara.

Dopo 4-5 mesi, potranno presentare l'offerta. Per l'aggiudicazione bisognerà attendere l'estate 2014. La data di avvio dei servizi è prevista a partire dal 1 luglio 2016, alla cessazione dell'attuale affidamento transitorio, in modo da consentire all'impresa vincitrice di acquisire il materiale rotabile e posizionarsi operativamente sul territorio. Per il primo anno di contratto l'impresa dovrà garantire 18 milioni di treni - chilometro e 1,2 milioni di bus - chilometro per i servizi sostitutivi. Nel 2007 la Regione ha aggiudicato la sua prima gara per l'affidamento dei servizi ferroviari di competenza regionale, sottoscrivendo, con decorrenza dal 1 luglio 2008, un contratto di servizio triennale con il vincitore, il Consorzio Trasporti Integrati (CTI), composto da Trenitalia e da Tper. Sarà il Consorzio Trasporti Integrati a garantire l'erogazione del servizio fino a quando non subentrerà l'azienda vincitrice della nuova gara.

Il settore ferroviario in cifre

In Emilia-Romagna il settore ferroviario regionale ha visto, negli ultimi anni, importanti novità. Si è raggiunta una forte semplificazione del quadro contrattuale di riferimento, con tutte le linee in concessione confluite nella società FER, diventata l'unica concessionaria della rete ferroviaria di proprietà regionale (dai 7 gestori del 2000 si è passati ai 4 del 2004 fino al gestore unico, Fer appunto, nel 2008). Per migliorare la qualità dei servizi, inoltre, la Regione, a partire dal 2007, ha avviato un "Piano straordinario di investimenti" di quasi 500 milioni di euro, ripartiti circa a metà tra rinnovo del materiale rotabile e interventi infrastrutturali sulle linee regionali. E' in fase di completamento la parte del Piano destinata al rinnovo del parco regionale, con l'entrata in esercizio di 33 nuovi treni, di cui 21 elettrici. In contemporanea si è sviluppato il sistema di tariffazione integrata regionale "Mi Nuovo", che ha reso i viaggi con i mezzi pubblici in Emilia-Romagna più semplici e facili grazie all'uso di un unico titolo di viaggio in-

NOTIZIARI

tegrato, e di progetti di infomobilità in grado di offrire agli utenti informazioni in tempo reale sui propri spostamenti (*Comunicato stampa Regione Emilia Romagna, 30 settembre 2013*).

Lombardia: Move.App Expo 2013

Il Forum si è affermato come il più importante evento tecnico-scientifico nel settore della mobilità e dei trasporti

Il Forum Internazionale Move.App Expo 2013 è stato organizzato e sviluppato da Columbia Group e dal CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), ponendosi l'obiettivo di rappresentare il Sistema Italia e di favorire il networking con i Paesi dell'Unione Europea e le aree emergenti (figg. 1 e 2).

Provincia di Milano, Comune di Milano, Expo Milano 2015, Assotrasporti, Anfia e Fercargo. Move.App Expo 2013 si è concluso con all'attivo più di 800 partecipanti, 120 relatori e 25 aziende leader mondiali nel settore dei trasporti, della mobilità, della logistica e delle tecnologie correlate.

Le aziende che hanno partecipato a Move.Expo 2013, arricchendo i contenuti del Forum presentando i loro principali ed innovativi progetti, sono di seguito elencate, suddivise per categoria (figg. 4 e 5):

Categoria Diamond

- ECM

Categoria Platinum

- AnsaldoBreda
- Metropolitana Milanese

- GTM – Comune di Pescara
- Hupac
- Iveco
- IvecoBus
- Lucchini RS
- Mobility car sharing Switzerland
- Posse
- Rampini
- Simebus
- Sirti
- UIR – Unione Interporti Riuniti.

La Sessione Istituzionale di Move.App Expo 2013 è stata trasmessa in diretta televisiva (fig. 6), oltre che in streaming, sui canali del digitale terrestre e, in chiaro, su satellite Hot Bird sui canali SKY Italia. La sessione, introdotta da R. GENOVA (Scuola



(Foto: cortesia G. FILIPPINI)

Fig. 1 – Inaugurazione di Move.App Expo 2013 con taglio del nastro da parte di M. DEL TENNO.



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)

Fig. 2 - Vista esterna di Palazzo Giureconsulti, sede di Move.App Expo 2013.

Move.App Expo ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica G. NAPOLITANO e sua medaglia di rappresentanza sulla base dell'alto valore scientifico e culturale riconosciuto alla manifestazione (fig. 3). Il Comitato Promotore è costituito da Ferrovie dello Stato Italiane, Trenord, Metropolitana Milanese, Assifer, Asstra, Atm Spa, Anfia, CIRT (Centro di Ricerca Trasporti - Università degli Studi di Genova) e Cei-Cives, ed ha ottenuto il Patrocinio di Commissione Europea, Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Ministero dell'Ambiente, Regione Lombardia,

Categoria Gold

- ABB
- Mermec Group
- Vossloh Kiepe

Categoria Silver

- Alstom
- Ambrogio Intermodal
- Anfia
- Arthur Flury
- Balfour Beatty Rail
- Bombardier
- CAF

Politecnica Università degli Studi di Genova) e L. MORISI Segretario Generale del CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani), vede la partecipazio-



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)

Fig. 3 – La medaglia di rappresentanza conferita dal Presidente della Repubblica.



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)

Fig. 4 – Stand espositori al piano primo di Palazzo Giureconsulti.

Fig. 5 – Stand espositori al piano primo di Palazzo Giureconsulti.

ne al dibattito, coordinati dal giornalista D. LENTINI, E. SICILIA, Direttore della Direzione Pianificazione Strategica di Trenitalia, L. LEGNANI, Amministratore Delegato Trenord, F. SPADA, Direttore della Rappresentanza a Milano della Commissione Europea, G. VALOTTI, Presidente Metropolitana Milanese, D. PEZZONI, Amministratore Delegato ECM, M. MANFELLOTTO, AD AnsaldoBreda e Presidente Assifer, M. DEL TENNO, Assessore alle Infrastrutture Mobilità Regione Lombardia, G. DE NICOLA, Assessore a Trasporti Provincia di Milano, R. PAITA, Assessore Infrastrutture Regione Liguria, A. CERTO, Amministratore Delegato Mermec Group, V. TORREMBINI, Presidente Confindustria Russia e G. PONTECORVO, Presidente Gruppo Autobus Anfia e Presidente BredaMenarinibus. È intervenuto, nel corso del dibattito, B. ROTA Presidente ATM Milano. Al centro del dibattito sono state poste le misure per la ripresa, cogliendo le opportunità di rilancio sulla base di alcuni aspetti comuni imprescindibili come la necessità per tutti gli attori di agire in modo sinergico, facendo sistema e rafforzando il più possibile le relazioni internazionali. Infatti la funzione strategica di trasporti (privati e pubblici, di lunga e breve percorrenza), infrastrutture e logistica, come strumento per lo sviluppo degli scambi e dell'economia, svolgono un ruolo centrale nella Green Economy come nuovo motore di rilancio dell'economia e base per le politiche economiche europee e mondiali.

Da sabato 5 ottobre dalle ore 14.00 la cittadinanza ha potuto visitare l'area espositiva interattiva, allestita nel porticato di Palazzo Giureconsulti e Sala Colonne. Gli spazi, affacciati su Via dei Mercanti che collega Piazza Duomo a Piazza Cordusio, nell'area pedonale più pregiata di Milano, offrono la possibilità di comunicare a cittadini e visitatori, italiani e stranieri, le eccellenze del Sistema Italia nel settore anche attraverso un ledwall che ha diffuso proprio su Via Mercanti filmati sui progetti più significativi. L'esposizione interna è poi proseguita fino al successivo martedì 8 ottobre.

Le sessioni tecniche si sono aperte con l'importante sessione "Trasporto ferroviario, reti ferroviarie AV/AC (infrastrutture, rotabili e strategie): le stazioni come elemento di connessione con i sistemi di trasporto urbano" in collaborazione con Ferrovie dello Stato Italiane, Trenord e CIFI. La prima sessione tecnica di Move.App Ex-

po 2013 e dell'undicesima edizione di Città Elettriche è stata incentrata, mediante il coinvolgimento dei più qualificati operatori del settore, sui sistemi di esercizio e il materiale rotabile dedicato ai servizi ferroviari su scala regionale, metropolitana, alle reti ferroviarie AV/AC (infrastrutture, rotabili e strategie) ed alle stazioni come elemento di connessione con i sistemi di trasporto urbano. Si confronteranno esperti provenienti dal mondo della Ricerca, delle Pubbliche Amministrazioni, delle Aziende Esercenti e dell'Industria. Sono affrontati gli argomenti legati all'integrazione tra le reti di trasporto con un particolare focus dedicato alle eccellenze nel campo della sicurezza di esercizio.

Martedì 8 è stata la volta dei sistemi su scala regionale, metropolitana e urbana per il Trasporto Pubblico Locale, oggetto dell'omonima sessione di Città Elettriche organizzata in collaborazione con Metropolitana Milanese e CIFI. I più qualificati operatori del settore, dalla progettazione, alla realizzazione ed all'esercizio di sistemi rapido di massa di superficie ed in galleria, presentano i progetti e i più moderni esempi di infrastrutture ferroviarie regionali, LRT (Light Rail Transit), metropolitane driverless, componentistica elettronica di potenza e dei motori di trazione elettrica, vetture interoperabili tram-treno e nuovi sistemi di captazione di energia dal suolo.



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)

Fig. 6 – Un momento della Sessione Istituzionale trasmessa in diretta televisiva.

Il tema dell'innovazione nel trasporto pubblico termina il pomeriggio di martedì 8, con la terza sessione del Convegno Città Elettriche aperta da **C. TOSTI**, Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti. Incentrata su sistemi e veicoli su gomma per il TPL e sull'impatto che l'introduzione di moderni sistemi di trasporto su gomma hanno sull'efficienza e la qualità del servizio erogato. La concretezza di tutte queste soluzioni è dimostrata dall'esposizione in Piazza Beccaria, ove sono esibiti l'autobus ad idrogeno 13,5 m Van Hool A330FC proveniente dal Belgio, già nella livrea sociale dell'esercente Riviera Trasporti, il filobus innovativo da 18 m tramlook Exqui.City di TEP Parma, un autobus elettrico Alé Rampini da 8 m Tempi Piacenza e un autobus GTT Torino con alimentazione degli ausiliari mediante pannelli fotovoltaici.

Intermodalità e logistica, forte leva dell'economia ancora sottovalutata in Italia, è oggetto di due sessioni che si sono tenute nel corso di martedì 8. Nella prima, "Gomma e rotaia uniti: un'opportunità per la ripresa delle aziende di autotrasporto", in collaborazione con Assotrasporti, i più importanti esponenti del settore (Ministero dei Trasporti, Spedizionieri Doganali, Guardia di Finanza, operatori intermodali di caratura internazionale, interporti e vettori), si confrontano in una tavola rotonda con l'obiettivo di avvicinare l'autotrasportatore tradizionale all'intermodalità. A seguire la seconda sessione, "Intermodalità e logistica leve di sviluppo - quali infrastrutture per il futuro?" realizzata in collaborazione con CIFI e Fercargo.

Nel corso di Move.App Expo si sono effettuate importanti visite tecniche:

- visita ai cantieri della metropolitana M5, in prossimità della stazione Lotto, che avrà natura di interscambio tra due linee, transiterà al di sotto della linea 1 e dunque è caratterizzata da uno scavo di oltre 30 m;
- visita agli impianti e ai rotabili di Trenord presso il deposito di Firenze (fig. 7);



(Foto: cortesia, prof. R. GENOVA)

Fig. 7 – Un momento della visita tecnica agli impianti ed ai rotabili di Trenord presso il deposito di Milano Firenze.

- visita alla linea AV Milano Bologna (con viaggio a bordo di Frecciarossa 9541 e visita a gruppi in cabina), e Posto Operativo di Controllo di Bologna;
- visita alla metropolitana automatica di Brescia.

Per tutti gli approfondimenti su Move.App Expo 2013 è possibile visitare il sito www.moveappexpo.com; l'appuntamento è già fissato per il 2014 (Cortesia Ing. A. TRIPOLITANO, Sezione CIFI di Genova, 25 ottobre 2013 - Si ringraziano R. GENOVA, C. CARNEVALI, G. PRIANO, CIFI sez. di Genova e Università di Genova per le informazioni fornite).

INDUSTRIA

OICE: estate positiva per il mercato pubblico dei soli servizi

Il trimestre di luglio, agosto e settembre, segna un +9,3% in valore rispetto allo stesso trimestre del 2012; nonostante il risultato estivo, i nove mesi del 2013 si chiudono con un -11,0% sulle stesso periodo del 2012. Questi in estrema sintesi i dati aggiornati al 30 settembre 2013 dell'osservatorio OICE-Informatel.

Le gare per servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese di settembre sono state 293 (di cui 15 sopra soglia), per un importo di 29,8 milioni di euro (19,5 sopra soglia). Rispetto al mese di settembre del 2012 il numero delle gare sale del 31,4% (nessuna variazione sopra soglia e +33,7% sotto soglia) e il loro valore cresce del 30,4% (+52,4% sopra soglia e +2,4% sotto soglia).

Ancora negativo il confronto tra il 2013 e il 2012: nei mesi da gennaio a settembre 2013 sono state bandite 2.872 gare per un importo complessivo di 308,9 milioni di euro che, rispetto agli stessi mesi del 2012, crescono del 7,3% nel numero (+15,7% sopra soglia e +6,5% sotto soglia) e calano dell'11,0% nel valore (-14,7% sopra soglia e -2,3% sotto soglia).

"I dati di settembre sembrano confermare la timida inversione di tendenza - ha dichiarato P. LOTTI, Presidente OICE - iniziata a giugno nel mercato pubblico dei servizi di ingegneria, la spinta viene dalle Amministrazioni centrali dello Stato, dalle Regioni e dai Comuni, che devono rispondere alle urgenze del territorio, per troppi anni frenata dal cieco rigore nei conti; assecondare questa spinta riprendendo gli investi-

menti in infrastrutture è la richiesta che viene da tutto il Paese. Rimane ancora da risolvere il problema derivante dall'applicazione del contributo del 4% sul fatturato estero che penalizza immotivatamente le nostre società che vanno all'estero. In sede parlamentare e presso il Ministero del lavoro le soluzioni sono state approntate, ma troviamo assurdo e illogico che il Ministero dell'economia si opponga adducendo ragioni di copertura, quando si tratta di una norma, peraltro illegittima, che sta compromettendo tutti gli sforzi delle nostre società. E' ora - ha affermato P. LOTTI - che il Governo dia un segnale forte su questo punto per evitare che le nostre società siano costrette a difendersi da una vessazione contributiva illogica e controproducente. C'è poi il tema della legge di stabilità che a nostra avviso dovrebbe costituire lo strumento per rendere più efficiente ed efficace la spesa pubblica, riallocando funzioni delle Amministrazioni che possono essere soddisfatte con maggiore profitto attraverso l'apporto di chi opera sul mercato dei servizi tecnico-professionali, ponendo fine alle improduttive gestioni "in house" a livello locale e creando fondi per la progettualità che sappiano anche intercettare le opportunità di cofinanziamento comunitario. Il 'fil rouge' di questa operazione dovrebbe essere quello di ridare centralità al progetto, primo e fondamentale anello della filiera delle costruzioni, e con esso al ruolo e alla dignità del progettista. Infine ma non ultimo bisogna risolvere la scandalosa piaga dei ritardati pagamenti: è inammissibile per uno Stato serio consentire che chiudano società che vantano crediti per lo Stato non onorati; la soluzione avviata deve essere accelerata con forza".

Sempre troppo alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino a settembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2011 è al 39,0%, per quelle indette nel 2012 è al 34,3%. Il ribasso raggiunge il 50% nell'aggiudicazione della gara pubblicata nel 2013 dalla IREN spa di Parma per l'affidamento di incari-

co di progettazione definitiva e di coordinamento della sicurezza in fase di progettazione relativamente all'impianto di trattamento meccanico e biologico da realizzarsi presso il sito Ecoerre di Reggio Emilia, con un importo a base d'asta di 270.000 euro, aggiudicata per 135.000 euro.

Valutando il valore messo in gara per tipologia di stazione appaltante è da notare che nei nove mesi del 2013, rispetto allo stesso periodo del 2012, crescono: Regioni (+85,7%), Amministrazioni dello Stato (+7,2%) e Comuni (+3,2%). Sono ancora in diminuzione: Consorzi, Comunità montane e altro (-41,6%), Province (-34,7%), Ospedali, USL e ASL (-20,6%), Università ed enti di ricerca (-12,4%), IACP (-86,0%) e Concessionari e privati sovvenzionati (-22,6%).

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 217 dei primi nove mesi 2012 alle 251 del 2013: +15,7%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi per servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un incremento inferiore a quello italiano: +1,8%. Rimane comunque sempre molto modesta, al 2,2%, 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 37,4%, Germania il 15,6%, Polonia il 7,5%, Gran Bretagna il 4,6%, Svezia il 4,4%.

Sempre in forte calo, nonostante un piccolo recupero nei mesi estivi, l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme. Il valore messo in gara nei nove mesi del 2013 scende del 28,4% rispetto agli stessi mesi del 2012 (*Comunicato stampa OICE*, 15 ottobre 2013).

VARIE

Gallerie italiane alla prova sicurezza

Il "tunnel Agnese" in Val di Ledro e la "galleria di Capo Torre" nel savo-

nese, palcoscenico di recenti avvenimenti drammatici, portano l'attenzione su una tematica molto importante, quella delle gallerie, approfondita nel seminario "La sicurezza antincendio nelle gallerie della rete stradale e autostradale italiana e le nuove tecnologie", organizzato dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma con il Patrocinio del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici e il Consiglio Nazionale degli Ingegneri presso l'ISA- Istituto Superiore Antincendio.

L'Italia, per morfologia del suo territorio, è il Paese Europeo con il maggior numero di gallerie. Secondo al mondo dopo il Giappone. Ne esistono, infatti, 2560 per una lunghezza di circa 1200 km, quasi che si parlasse di un unico tunnel che va da Milano a Reggio Calabria. Il problema principale di queste strutture è la loro messa in sicurezza. Si registrano circa 500 incidenti l'anno (dati Istat), con più del doppio dei feriti anche in gravi condizioni.

Il problema oggi non è quello della costruzione di nuove gallerie, ma l'adeguamento di quelle esistenti alla normativa vigente- 54/2004/CE, DL 264/2006, DPR 151/2011- il cui costo è sempre esorbitante e non proporzionale ai benefici.

Per la sicurezza nelle gallerie è necessario l'uso di strumenti altamente specializzati per la prevenzione e la riduzione dei rischi. Bisogna valorizzare la progettazione, soprattutto per le opere di riqualificazione, superando un approccio occasionale al problema, riducendo al minimo eventi critici, che possono trasformarsi in catastrofi.

Benché si sia consapevoli degli alti rischi in termini di vite umane e di costi per la società e benché nell'ultimo decennio si siano fatti grandi passi avanti, ci si muove molte a volte con grande incertezza. I soggetti responsabili di strutture e impianti, di gestione e di sicurezza di gallerie, agiscono sulla base di riferimenti normativi differenti, non molte volte coordinati tra di loro. Non ci dovrebbero più essere aspetti ambigui e complessi tra la normativa nazionale

ed europea per la sicurezza delle gallerie della rete TERN, la normativa di progettazione stradale e l'antincendio. Così come bisognerebbe eliminare i punti incerti relativi a elementi infrastrutturali, spaziature, obbligatorietà delle piazzole di sosta, corsie di emergenza, disomogeneità delle carreggiate. Ci vuole un metodo tecnico che esamini gli elementi rilevanti e sviluppi analisi, che realizzino prodotti tecnici completi ed esaurienti.

Progettazione, realizzazione e manutenzione delle gallerie sono strettamente connesse con la prevenzione e il soccorso eseguiti dai Vigili del Fuoco, costantemente attivi per garantire l'incolumità delle persone e la tutela di beni e ambiente.

Misure di prevenzione adeguate, adottate dai progettisti, anche valutando le più moderne tecnologie come la norvegese, la svizzera e la spagnola, permettono di ridurre l'attività di soccorso e in caso di emergenza di svolgere il proprio lavoro in modo più efficace e in condizioni di relativa sicurezza per gli operatori.

Una novità a riguardo, emersa durante il seminario, è l'I-Tunnel, "sistema evoluto" altamente affidabile, progettato dal GSA con i metodi della Fire Safety Engineering, co-finanziato dall'Unione Europea (FERS) e da capitali privati e presto sperimentato sul Gran Sasso, che permette lo spegnimento di incendi in ambienti confinati come gallerie stradali, autostradali, ferroviarie e metropolitane.

Grande è l'attenzione di Anas, da sempre impegnata a redigere gli standard qualitativi di sicurezza, per ricercare soluzioni a questi problemi, come dimostrato nella realizzazione dell'impianto di spegnimento attivo della Galleria Murtineddu in Sardegna.

"Giornate come questa sono importanti" - afferma C. CAPIELLO, Presidente degli Ingegneri di Roma, che ha voluto l'istituzione all'interno dell'Ordine del Tavolo Permanente dei Lavori Pubblici coordinato dall'Ing. T. Russo - "poiché rappresentano il desiderio di cooperazione tra le parti: istituzioni, ingegneri progettisti, vigili

del fuoco e aziende. Solo la cooperazione può portare alla risoluzione di queste problematiche sempre attuali e dai risvolti, purtroppo, tragici".

Sono intervenuti all'incontro: Ing. T. RUSSO, Coordinatore del Tavolo e Consigliere Ordine Ingegneri della provincia di Roma; Ing. A. PINI, Capo del Corpo Nazionale dei Vigili del Fuoco; Ing. C. CAPIELLO, Presidente Ordine Ingegneri di Roma; Ing. C. RICCIARDI, Consigliere Consiglio Superiore LLPP; Ing. F. DATILLO, Direttore Centrale per la Prevenzione e Sicurezza Tecnica Dipartimento dei VV.F.S.P. e D.C.; Prof. Ing. G. CANTISANI, "Sapienza" Università di Roma; Ing. F. MARANGON, Società d'ingegneria D'Appolonia Genova; Prof. Ing. A. FOCARACCI, Presidente Fastigi; Ing. G. GIOMI, Direttore Regionale dei Vigili del Fuoco dell'Umbria; Ing. L. ABATE, Dirigente Generale a.r. Corpo Nazionale VV.F; Ing. L. CARRARINI, Responsabile Impianti Tecnologici - Direzione Centrale Esercizio e Coordinamento del territorio - ANAS; Dott. A. PEDONE, Amministratore GSA; Ing. C. TRINCHINI, Capo Ufficio Nuovi Impianti della Direzione Tecnica Concessionaria Strada dei Parchi S.p.A.

Gli atti del convegno saranno consultabili su www.ording.roma.it (*Comunicato Stampa, Ordine degli Ingegneri della Provincia di Roma*, 1 ottobre 2013).

FSI: l'impegno dell'impresa nel sociale

Una politica di sostegno e programmazione per iniziative sociali nelle aree ferroviarie, d'intesa con l'associazionismo e gli Enti locali.

Questo l'obiettivo che le Ferrovie dello Stato Italiane hanno fatto proprio a partire dal 2001 e che nel 2005 è stato messo a sistema grazie ad un Accordo Quadro con l'Associazione Nazionale Comuni Italiani (ANCI). Inoltre, il Gruppo FS è impegnato con una serie di progetti a dare concretezza ai principi fondanti del "Libro verde sulla responsabilità sociale d'impresa" redatto dalla Comunità Europea.

Il risultato di questa sinergia Fer-

rovie Italiane/Ente locali/Terzo settore sono gli Help Center, sportelli/antenna della rete di solidarietà cittadina. Il loro compito istituzionale è quello di avvicinare e ascoltare le persone in difficoltà e indirizzarle verso le strutture dedicate presenti sul territorio.

Nel 2012, a livello nazionale, la rete degli Help Center ha effettuato 169 mila interventi sociali e più di 26.000 persone con disagio sociale hanno usufruito dei servizi dei centri. Circa l'80% sono stranieri. Più del 20% delle persone sono di nazionalità italiana. Quasi il 59% di persone in difficoltà ha un'età compresa fra 18 e 40 anni.

A Roma Termini da inizio anno ad oggi, sono stati registrati 13.556 accessi/ricieste d'aiuto da parte di 2.329 persone disagiate, di cui 1.174 si sono rivolte per la prima volta al Centro.

I Centri di aiuto sono presenti nelle stazioni di Roma Termini, Milano Centrale, Torino, Firenze Santa Maria Novella, Genova Cornigliano, Bologna Centrale, Foggia, Napoli Centrale, Catania Centrale, Pescara Centrale, Chivasso, Rimini, Messina, Melfi e Bari. Lo scorso anno sono stati inaugurati gli Help Center di Messina, Torino Porta Nuova e Firenze Santa Maria Novella (ampliato il centro d'accoglienza). Dallo scorso luglio è attivo il nuovo Help Center di Melfi. Sono in fase di studio nuovi Help Center a Trieste, Pistoia, Bologna e Bari (questi ultimi due per ampliare i locali già esistenti). È stato inoltre definito il testo del Protocollo d'Intesa con la Regione Toscana che potrebbe portare all'apertura di nuovi centri nelle principali stazioni regionali.

Il Gruppo FS ha messo a disposizione gratuitamente agli enti locali e all'associazionismo per attività sociali circa 20.000 m² - di cui 10.700 m² sono spazi destinati ad attività particolari di recupero di persone in stato di disagio nelle principali stazioni italiane - e affidato in comodato d'uso gratuito circa 480 stazioni imprenziolate per circa 79.200 m² per un valore immobiliare di oltre 130 milioni di euro.

In particolare il Gruppo ha intrapreso un progetto di riqualificazione che prevede il riuso socio-ambientale del patrimonio immobiliare non più utilizzato definendo protocolli d'intesa con Legambiente, AITR – Associazione Italiana Turismo Responsabile, CSVnet (Centri di servizi per il volontariato) e LegaCoop Sociali.

Ferrovie dello Stato Italiane possiede circa 3.000 km di linee ferroviarie dismesse, potenzialmente trasformabili in greenways (percorsi verdi dedicabili alla mobilità “dolce” come le piste ciclabili). Ad oggi già circa 325 km sono stati destinati a progetti di questo tipo.

La rete degli Help Center è coordinata a livello nazionale dall'Osservatorio Nazionale sul Disagio e la Solidarietà nelle Stazioni (ONDS, sito www.onds.it), progetto realizzato con la collaborazione dell'ANCI.

Nel 2008, per questa iniziativa, le Ferrovie dello Stato Italiane sono state premiate con il Soliditas Social Awards, come uno dei migliori progetti di responsabilità sociale realizzati da un'impresa italiana.

A livello internazionale il Gruppo FS ha partecipato con le altre reti ferroviarie europee al progetto europeo Hope In Stations grazie al quale è stata prevista l'apertura di Help Center anche nelle stazioni di Parigi, Bruxelles, Lussemburgo e Varsavia. Nel 2012 la Commissione Europea ha voluto prolungare questa esperienza progettuale finanziando il progetto Work in Stations, per il recupero sociale delle persone senza fissa dimora presenti nelle stazioni europee grazie all'inserimento lavorativo, che si è concluso nel marzo scorso, favorendo lo start up di progetti d'inserimento di persone disagiate.

Consapevoli che in una società globalizzata anche i flussi migratori non hanno più confini precisi e i problemi del disagio sociale si espandono colpendo allo stesso livello tutte le nazioni industrializzate, le Ferrovie Italiane hanno promosso un patto di azione comune con le altre reti ferroviarie europee. È nata così la “Carta europea per lo sviluppo di azioni sociali nelle stazioni”

sottoscritta, il 28 ottobre 2008 a Roma, da Francia, Belgio, Lussemburgo e Polonia. Il 9 febbraio 2012 a Bruxelles hanno siglato la Carta Europea altre 7 reti ferroviarie europee (Portogallo, Norvegia, Danimarca, Romania, Bulgaria, Slovenia Repubblica Ceca). Hanno aderito ai principi della “Carta” anche l'Unione Internazionale delle Ferrovie mondiali, la Fondazione delle Ferrovie Spagnole, il Comune di Roma, il Comune di Parigi, FEANTSA, la più grande associazione europea che si occupa delle persone senza fissa dimora, la Comunità di Sant'Egidio, l'ANCI e la Fondazione Centro Astalli. Tutte le iniziative messe in campo dalle varie reti sono raccolte sul sito www.garesolidaire.net.

Non solo Help Center ma anche Centri diurni e notturni e un Centro di prima accoglienza per rifugiati politici fra gli impegni di Ferrovie dello Stato in campo sociale.

A gestire i Centri diurni e notturni, presenti su tutto il territorio nazionale, sono importanti associazioni umanitarie e caritatevoli. Da segnalare al riguardo il nuovo Rifugio Caritas a Milano Centrale, gestito dalla Caritas Ambrosiana, inaugurato nel dicembre 2011, l'Ostello Caritas “Don Luigi Di Liegro” di Roma Termini e il Centro Diurno di via Marsala, Binario 95.

Ogni anno durante il periodo natalizio il gruppo è impegnato nella raccolta di fondi da dedicare a specifici progetti sociali. Durante lo scorso mese di dicembre circa 70 volontari ferroviari insieme ai volontari della Comunità di Sant'Egidio hanno richiesto sui treni un piccolo contributo ai clienti proponendo una piccola confezione di cioccolatini. La raccolta ha contribuito a finanziare la ristrutturazione di 5 case famiglia gestite dalla Comunità di Sant'Egidio (2 a Genova, 1 a Napoli, 2 a Messina) raccogliendo 230.000 euro complessivi.

Il Centro “Pedro Arrupe” (attivo dal 2002 nei locali dell'ex Ferrotel di Roma Smistamento) per l'inserimento nel mondo del lavoro e la formazione di richiedenti asilo e rifugiati

politici, è invece gestito dall'Associazione “Centro Astalli”. Il Centro “Pedro Arrupe”, sostenuto dall'Alto Commissariato delle Nazioni Unite per i Rifugiati (UNHCR), agenzia delle Nazioni Unite per i rifugiati, ha ospitato fino ad oggi circa 2.000 rifugiati e 600 nuclei familiari con bambini.

Per rendere più incisiva la propria azione, Ferrovie dello Stato Italiane ha stretto partnership anche con altre Imprese che hanno mostrato attenzione ai principi della responsabilità sociale. In particolare, con Enel Cuore - la Onlus di Enel - che ha partecipato concretamente al progetto degli Help Center con il progetto “Un Cuore in Stazione”, che è stato premiato come miglior progetto di responsabilità sociale d'impresa nella Decima Edizione del Soliditas Social Award (premiatazione avvenuta il 14 maggio 2012 nella sede di Assolombarda a Milano). Infatti, grazie a un finanziamento triennale di 3 milioni di euro messi a disposizione da Enel Cuore è stato possibile aprire nuovi centri o potenziare quelli già esistenti utilizzando locali che FS ha concesso in comodato d'uso gratuito a comuni e associazioni per attività sociali nelle stazioni di: Roma, Milano, Pescara, Napoli, Torino, Firenze, Genova, Catania, Melfi. Parte di questi centri sono stati arredati grazie a IKEA che ha fornito gratuitamente tutti gli arredi necessari.

Non solo una politica a sostegno delle iniziative sociali ma anche temi di grande attualità come salute, prevenzione e sicurezza nei luoghi di lavoro. Alcuni esempi:

- FrecciaBimbo, campagna dedicata alla salute e alla sicurezza dei più piccoli (dal 24 giugno al 7 luglio 2013);
- sFreccia contro il fumo, programma di prevenzione e salute (dal 27 al 31 maggio 2013);
- Frecciarosa, iniziativa di sensibilizzazione sul tema della salute, dei diritti e della sicurezza delle donne: una Campagna presentata il 2 ottobre 2013 che andrà avanti per tutto il mese di ottobre, condotta insieme al Ministero della

Salute e al Ministero del Lavoro e delle Politiche Sociali e in collaborazione con l'Associazione IncontraDonna onlus.

(*Comunicato stampa FSI*, 11 ottobre 2013).

Qualificazione dei saldatori e delle procedure di saldatura

Come evidenzia il titolo del Seminario, a Roma il 5 novembre 2013 presso l'Ufficio Regionale IIS (c/o Istituto Salesiano "T. Gerini" in Via Tiburtina, 994) risulta sempre di grande utilità, per tutti i fabbricanti che operano in un mercato internazionale, un approfondimento che ha messo in luce e chiarito le differenze ed i punti di contatto tra la normativa europea ed altri codici internazionali. Nel dettaglio, il seminario ha trattato i seguenti argomenti:

- 1) La qualificazione dei saldatori sull'acciaio: aggiornamento della normativa tecnica europea con particolare riferimento alla sostituzione della norma EN 287-1 (FPrEN ISO 9606-1). Dopo anni di discussione e intenso lavoro da parte del CEN e dell'ISO, è ormai in fase di completamento il processo di pubblicazione della nuova EN ISO 9606-1 per la qualificazione dei saldatori nel campo degli acciai. La norma andrà a breve a sostituire la EN 287-1 portando interessanti novità. L'Istituto Italiano della Saldatura, che ha partecipato attivamente ai lavori dei comitati tecnici, propone in questi incontri una dettagliata analisi della normativa con l'obiettivo di supportare tutte le parti interessate nella corretta applicazione della stessa.
- 2) Le principali norme europee di prodotto per la fabbricazione di strutture/impianti ed i requisiti per la qualificazione dei saldatori e delle procedure di saldatura. Per molteplici settori industriali sono oggi disponibili norme appositamente pubblicate per la fabbricazione di specifici prodotti (manufatti saldati), utili per supportare i fabbricanti in tutte le fasi dei pro-

cessi produttivi. Tali normative richiedono la qualificazione dei saldatori (oltre che delle procedure di saldatura) in conformità, ad esempio, alla EN 287-1 a breve EN ISO 9606-1, a volte introducendo requisiti supplementari o criteri particolari di applicazione. Tra queste si ricordano la EN 1090 (per le strutture di carpenteria civile), la EN 15085 (per i rotabili ferroviari), la EN 13445 (per i recipienti a pressione).

- 3) Confronto tra la normativa Europea e i codici ASME ed AWS per la qualificazione dei saldatori e delle procedure di saldatura.

Il seminario ha avuto la durata di una giornata (*Comunicato stampa IIS*, 25 settembre 2013).

Mobilità sostenibile, energie rinnovabili e "storage"

ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, in sinergia con AGIRE, Agenzia per la gestione intelligente delle risorse energetiche, hanno presentato oggi un Simposio Tecnico, con la partecipazione di esperti del settore, partner e aziende leader nel campo delle energie, con focus sulla sostenibilità nel trasporto e gestione delle risorse.

L'evento, tenutosi il 14 ottobre presso l'Aula Magna dell'Università di Mantova (via Scarsellini 2), si inserisce nel progetto europeo AlpStore - Energy Storage for the Alpine Space che, partito nel 2008, ha l'obiettivo di realizzare importanti studi sulle potenzialità energetiche delle fonti rinnovabili, specie nello Spazio Alpino, sul loro attuale sfruttamento e sulle potenzialità di miglioramento nell'integrazione tra energia prodotta e utilizzata. Lo storage delle risorse elettriche va implementato creando sinergia tra territorio locale e rete elettrica, attraverso smart grid - reti intelligenti - con lo scopo di risolvere problemi di accettabilità e recepimento dei piccoli impianti a fonte rinnovabile e, contemporaneamente, aumentando la loro compatibilità con la rete elettrica nazionale.

Nel corso del Simposio Tecnico, sono state anche illustrate le due azioni pilota che, all'interno del progetto AlpStore, finanziato dal Programma Spazio Alpino 2007-2013, prenderanno avvio a Mantova, sotto il coordinamento di AGIRE, e a Legnano (MI) con il coordinamento di Euroimpresa Legnano s.c.r.l.. Il tema del progetto è lo sviluppo di sistemi di accumulo di energia finalizzati al miglior utilizzo delle fonti rinnovabili, in particolare destinate a rifornire energeticamente sistemi e mezzi per la mobilità sostenibile, quindi veicoli elettrici o alimentati a biocombustibili. I partner sono nella fase di analisi di quali forme di accumulo (es. batterie elettrochimiche, volani rotanti, serbatoi di biogas o di idrogeno), possano essere più efficaci per stoccare energia rinnovabile e renderla disponibile all'occorrenza, con efficacia, rapidità e sicurezza, ai mezzi di trasporto.

Il primo anno di progetto è stato impiegato per raccogliere dati e informazioni ed elaborare i primi documenti tecnici: contesti nazionali, status quo e masterplan locali (compreso quello di Mantova), report tecnici e di pianificazione, disponibili sul sito del progetto.

Il progetto entra ora nel vivo con la progettazione dettagliata e l'installazione delle applicazioni pilota. Mantova sarà protagonista con l'installazione di un sistema di ricarica per veicoli elettrici.

Si tratta di una colonna con prese appositamente dedicate ai veicoli elettrici che ne permetta la ricarica in condizioni di sicurezza. In fase di definizione la collocazione dell'installazione a Mantova. Sarà equipaggiata con una batteria elettrochimica che permetta l'accumulo di energia a bordo della stazione. In tal modo sarà possibile simulare il rifornimento dell'energia da impianti che la producono da fonti rinnovabili, sullo stesso territorio, ma a distanza rispetto la stazione stessa. Il monitoraggio costante della produzione di una serie di impianti fotovoltaici e biogas, permetterà di dimostrare come essi siano in grado di rifornire la batteria, che poi,

NOTIZIARI

all'occorrenza, andrà a ricaricare i veicoli elettrici. Il tutto è finalizzato a creare una filiera energetica locale bilanciata tra produzione e consumo, in modo da ridurre le perdite di rete (trasformazione e trasporto) e proteggere la rete primaria da apporti discontinui e imprevisti di energia. Le caratteristiche della stazione di ricarica sono in fase di definizione: tipologia di veicoli collegabili, potenza elettrica di rete e batteria, tipo di batteria, numero di veicoli ad essa collegabili. Strategica inoltre la partnership con il progetto di gestione dell'illuminazione pubblica sul territorio sviluppato da TEA a servizio di numerosi Comuni della provincia di Mantova. Infatti in tale progetto sarà prevista l'installazione di ulteriori stazioni di ricarica per veicoli elettrici su alcuni dei Co-

muni coinvolti. In tal senso la prima esperienza sviluppata nel progetto AlpStore fornirà dati utili per l'ottimizzazione degli impianti successivi. Il progetto Illuminazione Pubblica di TEA è stato presentato nel corso del Simposio dal Direttore di TEA SEI, Ing. RAFFAGNATO.

A latere del Simposio Tecnico, alcune aziende specializzate hanno inoltre esposto diverse tipologie di veicoli elettrici per trasporto di persone e merci (nativi o convertiti all'elettrico) e dispositivi per la connessione e integrazione nella rete elettrica e nel sistema della mobilità. Tra gli espositori:

- Tait Srl/Veteg, produttrice di furgoni elettrici smart (<http://taitsrl.it>) con 1 furgone elettrico

- Evbility (www.evability.eu) con colonnina di ricarica smart, già proposta a pubbliche amministrazioni
- Renault con Twizy vettura monoposto nativa elettrica e con autovettura Zoe, nativa elettrica
- Zanini Motorini (<http://www.motorinizanini.it>) con 1 motorino elettrico
- Evlink Shneider (<http://www.schneider-electric.com/site/home/index.cfm/it/>) con una colonnina di ricarica
- Tecno-Lario S.P.A. (<http://www.tecnolario.it>) con una colonnina di ricarica e un box di ricarica a muro.

(Comunicato stampa ALOT, 14 ottobre 2013).



SERVIZIO DI RICERCA DI PERSONALE PER LE AZIENDE

Il CIFI ha attivato nel 2009 la piattaforma della banca dati dei CV e delle offerte di lavoro che, a fine 2012, contava ben 49 aziende e 286 candidati iscritti. Per ampliare ulteriormente le potenzialità di questa iniziativa, finora riservata ai soli soci, il Collegio ha deciso di renderla accessibile anche agli abbonati alle sue riviste Ingegneria Ferroviaria e La Tecnica Professionale.

Al fine di proseguire l'attività volta alla facilitazione dell'incontro tra domanda ed offerta di lavoro nel settore ferroviario e dei trasporti urbani, il CIFI ha inoltre deciso di proporre alle Aziende un nuovo servizio di pre-selezione dei candidati a supporto delle loro ricerche di personale. Il servizio consiste nell'individuazione dei candidati che hanno i requisiti indicati dalle aziende e nel successivo invio in forma riservata dei CV dei candidati alle aziende stesse.

Le aziende potranno poi convocare i candidati per l'avvio dell'iter di selezione. Le aziende che desiderano avvalersi di questo servizio possono richiedere maggiori informazioni sulle modalità di svolgimento del servizio telefonicamente al numero 06-4882129 o tramite email indirizzata a segreteria@tecnica@cifi.it. Il manuale operativo è disponibile nel sito web del CIFI www.cifi.it.

Per iscriversi come candidati, i soci CIFI e gli abbonati alla rivista devono compilare l'apposita richiesta presente nel sito web del CIFI www.cifi.it nella sezione "Banca dati CV". Ogni socio o abbonato può inserire anche più di un CV, ad esempio quello proprio e/o dei propri familiari. Maggiori informazioni possono essere richieste all'email segreteria@tecnica@cifi.it.

Il costo per ogni ricerca è di € 300 + iva per le aziende non socie CIFI e di € 200 + iva per le aziende socie CIFI. Il servizio è gratuito per i candidati sia in fase di iscrizione sia in fase di pre-selezione.