

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Collegamento Malpensa-Busto FS

Inaugurato il nuovo servizio sperimentale Busto ES-Malpensa Aeroporto, che può contare su 30 corse giornaliere dalle 6,00 alle 21,00 con fermate intermedie Busto FN e Ferno-Lonate P. nuova stazione la cui realizzazione era prevista nel progetto "Malpensa 2000".

Il servizio, sfruttando il "raccordo x" che collega le stazioni ferroviarie di Busto Arsizio ES e Busto EN, oltre a collegare Ferno con Milano, realizza nuove possibilità per raggiungere in treno Malpensa da Varese, Gallarate, Legnano e Rho Fiera.

Dopo la salvaguardia del cantiere sul tunnel di Castellanza, la prossima tappa a supporto della valorizzazione dell'hub di Malpensa sarà il collegamento tramite il "passantino" con la stazione di Milano Centrale, inaugurazione prevista per la fine di giugno 2010 (*Comunicato stampa Regione Lombardia*, 19 ottobre 2009).

#### Ferrovie in Emilia Romagna: incentivare il trasporto merci su ferro, via libera dall'Assemblea legislativa al progetto di legge della giunta

Via libera dall'Assemblea legislativa al progetto di legge della giunta regionale che punta a riequilibrare il sistema di trasporto delle merci in Emilia-Romagna incentivando il ricorso alla ferrovia. Per raggiungere

quest'obiettivo, la Regione Emilia-Romagna si impegna a mettere a disposizione di tutte le imprese logistiche e ferroviarie complessivamente nove milioni di euro di contributi in tre anni (tre milioni per ogni anno), a partire dal 2010. La condizione è che queste ultime "scontino" il contributo dallo schema tariffario applicato ai clienti.

"È un provvedimento fondamentale - ha dichiarato l'assessore alla Mobilità e Trasporti della Regione A. PERI -: sostenere il trasporto ferroviario delle merci è importante per il sistema economico, per ridurre l'inquinamento e per aumentare la sicurezza della circolazione. In un momento di crisi come questo, dove sul tema del trasporto merci si rischia di perdere il lavoro di anni, bisogna appoggiare chi ancora è convinto che i servizi ferroviari debbano aumentare e non diminuire. Con questa legge, e con ciò che comporta - ha concluso Peri - sappiamo di corrispondere a un'esigenza molto sentita dalle organizzazioni del settore e da tutto il comparto della logistica" (*Sala Stampa Giunta Regionale Emilia Romagna*, 27 ottobre 2009).

#### Oro rosso dalla Campania alla Svizzera

È già buio quando i macchinisti salgono a bordo della loro Re484 a nord di Milano e partono puntualmente alle 19:43. I due guidano un trasporto di circa 200000 confezioni di conserva di pomodoro dalla Campania alla Svizzera. La fertilità di questo territorio era nota agli "antichi Romani": furono loro infatti a

battezzare questa regione con il nome di "campania felix" - campagna felice.

La Campania e più precisamente Napoli è la culla di quell'industria delle conserve dalla quale i pelati conquistarono tutto il mondo. Ancora oggi in italiano questo gustoso ortaggio mantiene il suo nome e le sue nobili origini: "pomo d'oro" appunto.

Da maggio 2009 FFS Cargo porta in Svizzera 27 milioni di confezioni di conserva all'anno per lo spedizioniere Newspeed. I pelati vengono trasportati su strada fino alla piattaforma cargo a nord di Milano. Qui la merce viene assemblata da FFS Cargo, trasbordata su rotaia e trasportata quindi oltre frontiera fino a Suhr, dove viene smistata sul binario di raccordo della Migros. Finora il trasporto era effettuato integralmente su strada, ma il passaggio alla rotaia consente di evitare che circa 400 camion varchino il confine delle Alpi.

Questo esempio di successo di trasferimento dei trasporti dalla strada alla ferrovia dimostra che le imprese ferroviarie possono essere competitive sul mercato internazionale anche nei periodi di crisi (*Corriere FFS*, 28 ottobre 2009).

#### Stadler e AnsaldoBreda si aggiudicano la gara per i nuovi treni delle regioni Veneto ed Emilia Romagna

*Il parco rotabili.* Le due società ferroviarie Sistemi Territoriali e Ferrovie Emilia Romagna, rispettivamente appartenenti alla regione Veneto ed alla regione Emilia Romagna, hanno lanciato insieme nel gennaio 2009 una gara per la fornitura complessiva di 34 convogli ferroviari destinati al trasporto regionale con opzioni per la fornitura di ulteriori 22 treni. La gara è stata vinta dal Raggruppamento Temporaneo di Imprese formato da Stadler ed AnsaldoBreda, che insieme hanno presentato offerta per 32 elettrotreni "FLIRT" a 3000 V cc e per 2 automotrici Diesel-

elettriche GTW, nonché per le opzioni di ulteriori 20 elettrotreni "FLIRT" a 3000 V cc e di 2 automotrici GTW (fig. 1).



(Fonte Ansaldo Breda - Stadler)

Fig. 1 - Un esemplare del nuovo treno per FER.

Il parco rotabile offerto a Sistemi Territoriali risulta così composto:

- 4 elettrotreni FLIRT in composizione a 6 carrozze, con una capacità complessiva di 750 passeggeri ciascuno (posti a sedere e posti in piedi).

- 16 elettrotreni FLIRT in composizione a 4 carrozze, con una capacità complessiva di 450 passeggeri ciascuno (posti a sedere e posti in piedi).

- 2 automotrici Diesel-elettriche GTW a 4 carrozze, con una capacità complessiva di 450 passeggeri ciascuno (posti a sedere e posti in piedi).

Il parco rotabile offerto a Ferrovie Emilia Romagna risulta invece formato da 12 elettrotreni in composizione a 5 carrozze con una capacità complessiva di 550 passeggeri ciascuno (posti a sedere e posti in piedi).

*Convogli ferroviari ad elevato comfort, già omologati in Italia.* Gli elettrotreni e le automotrici offerti in gara sono dotati dei più moderni comfort per i passeggeri e rispondono agli elevati standard di sicurezza richiesti dagli Enti Ministeriali. Gli ambienti interni molto capienti offrono ampi vestiboli e spazi per le carrozzine e/o passeggini per i bambini, zone speciali dedicate alle persone diversamente abili nonché spazi opportuni dedicati al trasporto delle biciclette.

I nuovi treni verranno costruiti in lega leggera di alluminio per ridurre i consumi energetici e potranno essere eserciti in multipla trazione per aumentare la capacità di trasporto passeggeri nelle ore di punta. Le velocità

massime di servizio raggiungeranno rispettivamente i 160 km/h per gli elettrotreni "FLIRT" e 140 km/h per le automotrici Diesel-elettriche GTW.

I treni offerti dispongono già dell'omologazione rilasciata dall'Agenzia ANSF (Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie) e possono circolare senza restrizioni sull'intera Rete Ferroviaria Italiana (RFI).

*Collaborazione tra AnsaldoBreda e Stadler.* AnsaldoBreda e Stadler hanno deciso di partecipare insieme, per la prima volta, ad una gara per la fornitura di materiale rotabile. La partnership tra le due Società si basa su di un accordo di collaborazione per la produzione di elettrotreni della famiglia "FLIRT" facenti parte del portafoglio di prodotti Stadler.

Ognuno dei due partner parteciperà alla costruzione dei veicoli ferroviari mettendo a disposizione del Raggruppamento le specifiche competenze ed il proprio know-how tecnologico.

Nello specifico Stadler sarà responsabile della realizzazione dei veicoli di testa dei convogli, dell'impiantistica di trazione e degli ausiliari di bordo, dei carrelli motori e portanti; AnsaldoBreda sarà responsabile della produzione di tutte le carrozze intermedie, del loro allestimento e della composizione finale del treno, incluse la messa in servizio degli elettrotreni completi e la consegna ai clienti finali presso lo stabilimento di Pistoia (*Comunicato stampa congiunto Ansaldo Breda - Stadler, 6 novembre 2009*).

### TRASPORTI COMBINATI

#### Nel 2019 la Svizzera avrà il suo porto a Genova

Genova, da sempre considerata l'ideale sbocco della Svizzera sul Mediterraneo, è considerata il punto d'arrivo del progetto della Nuova Ferrovia Transalpina, ovvero il progetto

più ambizioso del "Corridoio 24", che collegherà i porti di Rotterdam e Anversa a Genova attraverso una ferrovia ad alta capacità considerata "prioritaria" dall'Ue. Con un impegno economico di 13 miliardi di euro per la realizzazione di questo progetto ferroviario la Svizzera pensa a se stessa come ad un "paese ponte" tra Germania, Francia e Italia, tra Mediterraneo e continente europeo, in vista dei futuri sviluppi delle direttrici di traffico.

Ne ha parlato a Genova all'interno del Forum Internazionale Port&ShippingTech, il portavoce dell'Ufficio federale dei trasporti svizzero UFT, D. DEMICHELI, nel corso del convegno "Intermodalità e logistica sostenibile": "In un'ottica non solamente elvetica, ma anche globalmente europea" spiega DEMICHELI "le nuove linee ferroviarie permetteranno uno sviluppo del traffico merci ferroviario in risposta all'aumento dei volumi di merci in movimento lungo l'asse nord-sud.

La Svizzera sta realizzando le nuove infrastrutture ferroviarie nel cuore delle Alpi, quali frutto di una politica attiva per il trasferimento del traffico pesante dalla strada alla rotaia". Fanno parte della nuova linea ferroviaria la Galleria di base del Loetschberg, lunga 34 km e in servizio dal 2007, la Galleria di base del San Gottardo, che nel 2017 con i suoi 57 km sarà la galleria ferroviaria più lunga del mondo, e la Galleria del Monte Ceneri attesa per il 2019: l'ultimo tassello insieme con la linea di Luino per la connessione con la tratta italiana, che arriva fino a Genova.

Il traffico merci verso l'Italia sarà notevolmente più economico grazie alla pendenza ridotta dei tunnel. Per i passeggeri sarà decisamente più veloce; la tratta Zurigo-Milano sarà ad esempio ridotta di un'ora e mezza.

Tuttavia le ferrovie da sole non bastano. La politica svizzera dei trasporti punta infatti ad un'integrazione totale dei sistemi di trasporto, che hanno come punto di inizio, e di fine, i porti, passando dai centri industriali lombardi e tedeschi. "L'alternativa

al tradizionale trasporto su gomma” sottolinea DEMICHELÌ “è il ‘traffico ferroviario combinato’ che per definizione combina i vantaggi dei singoli vettori di trasporto: strada, ferrovia e navigazione. Grazie a queste sinergie gli sforzi svizzeri a favore del trasferimento danno i primi frutti e il numero degli autocarri in transito attraverso le Alpi svizzere è effettivamente diminuito”. L’obiettivo a lungo termine della Svizzera è quello di limitare il numero dei transiti dei mezzi pesanti attraverso le Alpi da 1.4 milioni a 650.000 all’anno, con evidenti vantaggi per la qualità ambientale.

Per affrontare l’ambizioso progetto ferroviario la Svizzera ha creato un sistema di autofinanziamento delle opere che può contare su un fondo speciale costituito per due terzi dalla tassa sul traffico pesante commisurata alle prestazioni dei TIR. Il terzo restante è pagato dall’imposta sugli oli minerali e dall’uno per mille sull’IVA. Un sistema che può essere un modello in Europa per il finanziamento dei grandi progetti infrastrutturali.

I lavori stanno procedendo secondo i tempi e i costi stabiliti: a fine ottobre 2009 sono stati scavati 139,96 km di gallerie, cunicoli, pozzi dei complessivi 151,84 km della Galleria di base del San Gottardo, e a gennaio 2010 inizieranno i lavori nella Galleria di base Monte Ceneri (*Comunicato Stampa Dipartimento federale dell’ambiente dei trasporti, dell’energia e delle comunicazioni DATEC, Ufficio federale dei trasporti UFT, Divisione Politica, 5 novembre 2009*).

## INDUSTRIA

### OICE: al palo i bandi per l’affidamento di soli servizi; in forte crescita gli appalti di progettazione e costruzione

In ottobre la domanda pubblica di ingegneria ed architettura ha raggiunto il valore mensile più alto del 2009 grazie ad un maxi bando in sei lotti pubblicato da CONSIP spa per

servizi relativi alla gestione integrata della salute e sicurezza sui luoghi di lavoro negli immobili in uso alle pubbliche amministrazioni, con un valore complessivo di 65 milioni di euro. Questo bando da solo rappresenta il 66% del totale messo in gara.

Secondo l’aggiornamento al 31 ottobre dell’Osservatorio OICE-Informatel, le gare del settore indette nell’ultimo mese sono state 293 (di cui 38 sopra soglia) per un importo complessivo di 98,3 milioni di euro (84,3 sopra soglia). È continuata anche in ottobre la crescita degli appalti misti di progettazione e costruzione, che ha raggiunto per tutto il 2009 la cifra record di 18.654 milioni di euro (+114,0% rispetto agli 8.710 milioni di euro dei primi dieci mesi del 2008).

Il risultato di ottobre però, relativamente all’ingegneria e all’architettura, non inverte la tendenza fortemente negativa su base annua: infatti il confronto con ottobre 2008 vede scendere il numero dei bandi del 34,7% (-38,7% sopra soglia e -34,1% sotto soglia) e il loro valore del 19,9% (-38,7% sopra soglia e -34,1% sotto soglia).

Da gennaio ad ottobre risultano bandite complessivamente 3.356 gare, il numero più basso rilevato dal 2000, per 607,6 milioni di euro. Il confronto con i primi dieci mesi del 2008 risulta ancora negativo: il numero dei bandi si riduce del 13,2% (-6,0% sopra soglia e -14,2% sotto soglia) e il loro valore del 5,4% (-2,5% sopra soglia e -13,7% sotto soglia).

Prosegue la preoccupante crescita dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti in ottobre il ribasso medio sul prezzo a base d’asta è stato: per le gare indette nel 2009 del 35,4% e per quelle indette nel 2008 del 34,8%; ribasso che si spinge al 73% nell’aggiudicazione di una gara pubblicata nel 2009 dal Ministero della Difesa - 1° reparto Infrastrutture (TO) – per la progettazione definitiva ed esecutiva e redazione del piano di sicurezza e coordinamento per la realizzazione dei lavori di ristrutturazione edilizia della palazzina “Avaro-Clemente” per alloggi

di servizio collettivi per personale volontario.

L’analisi territoriale delle gare nei primi dieci mesi del 2009 rispetto ai primi dieci mesi del 2008 consente di verificare come la tendenza recessiva registrata a livello nazionale sia distribuita in maniera diversa nelle grandi aree geografiche del Paese: in forte ribasso il Nord Ovest (-21,7% in numero e -12,9% in valore), le Isole (-12,6% in numero e -11,0% in valore), il Nord Est (-4,5% in numero e -4,4% in valore), il Centro (+15,1% in numero e -2,7% in valore) e stazionario il Meridione (-23,1% in numero e +0,5% in valore).

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria è passato dalle 481 unità di gennaio-ottobre 2008 alle 452 dell’analogo periodo di quest’anno, -6,0%. Nell’insieme degli altri paesi dell’Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una flessione (-6,9%) poco maggiore di quella italiana. L’incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,4% (Francia 36,0%, Germania 12,1%, Spagna 10,6%, Polonia 5,5%, Gran Bretagna 5,2%, ecc.) (*Comunicato stampa OICE, 10 novembre 2009*).

## VARIE

### FS, orari e biglietti sul cellulare: superati i 100mila clienti

Sono ormai più di 100mila i clienti di TRENITALIA ad usare abitualmente il cellulare per acquistare il biglietto del treno, conoscere gli orari, verificare la puntualità dei convogli. Lo fanno con ProntoTreno, prima in classifica nella categoria viaggi tra le applicazioni gratuite scaricabili dal web sul proprio cellulare. Ad ottobre sono state oltre 270 mila le consultazioni dell’orario, più di 150 mila le richieste per conoscere la puntualità in tempo reale dei treni e quasi 5mila gli utenti collegati al giorno, di cui il 6%

ha acquistato ticket o cambiato la prenotazione.

L'applicazione ProntoTreno è disponibile su ben 38 tipi diversi di cellulare o smartphone, dal BlackBerry ai vari modelli di Nokia, Motorola, Samsung, Sony Ericsson, e, dal 18 settembre, anche su iPhone.

Web e blogs testimoniano con recensioni, articoli ad hoc e commenti come ProntoTreno si stia affermando sempre più quale strumento di riferimento per i clienti del Frecciarossa, del Frecciargento e non solo, costituendo un'importante fonte d'informazione, accessibile ovunque, in ogni momento e di facile e rapida consultazione.

Inoltre ProntoTreno è stata l'applicazione più scaricata nell'App Store italiano di Apple per oltre una settimana. Il nuovo sistema ProntoTreno è installato sul 20% degli iPhone; oltre che essere in home page di iTunes come "Applicazione Selezionata".

Per accedere al servizio è necessario scaricare l'applicazione dal sito di TRENITALIA sul proprio cellulare, verificando se il proprio telefonino è supportato. Chi possiede un iPhone o iPodTouch di seconda generazione può scaricare ProntoTreno direttamente dall'AppleStore di Apple. Le funzionalità di ProntoTreno sono attivabili anche attraverso semplici comandi vocali (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 10 novembre 2009).

### **"Mercintreno" e lo sviluppo del sistema logistico italiano**

"Crediamo fortemente che il rilancio e lo sviluppo del servizio ferroviario merci sia condizione necessaria ed irrinunciabile per la crescita del sistema logistico italiano" sono queste le parole di M. TERRANOVA, amministratore delegato di SBB Cargo Italia, a margine del forum "Mercintreno" tenutosi a Roma presso la sede del Cnel. "Per avere un servizio ferroviario di qualità in Italia – ha proseguito TERRANOVA – lo sviluppo di una libera e sana concorrenza tra i diversi operatori è fondamentale. SBB Cargo Italia si auspica che tale obiettivo possa rientrare in un concreto piano programmatico volto a creare un nuovo impulso di crescita del mercato ferroviario e a migliorare qualitativamente le infrastrutture ferroviarie italiane. La direttiva ministeriale del 7 luglio certamente non si muove in tale direzione".

La direttiva in questione, infatti, dopo aver citato più volte nelle premesse il processo di liberalizzazione come auspicabile ed in fase avanzata, cita testualmente: "Al fine di ridurre gli oneri di manutenzione che sono attualmente a totale carico dello Stato, RFI, in forza della presente direttiva, potrà liberamente procedere al trasferimento/assegnazione degli impianti merci, in capo ad altre società del gruppo FS – TRENITALIA tra queste – nell'ambito di qualunque operazione di riorganizzazione ed anche nel quadro di operazioni di capitalizzazione e patrimonializzazione".

TALIA tra queste – nell'ambito di qualunque operazione di riorganizzazione ed anche nel quadro di operazioni di capitalizzazione e patrimonializzazione".

Se ciò venisse realmente applicato si attribuirebbe la proprietà di alcuni elementi del sistema infrastrutturale ad un'impresa ferroviaria. L'accesso agli impianti dovrebbe invece essere per definizione libero a tutti i player del mercato. Si paleserebbe un evidente conflitto di interessi che, anziché promuovere e sviluppare il libero mercato (come d'altronde citano le stesse premesse della direttiva) non farebbe altro che andare a scapito della libera concorrenza, penalizzando lo sviluppo del settore ferroviario merci e quindi l'intero sistema logistico italiano.

TERRANOVA ha infine concluso: "Chiediamo alla politica maggiore attenzione allo sviluppo della ferrovia, sviluppo che può avvenire solo nella promozione e nel completamento del processo di liberalizzazione. Per questo vogliamo essere interlocutori aperti e propositivi delle istituzioni e degli enti preposti alla gestione, al controllo ed alla regolamentazione del settore. Vogliamo dare un contributo attivo insieme alle altre imprese ferroviarie private alla crescita e la riqualificazione del trasporto delle merci su ferro." (*Comunicato stampa SBB Cargo*, 19 novembre 2009).