

## Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### ANSF: incidenti in calo sulla Rete Nazionale, ma è ancora emergenza pedoni

Nel 2015 le vittime di incidenti ferroviari (fig. 1), sulla Rete Nazionale sono state 83: 46 morti e 37 feriti gravi. Il dato è in forte contrazione: si tratta del 12% in meno rispetto al 2014, del 59% in meno rispetto a 10 anni fa (2005) e del 27% in meno rispetto al valore medio del periodo 2005-2014. Nonostante ciò, l'attenzione deve restare alta, in particolare sul fronte degli attraversamenti indebiti di pedoni che si attestano come prima causa di incidente mortale anche nel 2015. Sui 97 incidenti significativi registrati nel 2015 (-11% rispetto al 2014 e -28% rispetto al 2005), il 74% dei casi è riconducibile all'indebita presenza di pedoni sui binari, mentre sono in diminuzione

gli incidenti legati ad aspetti più tecnici, seppure sacche di criticità rimangono sul fronte della manutenzione e del dissesto idrogeologico. Intanto l'ANSF si trova ad affrontare grandi sfide: l'estensione della giurisdizione sui circa 2000 km di ferrovie regionali interconnesse e la possibilità di rafforzare il proprio presidio attraverso un sistema sanzionatorio.

E' quanto emerge dal Rapporto Annuale sulla Sicurezza Ferroviaria in Italia presentato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie a Palazzo Vecchio alla presenza di S. GIORGETTI, Assessore alla mobilità del Comune di Firenze.

"I dati 2015 sulla sicurezza ferroviaria per la rete gestita da RFI sono confortanti – ha detto il Direttore dell'ANSF, A. GARGIULO – ma non bisogna abbassare l'attenzione su diversi fronti, tanto più in vista delle nuove sfide che l'Agenzia è chiamata ad affrontare: da qualche settimana la no-

stra competenza è stata estesa anche alle linee interconnesse che arrivano da esperienze locali molto variegata. E' un cammino che abbiamo appena iniziato, ma che speriamo di poter accelerare armonizzando i sistemi e le procedure e fornendo maggiori garanzie a cittadini e passeggeri".

"Fa particolarmente piacere ascoltare questi dati che testimoniano una riduzione degli incidenti ferroviari e del numero dei morti – ha aggiunto l'assessore alla mobilità S. GIORGETTI –. E altrettanto importante è lo sforzo di adeguamento delle infrastrutture cui sta lavorando l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie. Anche noi come Amministrazione comunale siamo impegnati per rendere la città sempre più sicura: abbiamo un ufficio preposto che lavora quotidianamente per interventi di messa in sicurezza delle strade e dei marciapiedi e di tutta la viabilità cittadina. Uno sforzo, quello per la riduzione dei pericoli per le persone, che ci accumuliamo e sul quale continueremo a lavorare".

Ecco i temi più importanti contenuti nel Rapporto annuale e presentati oggi in conferenza stampa.

- *Le nuove sfide*

Il decreto legislativo 112/2015 ha individuato le reti regionali, interconnesse con l'infrastruttura ferroviaria, e ha esteso ad esse le competenze dell'ANSF in materia di sicurezza. Tali reti sono state identificate con il decreto del Ministro delle infrastrutture e dei trasporti del 5 agosto scorso.

Il primo step prevede l'adeguamento della struttura societaria con la separazione tra gestore dell'infrastruttura e imprese ferroviarie che dovrà concludersi entro 120 giorni dall'entrata in vigore del decreto (marzo 2017). Le nuove realtà dovranno richiedere autorizzazione e certificazione all'ANSF. Inoltre, è stato definito un percorso di allineamento agli standard ed alle modalità di gestione con quelle degli operatori presenti sulla rete nazionale che sarà finanziato con importanti investimenti pubblici.



Nel 2015, 83 persone sono rimaste vittime di incidenti ferroviari (46 morti e 37 feriti gravi).  
 -12% rispetto al 2014  
 -27% rispetto al valore medio del periodo 2005-2014  
 -59% rispetto al 2005

(Fonte: ANSF)

Fig. 1 – Dati ANSF sugli effetti dell'incidentalità ferroviaria sulla Rete RFI.

Per gli interventi che non potranno essere realizzati in tempi brevi, l'ANSF ha identificato misure minime da porre in essere nelle more dell'adeguamento tecnologico. Tali misure minime, che spesso richiedono la riduzione della velocità di percorrenza, hanno un impatto sul servizio ma al contempo stimolano una pronta attuazione delle misure tecniche necessarie. La realizzazione degli interventi tecnici e tecnologici sarà sotto la responsabilità dei nuovi operatori ferroviari.

L'Agenzia manterrà il proprio ruolo di supervisione e di certificazione di sicurezza, pur mettendo a disposizione degli operatori il proprio supporto e la propria esperienza, proponendo interventi illustrativi e di chiarimento, costituendo tavoli tecnici presso l'associazione di settore.

La legge europea 2015-2016 (legge 122/2016) ha introdotto un sistema sanzionatorio per le inosservanze delle disposizioni adottate dall'ANSF. Due i livelli sanzionatori: da 5.000 a 20.000 euro e da 1.000 a 4.000 euro in base alla tipologia di violazione. Inoltre, l'ANSF in caso di pregiudizio alla sicurezza, può procedere cautelarmente alla sospensione totale o parziale del titolo, inibire la circolazione dei veicoli, inibire l'utilizzo del personale.

- **Allarme pedoni**

Gli investimenti di pedoni sono stati la causa del 74% degli incidenti. Il 96% dei morti. Il 62% degli investimenti si è verificato nelle 4 regioni che sviluppano gran parte del traffico ferroviario: Lombardia (14 incidenti), Lazio (12), Toscana (12) e Emilia Romagna (8). Gli incidenti sono maggiormente concentrati in prossimità dei nodi urbani e metropolitani: Roma, Milano, Bergamo, Lucca, Bologna, Caserta, Torino.

Nel 2015, circa il 20% degli incidenti significativi e il 18% delle vittime sono avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello. Il dato è in crescita e supera il valore medio del periodo. Tra il 2005 e il 2015 è stato soppresso circa il 29% dei passaggi a

livello a cui corrisponde una diminuzione degli incidenti del 24% (2005-2015). Il programma di soppressione continua, con oneri consistenti, ma non può essere l'unico strumento: occorre anche agire sui comportamenti umani.

- **L'educazione e la cultura della sicurezza ferroviaria**

Per contrastare la tendenza verso comportamenti illeciti in ambito ferroviario, l'ANSF è scesa in campo da diversi anni con campagne di sensibilizzazione che hanno coinvolto partner quali la Polizia Ferroviaria, le Federazioni della Pallacanestro, del Rugby e della Pallavolo e molti uffici scolastici regionali. Ha inoltre chiesto alle imprese ferroviarie e al gestore della rete un'azione incisiva di collaborazione per limitare gli accessi alle aree più a rischio.

- **Manutenzione**

Si stima che le problematiche manutentive (aspetti procedurali, organizzativi ed esecutivi) per i veicoli e per l'infrastruttura, seppure in diminuzione in valore assoluto rispetto all'anno precedente, siano alla base di almeno il 28% del totale degli incidenti e interessa quasi un terzo degli eventi totali. È necessario pertanto uno sforzo di tutto il sistema per ridurre ulteriormente tali problematiche ma soprattutto un maggiore presidio dei processi manutentivi da parte degli operatori ferroviari. Il tema della manutenzione rimane pertanto uno degli aspetti sui quali l'Agenzia sta focalizzando l'attenzione, proprio perché singoli eventi possono avere conseguenze disastrose (*Comunicato stampa ANSF*, 26 ottobre 2016).

### **Realizzazione del tratto italiano della galleria ferroviaria del Brennero**

Astaldi, leader del raggruppamento di imprese costituito da Ghella, Oberosler, COGEIS e P.A.C., ha firmato con la Società BBT SE (Brenner Basistunnel) il contratto per la realizzazione del Lotto «Mules 2-3» della Galleria di Base del Brennero, del valore di circa 1 miliardo di euro (di cui il 42,51% in quota Astaldi).

Il contratto è stato siglato alla presenza di R. ZURLO e K. BERGMEISTER, Amministratori Delegati di BBT SE, F. STINELLIS, Amministratore Delegato del Gruppo Astaldi, L. GHELLA, Vice Presidente di Ghella, S. OBEROSLER (Oberosler), F. BERTINO (COGEIS) e R. PAROLINI (P.A.C.).

Per Astaldi, erano inoltre presenti l'Ing. C. BERNARDINI e l'Ing. F. ROMANI. Questo atto formale segue l'assegnazione provvisoria dell'appalto registrata dello scorso marzo e sancisce l'avvio dei lavori di realizzazione delle opere.

Il contratto prevede la realizzazione di tutte le opere in sotterraneo della sezione di maggior rilievo del tratto italiano della Galleria ferroviaria del Brennero, da Mezzaselva (Fortezza) al confine con l'Austria.

Le opere principali prevedono il completamento del cunicolo esplorativo e delle 2 gallerie di linea principali, per complessivi 23 chilometri di gallerie da scavare con metodo tradizionale e 46 chilometri con scavo meccanizzato con l'ausilio di TBM (Tunnel Boring Machine). La durata dei lavori è stimata a 7 anni.

Le opere saranno eseguite dal raggruppamento di imprese costituito da Astaldi (42,51%, mandataria) e dalle imprese italiane Ghella (42,49%), COGEIS (5%), Oberosler Cav. Pietro (5%) e P.A.C. (5%). «Siamo orgogliosi di poter contribuire alla realizzazione di una delle maggiori opere in costruzione in Europa», ha dichiarato F. STINELLIS, Amministratore Delegato del Gruppo Astaldi. «La Galleria di Base del Brennero, una volta realizzata, sarà il tunnel ferroviario più lungo al mondo. Il progetto è una grande opportunità per noi e per l'Italia, per i livelli occupazionali che garantirà durante la sua realizzazione, ma anche perché è un'opera di ingegneria pionieristica che, una volta completata, migliorerà significativamente il livello di trasporto passeggeri e merci nel cuore dell'Europa».

La Galleria di Base del Brennero ha un costo complessivo di 8,8 miliardi di euro, finanziati al 40% dall'UE e

per il restante 60% da fondi resi disponibili da Italia e Austria (con 2,65 miliardi di euro a carico dell'Italia). L'opera, di cui si prevede l'attivazione nel 2025, costituirà il nuovo collegamento ferroviario tra l'Italia e l'Austria nell'ambito del Corridoio 5 Helsinki-La Valletta e, con i suoi 64 km di lunghezza da Fortezza a Innsbruck, rappresenterà il tunnel ferroviario più lungo del mondo (*Comunicato stampa Astaldi*, 5 settembre 2016).

### Esercitazione di emergenza nello scalo merci Trieste Campo Marzio

Si è svolta nella mattinata di sabato 30 ottobre, nella stazione di Trieste Campo Marzio (fig. 2), un'esercitazione di emergenza coordinata da Rete Ferroviaria Italiana. Coinvolte le squadre di primo intervento del Gruppo FS Italiane insieme al 118, ai Vigili del Fuoco e alla Polizia Ferroviaria di Trieste.

È stata simulata la perdita di liquido pericoloso da un carro ferroviario, con il ferimento dell'agente che l'ha rilevata. L'intervento di soccorso, quindi, da parte del personale sanitario e la messa in sicurezza del carro a cura dei Vigili del Fuoco coadiuvati dal personale tecnico FS.

Particolare attenzione è stata riservata alla verifica dell'efficacia e della rapidità dell'attivazione delle procedure per la gestione delle emergenze, specialmente nei minuti che hanno preceduto i soccorsi.

L'esercitazione rientra tra le iniziative programmate periodicamen-

te per monitorare l'efficacia del flusso comunicativo e della catena del coordinamento, nonché la prontezza dell'intervento delle strutture del territorio. Il tutto per migliorare gli standard di sicurezza e la tutela delle persone, delle cose e dell'ambiente e per promuovere la conoscenza dell'impianto da parte degli enti esterni.

Nessuna ripercussione sulla circolazione dei treni (*Comunicato stampa FSI*, 31 ottobre 2016).

### TRAPORTI URBANI

#### Milano: il tram ristorante ATMosfera

Il booking on-line di ATMosfera si rinnova: tante funzioni in più e puoi modificare la tua prenotazione in autonomia. A pochi metri dal Castello Sforzesco, ATM propone un itinerario speciale, in cui al piacere del palato si unisce la bellezza di viaggiare nel cuore di Milano.

Si chiamano ATMosfera i due tram storici, primi ristoranti itineranti in Italia.

- *Le vetture*

I tram ATMosfera sono il frutto di un accurato lavoro di progettazione, restyling e ammodernamento delle più antiche vetture tranviarie di Milano.

Lo spazio interno (fig. 3), è stato ottimizzato per ottenere il massimo comfort possibile, pur mantenendo la struttura originaria della vettura.

Rimodellando le originali panche in teak sono stati ottenuti tavoli con comode sedute in posizione fissa per un totale di 24 posti, suddivisi in 4 tavoli da 4 persone sulla sinistra e 4 tavoli da 2 persone sulla destra. A bordo sono presenti anche la cucina, il guardaroba e la toilette.

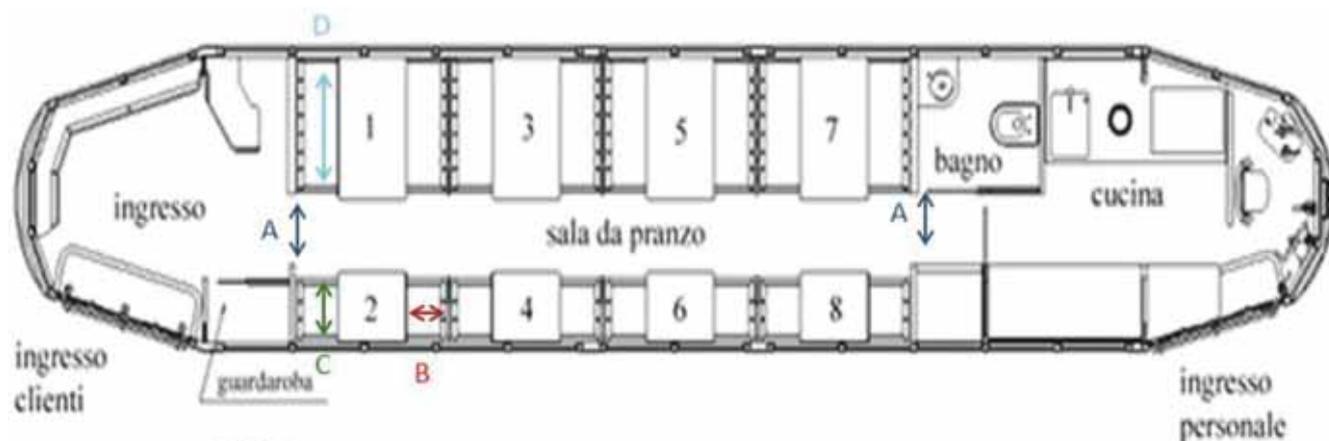
- *La ristorazione*

I menù proposti, a base di carne, pesce e vegetariano, aggiornati periodicamente per garantire la freschezza e la stagionalità dei prodotti, sono opera di affermati chef sempre presenti a bordo.

La carta dei vini offre la possibilità di scegliere tra etichette selezionate, che privilegiano la qualità e l'abbinamento con il cibo proposto. È possibile richiedere un menù dedicato ai più piccoli composto da un antipasto, un primo, un secondo, un dessert, una bibita a scelta e acqua minerale. Ti ricordiamo che ogni posto occupato sul tram ristorante comprende nel prezzo la consumazione di uno dei menù previsti e l'indimenticabile esperienza di viaggiare nel centro di Milano in una atmosfera rilassante ed esclusiva. Segnaliamo, inoltre, che le panche e i tavoli del tram sono fissi a terra e non permettono l'impiego di sedute alternative. La scelta dei menù deve essere indicata al momento della prenotazione e può essere modificata fino a 74 ore dalla data del servizio, accedendo alla sezione "La tua prenotazione" del booking on line. È possibile segnalare eventuali allergie o intolleranze alimentari.



Fig. 2 - Alcune attività della procedura di emergenza posta in atto durante l'esercitazione nello scalo merci di Trieste.



**MISURE:**

- A. Larghezza della porta di accesso alla sala da pranzo e di quella di accesso al bagno: 58 cm.
- B. Distanza tra lo schienale e il tavolo (valida per tutti i posti): 32 cm.
- C. Larghezza sedile da 1 posto (tav. da 2): 50 cm.
- D. Larghezza sedile da 2 posti (tav. da 4): 90 cm.

- Altezza da terra al primo scalino di accesso vettura: 35 cm.

**Misure tavoli**

**Tavoli da 2:**  
larghezza: 58 cm.  
profondità: 70 cm.

**Tavoli da 4:**  
larghezza: 100 cm.  
profondità: 70 cm.

(Fonte: ATM)

Fig. 3 - Le misure degli spazi tra tavolo e sedute, la disposizione dei tavoli e l'altezza dei gradini di ingresso cliccando qui.

• **L'itinerario**

I tram ristorante ATMosfera vi accolgono ogni sera, previa prenotazione, in Piazza Castello angolo Via Beltrami e, durante la cena, vi accompagnano a visitare luoghi suggestivi della Milano storica e di quella contemporanea (fig. 4). E' possibile ammirare la nuova zona di Porta Nuova e Piazza Gae Aulenti, dove si erge lo Skyline con il "bosco verticale", che fa da contraltare alle costruzioni storiche di Milano, come il Duomo, l'Arco della Pace, il Teatro alla Scala, la Galleria Vittorio Emanuele II e la darsena, famosa anche per la sua "movida". Il Castello Sforzesco, immerso in un'atmosfera sempre speciale e diversa grazie al gioco di luci e colori che variano a seconda della stagione, fa da cornice alla partenza e all'arrivo dei tram ATMosfera, in un'ambientazione

storica tra le più suggestive del nostro territorio.

Gli itinerari proposti variano periodicamente sia in base alle indicazioni viabilistiche sia per offrire ogni volta scorci differenti di Milano.

• **Il servizio**

I tram ATMosfera sono attivi su prenotazione tutto l'anno 7 giorni su 7. Il servizio classico parte alle ore 20.00 e si conclude intorno alle ore 22:30. È possibile prenotare posti a coppie fino ad 8 coperti; oltre tale numero è prevista la prenotazione esclusiva dell'intero tram nell'apposita sezione del booking on line.

• **Le prenotazioni**

La prenotazione deve essere effettuata tramite il sito di booking on li-

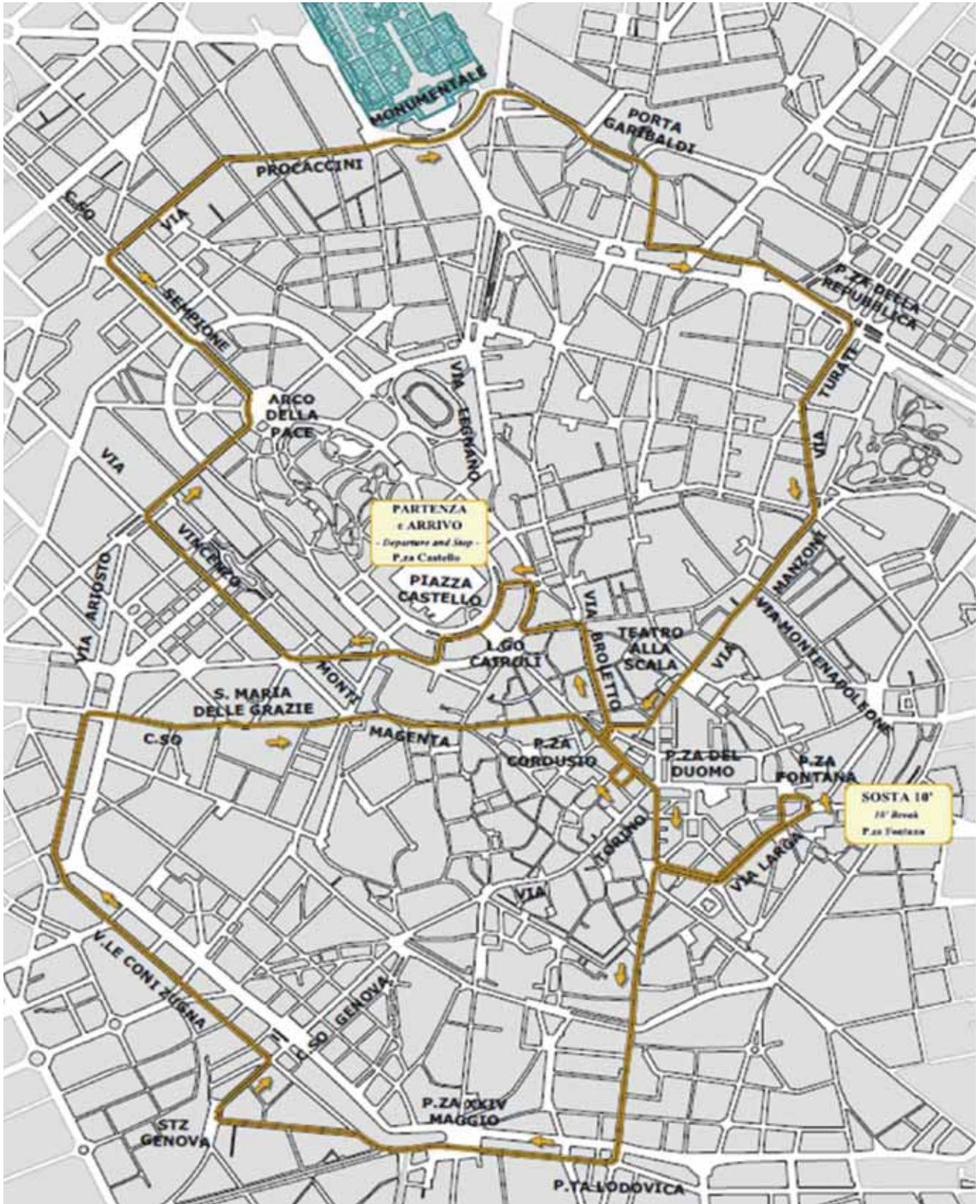
ne, dove è possibile visualizzare il calendario con le date disponibili fino a 75 giorni di anticipo.

Si consiglia di consultare il sito anche sotto data per verificare eventuali disponibilità dell'ultimo momento. Le prenotazioni possono essere effettuate per un numero dei partecipanti di 2 o multipli di 2. Solo per prenotazioni last minute (da 6 giorni a 74 ore prima della data del pasto) è possibile prenotare per un numero di posti dispari.

• **Le modifiche e cancellazioni**

Accedendo al sito di booking on line all'interno della sezione "La tua prenotazione", puoi modificare o cancellare la tua richiesta in base alle seguenti modalità:

- 1) fino a 7 giorni prima della data scelta:



(Fonte: ATM)

Fig. 4 – L'itinerario del tram storico di ATM.

- è possibile modificare i menù;
  - è possibile modificare senza penali la data in base alle disponibilità del calendario, selezionandone una nuova dell'anno solare in corso;
  - è possibile diminuire il numero dei partecipanti di 2 o multipli di 2. Ti verranno rimborsate le relative quote con il solo addebito di commissioni e spese di gestione. La conferma della data inizialmente scelta è però condizionata dalla disponibilità della tipologia dei nuovi tavoli;
  - è possibile cancellare la prenotazione senza penali. Ti verrà rimborsato l'importo pagato con il solo addebito di commissioni e spese di gestione;
- 2) da 6 giorni a 74 ore dalla data scelta:
- è possibile ancora modificare il menù;
  - è possibile ancora diminuire il numero dei partecipanti, ma non hai più diritto ad alcun rimborso;
  - è possibile ancora cancellare la prenotazione, ma non hai più diritto ad alcun rimborso;
- 3) superato il limite di 74 ore dalla data scelta la prenotazione non è più modificabile.

- *I costi, le modalità di pagamento e di accesso ai tram*

Il prezzo di ciascun coperto è di 70 € (IVA inclusa) a persona indipendentemente dal menù scelto e comprende una cena di quattro portate con aperitivo di benvenuto e forfait di bevande incluso (una bottiglia di vino ogni due persone, acqua minerale e caffè). Il pagamento è anticipato e deve essere effettuato all'atto della prenotazione tramite il sistema PayPal attivo sui circuiti di credito. A pagamento avvenuto con successo viene rilasciato un voucher, che è l'unico documento che consente la salita a bordo.

- *Un'ATMosfera in esclusiva*  
È possibile prenotare in esclusiva

l'intero tram per qualsiasi orario della giornata e occasione (colazione, brunch, pranzo, aperitivo, cena). Il noleggio in esclusiva consente di avere ATMosfera interamente dedicato alle proprie esigenze. I tram sono personalizzabili integralmente scegliendo gli orari, l'itinerario, la durata del servizio e i menù che si desiderano per l'occasione (*Cortesia da Informativa Muoversi, Visitare, Vivere a Milano*, Servizi di Traporto ATM).

### TRASPORTI INTERMODALI

#### **G. DELRIO in visita al cantiere della stazione AV di Napoli "Afragola"**

A poco più di un anno di distanza, il Ministro delle Infrastrutture e Trasporti G. DELRIO, è tornato a visitare il cantiere della stazione AV di Napoli Afragola (fig. 5), accompagnato da Italferr, da Rete Ferroviaria Italiana e da Astaldi.

Dopo una breve presentazione del progetto tenutasi negli uffici della Direzione Lavori, si è proseguito con un sopralluogo nelle aree di cantiere fino al IV e ultimo livello di stazione dove, pressoché completate le opere in cemento faccia a vista, sono attualmente in corso di realizzazione le carpenterie metalliche propedeutiche alla posa in opera della copertura. Al termine della visita, il Ministro ha com-

mentato con soddisfazione l'avanzamento dei lavori in linea con gli obiettivi di attivazione prevista per il prossimo giugno 2017 (*Comunicato stampa Italferr*, 3 ottobre 2016).

### INDUSTRIA

#### **Ansaldo STS: due contratti per il segnalamento in Italia**

Ansaldo STS si aggiudica due contratti per il valore complessivo di 74,8 milioni di euro, relativi al segnalamento della tratta DD Roma-Firenze della linea AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Lo scopo del lavoro di Ansaldo STS, nei contratti affidati da RFI (Rete Ferroviaria Italiana), è relativo alla progettazione ed esecuzione dei lavori per la realizzazione del Sottosistema di Terra (SST) ERTMS/ETCS Livello 2, dell'ACC-M e degli interventi complementari e accessori per l'upgrade tecnologico della tratta DD Roma-Firenze della linea AC/AV Torino-Milano-Napoli.

Ansaldo STS fornirà i sistemi di segnalamento ACC-M e ERTMS/ETCS Livello 2, il sistema di Rilevamento Temperatura Boccole, il sistema di Monitoraggio Temperatura Rotaie, i sistemi di alimentazione, l'adeguamento fabbricati e i sistemi di telecomunicazioni.



(Fonte: Italferr)

Fig. 5 - Veduta aerea dell'impianto di Napoli "Afragola" in costruzione.

I sistemi di segnalamento di Ansaldo STS serviranno gli attuali 234 km di linea a doppio binario elevando la linea ai più alti livelli tecnologici.

Ansaldo STS è orgogliosa di dare ancora una volta il suo supporto e impegno a RFI per il rinnovamento del sistema ferroviario italiano (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 11 ottobre 2016).

### **Intesa Italcertifer - Danieli Officine Meccaniche**

Rafforzare le sinergie in diversi paesi per offrire una gamma più completa di prodotti e servizi nel settore del trasporto ferroviario e metropolitano.

È quanto previsto nel memorandum of understanding (Mou) siglato (fig. 6) fra Italcertifer, società di certificazione del Gruppo FS Italiane, e Danieli Officine Meccaniche, azienda mondiale nella progettazione e realizzazione di impianti di produzione di laminati in acciaio e in particolare di rotaie.

L'accordo di cooperazione è stato firmato da C. CARGANICO, amministratore delegato di Italcertifer, e da L. MAESTRULLI, executive vice president della Danieli Officine Meccaniche, con il sostegno del Ditecfer - Distretto ferroviario toscano.

Numerosi e di prestigio gli incari-

chi affidati ad Italcertifer nel campo della certificazione ferroviaria e della verifica di progetto: fra i tanti, la certificazione del Frecciarossa 1000, la metro MM4 di Milano, la Galleria di Base del Brennero, la linea Mecca-Medina in Arabia Saudita, il network Rio Tinto e la linea Roy Hill in Australia, la linea alta velocità Ankara-Istanbul in Turchia, il Train Collision Avoidance System (TCAS) indiano e il supporto per la realizzazione in Iran di un laboratorio di sperimentazione per il materiale rotabile.

Danieli Officine Meccaniche ha realizzato, in Austria e Russia, impianti per la produzione di rotaie di altissima qualità e lunghezza sino a 120 m, senza saldatura e con trattamento di tempra in linea, per garantire la massima qualità e durata della rotaia. A oggi questi impianti sono considerati il benchmark mondiale di riferimento per la produzione di rotaie (*Comunicato stampa Italcertifer*, 14 settembre 2016).

### **Osservatorio Oice/Informatel: crescono ancora le gare di sola progettazione**

Continua la crescita del mercato dei servizi di ingegneria: nei primi nove mesi del 2016 +46,9% in valore sugli stessi mesi del 2015; nel mese di settembre tutto il mercato sale a +93,4% in numero e +116,5% in valore, su settembre 2015.

Anche le gare di sola progettazione sono in forte crescita, nei nove mesi del 2016 +23,3% in numero e +31,3% in valore sul 2015; prendendo in considerazione i quattro mesi estivi (da giugno a settembre) le gare di sola progettazione crescono, rispetto al 2015, del 38,2% in numero e del 51,6% in valore.

Infatti secondo l'aggiornamento al 30 settembre 2016 dell'osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese sono state 553 (di cui 35 sopra soglia), per un importo complessivo di 47,7 milioni di euro (31,9 sopra soglia). Rispetto al mese di settembre 2015 il numero delle gare cresce del 93,4% (+75,0% sopra soglia e +94,7% sotto soglia), e il loro valore ha un balzo del 116,5% (+166,4% sopra soglia e +56,7% sotto soglia). Nel mese di settembre le gare di sola progettazione hanno avuto incrementi del 124,3% in numero e del 167,0% in valore, sempre rispetto a settembre 2015.

Molto positivo il confronto dei primi nove mesi del 2016 con gli stessi mesi del 2015: da gennaio a settembre 2016 sono state bandite 3.566 gare per un importo complessivo di 513,0 milioni di euro che, rispetto agli stessi mesi del 2015, crescono del 22,4% nel numero (+38,0% sopra soglia e +20,9% sotto soglia) e del 46,9% nel valore (+70,9% sopra soglia e -4,2% sotto soglia).

“Quanto ciò sia da attribuirsi direttamente agli effetti delle scelte fatte con il nuovo codice degli appalti o ad una positiva congiuntura è difficile stabilirlo, – ha dichiarato G. SCICOLONE, Presidente OICE – ma il fatto constatabile è che il mercato pubblico mostra i segni di un dinamismo che sembrava perso da tempo, infatti il valore nei primi nove mesi del 2016 ha già raggiunto quanto messo in gara in tutto l'anno negli ultimi quattro anni, compreso il 2015, se lo si depura dai maxi bandi CONSIP per assistenze tecniche di dicembre.

Il trend positivo è confermato anche nel mese di settembre, successivo ai bandi per accordo quadro emessi da ANAS, segno questo che le



(Fonte: Italcertifer)

Fig. 6 – La firma dell'intesa (MoU) tra Italcertifer e Officine Meccaniche Danieli.

stazioni appaltanti, soprattutto di piccole e medie dimensioni, hanno ripreso ad affidare incarichi. L'entrata in vigore delle linee guida ANAC 1/2016 sui servizi di ingegneria e architettura, che recepiscono molte proposte avanzate da OICE e dagli operatori del mercato, - ha continuato il Presidente OICE - arrivano a colmare il vuoto dell'abrogazione del regolamento e contribuiranno - ne siamo certi - ad una ulteriore spinta verso il rilancio della domanda pubblica con indicazioni preziose e ponderate. Attendiamo a breve anche il provvedimento ministeriale sui livelli di progettazione, con il necessario adeguamento delle tabelle dei corrispettivi del d.m. del giugno scorso che anche ANAC, nel seminario che abbiamo organizzato la settimana scorsa a Roma, ci ha confermato essere vincolanti per le stazioni appaltanti. Ci preoccupano invece alcune prassi che stanno emergendo a livello territoriale sull'applicazione dell'incentivo del 2% ai tecnici delle Amministrazioni che, abolito per le progettazioni, sembra orientarsi verso le DL, ma su questo - ha concluso G. SCICOLONE - la nostra vigilanza sarà massima in continuità con l'obiettivo che da sempre l'Associazione persegue: essere a presidio della legalità e della correttezza dei bandi e avvisi di gara e favorire la concorrenza e la trasparenza del mercato".

Tornando ai dati, continuiamo a registrare che sono sempre molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino ad agosto il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2014 è al 30,2%, per le gare indette nel 2015 sale al 39,3%.

Le gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria sono passate dalle 263 unità dei primi nove mesi del 2015, alle 363 dei nove mesi appena trascorsi, con una crescita del 38,0%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi presenta, nello stesso periodo, una crescita dell'8,4%. L'incidenza del nostro Paese continua ad attestarsi su un modesto 2,4%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica:

Francia 31,1%, Germania 21,0%, Polonia 7,5%, Gran Bretagna 5,7%.

Nei nove mesi del 2016 l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), è in crescita nel valore, 7.637 milioni di euro +124,9% rispetto ai primi nove mesi del 2015, ma in calo nel numero, 490 gare -43,7%. Da notare che nel mese di giugno e nel mese di agosto sono stati pubblicati 2 bandi per general contracting, con importi risibili per questo tipo di procedura.

Gli appalti integrati (possibili con il nuovo codice degli appalti solo nei settori speciali) da soli mostrano, sempre rispetto ai primi nove mesi del 2015, un calo in numero del -53,9%, ma una crescita nel valore, +28,4%, questo nonostante che anche nel mese di settembre si sia registrato un solo bando con un valore di appena 498 mila euro (*Comunicato stampa OICE/Informatel*, 11 ottobre 2016).

### VARIE

#### **Ecomondo 2016: presentata sostenibilità ambientale delle opere ferroviarie del gruppo FSI**

Sostenibilità ambientale delle opere ferroviarie, realizzazione e applicazione delle politiche ambientali nella progettazione e nella realizzazione delle infrastrutture.

Sono i temi al centro della terza giornata di Ecomondo 2016, fiera internazionale del recupero di materia ed energia e dello sviluppo sostenibile. L'impegno "green" del Gruppo FS Italiane è testimoniato anche dall'utilizzo delle ultime innovazioni adottate in materia di sostenibilità ambientale nella progettazione e realizzazione delle infrastrutture di trasporto presentate al mondo delle tecnologie verdi.

Ad aprire il "panel" Rete Ferroviaria Italiana (RFI), Gestore dell'infrastruttura nazionale, che ha illu-

strato le politiche ambientali della società e i requisiti da rispettare nelle fasi di progettazione e realizzazione delle opere, sottolineando l'importanza del dialogo e della trasparenza con Enti locali e cittadini. Temi affrontati nello specifico da Italferr, società di ingegneria del Gruppo, con esempi concreti in Italia e all'estero. Il dibattito è stato arricchito dall'esperienza dell'Istituto di Certificazioni e Marchio di Qualità (ICMQ) nei processi di certificazione delle infrastrutture e di Green Building Council nell'uso sostenibile dei materiali utilizzati in fase di costruzione.

Altro tema di discussione è stata la gestione dei rifiuti, in particolare terre e rocce di scavo, prodotti con la realizzazione di nuove opere ferroviarie o di potenziamenti infrastrutturali di linee già esistenti. Argomenti approfonditi con un focus sulle recenti modifiche che hanno semplificato la normativa vigente, recependo le richieste della Commissione Europea.

Al dibattito hanno contribuito rappresentanti di Legambiente, presentando esempi di utilizzo di materiali riciclati nelle costruzioni, e del Consiglio Nazionale delle Ricerche (CNR).

Nello stand di FS Italiane sono stati presentati il Rapporto di Sostenibilità 2015 di Gruppo e l'Atlante delle linee dismesse elaborato da RFI. Volume che propone il riuso di linee e immobili non più utilizzati per l'esercizio ferroviario. Grande partecipazione anche al dibattito sul tema dell'intermodalità fra bici, treno e autobus che ha visto coinvolti rappresentanti di Trenitalia regionale, Busitalia e le associazioni che promuovono l'utilizzo delle due ruote in città e per turismo.

Nella quarta giornata conclusiva di Ecomondo, lo spazio espositivo di FS Italiane ha ospitato un dibattito sul turismo sostenibile e, in particolare, sul ruolo di Fondazione FS Italiane e delle ferrovie storico-turistiche come occasione per conoscere il patrimonio culturale e paesaggistico italiano (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 10 novembre 2016).