

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Record in galleria per l'ETR500

È un ETR 500 delle *Ferrovie dello Stato* attrezzato con sistemi di misura MERMEC il treno "Frecciarossa" che lo scorso 3 febbraio ha conquistato il primato di velocità, sfrecciando a 362 km/h sulla nuova tratta ad alta velocità Bologna-Firenze. Si tratta di un record nel record. La compagine societaria dietro questo importante risultato è interamente italiana: partendo ovviamente dal *Gruppo FS*, che guida la realizzazione del progetto infrastrutturale per passare poi al Consorzio TREVI, che produce i treni ETR, ed arrivare al Gruppo MERMEC, che fornisce prodotti e fasi che precedono l'apertura commerciale delle linee, le prove di velocità servono a certificare la corretta realizzazione del tracciato ferroviario e la rispondenza ai requisiti tecnici previsti da tutti gli impianti ferroviari. Compito delicatissimo di questo ETR 500, quindi, non è solo quello di infrangere un record di velocità; la sua missione è sollecitare l'infrastruttura ferroviaria nelle condizioni di esercizio reali per registrarne i comportamenti e certificarne l'assoluta rispondenza alle specifiche progettuali. Due, in particolar modo, gli aspetti valutati con grande attenzione dai sistemi MERMEC installati a bordo del treno "Frecciarossa": il comfort di marcia e l'interazione tra pantografo e catenaria.

Il comfort di marcia è misurato dall'ETR 500 con particolari sistemi diagnostici che acquisiscono le acce-

lerazioni in cassa, sui carrelli e sulle boccole dell'intero treno e valutano la qualità dell'interazione "treno/rotaia" e gli effetti che la dinamica di marcia induce sui passeggeri a bordo.

L'interazione tra pantografo e catenaria si basa su tecniche che consentono un'interazione perfetta con il pantografo e garantiscono quindi l'usura uniforme dello strisciante o l'assenza di forze anomale che inducano lo svio dal filo di contatto, il danneggiamento della catenaria e l'arresto improvviso del treno.

La linea elettrica viene, infatti, installata lungo il binario con delle specifiche caratteristiche geometriche, quali la sopraelevazione e la poligonazione e per questo deve essere controllata con sistemi altamente specializzati.

A settembre del 2007, un altro ETR 500 della flotta *FS* attrezzato con sistemi di misura è stato impiegato dall'operatore turco TCDD per la certificazione della nuova linea ad alta velocità Istanbul-Ankara; anche in quel caso un primato è stato raggiunto: durante una prova in linea il treno ha toccato i 303 km/h conquistando il record di velocità su rotaia del Medio Oriente (*Mermec Group Newsletter*, gennaio-marzo 2009).

Primo servizio di trazione per Inrail S.p.A.

Lunedì 16 febbraio 2009 INRAIL S.p.A. ha effettuato il primo servizio di trazione ferroviaria in Friuli Venezia Giulia tra Udine e Tarvisio.

INRAIL S.p.A. è una società costituita nel 2006 con lo scopo di svilup-

pare attività di logistica e trazione ferroviaria in qualità di Impresa Ferroviaria, in ambiti regionali particolarmente votati all'utilizzo del trasporto ferroviario.

I partner della società sono manager con esperienze consolidate nel settore della logistica ferroviaria.

Il Presidente e Amministratore Delegato di INRAIL S.p.A. è l'ingegner G. PORTA.

PORTA ha diretto per 8 anni la SERFER Servizi Ferroviari Srl (TRENITALIA) e per oltre un anno la filiale italiana della SNCF FRET; inoltre attualmente è consigliere d'amministrazione del CIM di Novara.

Nel capitale sociale di INRAIL S.p.A. (1.000.000 di euro) sono presenti la società Friulia SPA, finanziaria della Regione Friuli Venezia Giulia e la società di logistica Inter-Rail srl.

La sede amministrativa è a Genova mentre la sede operativa è a Udine.

La società, per poter sviluppare l'attività di trazione sulla Rete Ferroviaria Italiana, ha ottenuto la Licenza di Impresa Ferroviaria n. 42 del 9 ottobre 2006, ed a gennaio 2009, il Certificato di Sicurezza n°18 per l'accesso all'Infrastruttura Ferroviaria Nazionale.

L'attività operativa iniziale consiste nell'effettuare la trazione di treni merci carichi di rottami ferrosi, tronchi e materiale vario dal valico di Tarvisio alle aree industriali di Osoppo e Udine. I clienti di riferimento sono l'acciaieria ABS (Gruppo Danieli) e la società Fantoni.

INRAIL gestisce e coordina il monitoraggio delle attività ferroviarie attraverso la sala operativa nella sede di Genova, supportata dall'unità locale di Udine. L'azienda nella prima fase di attività impiegherà circa 30 dipendenti.

Per l'avvio del progetto, la società ha stretto un'alleanza strategica con le Ferrovie Nord Cargo di Milano, che riguarda il noleggio di locomotori e collaborazioni nell'ambito operativo.

L'obiettivo primario di INRAIL è quello di perfezionare accordi con gli Enti/Istituzioni di sviluppo industriale e gli enti pubblico privati di logistica locale. Questo consente di ottimizzare il servizio di manovra svolto nei consorzi industriali con l'esercizio della trazione in ambito regionale utilizzando e rendendo più efficienti le infrastrutture e le dotazioni locali (raccordi, carri ferroviari...) favorendo l'integrazione tra gli investimenti pubblici e l'efficienza operativa privata.

L'attività in Friuli Venezia Giulia costituisce l'avvio del primo progetto operativo, il sistema è replicabile in altri ambiti regionali, in particolare sono in corso approfondimenti in altre regioni italiane (*Comunicato stampa INRAIL*, 02 febbraio 2009).

I programmi di FER per la Bologna-Portomaggiore

A seguito dell'incontro di verifica sulla situazione della linea ferroviaria Bologna-Portomaggiore convocato dall'Assessorato ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna alla presenza della rappresentanza dei pendolari, della Presidenza e dei tecnici della FER, si è provveduto ad un aggiornamento della situazione con riferimento ai programmi a medio e breve periodo.

In particolare per quanto riguarda i programmi a medio e lungo periodo si sono definiti i seguenti punti:

- 1) la FER ha comunicato che è iniziato formalmente l'iter della procedura di gara per l'acquisto del nuovo materiale rotabile elettrico che è destinato ad essere inserito stabilmente nella linea. Si tratta di 12 elettrotreni per un valore di investimento pari a 75 milioni di euro. A questa prima fornitura se ne potrà aggiungere in termini di opzione possibile una seconda fino ad un massimo di ulteriori 10 elettrotreni per un valore di 67,5 milioni. La consegna delle offerte è prevista per il mese di aprile. L'acquisizione del

materiale prevede come tempi dai 24 ai 36 mesi;

- 2) sono confermati i programmi di investimento nell'infrastruttura, che riguardano la velocizzazione della linea e il completamento dell'interramento. In particolare per quanto riguarda il primo punto si tratta di un intervento di radicale modifica del sistema di protezione dei passaggi a livello secondo standard nuovi in grado di consentire un sensibile innalzamento della velocità massima in funzione del tracciato della linea. L'investimento previsto è pari a due milioni di euro e si sta concludendo la fase di progettazione.

Questi interventi rappresentano il cuore della modernizzazione della linea per consentire di abbattere i tempi di percorrenza tra Bologna e Portomaggiore al di sotto dell'ora. Le diverse fasi di cantierizzazione che verranno predisposte sono destinate ad impegnare la linea e verranno utilizzate tutte le modalità per limitare i disagi all'esercizio. Occorre però essere consapevoli della necessità di intervenire in modo strutturale per consentire al servizio di guadagnare qualità ed efficienza per la necessaria integrazione nel costruendo nuovo sistema ferroviario metropolitano.

Per quanto riguarda i programmi a breve periodo:

- la FER sta procedendo ad un programma di manutenzione straordinaria del materiale per consentire di abbattere i problemi dei guasti nella misura massima possibile;
- per il mese di marzo è previsto l'inserimento di un convoglio elettrico a tre casse per consentire di rispondere alle esigenze di maggior carico nelle ore di punta. A breve si valuteranno ulteriori inserimenti di altro materiale disponibile nel parco macchine di FER a seguito delle acquisizioni recenti dei rami ferroviari di Modena e Reggio Emilia;

- FER si è impegnata a garantire un servizio più ampio del punto informativo telefonico; già dalla scorsa settimana l'inizio turno del servizio è stato anticipato di un'ora (dalle 8 alle 7 del mattino);
- per quanto riguarda le pulizie è stato individuato un nuovo responsabile che svolgerà le funzioni di interfaccia in relazione alle esigenze e alle segnalazioni dell'utenza;
- la FER si è impegnata inoltre a presentare una nuova proposta di servizio di controlleria che intende attivare in tempi brevi;
- si è infine valutata la possibilità di ripristinare un punto di servizio per l'utenza nella stazione di Molinella. La FER presenterà una proposta a riguardo (*Ferrovie Emilia Romagna News*, 04 febbraio 2009).

Traffico merci su rotaia: nel 2009 cala del 25% e non del 50%

Il previsto calo del traffico merci su rotaia, per il 2009, è del 25% e non del 50%, come sostenuto dai rappresentanti della Confederazione Generale Italiana dei Trasporti e della Logistica.

Le *Ferrovie dello Stato* in un articolo sul Sole 24 Ore hanno contestato i dati divulgati da Confetra, durante l'incontro voluto dal Governo sull'autotrasporto.

"Tutte le imprese ferroviarie europee stanno accusando cali di traffico che vanno dal 30 al 40%" precisano da TRENITALIA. Va inoltre sottolineato che i dati di Confetra sono rilevati su un panel circoscritto di imprese e prendendo ad unico riferimento il numero delle spedizioni; mentre TRENITALIA utilizza come unità di misura le tkm, cioè la quantità di merci effettivamente trasportate per le relative percorrenze (*FSNews*, 12 marzo 2009).

TRASPORTI URBANI**Milano: riqualificazione e potenziamento del sistema di mobilità urbana**

Valorizzare ambiti territoriali degradati e dismessi e potenziare il sistema ferroviario milanese: questi sono i punti di forza del programma di riqualificazione degli spazi ferroviari dell'area urbana milanese, promosso da Comune di Milano e da Ferrovie dello Stato.

Gli interventi, illustrati a Palazzo Marino da C. MASSEROLI, Assessore allo Sviluppo del Territorio del Comune di Milano, e da C. DE VITO, Amministratore Delegato di *FS Sistemi Urbani (Gruppo FS)*, saranno presentati, insieme a quelli previsti per Bologna, Torino e Roma, anche al MIPIM in programma a Cannes dal 10 al 13 marzo 2009.

Poter rigenerare e restituire alla città le aree ferroviarie dismesse, rese disponibili dalla riorganizzazione industriale degli impianti *FS*, rappresenta un'importante risorsa, sia per lo sviluppo urbanistico della città, sia per dare un forte impulso al potenziamento del sistema ferroviario milanese. Complessivamente circa un milione di metri quadrati, tra cui gli scali di Porta Romana e Farini. Si otterrà, non solo la trasformazione di aree ferroviarie in nuovi spazi urbani, ma anche l'incremento e il potenziamento del sistema ferroviario milanese grazie alle plusvalenze generate dalla valorizzazione di queste aree. Infatti, come già individuato nell'Accordo Quadro siglato nel marzo 2007, riassetto urbanistico e potenziamento del sistema ferroviario, sono i due temi verso cui orientare le politiche urbanistiche e di mobilità della città. Accordo che per il Comune di Milano diviene occasione per innescare un importante processo di riqualificazione ambientale che porterà rilevanti benefici alla città e, per *Ferrovie dello Stato*, è la premessa fondamentale per migliorare il nodo ferroviario milanese, oggi inte-

ressato da importanti interventi infrastrutturali e tecnologici, tra cui il raddoppio della Milano - Mortara, la nuova fermata di Rho Fiera Milano e il nuovo collegamento Milano Centrale - Malpensa.

In concreto, più verde, più servizi, più zone attrezzate, più offerta per alloggi da dedicare all'housing sociale e a funzioni collettive. Tutto questo in un quadro coerente con le previsioni del nuovo Piano di Governo del Territorio. Promuovere un riequilibrio di funzioni tra centro e periferia; modernizzare la rete di mobilità pubblica e privata in rapporto con lo sviluppo della città, secondo una logica di rete e ottimizzando i tracciati esistenti; incrementare alloggi e soluzioni abitative anche temporanee a prezzi accessibili; incentivare presenza di lavoratori e creativi del terziario produttivo; connettere i sistemi ambientali esistenti a nuovi grandi parchi urbani fruibili; diffondere servizi alla persona di qualità alla scala del quartiere (scuole, giardini, negozi di vicinato, artigianato, spazi ludici e sportivi, eccetera); vivere la città 24 h su 24 h grazie ad una politica sulla temporaneità dei servizi e sull'accessibilità dei luoghi; rafforzare il sistema del verde alla scala locale e di mobilità lenta basata su spazi pubblici e percorsi ciclo-pedonali; incentivare servizi privati di pubblico interesse attraverso il principio della sussidiarietà, sono solo alcuni dei principi che guideranno la riqualificazione di queste aree. La riorganizzazione del sistema ferroviario, attraverso l'Alta Velocità/Alta Capacità, la razionalizzazione degli impianti industriali, il miglioramento delle infrastrutture e delle nuove stazioni urbane sulla Cintura Sud, andrà quindi armonizzata con il futuro assetto della città e dell'area metropolitana. Va inoltre tenuto conto che Milano, nodo ferroviario di rilevanza internazionale, collocato sui Corridoi europei Lisbona - Kiev e Rotterdam - Genova, ha scelto la mobilità su ferro come uno degli indirizzi strategici della propria pia-

nificazione (*Comunicato stampa congiunto Comune di Milano-Gruppo Ferrovie dello Stato*, 10 marzo 2009).

INDUSTRIA**OICE: febbraio recupera ma non inverte la tendenza e primo bimestre in flessione**

Dopo un deludente gennaio, i dati di febbraio, che pur registra un discreto recupero rispetto al mese precedente (+20,7% nel numero e +17,5% nel valore), non modificano l'intonazione negativa della domanda pubblica di ingegneria e architettura su base annua. Il primo bimestre segna infatti una flessione del 26,3% nel numero delle gare e del 5,7% nel loro valore rispetto al primo bimestre del 2008.

Secondo l'aggiornamento mensile al 28 febbraio dell'Osservatorio Oice-Informatel, le gare del settore indette nell'ultimo mese sono state 333 (47 sopra soglia) per un importo complessivo di 66,2 milioni di euro (52,7 milioni sopra soglia). Rispetto a febbraio 2008 si registra una diminuzione nel numero dei bandi del 22,2% (-2,1% sopra soglia e -24,7% sotto soglia) e del 7,5% nel loro valore (-3,7% sopra soglia e -20,1% sotto soglia).

Complessivamente in questo primo bimestre risultano pubblicate 609 gare (di cui 84 sopra soglia) per un valore pari a 122,5 milioni di euro (99,0 sopra soglia).

Il numero delle gare del bimestre risulta sui livelli minimi dell'ultimo decennio e il loro valore presenta una flessione del 21,2% rispetto alla media degli importi rilevati nel quinquennio precedente.

I ribassi con cui si aggiudicano le gare sono sempre più pesanti a causa del basso livello della domanda, che costringe gli operatori del settore a forme di concorrenzialità esasperate. Gli ultimi dati raccolti in febbraio ci dicono che il ribasso

medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 33,1%; la gara che ha raggiunto il maggior ribasso è stata aggiudicata addirittura con l'80% su un importo a base d'asta di 2.033.000 euro ed è stata indetta dal Politecnico di Torino per il "Servizio di progettazione delle fasi definitiva ed esecutiva, coordinamento per la sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, direzione lavori, misurazione e contabilità relativamente all'intervento di realizzazione di un parcheggio pluripiano interrato con sistemazione dell'area a raso in verde attrezzato presso la cittadella Politecnica".

Nel primo bimestre scompare dal mercato la domanda delle Università e degli IACP, che in pratica azzerano i loro investimenti nei servizi di ingegneria e architettura; li dimezzano rispetto al 2008 le Amministrazioni dello Stato (-45,3%). In forte flessione anche il valore della domanda dei Comuni (-17,1%), dei Consorzi e Comunità Montane (-57,6%) e delle società concessionarie (-36,6%). In ripresa invece gli investimenti delle Amministrazioni regionali (+55,6%), provinciali (+39,8%) e delle aziende ospedaliere e sanitarie (+99,3%).

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria passa dalle 100 unità di gennaio-febbraio 2008 alle 85 dello scorso bimestre (-15,0%). Anche nell'insieme delle altre nazioni partner dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura risulta in flessione, con una tendenza (-14,8%) sostanzialmente allineata a quella italiana. L'incidenza del nostro Paese sul mercato europeo della domanda di servizi di ingegneria continua, comunque, ad attestarsi su quote del tutto modeste: 3,7% nel primo bimestre del 2009, sempre molto inferiore alle quote di tutti gli altri grandi paesi industrializzati (Francia 37,6%, Germania 11,7%, Spagna 10,1%, Gran Bretagna

5,2%) e anche rispetto al 5,8% della Polonia.

La domanda indiretta che si esprime attraverso la pubblicazione delle gare per l'affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria mostra nel primo bimestre dell'anno in corso una evoluzione tendenziale positiva in valore. Sono 148 le gare bandite, per un valore accertato di 1.390 milioni di euro, con un aumento del 21,3% e una riduzione in numero pari al 10,3% (rispetto allo stesso periodo del 2008).

In particolare nello scorso bimestre risultano bandite:

- 29 gare di project financing (ex artt. 37 bis e quater L. 109/94) per un importo di 313,3 milioni di euro. Su base annuale si rilevano una flessione del 9,3% nel numero delle gare e un incremento del 97,9% nel valore;
- 37 gare per concessioni di costruzione e gestione ex art. 19 L.109/94 per un importo accertato di 486,8 milioni di euro (stazionario il numero e +7,5% nel valore);
- 80 gare per appalti integrati (-7,0% nel numero +17,7% nel valore);
- 2 gare di appalto concorso per 13,9 milioni di euro (-80,0% nel numero e -69,8% nel valore).

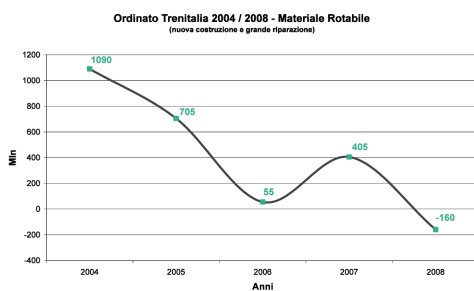
Nessuna gara di general contracting è stata bandita nello scorso bimestre come già avvenuto nel 2008 (*Comunicato stampa OICE*, 10 marzo 2009).

ANIE: industria ferroviaria italiana in crisi se perdura la carenza di investimenti interni

Confindustria ANIE denuncia la pericolosa riduzione degli investimenti interni sia per quanto riguarda il materiale rotabile sia per gli apparati tecnologici dell'infrastruttura. Ciò rischia di aggravare la già critica situazione in cui versa l'industria del settore, che in Confindustria ANIE è rappresentata da ASSIFER. Nel 2007 il comparto Trasporti Ferroviari ed Elettrificati aveva già registrato una riduzione del giro d'affari complessivo del 12,3% rispetto all'anno precedente e le prospettive, a meno di interventi urgenti, sono ancora più negative.

Per contro, il settore ferroviario esprime una vitalità e un potenziale di crescita come pochi altri: l'esigenza di sviluppare il settore è quindi avvertita fortemente non solo dalle industrie, ma anche da parte dell'utenza. Questo sia sul fronte del nuovo servizio Alta Velocità, che sta riscuotendo un forte gradimento, sia su quello del trasporto regionale, i cui utilizzatori sono in forte crescita e chiedono di poter usufruire di un servizio di qualità adeguata in termini di puntualità, pulizia, numero e frequenza di treni, ecc.

La politica adottata di recente da FS-TRENITALIA ha portato il principale Committente nazionale per i costruttori di veicoli ferroviari ad effettuare ordinativi di nuovo materiale rotabile per un valore medio annuo di poco superiore ai 400 milioni di euro nel periodo 2004-2008 (fig. 1), già ridotto rispetto ai valori storici, con un ulteriore preoccupante calo negli ultimi 2-3 anni (solo in parte attenuato da una ripresa nell'ambito del materiale rotabile per trasporto urbano e suburbano e dai risultati delle iniziative delle aziende italiane all'estero) fino all'azzeramento del 2008, anno che, a seguito della cancellazione parziale di un ordine di ristrutturazione di carrozze



(Fonte ANIE)

Fig.1 - Ordinativi di TRENITALIA, quadriennio 2004-2008

intercity emesso nel 2004, esprime un valore addirittura negativo.

Questo dato contrasta fortemente con i programmi per il rinnovo delle flotte treni attuati ad esempio in Spagna, Germania e Francia, dove si viaggia ad una ben più significativa media di investimenti dell'ordine di 1-2 miliardi di euro, anche in virtù dei dichiarati intenti antirecessivi di questi governi rispetto alla crisi economica complessiva. Anche Paesi più piccoli del nostro, come il Belgio e la Svizzera, investono più dell'Italia in nuovi treni.

Purtroppo finora in Italia l'assegnazione di finanziamenti volti a rinnovare il parco del materiale rotabile per il trasporto regionale (cofinanziato da fondi statali e regionali) è risultata fortemente carente nella Finanziaria triennale recentemente varata.

Le cose non vanno certamente meglio per quanto riguarda gli ordinativi (fig. 2) rivolti all'industria costruttrice di apparati tecnologici per l'infrastruttura (in particolare il segnalamento e l'elettificazione). Dopo un periodo di espansione di alcuni anni, con consistenti incrementi di personale qualificato per far fronte ai programmi di rinnovamento di Rete Ferroviaria Italiana, oggi si assiste ad un calo considerevole di investimenti (1 miliardo di euro in meno nell'ultima finanziaria), che impedisce di

alienare buona parte delle proprie risorse tecniche e produttive e quindi disperdere le competenze acquisite, riconosciute a livello di eccellenza in campo europeo e mondiale.

In questo quadro, che pone in grave crisi le Aziende italiane del settore, costruttrici e riparatrici, ASSIFER-ANIE rivolge un pressante e urgente appello al Governo e ad FS, da una parte per una rapida messa a disposizione di finanziamenti adeguati e dall'altra per una sollecita attivazione delle procedure di impiego e assegnazione attraverso le proprie società operative, TRENITALIA ed RFI (*Comunicato stampa Confindustria ANIE*, 10 marzo 2009).

VARIE

FS in Puglia: con più treno, meno CO2 per tutti

Cresce la domanda di trasporto ferroviario, ne guadagna l'ambiente. Nel 2008 i viaggiatori sui treni regionali pugliesi sono stati circa 49.000 al giorno, con una crescita media di 3.000 passeggeri rispetto al 2007, pari a un incremento dell'8% rispetto al 2007.

Salgono anche i chilometri complessivi percorsi dai pendolari (+37 milioni), attestandosi a circa 587 milioni.

Diminuisce invece la lunghezza del tragitto medio percorso ogni giorno dai pendolari, indice questo di un sempre maggiore utilizzo del treno in ambito metropolitano.

In Puglia, nel 2008, il treno ha permesso un risparmio energetico e un minore inquinamento rispetto al 2007.

Grazie ai 3.000 spostamenti in più al giorno effettuati a bordo dei treni regionali sono stati sottratti almeno

2.000 spostamenti al traffico automobilistico (calcolati considerando un coefficiente di riempimento delle autovetture private di 1,5, quale media tra l'1,7 registrato nei tragitti extraurbani e l'1,29 in ambiente urbano (Fonti: Conto Nazionale Trasporti, anno 2005 - III Rapporto APAT sulla Qualità dell'ambiente urbano, anno 2006)), con una riduzione di gas nocivi, in un anno, pari ad oltre 2.700 tonnellate di CO2 (Valore calcolato considerando le emissioni specifiche di CO2 pubblicate su: "I costi ambientali e sociali della mobilità in Italia - V Rapporto", Amici della Terra, 2006. La differenza di CO2 emessa per viaggiatore.km tra auto e treno è stimata in 74g, tra aereo e treno in 96g.).

Anche l'Alta Velocità contribuisce a rendere più pulita l'aria che respiriamo. A soli due mesi dalla partenza del servizio Roma - Milano, il treno batte l'aereo e l'auto con circa il 50% di preferenze complessive, a fronte del 32% registrato fino al 14 dicembre 2008, data di attivazione della linea AV/AC Milano - Bologna.

Sono ad oggi più di due milioni gli italiani che hanno scelto il Frecciarossa per il loro viaggio, con un aumento medio tra Roma e Milano di oltre 1.600 passeggeri al giorno. Il consistente trasferimento di viaggiatori dall'aereo al treno vale un risparmio potenziale, in soli due mesi, pari a ben 6mila tonnellate di CO2 (fonte: www.ecopassenger.org).

A rendere concreto tale risparmio sarà, nei prossimi mesi, il prevedibile adeguamento alla domanda dell'offerta aerea, ferroviaria e stradale, com'è già accaduto nel resto dell'Europa a seguito dell'introduzione dell'Alta Velocità ferroviaria. Il completamento della rete ad Alta Velocità Torino - Milano - Roma - Salerno (dicembre 2009), insieme al potenziamento dei nodi urbani, accelererà questo "riequilibrio modale" e produrrà notevoli benefici ambientali, conducendo l'intero sistema dei trasporti italiano a emettere, secondo le stime di FS, circa 2,5 milioni di tonnellate di CO2 in meno l'anno (*Comunicato*

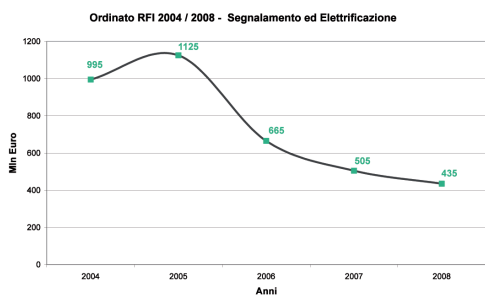


Fig.2 - Ordinativi di RFI, quadriennio 2004-2008

completare il rinnovamento tecnologico già avviato e pone le aziende del comparto nella prospettiva a breve di

TABELLA 1

LE OPERE ED I GIORNI DELLA ELETTROMECCANICA PARIZZI S.P.A.

1955	Fondazione con sede in una cantina di circa 20 m ² in via Brighenti n°17, Milano
1955	Valvola elettropneumatica E51 per Fiat Materfer
1957	Cablaggi per OM della Aln773 (viene assunto il primo dipendente)
1958	Seconda sede in via U.Bassi n°21, Milano
1959	Impianti elettrici di bordo per i treni Arlecchino
1963	Fanale di coda lampeggiante (tubo al neon alimentato da un oscillatore elettronico)
1964	Primo dispositivo anti-pattinamento elettronico europeo con successive specializzazioni fino al WUPAR del 1983
1964	Chopper per i carrelli elevatori della OM
1967	Inverter da 160W per le prese delle toilette dei treni (Fiera di Milano)
1970	Caricabatteria rotante monoblocco
1972	Terza sede in via Carolina Romani a Bresso
1972	Convertitore statico 3kV cc/380V - 50Hz trifase da 65 kVA per veicoli ferroviari (primo dispositivo europeo)
1973	Primo convertitore statico europeo per caricabatteria da linea di contatto 3kV cc
1974	Primo convertitore statico polifase europeo da 45kVA
1976	Circa 200 dipendenti
1978-1980	FS D145 S1000 prima locomotiva di progettazione italiana con azionamento ad inverter
1981	Fondazione in Spagna della SEPSA S.p.A.
1981	Fiat Ferroviaria acquista il 30% della Elettromeccanica Parizzi S.p.A. (con opzione di maggioranza entro 5 anni)
1982	"Scatole Nere" statiche dei treni e delle metropolitane e successivi sviluppi MemoCard e DistAlstom
1983	Stazione mobile per la produzione di energia elettrica nell'Esercito Italiano
1986	Prototipo di azionamento per la linea 3 della MM
1988	Motoruote a magneti permanenti (gomma e ferro) per i veicoli a pianale ribassato (Salone di Ginevra 1993)
1989	Cessione del 91% della Elettromeccanica Parizzi S.p.A. (circa 400 dipendenti) a Fiat Ferroviaria S.p.A.
1991-1996	Equipaggiamenti polifase di trazione asincroni per il Pendolino
1996	Quarta sede ex stabilimento Marelli Aeraulica
1998	Progetto Lhor
2000	Passaggio con Fiat Ferroviaria ad Alstom S.p.A.

(Fonte Prof. MANIGRASSO)

stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 6 marzo 2009).

MATTEOLI: tempi brevi per la partenza del Tunnel del Brennero

In occasione del Consiglio dei Ministri dei Trasporti europei, in programma il 30 marzo a Bruxelles, Italia, Austria e Germania si incontreranno per discutere del tunnel del Brennero. Lo ha annunciato il ministro dei Trasporti, A. MATTEOLI, al termine di un incontro con il suo omologo tedesco W. TIEFENSEE, svoltosi a Berlino. "Sono convinto - ha detto

MATTEOLI riferendosi al Tunnel del Brennero - che si possa partire in tempi brevi, ma è un po' presto per dire quando di preciso", ha aggiunto.

Il ministro ha poi sottolineato l'importanza in funzione anticrisi del progetto infrastrutturale, ribadendo che "non c'è Paese al mondo che non identifichi nelle infrastrutture la possibilità di uscire dalla crisi. Lo stesso OBAMA quando si è insediato ha parlato di infrastrutture. L'Italia - ha proseguito il ministro - è sulla strada giusta, perché nessun altro Paese ha destinato alle infrastrutture 17,8 miliardi di investimenti come ha fatto l'Italia" (FSNews, 09 marzo 2009).

PERSONALIA

Riconoscimenti accademici nell'Ingegneria della Automazione

Il 4 maggio nell'aula S01 del Politecnico di Milano avrà luogo la cerimonia di conferimento della laurea ad Honorem in Ingegneria dell'Automazione a E. "Ermanno" PARIZZI, per "contributi innovativi, sia di carattere imprenditoriale che strettamente tecnologico, all'Automazione dei veicoli ferroviari".

Questa prima Laurea ad Honorem nell'ambito del corso di Laurea Magistrale in Ingegneria dell'Automazione è un riconoscimento al lavoro tecnico e imprenditoriale (tabella 1) di un uomo che ha dedicato all'Automazione Ferroviaria diversi decenni della sua vita di tecnico ed imprenditore.

L'Elettromeccanica Parizzi, fondata nel 1955, ha operato fino al 2000 nel campo della elettrotecnica e della elettronica industriale, con prodotti orientati prevalentemente al mercato ferroviario e dal 1984 anche la settore militare con le stazioni mobili di energia dell'Esercito Italiano. E. PARIZZI ha così contribuito allo sviluppo dell'elettronica e dei sistemi di automazione, con particolare attenzione al carattere innovativo dei prodotti, alla certificazione della loro qualità e agli aspetti scientifici dei problemi, studiati nel laboratorio interno di ricerca e sviluppo tecnologico (Prof. Ing. R. MANIGRASSO, Politecnico di Milano, 11 marzo 2009).