

GL 9HQHUGu IHEEUDLR

Sommario Rassegna Stampa

Pagina	Testata	Data	Titolo	Pag.
Rubrica Infrastrutture e costruzioni				
25	La Repubblica	07/02/2020	<i>IL PONTE DI RENZO PIANO E' GIA' IN PIEDI PER META'</i>	3
1	La Repubblica	07/02/2020	<i>UN TRENO OGNI 12 MINUTI RETE SOVRACCARICA (S.Rizzo)</i>	4
1	Il Messaggero	07/02/2020	<i>LA RETE SOVRACCARICA: MANUTENZIONE DIFFICILE (U.Mancini)</i>	5
Rubrica Edilizia e Appalti Pubblici				
1	Italia Oggi	07/02/2020	<i>APPALTI, RITENUTE CON MODELLI DOC (D.Liburdi/M.Sironi)</i>	8
29	Italia Oggi	07/02/2020	<i>BREVI - L'OSSERVATORIO OICE/IN FORMATEL SULLE</i>	9
37	Italia Oggi	07/02/2020	<i>LAZIO, 10 MILIONI PER INTERVENTI SUL LITORALE</i>	10
Rubrica Sicurezza				
1	Corriere della Sera	07/02/2020	<i>LA SICUREZZA NECESSARIA (D.Di Vico)</i>	11
3	Corriere della Sera	07/02/2020	<i>IL CORDOGLIO DI MATTARELLA "FARE LUCE, LA SICUREZZA E' UN DIRITTO"</i>	12
9	Corriere della Sera	07/02/2020	<i>QUELLO CHE NON HA FUNZIONATO NEL SISTEMA DEI CONTROLLI (A.Baccaro)</i>	13
1+6	La Repubblica	07/02/2020	<i>IL BUCO NERO DEI CONTROLLI NEI CANTIERI (E.Livini)</i>	14
1	Il Messaggero	07/02/2020	<i>MA IL TRENO E' IL PIU' VICINO AL RISCHIO ZERO (A.Giuricin)</i>	16
Rubrica Imprese				
1+11	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	<i>EX ILVA, ARCELOR A NOVEMBRE PUO' LASCIARE (P.Bricco/C.Fotina)</i>	18
18	Il Messaggero	07/02/2020	<i>ILVA, L'ACCORDO C'E' MA SOLO SUL RINVIO (R.dim.)</i>	21
Rubrica Università e formazione				
1	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	<i>PIU' ISCRITTI E SUBITO LAVORO: ECCO LE SCUOLE TECNICHE ANTI CRISI (I.Vesentini/C.Tucci)</i>	22
Rubrica Fisco				
1	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	<i>FORFETTARI, CORSA ALLE CORREZIONI (G.Gavelli/G.Tosoni)</i>	24
Rubrica Fondi pubblici				
27	Il Sole 24 Ore	07/02/2020	<i>DA HORIZON 2020 ANCORA FONDI PER STARTUP E PMI (L.Savini)</i>	26

Genova

Il ponte di Renzo Piano è già in piedi per metà

Oltre la metà del nuovo viadotto issato in quota, e ben visibile. Cominciano stanotte le operazioni e martedì saranno concluse, dopo una delle operazioni più complesse da quando sono iniziati i lavori per la costruzione del ponte progettato da Renzo Piano al posto del Morandi. Martedì si solleverà fino a 40 metri di altezza la prima delle tre campate lunghe 100 metri, quella più a ponente. Tutti i tratti di impalcato montati finora misurano la metà, e sono stati sollevati dalle gru del cantiere. Ora bisogna cambiare, per via delle dimensioni e del peso (1800 tonnellate) delle maxicampate. Entreranno in gioco quegli apparecchi che i tecnici

chiamano "strand jack", i martinetti idraulici già usati per lo smontaggio dei monconi del Morandi. Il sindaco e commissario alla ricostruzione Marco Bucci, in pressing costante sul pool industriale "Per Genova" (Salini Impregilo e Fincantieri) per rispettare la tabella di marcia, ha annunciato che «martedì sera avremo in quota oltre 500 metri di ponte, di cui 350 consecutivi». Secondo il cronoprogramma, tutti gli impalcati dovrebbero essere al proprio posto entro il 20 marzo. Il nuovo viadotto sarà lungo un chilometro e 67 metri. Nella notte fra mercoledì e giovedì ha lasciato il cantiere l'ultima trave del vecchio ponte Morandi.



Il commento

Il commento

Un treno ogni 12 minuti
 Rete sovraccarica

di **Sergio Rizzo**
 ● a pagina 35

Un binario fragile

di **Sergio Rizzo**

L'alta velocità ha cambiato la faccia dell'Italia. Sarebbe ingeneroso non riconoscerlo. Anche se è più esatto dire: la faccia di una parte dell'Italia. Perché se Cristo si era fermato a Eboli, come raccontò Carlo Levi subito dopo la guerra, i treni veloci si sono fermati una trentina di chilometri prima. A Salerno, esattamente. Ma l'alta velocità ha cambiato anche il volto delle ferrovie. Da ente pubblico che aveva lo scopo principale di far camminare i treni, senza badare troppo a come e chi ci stava sopra, ad azienda che per quel genere particolare di business sta sul mercato in competizione con altri operatori. Ed è indiscutibile che tutti, almeno chi vive e si sposta in quel pezzo di Italia, ci abbiano guadagnato. Però il mercato, se non ben governato tanto più quando si tratta di servizi pubblici così importanti e sensibili anche dal punto di vista tecnologico, può anche portarsi dietro qualche serio problema.

Le verifiche tecniche diranno senza dubbio qual è stata la causa del disastro di Lodi. Ma questo episodio, indipendentemente dal fatto che l'ha provocato, deve richiamare l'attenzione sulla situazione di quella linea che collega Torino a Salerno. E soprattutto nel tratto fra Milano e Roma. Se non abbiamo contato male, corre un treno ogni 12 minuti per ogni senso di marcia. Due terzi sono di Trenitalia, la società pubblica. Il terzo rimanente di Italo, il concorrente privato. Su questa frequenza così ossessiva sono state impostate intere campagne pubblicitarie. Ricordate gli slogan? "La metropolitana d'Italia". Oppure "La casa che ti porta a casa", coniato per il decennale dell'alta velocità made in Italy con cortometraggio del bravissimo regista Ferzan Ozpetek.

Ma perché tutto funzioni alla perfezione con un treno ogni 12 minuti non si deve verificare la minima sbavatura. Un piccolo guasto sulla linea o una locomotiva che va in tilt provoca inevitabilmente ritardi a cascata. E più gli intervalli fra un convoglio e il successivo sono brevi, più la rete è sollecitata, più manutenzione ci vuole e meno tempo c'è a disposizione per gli interventi essenziali. Si può soltanto immaginare l'impegno necessario per mantenere in perfetta efficienza una ferrovia sulla quale sfrecciano ogni anno quasi 60 mila treni veloci. Senza poi considerare il dettaglio che una porzione importante della linea, la cosiddetta "direttissima" fra Roma e Firenze, ha pure una certa età, essendo stata realizzata a partire dal 1970: è il primo tratto ad alta velocità entrato in esercizio in Europa. E si capisce anche dal fatto che treni da 300 all'ora lì non superano mai i 250.

Ecco allora che le cose non vanno sempre per il verso giusto. Basta fare una piccola ricerca nella banca dati dell'Ansa per ripescare un vecchio comunicato del 28 ottobre 2009 che annunciava per il successivo 13

dicembre un record storico: Roma-Milano in 2 ore e 59 minuti. Addirittura 2 e 45 fra le stazioni di Roma Tiburtina e Milano Rogoredo. E quando nel 2014 l'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti ha passato il testimone a Renato Mazzoncini, c'era il piano di ridurre ancora la durata del viaggio fra la capitale e il capoluogo lombardo a 2 ore e 40 minuti. Per scendere a 2 ore e 20 nel caso in cui fosse stata costruita la stazione per l'attraversamento sotterraneo del nodo di Firenze, sul modello di quella già attiva a Bologna. L'idea venne però cassata un anno e mezzo fa dal ministero delle Infrastrutture allora ancora affidato a Graziano Delrio, giusto qualche settimana prima dell'insediamento del governo Conte uno. Fra le motivazioni il rischio di un aumento dei costi di manutenzione senza peraltro avere la garanzia della puntualità. Il succo è che nel frattempo insieme al sogno delle 2 ore e 40, e per non parlare delle 2 ore e 20 visto che anche la stazione sotterranea di Firenze è sempre sul binario morto, è svanita la certezza che sembrava ormai acquisita, ovvero il superamento della barriera psicologica delle 3 ore. È sufficiente sfogliare gli orari: oggi non c'è un solo collegamento fra le stazioni centrali di Roma e Milano che impieghi meno di 3 ore e 10 minuti. Il traffico ha costretto a ricalibrare i tempi di percorrenza sui tratti Milano-Bologna e Roma-Firenze. Si dirà che 10 minuti non cambiano la vita. Giustissimo. Ma è altrettanto chiaro che qui non se ne fa una banale questione di 600 secondi. Il tema è ben altro: l'efficienza di un'infrastruttura assolutamente strategica e irrinunciabile per il Paese messa a dura prova dalla congestione. Con tutto quello che ne consegue. Perché quei dieci piccoli minuti dicono molto di più di un insignificante prolungamento della durata del viaggio.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

— “ —
L'alta velocità ha cambiato la faccia dell'Italia, ma il traffico è cresciuto troppo: un treno ogni 12 minuti per ogni senso di marcia
 — ” —

L'infrastruttura



La rete sovraccarica: manutenzione difficile

Umberto Mancini

Troppi treni e poco tempo per fare la manutenzione di binari e scambi.
A pag. 5
 Da pag. 2 a pag. 5

Il nodo infrastrutture

Rete sovraccarica: troppe corse poco tempo per le manutenzioni

►L'Agencia nazionale per la sicurezza avverte: c'è un divario che va colmato subito nei cantieri
 ►I sindacati: «Solo 4-5 ore a notte non bastano per i lavori e i controlli. Va ridotto il traffico»

IL FOCUS

ROMA Troppi treni e poco tempo per fare la manutenzione di binari e scambi. Un traffico ferroviario, quello ad alta velocità in primis, che ha avuto in 10 anni un tasso di incremento a due cifre, ingolfando spesso la rete, sovraccaricando gli snodi delle stazioni, acuendo, tra l'altro, i disagi per i passeggeri. Dietro al disastro di ieri, le cui cause saranno accertate dai magistrati, c'è anche e soprattutto questo. L'aumento delle frequenze, la guerra ad accaparrarsi gli slot dei due operatori in campo, Fs e Italo, e una rete che seppure controllata - questo è di fatto il primo grave incidente sull'AV - non sembra più adeguata a reggere una domanda boom. I numeri del resto

parlano chiaro. I sindacati hanno calcolato che per fare le verifiche e i lavori sui tratti ad alta velocità vengono concessi al massimo 4-5 ore a notte. «Perché poi spiega Andrea Pelle dell'Orsa Trasporti - dalla mattina il flusso dei convogli riprende incessante, bisognerebbe ridurlo, dare spazio alle verifiche e all'ammmodernamento». Del resto è la stessa Ansf, l'Agencia nazionale per la sicurezza ferroviaria, a ribadire il concetto. E anche se l'Italia è tra i Paesi con un numero di incidenti ridotto rispetto alla media Ue, proprio l'insufficienza delle infrastrutture a fronte di una richiesta crescente, dovrebbe suggerire maggiore cautela e più verifiche. Anche per questo Rfi, la società che gestisce i binari, oggi finita nel mirino, ha triplicato gli investimenti portandoli a 10 mi-

liardi nei prossimi 5 anni.

SERVONO RISORSE

«Un segnale - dicono sempre i sindacati, Cgil in testa - incoraggiante ma che testimonia che forse prima si era fatto non abbastanza». Spiega l'Ansf: «Sull'incidentalità ferroviaria l'Italia mostra ancora margini di miglioramento sul fronte della manutenzione, della cultura della sicurezza e sull'implementazione tecnologica delle reti regionali».

Nel 2018 sulla rete Rfi sono avvenuti 8 deragliamenti per un totale di 37 vittime (3 morti e 34 feriti gravi). Il dato è in crescita rispetto agli anni precedenti con 5 deragliamenti nel 2017 (4 su Rfi e 1 sulle regionali) e 2 nel 2016. E dagli elementi a disposizione dell'Agencia i deragliamenti 2018 sono «tutti riconducibili a

problematiche manutentive e in particolare dell'infrastruttura». Insomma, bisogna cambiare passo. Per questo l'Agenzia aveva emesso una specifica circolare rivolta a tutti gli operatori richiamandoli all'importanza di una corretta manutenzione. E poi impartito disposizioni nei confronti di Rfi «per definire azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di propria competenza». Un monito forse rimasto inascoltato vista la tragedia di Lodi.

IL GAP DEI LAVORI

Sulla rete Rfi nel 2018 si sono registrati 8 incidenti significativi relativi ad attività legate a cantieri ferroviari con 8 vittime, di cui 2 morti e 6 feriti gravi. Anche qui il dato è in aumento rispetto agli anni precedenti (un evento nel 2016 e 2017) e conferma proprio la necessità di adeguarsi alle direttive che l'Agenzia ha impartito con «particolare riferimento ai processi relativi alla qualificazione dei fornitori esterni, alla formazione del personale e

all'adeguatezza dell'organizzazione e delle risorse impiegate».

GLI ORARI

Fs, con il nuovo orario invernale, ha comunque redistribuito il traffico, allungando i tempi di percorrenza per evitare il sovraccarico delle linee soprattutto nelle fasce orarie più critiche, ovvero quelle con maggiore flusso di persone. Ma intanto, nonostante gli sforzi compiuti, troppi treni continuano ad arrivare in pesante ritardo. E' evidente che la rete va adeguata, ammodernata, eliminando tappi e colli di bottiglia. D'altra parte, proprio i ritardi vanno attribuiti anche all'estensione dei lavori di manutenzione proprio tra Bologna e Firenze che, per tutto il 2020, riguarderanno entrambi i binari. Ieri, evidentemente, qualcosa non ha funzionato.

A inizio dicembre l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, ora in bilico, aveva chiarito che i rallentamenti sarebbero stati compresi nel nuovo orario 2020. E così è stato. I treni fast Roma-Milano sono passati da 3 ore a 3 ore e 10; il Roma-Milano da 3.30 ore a 3.40 ore; il Roma-Venezia da 3.45 a 4

ore; il fast Roma-Venezia a 3 ore e 38; infine, il Roma-Verona da 2.52 a 3 ore e 18.

Il problema, fanno filtrare dall'Autorità per i trasporti, è che per ragioni di interesse, i gestori concentrano gli orari di partenza sugli slot più remunerativi ingolfando il sistema. Sarebbe meglio distribuire il traffico in maniera diversa, così come chiedono i sindacati. Per evitare l'effetto saturazione. A Roma e Milano i treni movimentati sono passati rispettivamente dai 734 del 2015 ai 981 nel 2020 (con un aumento di 250 treni) e dai 612 del 2015 ai 750 nel 2020. La rete invece è sostanzialmente quella di 10 anni fa.

Umberto Mancini

©RIPRODUZIONE RISERVATA

**LA CRESCENTE
 DOMANDA PER
 L'ALTA VELOCITÀ
 HA SATURATO
 LE LINEE FERME
 A DIECI ANNI FA**



I soccorsi dopo l'incidente al Frecciarossa vicino a Lodi

