

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Trenord: il nuovo Vivalto sulla Milano - Lodi - Cremona - Mantova

È entrato in servizio sulla Milano - Lodi - Cremona - Mantova il nuovo treno Vivalto di Trenord (fig. 1), primo dei 63 nuovi treni acquistati per i pendolari lombardi grazie a un investimento di oltre 500 milioni di euro da parte di Regione Lombardia, Trenitalia, Gruppo FNM e Trenord.

La prima corsa del nuovo Vivalto è partita da Milano Centrale con arrivo a Mantova le seguenti fermate intermedie: Milano Lambrate, Milano Rogoredo, Lodi, Codogno, Ponte d'Adda, Cremona, Piadena, Bozzolo, Castellucchio.

Venerdì 28 marzo il nuovo Vivalto ha operato la corsa 2650 con partenza da Mantova alle ore 6.41 e arrivo a Milano Centrale alle 8.40.



(Fonte Trenord)

Fig. 1 – Il nuovo Vivalto per Trenord.

Il Vivalto è composto da 6 carrozze doppio piano climatizzate realizzate da AnsaldoBreda, mosse da una locomotiva E464 Bombardier. Il treno è accessibile alle persone con disabilità ed è dotato di 724 posti a sedere, con poggiatesta, braccioli, tavolini ribaltabili, prese elettriche da 220 volt. La carrozza semipilota ospita un'area multifunzionale predisposta per il trasporto di biciclette, bagagli e piccoli colli e la toilette attrezzata per l'utilizzo da parte dei passeggeri a ridotta mobilità. La velocità massima è 160 km/h.

Il treno entrato in servizio è il primo di una serie di cinque, messi a disposizione da Trenitalia, che entreranno in servizio entro il prossimo giugno.

L'intera commessa di 63 nuovi treni sarà completata nei prossimi 24 mesi.

Si tratta complessivamente di 302 carrozze per complessivi 21.600 nuovi posti a sedere.

Con l'entrata in servizio dei nuovi treni nei prossimi due anni, il servizio ferroviario lombardo cambierà volto e la flotta avrà un'età media di 20 anni (era di 28 anni nel 2008).

Dopo la Mantova - Cremona - Milano, entro poche settimane, i Vivalto entreranno in servizio anche sulla Bergamo-Milano via Treviglio e sulla Brescia-Milano.

Entro maggio 2015 saranno disponibili 39 nuovi treni, ulteriori 14 entro dicembre 2015 e le consegne verranno ultimate nei primi mesi del 2016.

• *Gli altri nuovi treni in arrivo in Regione Lombardia*

Le 5 differenti tipologie di materiale rotabile ordinato sono in grado di coprire il maggior numero dei servizi ferroviari che si svolgono in Lombardia. Oltre alle 5 composizioni Vivalto, arriveranno:

- 30 treni Coradia a un piano, Alstom;
- 19 treni TSR ad elevata capienza a due piani, AnsaldoBreda;
- 4 treni Flirt, monopiano, Stadler;
- 5 treni diesel GTW, Stadler, destinati alle linee non elettrificate.

• *Il nuovo Vivalto di AnsaldoBreda*

I rotabili a due piani continuano a rappresentare la soluzione ideale per le direttrici ad alta intensità di traffico permettendo di massimizzare lo sfruttamento delle banchine delle stazioni.

In tale segmento AnsaldoBreda fornisce una nuova generazione di carrozze a due piani - per trasporto suburbano e per trasporto regionale fino a 160 km/h - nelle tipologie Semipilota e Rimorchiata Intermedia. Realizzate in acciaio, adottano soluzioni razionali, affidabili e sostenibili.

La soluzione consente estrema flessibilità operativa permettendo di comporre treni formati da 4 a 7 carrozze, per una capacità di trasporto che spazia tra 469 e 847 passeggeri

comodamente seduti in un ambiente efficacemente climatizzato.

La capacità complessiva, includendo i passeggeri ammessi in piedi, si attesta tra 816 e 1452 persone, l'accesso al piano superiore avviene tramite una comoda scala diritta.

L'incarozzamento a 650 mm dal piano del ferro permette agevole ingresso dalle banchine di stazione e le ampie porte larghe 1800 mm consentono un rapidissimo ingresso ed uscita dei passeggeri limitando i tempi di arresto in stazione.

Le nuove carrozze sono concepite per offrire massimo confort e funzionalità per il passeggero, massimizzando fruibilità degli spazi e visibilità interna. Non mancano le prese 220V al posto, l'illuminazione a LED per il risparmio energetico e il nuovo sistema informativo per i passeggeri.

Non mancano inoltre tutte le dotazioni per la sicurezza dei passeggeri che includono l'impianto per la rilevazione ed estinzione di incendi all'interno delle vetture.

La Semipilota, dotata di un ambiente per i diversamente abili con toilette dedicata, è attrezzata con dispositivo per facilitare l'accesso anche da banchine ultra basse. Dispone inoltre di un'area multifunzionale per trasporto di biciclette, sci e bagagli ingombranti (*Comunicato stampa Trenord, 27 marzo 2014*).

Forum "Trasporto Regionale"

- *Trasporto pubblico locale: le proposte del gruppo FS Italiane*

Risorse finanziarie adeguate, ulteriori sforzi per rendere le nostre imprese ancora più efficienti e produttive, certezza nei pagamenti dei servizi erogati, modelli di offerta coerenti con le reali e differenziate esigenze della domanda, evitando inutili duplicazioni di servizi ed esaltando le potenzialità dei singoli vettori, attraverso una loro razionale integrazione.

Sono questi i principali nodi da sciogliere e le sfide future per innovare il trasporto locale e offrire a mi-

lioni di pendolari servizi più efficaci e più aderenti alle loro richieste.

Per quanto riguarda l'efficienza dei processi industriali, le società del Gruppo FS Italiane hanno intrapreso negli ultimi sette anni un percorso di risanamento e riorganizzazione importante. Un percorso che non è finito e prosegue, puntando al consolidamento dei risultati raggiunti come il miglioramento della puntualità e della pulizia e ai nuovi traguardi, contenuti nel Piano Industriale 2014-2017. Si sono comunque create le premesse per investimenti che, per consistenza e qualità, non hanno precedenti in epoche recenti.

Altri nodi cruciali sono di diretta competenza di Stato, Regioni e Comuni quali:

- le scelte normative e di indirizzo;
- stabilire il mix tra corrispettivi e tariffe per coprire i costi dei servizi richiesti;
- pianificare i servizi necessari ai loro territori (rotte, frequenze dei collegamenti, caratteristiche dei treni, fermate, servizi ancillari);
- definire i modelli di offerta puntando all'integrazione tra le diverse modalità di trasporto a vantaggio dell'efficienza dell'intero sistema;
- adottare politiche di disincentivazione del trasporto privato nelle grandi città e di sostegno a una mobilità dolce e a basso impatto ambientale.
- per migliorare l'offerta del TPL, le singole società del Gruppo FS Italiane hanno programmato una serie di iniziative incluse nel Piano Industriale 2014-2017:
- 3 miliardi di euro per ammodernare la flotta di Trenitalia e innovare le tecnologie a servizio del business e dei clienti;
- 80 milioni di euro destinati all'acquisto di 496 nuovi bus per Busitalia che arricchendo l'offerta del Gruppo con il trasporto su gomma consente allo stesso di proporsi come operatore integrato, efficace interlocutore unico dei committenti pubblici.

Rientrano sempre nelle iniziative di pertinenza del Gruppo FS Italiane gli interventi di Rete Ferroviaria Italiana per garantire un uso ottimale dell'infrastruttura, in particolare nelle grandi aree metropolitane, con lavori di:

- potenziamento della rete;
- eliminazione dei "colli di bottiglia" e delle interferenze di traffico che penalizzano i treni locali;
- definizione di tracce orarie adeguate a modelli di offerta differenziati tra servizi urbani/metropolitani e regionali;
- miglioramento dell'accessibilità e della fruibilità di circa 500 stazioni, a traffico prevalentemente pendolare, distribuite su tutto il territorio nazionale;
- creazione, di concerto con i Comuni, delle condizioni logistiche intorno alle stazioni per favorire l'integrazione treno/gomma, treno/bici.

FS Italiane ribadisce di essere favorevole al possibile affidamento dei servizi tramite gare. Auspica, però, che ciò avvenga con le medesime regole in tutta Europa, ovvero in condizioni di reciprocità. Condizioni necessarie per gare "contendibili" sono la chiarezza delle regole, bandi di gara che sappiano ben qualificare la richiesta della committenza, puntando ad una vera ed efficace integrazione modale, con corrispettivi adeguati, tali da remunerare il capitale investito dalle aziende e assicurare continuità e certezza dei pagamenti.

L'esperienza maturata con Netinera nel trasporto locale in Germania e il confronto condotto con le realtà estere evidenzia come lo "spread" attuale che ci allontana dagli standard europei riguarda soprattutto:

- le politiche di disincentivazione del trasporto privato nelle grandi città;
- i livelli di tariffe e corrispettivi;
- l'efficacia della committenza pubblica di programmare un'offerta adeguata e coerente alla domanda;
- le modalità di attribuzione (per gara o affidamento diretto) certe e stabili nel tempo dei Contratti di Servizio;

NOTIZIARI

- i meccanismi di finanziamento, la certezza dei pagamenti e l'indicizzazione dei corrispettivi nell'intero periodo di valenza dei Contratti di Servizio.

- *Jazz, il nuovo treno regionale di Trenitalia*

Jazz, il nuovo treno regionale di Trenitalia, offre eccezionali livelli di comfort, sicurezza, affidabilità e accessibilità (fig. 2).

Un treno contemporaneo. *Jazz* è stato realizzato in Italia da Alstom Ferroviaria, nei centri di eccellenza di Savigliano (Cuneo), Sesto San Giovanni (Milano) e Bologna, sulla base delle indicazioni del committente Trenitalia e dei più evoluti standard di comfort e accessibilità, così da esaltare la massima fruibilità degli spazi e dei servizi. Obiettivi raggiunti per quanto riguarda l'allestimento interno grazie alle soluzioni messe a punto da "Bertone Stile". Anche il design è, dunque, tutto italiano.

Flessibile, versatile, innovativo. *Jazz* è dotato di quattro motori e può raggiungere i 160 km orari. La sua composizione può variare da 4 a 5 vetture (casse), per una lunghezza massima di 82,2 m. Offre fino a un massimo di 292 posti a sedere (più 2 dedicati a persone con disabilità) e, se necessario, può viaggiare in composizione doppia, aumentando così la sua capacità di trasporto. La composizione a 5 casse sarà fornita nella configurazione base, con più posti a sedere; in quella metropolitana (aree più ampie per brevi viaggi in piedi, meno posti a sedere); e in una versione aeroportuale, con spaziose aree destinate ai bagagli. Il *layout* interno può comunque essere riconfigurato secondo le necessità e le esigenze del servizio da svolgere, variando il numero dei posti a sedere e l'ampiezza degli spazi da destinare, ad esempio, al trasporto di biciclette o sci.

Sicuro e comodo. Gli equipaggiamenti di *Jazz* sono tali da garantire livelli di sicurezza e affidabilità paragonabili a quelli dei treni Alta Velocità. L'impianto di video sorveglianza (ogni carrozza è dotata di telecamere interne ed esterne) e i sistemi di comuni-



(Fonte Gruppo FSI)

Fig. 2 – Lo studio in rendering del Jazz.

cazione con il personale di bordo tutelano la tranquillità dei passeggeri, assicurando un viaggio più sereno.

L'ampia visibilità interna, senza "zone d'ombra", rassicura i passeggeri che viaggiano da soli e in orari di scarsa frequentazione.

Le persone anziane o con difficoltà motorie, grazie alle pedane retrattili e agli accessi alle carrozze "a raso", non devono affrontare scale in salita o discesa, né superare dislivelli fra il piano del treno e la banchina.

A misura di viaggiatore: per lavoro, studio e svago. *Jazz* è moderno e offre più servizi al viaggiatore:

- prese di corrente a 220 V e predisposizione per wi-fi;
- ampi finestrini e un sistema di climatizzazione di ultima generazione;
- ampie bagagliere e zone polifunzionali, attrezzabili per il trasporto di biciclette e sci;
- scritte in braille, monitor, display informativi e altoparlanti distribuiti in ogni vettura.

Accogliente, silenzioso, accessibile. *Jazz* vanta interni ampi, accessibili e accoglienti che la monocromia dell'architettura *open space* rende ancor più luminosi. I pavimenti sono ricoperti di gomma navale, con contrasti

cromatici nel vestibolo e nelle aree rialzate. I rivestimenti in ecopelle dei sedili, materiale solido e facile da pulire, sono continui tra schienale e seduta a vantaggio della comodità.

L'attento studio ergonomico assicura il massimo comfort di viaggio e di spostamento all'interno del treno, fin dal momento dell'entrata:

- accessibilità facilitata, garantita dal piano ribassato con ingresso "a raso" e dalle pedane retrattili;
- contenuti livelli di vibrazione e rumore, ottenuti adottando le più avanzate tecniche aereo-acustiche;
- silenziosità garantita anche dall'utilizzo di porte di salita a espulsione e scorrimento;
- ampia spaziosità delle carrozze e dei corridoi per facilitare la mobilità con sedia a rotelle;
- posti a sedere vicini al finestrino più confortevoli, grazie a fiancate perpendicolari fino al pavimento;
- toilette pienamente fruibile anche per persone con disabilità, spaziosa e sicura.

Veloce, efficace e funzionale. Veloce e con elevata accelerazione, *Jazz* è stato studiato per ottenere le migliori prestazioni per ogni tipologia di collegamento (suburbano, regionale, interregionale). Il treno è dotato di te-

lecamere sulla fiancata e all'interno dei vestiboli che consentono al macchinista un controllo visivo delle porte e permettono di ottimizzare i tempi di apertura e chiusura. Inoltre le porte di Jazz sono ampie (1.300 mm) e distribuite uniformemente lungo il convoglio per permettere ai passeggeri, anche con bagaglio, di entrare e uscire con comodità e tempi ridotti.

Affidabile e più facile da pulire. Jazz è fornito di un sistema di diagnostica integrato di assoluta avanguardia che conferisce al treno eccezionali livelli di affidabilità, in virtù di un costante controllo dell'efficienza di tutti gli apparati sensibili. Il piano ribassato e continuo e le caratteristiche dei sedili cantilever (a due soli montanti) rendono inoltre più facile, veloce ed efficace il lavoro di pulizia dei pavimenti.

Ecologico, intelligente e riciclabile. Jazz risponde ai criteri di politica ambientale di Trenitalia: utilizza materiali riciclabili per il 95%, garantisce ridotte emissioni in atmosfera di CO2 e si distingue per i bassi consumi energetici. Inoltre l'illuminazione per i passeggeri è a led, con taratura automatica in funzione della luce esterna, e i sistemi di climatizzazione sono regolati anche in funzione del numero di persone presenti nelle carrozze.

"Un Jazz dedicato ai pendolari". Evoluzione del Coradia Meridian, modello Alstom già conosciuto e ampiamente collaudato, Jazz va a infoltire e potenziare la famiglia musicale di Trenitalia, composta fino ad oggi dai Vivalto e dai Minuetto.

Il suo nome s'inserisce quindi nella stessa area semantica, ma con l'obiettivo di immettere, da subito, un'aria nuova nell'intero panorama del trasporto regionale. La musica che Jazz intende offrire non vuole essere niente affatto prevedibile e scontata, ma dotata di nuova energia ed entusiasmo: frizzante, vivace, versatile, moderna.

Jazz è un nome beneaugurante, ma il nuovo treno è più di un semplice auspicio. Richiamando l'ibridismo culturale che è all'origine del genere musicale e ne costituisce il tratto più originale e incisivo, il nome pone

questa peculiarità in stretta relazione proprio con il mondo del trasporto regionale e metropolitano sempre più contrassegnato dalla multiculturalità e dalla quotidiana convivenza di persone di diversa estrazione sociale, etnica e culturale che, insieme, ogni giorno, fanno girare il Paese e chiedono, al Paese, servizi migliori, efficaci, moderni, sostenibili. Jazz guarda in quella direzione, dove guardano gli italiani che si spostano ogni giorno per lavoro, studio, necessità.

• *La nuova livrea*

L'intera flotta regionale si connoterà d'ora in avanti anche per una nuova livrea esterna. Un look del tutto rinnovato che contraddistinguerà la carrozzeria di tutti i treni regionali, dalla Sicilia alla Valle d'Aosta, caratterizzato da un forte contrasto tra lo sfondo antracite opaco e le marcate pennellate di colore. Colori giovani, freschi che intendono comunicare un senso e una cultura di modernità.

Pennellate forti, che imprimono all'insieme vivacità, dinamicità e soprattutto leggerezza, una leggerezza come valore, in una delle accezioni più care a Italo Calvino: "precisione e determinazione". Sono pennellate, che vogliono in qualche modo simboleggiare l'energia unita alla "precisione" e alla "determinazione" che Trenitalia sta approfondendo nel settore del Trasporto Pubblico Locale.

• *Le nuove tecnologie Trenitalia al servizio dei pendolari*

Oltre 12mila biglietti elettronici regionali (BER), senza più la necessità di stamparli, sono stati venduti da dicembre su iPhone, iPad, Android e SmartTV grazie all'App Pronto Treno.

Da gennaio a febbraio più che triplicate le vendite su Android e crescita esponenziale (moltiplicate per venti) per gli acquisti su iPad che si aggiungono a quelli su iPhone pari al 60% dei biglietti elettronici venduti complessivamente.

L'acquisto del Biglietto Elettronico Regionale (BER) avviene direttamente sugli iPhone dal 6 dicembre e, da gennaio, su iPad e Android per Smartphone, su Blackberry oltre che su SmartTV.

L'utilizzo della smartcard al posto del biglietto regionale tradizionale, è iniziato con un'esperienza in Piemonte dove, da metà dicembre, è già possibile salire in treno con la smartcard BIP (Biglietto Integrato Piemonte) ricaricabile alle self service Trenitalia. Una nuova tecnologia al servizio dei pendolari che è in arrivo anche in altre Regioni italiane.

Il biglietto regionale infine può essere pagato anche a bordo treno con carta di credito o debito. Trenitalia ha infatti dotato tutti i capitreno del trasporto regionale del dispositivo elettronico Pos, così come già avviene sui treni della lunga percorrenza. Questo permetterà di acquistare il biglietto o regolarizzare la propria posizione, a seconda di quanto previsto dalla normativa regionale, pagando direttamente a bordo con la carta di credito.

Queste innovazioni vanno tutte nella direzione di un approccio al viaggio dei pendolari sempre più facile e comodo. Un obiettivo che si affianca agli altri perseguiti da Trenitalia: puntualità, pulizia e maggiore informazione (*Cartella stampa Gruppo FSI, 27 marzo 2014*).

TRASPORTI URBANI

Roma Linea C: opere di collegamento con la linea A

Con riferimento ad alcune notizie apparse sulla stampa in merito al collegamento tra la Linea A e la Linea C alla stazione di S. Giovanni, Roma Metropolitane ritiene necessario comunicare quanto di seguito riportato.

Le opere di collegamento sotterraneo tra le due linee verranno realizzate secondo progetto.

Soltanto le opere di ammodernamento della vecchia stazione della Linea A, la cui realizzazione è a carico del Contraente Generale, soggiacciono alla preventiva autorizzazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e al rilascio del "Certificato di Prevenzione Incendi" da parte dei Vigili del Fuoco.

I competenti Ministeri delle In-

frustrature e dei Trasporti e dell'Interno (Vigili del Fuoco), sono impegnati da tempo all'emanazione di un nuovo decreto ministeriale recante regole tecniche di prevenzione incendi nelle metropolitane in sostituzione della norma in atto con cui è stato approvato il progetto di ammodernamento della stazione S. Giovanni della Linea A.

Con questo nuovo decreto si potrà così finalizzare la soluzione tecnica di ammodernamento della esistente stazione.

Prima della emanazione del nuovo decreto, gli elementi per finalizzare la soluzione tecnica potranno eventualmente scaturire da una specifica determinazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti che approvi il progetto di ammodernamento.

Nella remota ipotesi che la stazione della Linea C di San Giovanni entri in esercizio in pendenza del rilascio della suddetta certificazione, riguardante l'intera Linea A gestita dall'esercente Atac, le connessioni tra le due linee dovranno essere temporaneamente inibite al transito dei passeggeri (*Comunicato stampa Roma metropolitane*, 13 febbraio 2014).

I tram di Alstom in mostra a Milano con l'eccellenza del design francese

In occasione del Salone Internazionale del Mobile, VIA⁽¹⁾ e l'agenzia 14 Settembre, con il sostegno del Ministero dell'Industria francese, presentano la mostra "Talents&Economy", una selezione di circa 80 prodotti di uso quotidiano, provenienti da diversi settori di attività, che rappresentano l'eccellenza del design industriale francese. Due i tram di Alstom scelti per rappresentare il meglio del design del trasporto urbano esposti in scala 1:20 al Superstudio Più: il tram Compact Citadis di Aubagne (Francia) (fig. 3), con la colo-

⁽¹⁾ Valorisation de l'Innovation dans l'Ameublement - associazione creata per valorizzare e promuovere la creatività francese nei settori del design applicati alla vita di tutti i giorni.

ratissima livrea creata dall'artista Hervé Di Rosa, e il tram Citadis di Dubai (EAU) (fig. 4), il "Diamante nero" del deserto.

Il tram di Aubagne è una vera e propria opera d'arte nata dalla collaborazione tra l'artista contemporaneo Hervé Di Rosa⁽²⁾, il centro Design & Styling di Alstom Transport e i bambini della città di Aubagne, coinvolti nel processo creativo. Il contributo di Hervé Di Rosa si è trasformato in un tram unico, con una decorazione calda, colorata e decisamente umana che, con le sue forme arrotondate, esprime una sensazione di leggerezza e morbidezza.

Il tram di Dubai, il primo al mondo senza catenaria per l'intero tracciato, fa convivere tecnologia e design in un unico mezzo. In grado di viaggiare nelle estreme condizioni climatiche del Golfo, che vedono temperature oltre i 50° C, umidità elevata e sabbia, con avanzate soluzioni di intrattenimento e informazione e fermate climatizzate, il tram si distingue per la sua parte frontale a diamante nero e la sua livrea laterale che richiama le dune del deserto.

Ad oggi, oltre 1.700 tram Citadis sono stati venduti da Alstom in 44 città di tutto il mondo grazie alla libertà offerta agli operatori di personalizzare il design del tram, le sue alte prestazioni, e la sua capacità di ridurre i costi operativi e rispettare l'ambiente (*Comunicato stampa Alstom*, 4 aprile 2014).

INDUSTRIA

Gruppo FSI: piano industriale 2014-2017

L'Amministratore Delegato di FS Italiane, M. MORETTI, ha illustrato al-

⁽²⁾ Hervé Di ROSA (Sète, 1959), è un artista contemporaneo appartenente al movimento francese della "rappresentazione libera", con influenze dal fumetto al rock, ai graffiti. Utilizzando i materiali più vari e collaborando con gli artigiani di tutto il mondo, promuove valori quali l'apertura, la condivisione e lo scambio tra le diverse culture.



(Fonte Alstom)

Fig. 3 - Il tram di Aubagne.



(Fonte Alstom)

Fig. 4 - Il tram di Dubai.

la comunità finanziaria nazionale obiettivi e strategie del Piano Industriale 2014-2017.

- Crescita dei ricavi fino a 9,5 mld euro (8,2 mld nel 2012) nel quadriennio.
- Tasso medio di crescita dei ricavi del 3,5% all'anno, incremento trainato in particolare dai ricavi dei servizi di trasporto, sia ferro sia gomma, che superano i 7 mld nel 2017.
- EBITDA, in continuo miglioramento, punta ad una crescita annua del 6,9%.
- È previsto che raggiunga i 2,5 mld (1,9 nel 2012), cifra che farà crescere l'EBITDA margin di oltre 3 punti percentuali rispetto a quello degli ultimi anni.

Oggi l'EBITDA margin di FS Italiane è già benchmark di riferimento tra le maggiori aziende ferroviarie d'Europa. Il margine operativo (EBIT) è previsto in crescita al ritmo del 9,6% annuo e l'utile del 4,6% annuo.

Gli investimenti previsti nel piano assommano a poco meno di 24 mld di

euro, di cui oltre 8,5 in autofinanziamento/debito. Di questi 6,4 mld destinati a treni e tecnologie a servizio dei business, per migliorare la customer experience, e 1,7 mld alla rete AV/AC.

Circa 15 mld sono legati al contratto di programma tra Stato e RFI per il mantenimento degli standard di sicurezza sull'intero network e il potenziamento della rete convenzionale, con significativi interventi sulle infrastrutture nei nodi metropolitani, a vantaggio del trasporto locale, e sui corridoi TEN-T (Trans-European Networks - Transport) definiti dall'Unione Europea, con particolare riferimento al Sud Italia (Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Sicilia). La conferma dei trasferimenti è subordinata alle decisioni che il Governo assumerà nei prossimi anni, in base alle risorse finanziarie disponibili e alle priorità degli interventi da realizzare per il potenziamento infrastrutturale ferroviario del Paese. Rete Ferroviaria Italiana, infatti, è il soggetto tecnico attuatore delle scelte politiche in materia.

Il piano di investimenti si realizzerà con un indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di soli 0,3 mld di euro.

Il piano industriale 2014-2017 è fortemente orientato verso il trasporto pubblico locale con iniziative mirate ad una più efficace integrazione ferro/gomma, a interventi sulle infrastrutture e sui sistemi di gestione della circolazione, nonché sui modelli di offerta, capaci di fornire servizi più efficaci e adeguati alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici, le Regioni.

In particolare, per il trasporto su ferro gli investimenti in nuovi treni, tutti realizzati in autofinanziamento, saranno attuati in funzione dei contratti di servizio in essere e in coerenza con la durata degli stessi.

Il piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di business con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della governance nel settore merci dove saranno costituite business unit, specializzate

per corridoi nazionali ed europei. In questo modo potranno essere offerti prodotti e servizi di qualità crescente, con i vantaggi che ne conseguono per i clienti, e migliorare la redditività del relativo capitale investito.

È previsto anche un forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle controllate tedesche (Netinera e TX Logistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer).

Si affaccerà nel mercato una nuova governance anche per la gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo, dalla cui valorizzazione, assieme ad altre operazioni di portafoglio, deriveranno risorse per il finanziamento della crescita dei business core.

Rete Ferroviaria Italiana sarà strutturata con una nuova articolazione organizzativa, coerente con le nuove normative europee, che evidenzierà nettamente il ruolo di gestore unico della rete ferroviaria nazionale rispetto alla gestione di altri servizi a mercato.

Strategie e obiettivi, ambiziosi ma realistici, sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico contrassegnato dai primi, seppur deboli, segnali di ripresa che offre, insieme a perduranti insidie, opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il gruppo, quali l'entrata in servizio sulle rotte interne dei nuovi Frecciarossa 1000.

Il piano 2014-2017 si prefigge quindi di consolidare le performance degli ultimi cinque anni (frutto di un'opera di risanamento, riorganizzazione e reindustrializzazione di tutti i processi), esaltare le potenzialità di tutte le Società operative ampliando, specializzando e valorizzando i relativi business, creare quindi le premesse per mettere in condizione l'azionista di decidere l'eventuale collocazione sul mercato di una parte delle azioni del Gruppo FS Italiane.

Tra qualche settimana, infatti, il CdA della Capogruppo FS Italiane approverà il sesto bilancio positivo consecutivo, con ricavi e utili in costante crescita, di un Gruppo che aveva chiuso l'anno di esercizio 2006

con un passivo di 2 mld e 115 milioni di euro (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 25 marzo 2014).

Expoferroviaria ed il mercato

• Il mercato ferroviario in Italia

In termini di linee-km, la rete ferroviaria italiana è la quarta più ampia in Europa dopo Francia, Germania e Polonia. Dopo gli anni delle grandi implementazioni della rete Alta Velocità/Alta Capacità, ora è il trasporto locale ad occupare i primi posti nelle agende delle priorità istituzionali. Come in altri paesi europei, Francia in testa, anche in Italia gli investimenti si stanno dirigendo verso le infrastrutture ferroviarie urbane, con l'obiettivo di migliorare la mobilità nelle città, proteggere l'ambiente e ridurre le emissioni di anidride carbonica. Questo si traduce in nuove reti di metropolitane e tranvie o in ampliamenti delle reti già esistenti. Una tendenza confermata dall'elenco di opere infrastrutturali strategiche realizzate per il Paese nell'ultimo anno, dove spiccano, tra le altre, la Linea M4 di Milano (172 milioni di euro), la Linea C di Roma (300 milioni), la Linea 1 metropolitana di Napoli (195 milioni), parte della linea ferroviaria Rho - Monza (55 milioni), oltre al miliardo destinato alla manutenzione e gestione della Rete Ferroviaria.

Indicazioni utili all'orientamento nel mercato ferroviario italiano arrivano dal Piano Nazionale della Logistica, che contiene le linee guida fino al 2020. Il piano intende orientare il rapporto domanda-offerta attraverso una serie di azioni tese alla riduzione dell'inefficienza logistica ed al rilancio della competitività delle imprese, ma soprattutto alla creazione di una visione strategica e complessiva del sistema dei trasporti, con particolare riguardo alle specificità territoriali. Il piano insiste, tra l'altro, sull'importanza dell'intermodalità e della necessità di confermare i progetti prioritari TEN-T che garantiscono l'ancoraggio dell'Italia all'Europa. In questo senso le reti TEN-T sono una priorità per il Paese che va sostenuta per rispettare i benefici definiti dal Regolamento UE 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci com-

petitivo. Unitamente ai Corridoi è necessario realizzare efficaci connessioni stradali e ferroviarie tra i porti, interporti ed aeroporti collocati in prossimità dei Corridoi e realizzare trasversali di collegamento tra i Corridoi.

I flussi attesi all'orizzonte del 2020 evidenziano criticità dei valichi ferroviari e stradali. Secondo il Piano nazionale il potenziamento del sistema ferroviario transfrontaliero e il trasferimento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia portano non solo vantaggi dal punto di vista ambientale e della sicurezza, ma offrono importanti opportunità di sviluppo per l'intera filiera dell'industria ferroviaria.

Negli ultimi anni le opportunità di libero accesso all'infrastruttura ferroviaria hanno portato alla nascita di nuovi operatori nel settore merci e allo stesso tempo la concorrenza sulla più ampia scena europea ha portato, e continua a portare, a cambiamenti di proprietà e di consolidamento internazionale di società attive in questo difficile mercato. Nel 2012 l'Italia ha visto l'inizio dei servizi del primo operatore privato europeo per l'Alta Velocità, Nuovo Trasporti Viaggiatori, che ha chiuso il 2013 con 6,2 milioni di viaggiatori e oltre 17 mila treni-viaggio (Fonte NTV).

Per quanto riguarda il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dopo il lavoro di risanamento degli anni passati, la società ha recentemente approvato il piano industriale 2014-2017, che prevede investimenti per 24 miliardi di euro in quattro anni, di cui circa 8,5 in autofinanziamento. Il piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma oltre alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici delle Regioni. È prevista inoltre una profonda rivisitazione dei modelli di business, con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della governance nel settore merci dove saranno costituite business units, corrispondenti ai corridoi europei. È da sottolineare anche lo sviluppo sui mercati esteri delle attività di tra-

sporto, in particolare da parte delle società controllate (Netinera e TXLogistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Il piano arriva in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti insidie, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese (come l'Expo 2015), sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000 (Fonte FS).

• Un riepilogo

Chiude positivamente la sesta edizione di Expo Ferroviaria 2014, superate le aspettative di affluenza con 6400 visitatori tra ingegneri, manager e dirigenti. Lo spirito internazionale dell'esposizione è stato confermato dal grande numero di visitatori stranieri, circa il 20% del totale, provenienti da 64 paesi, tra cui Cina, India, Russia, Giappone e USA.

Alla sesta edizione di Expo Ferroviaria, al Lingotto Fiere di Torino dall'1 al 3 aprile 2014, hanno partecipato 280 espositori, di cui 65 esordienti, provenienti da 17 paesi. Tra i visitatori, Ferrovie dello Stato Italiane, con le principali società del gruppo, tra cui RFI e Trenitalia, il nuovo operatore dell'alta velocità NTV e i rappresentanti del trasporto regionale e locale come Ferrovienord e GTT Gruppo Torinese Trasporti. Ben rappresentate anche le ferrovie urbane come la Metropolitana Milanese e la ATAC a Roma.

La manifestazione ha inoltre attratto numerosi professionisti di operatori ferroviari stranieri, come Infrabel dal Belgio, SNCF dalla Francia, DB dalla Germania e SBB dalla Svizzera. Ugualmente importanti per gli espositori i contatti con i rappresentanti delle industrie manifatturiere del settore, alla ricerca di nuovi prodotti e partnership (presenti anche Astra Rail dalla Romania, GE Transportation dagli USA, Hitachi Rail Europe, Qiqihar Railway Rolling Stock Co dalla Cina e Tüdemsa dalla Turchia).

Particolarmente interessante il programma di iniziative e convegni, che ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica Italiana. Di

grande interesse la conferenza organizzata dal Collegio Italiano degli Ingegneri Ferroviari CIFI su "Ferrovia e ambiente" e la presentazione dall'Associazione dell'industria ferroviaria Anie-Assifere sul programma europeo Shift²Rail. Appreziate inoltre le numerose presentazioni presso il Forum Espositori, con contributi forniti dalle aziende leader del settore, tra cui ABB, Alstom, Siemens and Vossloh.

L'edizione 2014 ha visto l'esordio un programma di incontri B2B organizzati da Ceipiemonte, l'organismo regionale italiano dedicato all'internazionalizzazione del territorio, per un totale di 144 meeting fra aziende italiane e buyer rappresentanti di imprese straniere.

Sono state confermate le date e la sede per la prossima edizione di EXPO Ferroviaria, che si terrà nuovamente al Lingotto Fiere di Torino dal 5 al 7 aprile 2016. Nelle stesse date tornerà in Italia INTERTunnel, esposizione internazionale di materiali, prodotti e servizi per la costruzione e manutenzione dei tunnel e spazi sotterranei (Comunicato stampa Mailander - MacBrooks per Expoferroviaria, 7 aprile 2014).

VARIE

Centostazioni partner del master in Economia e Gestione Immobiliare dell'Università "Tor Vergata"

Perfezionare le competenze professionali nell'ambito del Real Estate Management.

È l'obiettivo dei laureati che partecipano alla IX edizione del *Master in Economia e Gestione Immobiliare* (MEGIM) dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", Macroarea di Economia, Dipartimento di Studi di Impresa, Governo, Filosofia, patrocinato da Assoimmobiliare.

Centostazioni, società tra Gruppo FS Italiane e Archimede 1 - Gruppo SAVE, impegnata nella valorizzazione di 103 stazioni ferroviarie italiane in tutti gli ambiti di gestione del Real Estate, dall'organizzazione, agli aspetti finanziari a quelli gestionali sarà partner del MEGIM per il secondo anno consecutivo.

Il Master, articolato su 6 moduli didattici per complessive 400 ore, ha lo scopo di formare figure professionali in grado di organizzare, gestire e valorizzare i patrimoni immobiliari; operare nell'intermediazione immobiliare, anche connessa ai mercati finanziari; e assumere compiti operativi e direzionali nelle istituzioni, imprese, banche, assicurazioni e nelle libere professioni.

Nel corso delle lezioni, in programma nella facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", da aprile a novembre, saranno approfonditi argomenti che spaziano dal general management alla gestione ed organizzazione delle risorse, dal modulo sulla finanza immobiliare al modulo sul marketing e i mercati immobiliari.

Il MEGIM è riservato agli studenti in possesso del titolo di laurea specialistica o di primo livello in Economia, Giurisprudenza, Ingegneria, Architettura, Statistica, Scienze Politiche o laurea quadriennale del vecchio ordinamento nelle stesse discipline.

Il *Master in Economia e Gestione Immobiliare* sarà frequentato anche da dipendenti Centostazioni (Gruppo FS Italiane), in base all'accordo siglato con l'Università di Tor Vergata, che potranno incrementare così il proprio *know how* specialistico e professionale in relazione alle attività svolte e ai ruoli aziendali rivestiti (*Comunicato Stampa Università di Tor Vergata*, 9 aprile 2014).

Aiuti di Stato: ammodernamento del porto di Salerno

La Commissione europea ha ritenuto conforme alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato il finanziamento di un progetto di investimenti pari a 71,1 milioni di EUR provenienti dai fondi regionali europei da realizzare nel porto di Salerno. Il progetto promuoverà gli obiettivi di trasporto dell'UE, come la salvaguardia di un'ampia gamma di collegamenti marittimi integrati in Europa, senza falsare indebitamente la concorrenza nel mercato interno.

Nel febbraio 2014 l'Italia ha noti-

ficato, ai fini dell'approvazione nel quadro delle norme in materia di aiuti di Stato dell'UE, la propria intenzione di finanziare un progetto dell'autorità portuale finalizzato al miglioramento delle strutture esistenti del porto di Salerno mediante la concessione di sovvenzioni provenienti dai fondi regionali dell'UE. L'investimento permetterà all'autorità portuale di garantire l'ingresso in condizioni di sicurezza a navi di maggiori dimensioni ampliando l'imboccatura portuale, dragando il fondale marino e il canale di accesso al porto e prevede anche il consolidamento di parte di uno dei moli esistenti.

La Commissione ha concluso che l'investimento contribuirà a preservare un'ampia gamma di collegamenti marittimi integrati nell'UE. Il finanziamento pubblico è necessario per incentivare l'autorità portuale a realizzare il progetto. Il progetto non può infatti essere fattibile senza un aiuto pubblico, dal momento che le entrate nette previste non coprono i costi di investimento. L'importo del finanziamento è limitato al minimo necessario per rendere possibile l'investimento. Il progetto comporterà una distorsione della concorrenza limitata perché il porto di Salerno è un piccolo porto regionale che serve principalmente la regione Campania. Pertanto, la Commissione ha concluso che l'aiuto concesso all'autorità portuale è conforme all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) che autorizza gli aiuti di Stato per lo sviluppo di talune attività economiche.

La Commissione ha inoltre valutato se i futuri operatori portuali riceveranno un indebito vantaggio economico. I contratti di concessione per l'utilizzazione delle strutture portuali saranno aggiudicati mediante procedure di appalto pubbliche, aperte e non discriminatorie, nel rispetto delle disposizioni previste dal diritto dell'UE e dell'Italia in materia di appalti pubblici. Pertanto, la Commissione ritiene che i futuri operatori portuali non beneficeranno di alcun aiuto di Stato ai sensi delle norme dell'UE. Lo stesso vale per gli utilizzatori finali del porto di Salerno,

che pagheranno prezzi di mercato per i servizi offerti presso il porto.

Conformemente alla prassi decisionale della Commissione, gli aiuti agli investimenti in infrastrutture portuali sono approvati se soddisfano un obiettivo chiaramente definito di interesse comune, se sono necessari e proporzionati al raggiungimento di tale obiettivo e se non incidono sugli scambi fra gli Stati membri dell'Unione in misura contraria all'interesse comune.

La versione non riservata della decisione sarà pubblicata con il riferimento SA.38302 nel registro degli aiuti di Stato sul sito della DG Concorrenza, una volta risolte tutte le questioni relative alla riservatezza. Le ultime decisioni in materia di aiuti di Stato pubblicate su Internet e nella Gazzetta ufficiale figurano nelle e-News settimanali relative agli aiuti di Stato (State aid Weekly e-News) (*Comunicato stampa Commissione Europea*, 27 marzo 2014).

RFI, terzo valico: abbattuto diaframma galleria Borzoli

Abbattuto l'ultimo diaframma della galleria stradale tra Borzoli ed Erzelli, a Genova. La caduta del diaframma segna il completamento della prima galleria di collegamento stradale con lo svincolo di Genova-Aeroporto, opera complementare del primo lotto dei lavori per il Terzo Valico.

Con la nuova viabilità Borzoli-Erzelli i mezzi pesanti, destinati ai cantieri del Terzo Valico, eviteranno di attraversare l'abitato urbano di Genova e di interferire con il traffico viario delle strade comunali.

Il completamento della galleria stradale, realizzata dall'ATI Cipa-Pamoter per conto del General Contractor COCIV, avrà effetti positivi, alla conclusione dei lavori, anche sulla mobilità viaria complessiva dell'area genovese. Il completamento degli interventi è previsto per inizio 2015.

Entro l'estate inizieranno i lavori di scavo dell'imbocco della galleria stradale in direzione via Chiaravagna (*Comunicato stampa RFI*, 11 aprile 2014).