

## Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Liguria: Alstom consegna i primi due Coradia Meridian "Jazz"

Consegnati in perfetto rispetto dei tempi, i primi due treni Coradia Meridian "Jazz" per la Regione Liguria. Presenti alla cerimonia di inaugurazione G. TOTI, Presidente Regione Liguria, G. BERRINO, Assessore Trasporti Regione Liguria, M. BUCCI, Sindaco di Genova, insieme a O. IACONO, Amministratore Delegato Trenitalia e M.A. GIACONIA, Direttore Divisione Passeggeri Regionale Trenitalia e M. VIALE, Amministratore Delegato di Alstom Ferroviaria.

Questi nuovi treni sono parte dell'opzione di contratto esercitata da Trenitalia lo scorso anno per 27 treni aggiuntivi destinati alle Regioni italiane. La consegna da parte di Al-

stom di tutti i 5 treni destinati alla Regione Liguria è prevista entro agosto 2018, mentre gli altri 22 treni, che andranno alle Regioni Campania, Marche, Puglia e Toscana, saranno consegnati entro luglio 2019.

I nuovi treni sono a più unità elettriche (EMU), possono viaggiare a una velocità massima di 160 km orari e hanno un ingresso alle carrozze "a raso" del marciapiede, che facilita la salita dei passeggeri. I nuovi convogli rispondono a criteri di sostenibilità ambientale e sono riciclabili al 95%. Molti i servizi a bordo: impianto di video sorveglianza, schermi luminosi interni visibili da ogni punto del treno per le informazioni, impianto di sonorizzazione, scritte in braille, prese di corrente a 220 V per l'alimentazione di cellulari e PC portatili.

"Siamo lieti di consegnare i primi

due treni regionali "Jazz" (Fig. 1), alla Liguria e di partecipare al miglioramento del trasporto pubblico locale in questa Regione così come nelle altre 11, dove il treno ha già dimostrato di essere affidabile e apprezzato dai passeggeri. La consegna nel pieno rispetto dei tempi e la qualità guidano il nostro impegno con Trenitalia e vogliamo continuare a lavorare con le Regioni e con Trenitalia in questa direzione" ha dichiarato M. VIALE, amministratore delegato e direttore generale di Alstom Italia e Svizzera.

I Coradia Meridian "Jazz" sono progettati e realizzati da Alstom in Italia. Lo sviluppo del progetto, la produzione e la certificazione sono gestiti dal sito Alstom di Savigliano (CN), centro di eccellenza per i treni regionali, con il supporto di Sesto San Giovanni (MI) per i sistemi di trazione e i convertitori ausiliari, e di Bologna per i sistemi di segnalamento a bordo treno (*Comunicato stampa Alstom*, 15 giugno 2018).

#### Marche: Orte-Falconara (Castelplanio-Montecarotto), conclusa la 3ª fase di attivazione del nuovo Binario I di Stazione a Castelplanio

Il network della rete ferroviaria marchigiana si arricchisce di una nuova infrastruttura. Domenica 25 marzo 2018 è stata attivata la Fase Funzionale "3ª" propedeutica al completamento dell'intero raddoppio, che ha visto la rimozione del flesso provvisorio nella Stazione di Montecarotto, delle comunicazioni di Stazione (armamento e trazione elettrica), la messa fuori servizio dell'impianto ACC, consentendo così la trasformazione della Stazione in fermata oltre all'attivazione del binario I di Stazione a Castelplanio (Fig. 2).

Questo evento si aggiunge agli altri avvenimenti significativi realizzati già dal 2015: la soppressione di due passaggi a livello, due nuove viabilità consegnate agli Enti Locali, l'attivazione del nuovo Binario Dispari di luglio 2017 e quella di gennaio 2018 relativa all'attivazione di una parte



(Fonte: Alstom)

Fig. 1 - Il nuovo materiale rotabile di Alstom per il servizio di trasporto regionale in Liguria.



(Fonte: Italferr)

Fig. 2 - La tratta in attivazione del nuovo Binario I di Stazione a Castelplanio.

del nuovo PRG di Castelplanio (Binario II e relativo marciapiede a servizio), gestito dal nuovo apparato ACC realizzato direttamente dalla Committenza RFI, in stretta sinergia con i lavori affidati ad Italferr.

Il prossimo evento sarà il completamento del raddoppio, che grazie al coordinamento e alla sintonia di tutti gli stakeholder, è atteso prima dell'estate (*Comunicato stampa Italferr*, 25 marzo 2018).

**Nazionale: un Frecciarossa 1000 in Vaticano per migliorare la vita nelle periferie**

Più di 500 i bambini di tutte le regioni e provenienze hanno incontrato Papa FRANCESCO per raccontare la vita nelle grandi periferie di Roma e Milano.

Cattolici, musulmani, buddhisti, ortodossi, atei: il “Treno dei Bambini” – organizzato dal “Cortile dei Gentili” in collaborazione con Ferrovie dello Stato Italiane – ha portato stamattina di fronte a Papa FRANCESCO oltre 500 piccoli studenti, provenienti dai quartieri di Roma e Mila-

no caratterizzati da complessità e fragilità sociali, con significative presenze di famiglie straniere, alti tassi di criminalità e numerose problematiche urbanistiche (Fig. 3).

Tema di quest’anno, infatti, la riqualificazione urbana delle periferie, con particolare attenzione allo sguardo dei più piccoli sugli spazi e sulla realtà che li circondano. Sul Frecciarossa 1000 di Trenitalia diretto in Vaticano, dunque, gli studenti di quattro scuole delle grandi periferie di Milano – il Gallaratese, Corvetto, Barona e Via Padova. Ad accogliere i bambini degli istituti comprensivi “Ilaria Alpi”, “Riccardo Massa”, “Tommaso Grossi” e “Via Giacosa”, i compagni di due scuole di Roma, dell’Istituto comprensivo “Giovanni Battista Valente” (Prenestino/Centocelle) e della “Scuola Arvalia” dell’Istituto comprensivo “Antonio Gramsci”, della Borgata del Trullo (zona Magliana) arrivati a bordo degli autobus di Busitalia, società di trasporto su gomma del Gruppo FS Italiane.

“Le grandi periferie, figlie di un modello urbanistico del Novecento, sono state per troppo tempo relegate ai margini, non solo spaziali ma an-

che sociali, concettuali; ma prima che essere luoghi portatori di criticità e marginalità, sono luoghi portatori di vita. Lo dimostra lo sguardo dell’infanzia - in grado di fotografare con occhi nuovi realtà a noi sconosciute”, ha commentato il Cardinale G. RAVASI, Presidente del Pontificio Consiglio della Cultura. “I bambini hanno individuato le problematiche dei loro quartieri, ma anche ciò che c’è di bello, ciò che crea comunità. Le politiche pubbliche di riqualificazione urbana dovrebbero partire da questo, dalla voce di chi non chiama questi spazi periferie, li chiama casa”.

“Integrare centro e periferia delle nostre città è uno degli obiettivi del Gruppo FS, in modo da assicurare uno sviluppo sostenibile sotto l’aspetto sociale, ambientale ed economico – ha sottolineato G. GHEZZI, Presidente di FS Italiane. Ciò può avvenire anche grazie al recupero di linee ferroviarie e stazioni non più utilizzate per le nostre attività. Possiamo auspicare la rinascita di aree periferiche attraverso un’autentica riqualificazione urbana e un nuovo modello di mobilità integrata, con più collegamenti, maggiore frequenza e una migliore accessibilità per tutti. I progetti presentati oggi dai bambini permettono di immaginare un futuro migliore degli spazi in cui viviamo e una nuova visione urbanistica e di mobilità, in cui le nostre città potranno essere sempre più ‘comunità intelligenti’”.

I bambini sono giunti in Vaticano grazie al Frecciarossa 1000, il convoglio di Trenitalia veloce, comodo, sicuro ed ecologico, eccellenza della flotta Alta Velocità.

A tal proposito, è importante sottolineare che “Treno dei Bambini” – quest’anno intitolato “Città Amica” – non è solo un momento di gioia e condivisione, ma un vero e proprio progetto formativo all’interno delle scuole, che per tutto l’anno hanno lavorato sul tema, visitando i propri quartieri, individuandone le criticità e i punti di forza, raccogliendo materiale fotografico e testimonianze e progettando alternative e proposte concrete.



(Fonte: Cortile dei Gentili)

Fig. 3 - L’incontro dei bambini con il Pontefice alla partenza del treno.

Le scorse edizioni (la prima risale al 2013), per esempio, hanno coinvolto nel percorso pedagogico e nell'incontro con Papa FRANCESCO i bambini migranti, i figli di carcerati, i piccoli a rischio di dispersione scolastica e gli studenti delle scuole del Centro Italia colpite dal sisma.

Si ringrazia Ladisa che, per la sua sensibilità al tema e la sua familiarità con l'iniziativa, si è mostrata disponibile nell'offrire il pranzo a questi piccoli viaggiatori (*Comunicato stampa Cortile dei Gentili*, 9 giugno 2018).

### **Toscana: i vincitori della 4<sup>a</sup> edizione del "Ditecfer Railway Innovation Contest"**

Le aziende vincitrici si confronteranno con le migliori innovazioni proposte dai cluster ferroviari europei ERCI ad Innotrans il prossimo settembre.

Si è conclusa la 4<sup>a</sup> edizione del "Ditecfer Railway Innovation Contest" selezione nazionale dell'ERCI Innovation Awards, il premio che seleziona le migliori innovazioni in campo europeo realizzate non solo da grandi imprese ma anche da PMI.

Il Contest seleziona e premia le 3 migliori innovazioni in base ai seguenti criteri: grado di innovazione rispetto allo stato dell'arte, beneficio economico generato per i clienti, vantaggio competitivo generato per l'impresa candidata, ricadute positive generate in termini di sfide sociali e competitive di settore, realizzazione in collaborazione con altre imprese e/o enti di ricerca, potenziale di sfruttamento in termini di opportunità di sviluppo, mercati.

Il compito della giuria quest'anno è stato particolarmente difficile a causa dell'alta qualità delle candidature giunte. Per questa ragione i vincitori sono stati quattro, e non tre, come di consueto. Nell'ordine, dal primo al quarto classificato, Ironbox, Hitachi Rail Italy, TT Tecnositemi e Fretless Idea.

Molto diversi tra loro i progetti vincitori: Ironbox ha presentato

IronLev, un rivoluzionario sistema di levitazione magnetica che sostituisce le ruote dei veicoli ferroviari permettendo però di utilizzare il tradizionale binario con due rotaie d'acciaio. Hitachi Rail Italy ha sottoposto alla giuria Alpha Train un innovativo simulatore che permette di riprodurre in laboratorio il comportamento dei sistemi elettronici prima della produzione del treno. TT Tecnositemi è stata scelta per Livemote, una nuova soluzione per la manutenzione a distanza attraverso smartphone e tablet grazie alla realtà aumentata, Infine Fretless Idea ha convinto i giurati con il proprio LocoLog, un sistema di informazione dati in cloud che è in grado di rilevare qualsiasi evento o contesto per il quale è stato programmato, mettendo a disposizione delle imprese ferroviarie dati prima impossibili o troppo costosi da raccogliere.

Tutti i vincitori hanno proposto prodotti e soluzioni davvero altamente innovative, in un caso addirittura troppo, rispetto ai parametri richiesti dal contest europeo.

Il regolamento dell'ERCI Innovation Award, prevede infatti in modo tassativo che l'innovazione proposta sia ad un livello di maturità tecnologica (TRL Technology Readiness Level) maggiore di 6 su una scala di 9.

Ironlev, il progetto di "carrello a levitazione magnetica" di Ironbox, certamente di grandissimo interesse e innovazione, al punto da aver conquistato la prima posizione nella graduatoria del Ditecfer Railway Innovation Contest, non raggiunge, in questa fase del proprio sviluppo tecnologico, un TRL maggiore di 6 e per questo non potrà essere candidato per quest'anno all'ERCI Innovation Award.

Rappresenteranno quindi l'Italia a Berlino in occasione del salone Internazionale Innotrans le altre tre aziende vincitrici, nell'ordine Hitachi Rail Italy, TT Tecnositemi e Fretless Idea. La premiazione dell'ERCI Innovation Award si terrà il prossimo 18 settembre, alla presenza dei principali attori europei del settore.

### *Nota per il lettore*

Ditecfer è il braccio operativo del Distretto Tecnologico Ferroviario della Toscana nato nel 2011 con l'obiettivo di aumentare la competitività delle locali imprese del settore ferroviario e di quelle che realizzano prodotti destinati al mercato del materiale rotabile e del segnalamento ferroviario. Nato come Distretto toscano è diventato in breve il punto di riferimento per la totalità dell'industria ferroviaria nazionale (*Ufficio Stampa Ditecfer scarl*, 25 giugno 2018).

## **TRASPORTI URBANI**

### **Lombardia: Asf Autolinee Comasche con nuovi bus ecologici**

Sono diciassette i nuovi autobus per un investimento totale di 3,5 milioni di euro. L'anzianità media della flotta dell'azienda è di 8,4 anni (Fig. 4).

I nuovi autobus di ultima generazione presentati da ASF Autolinee per un investimento totale di 3,5 milioni di euro di cui 2 milioni investiti totalmente da ASF. Grazie a questo investimento l'età media della flotta dell'azienda scende a 8,4 anni, in linea con il piano di rinnovo.

Tre dei nuovi autobus prenderanno servizio sulla linea urbana n. 4 Como Stazione Fs-Camnago. I restanti 14 andranno sulle linee extraurbane Como-Erba (C40), Como-Cantù (C50 e C52), Como-Inverigo-Cantù (C45), Como-Bregnano (C60), Como-Mozzate (C62), Como-Valmorea (C74), Cantù-Monza (C80) e Cantù-Novedrate-Mariano (C82).

I veicoli sono tutti dotati di motorizzazione diesel euro 6 con bassa fumesità e abbattimento dei livelli di particolato nell'aria. Su tutti i nuovi mezzi è installato il sistema DST (Driving Style Tools), l'impianto tecnologicamente avanzato per favorire una guida ecologica riducendo il consumo di carburante e le emissioni di inquinanti nell'aria. Il dispositivo è già installato sul resto della flotta di ASF Autolinee.



(Fonte: ASF)

Fig. 4 - Il nuovo parco bus per le autolinee Comasche.

Negli ultimi anni, ASF Autolinee ha investito circa 7,4 milioni di euro per il rinnovamento del parco mezzi, mettendo così a servizio della clientela mezzi efficienti, comodi, ecologici, dotati di aria condizionata, di indicatore prossima fermata e del sistema di incarrozzamento disabili.

Con questi nuovi bus, la flotta aziendale è composta per il 22% da veicoli Euro 6, per il 24% da veicoli EEV e per il 14% da veicoli Euro 5, per una percentuale dei veicoli di classe ambientale maggiore o uguale all'Euro 5 pari al 60% del parco mezzi complessivo. In totale sono 306 gli autobus in servizio, di cui 63 urbani (Comunicato Stampa ASF Autolinee, 18 giugno 2018).

**Piemonte: ecco il primo Pop, da luglio i test di omologazione**

Il primo esemplare del treno Pop di Trenitalia è stato mostrato (Fig. 5) alla stampa e agli stakeholder nello stabilimento Alstom di Savigliano. A luglio inizierà i primi test sui binari per l'omologazione e la successiva ammissione in servizio.

Il convoglio, progettato e fabbricato in Italia, nei siti Alstom di Savigliano, Sesto San Giovanni e Bologna, comincerà a essere consegnato da Trenitalia alle Regioni a partire dalla primavera del prossimo anno, subito pronto per entrare in servizio

commerciale. Dei 150 convogli previsti sulla base dell'Accordo Quadro fra Alstom e Trenitalia sono già programmate consegne all'Emilia-Romagna, alla Puglia, al Veneto, alla Sicilia, al Piemonte, alla Liguria, all'Abruzzo e alle Marche.

Il primo esemplare del Pop raggiungerà nelle prossime settimane Velim, nella Repubblica Ceca, dove in un apposito circuito ferroviario si terranno le prove tecnico dinamiche, necessarie per ogni treno di nuova progettazione, prima del suo rientro in Italia dove completerà i test sui bi-

nari di Rete Ferroviaria Italiana. Il Pop sarà poi presentato a Innotrans 2019, la più prestigiosa Fiera internazionale dei trasporti, che si terrà dal 18 al 20 settembre 2018 a Berlino.

Tra i presenti alla cerimonia di Savigliano T. ONESTI e O. IACONO, rispettivamente Presidente e Amministratore Delegato di Trenitalia insieme alla direzione italiana di Alstom, M. VIALE, Amministratore Delegato di Alstom Ferroviaria e D. VIALE, Direttore del sito Alstom di Savigliano.

“Stiamo rivoluzionando la vita dei pendolari italiani con un piano di investimenti da 4,5 miliardi in nuovi treni – ha dichiarato O. IACONO, Amministratore Delegato di Trenitalia – e il nuovo Pop, più performante, ecologico e tecnologico dei modelli precedenti, è uno dei protagonisti di questa operazione industriale che, per valore economico e numero di treni acquistati, non ha precedenti in Italia. Pop è stato progettato attorno alle esigenze dei pendolari e del personale di Trenitalia che dovrà lavorarci: più comodo, più sostenibile e più accessibile per tutti, a iniziare dalle persone a ridotta mobilità e con disabilità. Arriverà in tutte le regioni italiane dove Trenitalia ha già sottoscritto o sottoscriverà con le Amministrazioni dei contratti di servizio di lunga durata, in quantità, capienza e con



(Fonte: Trenitalia)

Fig. 5 - Il Pop in presentazione nello stabilimento Alstom di Savigliano.

un layout interno coerenti alle esigenze che le Regioni stesse esprimeranno per rispondere alla domanda di mobilità dei loro cittadini. Entro il 2024 – ha concluso IACONO – rinnoveremo l'80% della nostra flotta regionale e l'età media a livello nazionale passerà dagli attuali 20 a 9 anni”.

“Siamo orgogliosi di poter presentare il primo veicolo Pop al nostro cliente Trenitalia, e alle Regioni italiane. Il Pop rappresenta l'ultima generazione del treno regionale Coradia Stream, è un treno facilmente adattabile, sostenibile, tecnologico e pensato per tutte le esigenze dei passeggeri. Siamo lieti della fiducia che Trenitalia ci ha rinnovato, segno che siamo un partner affidabile che fa della qualità e dell'eccellenza il proprio impegno” ha dichiarato M. VIALE, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Alstom Italia e Svizzera.

- *Il Pop: caratteristiche tecniche del nuovo treno regionale*

Elettrico, mono piano, a 3 o 4 casse, dotato di 4 motori di trazione il nuovo Pop, viaggerà a una velocità massima di 160 chilometri orari e trasporterà oltre 300 posti a sedere nella versione 4 casse e oltre 200 nella versione a 3 casse.

La possibilità di personalizzazione del treno è una delle caratteristiche uniche del treno. Alstom ha infatti pensato ad un configuratore di bordo, che permette alle Regioni di scegliere un'enorme varietà di layout e modificare la disposizione dei sedili secondo la tipologia di servizio.

La tecnologia è un ulteriore elemento di differenziazione del treno, che è dotato di un sistema informativo integrato con l'infrastruttura di terra di Trenitalia ed offre un servizio di informazione e intrattenimento audio video con display LCD visibile da tutte le aree dei veicoli, una rete Wi-Fi accessibile ai passeggeri e al personale di bordo.

La sicurezza dei passeggeri è garantita da un sistema di 32 telecamere digitali di videosorveglianza con visualizzazione sui monitor nei comparti delle immagini riprese. Un sistema di conta-passeggeri permet-

terà la consuntivazione in tempo reale dei passeggeri presenti a bordo.

Un'innovazione importante è data dal rispetto dei criteri di ecosostenibilità ed efficienza energetica. Fra le altre caratteristiche, i nuovi treni regionali sono riciclabili per il 95% e consumano il 30% di energia in meno rispetto ai Jazz.

I treni Pop fanno parte di una commessa da parte di Trenitalia per la fornitura di 150 treni regionali destinati alla media capacità. L'accordo quadro, firmato nell'agosto del 2016. Le prime consegne sono previste per il 2019 (*Comunicato Stampa Trenitalia*, 26 giugno 2018).

### INDUSTRIA

#### Nazionale: OICE, aggiornamento al mese di giugno

A giugno in forte crescita il valore dei bandi di progettazione di opere pubbliche, in leggero calo il numero dei bandi, ormai stabile sui livelli del 2014. Nell'ultimo mese sono state infatti bandite 229 gare (59 sopra soglia), per un valore di 66,4 milioni di euro (57,3 sopra soglia), rispetto al precedente mese di maggio il numero cresce del 15,1% e il loro valore del 218,7%, rispetto a giugno 2017, -1,7% in numero e 18,9% in valore. Il valore del primo semestre 2018 della progettazione in ogni caso rimane sempre in campo positivo: le gare sono state 1.552 per un importo complessivo di 269,5 milioni di euro, +10,3% rispetto ai primi sei mesi del 2017.

Secondo l'osservatorio OICE-Informatel, aggiornato al 30 giugno, nel primo semestre 2018, per tutti i servizi di ingegneria e architettura sono state bandite 2.767 gare per un importo complessivo di 502,1 milioni di euro che, confrontati con i primi sei mesi del 2017, mostrano il calo dell'1,5% nel numero (+24,3% sopra soglia) ma l'aumento del 19,9% nel valore (+12,8% sopra soglia).

“Non si fermano le oscillazioni del mercato in questa prima metà del 2018 – ha dichiarato G. SCICOLONE,

Presidente OICE – ma il tono rimane positivo, infatti cresce il valore messo in gara nel primo semestre, sia per i servizi di sola progettazione sia per il mercato di tutti i servizi di ingegneria e architettura.

Per quanto riguarda il numero dei bandi di sola progettazione il semestre registra un leggero calo (-2,9%), ma si tratta di soli 37 bandi in meno rispetto allo scorso anno. Il numero dei bandi nei sei mesi 2018 è emblematico della svolta della domanda pubblica di ingegneria e architettura rispetto agli anni precedenti l'entrata in vigore del codice dei contratti pubblici: con i 1.552 del semestre 2018 e i 1599 del 2017 siamo infatti ben oltre i 1.153 del 2016, i 1.111 del 2015 e i 973 del 2014. Ed è questo il dato più rilevante per il nostro settore.

Poi dobbiamo dare atto dei problemi che rimangono sul campo, a partire dalla necessità di avere – con le prossime modifiche del codice appalti – regole certe, chiare e che garantiscano trasparenza e legalità. Va risolto il problema dei corrispettivi: occorre rendere ancora più cogente il decreto parametri e il principio dell'equo compenso. Abbiamo apprezzato le indicazioni ANAC – ha continuato il Presidente OICE – che accolgono le nostre proposte sull'applicazione delle formule bilineari, ma occorre anche evitare che escano bandi con importi sottostimati e bisogna pensare a meccanismi di verifica dell'anomalia più efficaci. Bisogna rendere la partecipazione alle gare più semplice e noi diciamo con forza che va messa in linea al più presto la Banca Dati Nazionale degli Operatori Economici.”

Ci sono poi anche altri profili che interessano l'OICE in ottica di modifiche del codice: “Si deve fare in modo – ha concluso SCICOLONE – di riportare la richiesta di polizza r.c.c. professionale alla sua funzione agevolativa della selezione economico-finanziaria del mercato, evitando di commisurarla con l'importo delle opere ma con l'importo delle parcelle. Conseguentemente si dovranno definire schemi di polizza in linea

con il codice, senza prevedere polizze ad hoc sul singolo progetto che – come ha detto l'ANAC – non possono essere richieste perché non trovano base giuridica nel codice, diversamente si finirebbe di nuovo per chiudere il mercato”.

Tornando ai dati le gare per tutti i servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese di giugno sono state 519 (di cui 147 sopra soglia), per un importo complessivo di 165,2 milioni di euro (di cui 142,8 milioni sopra soglia). Rispetto al precedente mese di maggio il numero delle gare cresce del 14,1% (+88,5% sopra soglia), e il valore del 176,8% (+296,0% sopra soglia); rispetto a giugno 2017 il numero delle gare cresce del 28,1% (+194,0% sopra soglia) e il loro valore del 119,1% (+142,0% sopra soglia). Il forte aumento del valore di giugno 2018 è dovuto a due bandi, uno in tre lotti della regione Campania per progettazioni, e uno dell'ANAS per assistenze, in otto lotti, entrambi da 35,0 milioni di euro.

Si mantengono su livelli molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate, in base ai dati raccolti fino a giugno il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2015 è al 40,0%, per quelle indette nel 2016 il ribasso arriva al 43,0%. Le notizie sulle gare pubblicate nel 2017 attestano un ribasso del 40,9%.

Le gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria sono passate dalle 379 unità dei primi sei mesi del 2017, alle 471 del semestre appena trascorso, con un aumento del 24,3%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi presenta, nello stesso periodo, una crescita dell'11,2%. Cresce quindi l'incidenza del nostro Paese nei sei mesi del 2018 continuando però ad attestarsi su un modesto 3,3%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 25,7%, Germania 23,3%, Polonia 12,5%, Svezia 4,8%.

Nei sei mesi del 2018 l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti

integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione) ha raggiunto i 4.320,9 milioni di euro, con 304 bandi. Gli appalti integrati da soli sono 90 per 2.260,7 milioni di euro, nei primi sei mesi del 2017 erano stati 38 per un valore di 521,1 milioni di euro, il valore dei servizi di ingegneria compreso nei bandi del 2018 è stimabile a 54,4 milioni di euro (*Comunicato Stampa OICE*, 30 giugno 2018).

### Lombardia: completato il nuovo capolinea di Milano Certosa

Wegh Group ha completato, nei tempi previsti, la realizzazione del nuovo capolinea tramviario di Certosa a Milano (Fig. 6).

Il nuovo capolinea, con binario di raddoppio è situato lungo il fronte della Stazione FS. Grazie ad esso, Metropolitana Milanese, committente dell'opera, ha migliorato l'interscambio tra le linee tramviarie dirette a Roserio e la stazione di Certosa sul Passante Ferroviario. I lavori realizzati hanno compreso la risoluzione delle interferenze con i sottoservizi, la posa dei binari su platea in calcestruzzo del nuovo anello di capolinea, l'adeguamento dei binari lungo Via Palizzi per consentire l'innesto dell'anello, la costruzione delle ban-

chine della nuova fermata denominata "Certosa S Capolinea", l'adeguamento della fermata esistente delle linee 12 e 19, la realizzazione della linea aerea di contatto, degli impianti per il comando degli scambi e di tutti i nuovi impianti di illuminazione pubblica semaforici e tramviari.

Di particolare interesse l'adozione della variante migliorativa per l'armamento: è stato utilizzato infatti il sistema di attacco della rotaia alla platea di calcestruzzo denominato W-Tram. Un attacco che ha riconosciute caratteristiche migliorative per durabilità, minor manutenzione e soprattutto assicura una importante riduzione delle vibrazioni trasmesse. Wegh Group, con questo intervento, si conferma un partner competente e affidabile per i gestori di infrastrutture ferroviarie, tramviarie e metropolitane, nella realizzazione di interventi anche in ambienti complessi come quelli urbani (*Comunicato Stampa Wegh Group*, 25 giugno 2018).

### Nazionale: miglioramento del mercato a maggio per gli autocarri e gli autobus

A maggio 2018, sono stati rilasciati 2.226 libretti di circolazione di nuovi autocarri (+15% rispetto a maggio 2017) e 1.265 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semiri-



(Fonte: Wegh Group)

Fig. 6 - I nuovi impianti della stazione di Milano Certosa.

## NOTIZIARI

morchi pesanti, ovvero con ptt superiore a 3.500 kg (-7,1%), suddivisi in 147 rimorchi (-1,3%) e 1.118 semirimorchi (-7,8%).

Sia per gli autocarri che per i veicoli trainati si mantiene un trend positivo, con un incremento a doppia cifra per gli autocarri, nei primi cinque mesi del 2018, con 11.757 libretti di circolazione di nuovi autocarri, il 15% in più dell'analogo periodo del 2017, e 8.265 libretti di circolazione di nuovi rimorchi e semirimorchi pesanti (+7,4% rispetto a gennaio-maggio 2017), così ripartiti: 637 rimorchi (-1,8%) e 7.628 semirimorchi (+8,3%).

Nei singoli mesi del 2018, sono aumentati i rilasci di libretti di nuovi autocarri immatricolati: +17% a gennaio, +7% a febbraio, variazione nulla a marzo, +41% ad aprile, fino al già citato +15% di maggio (Tabella 1).

In riferimento alla ripartizione geografica, i libretti di nuovi autocarri rilasciati nelle regioni del Nord-Ovest, Nord-Est e del Mezzogiorno registrano aumenti a doppia cifra (oltre il 10%), mentre nelle regioni del Centro Italia la crescita è più contenuta (+4%). I libretti rilasciati per nuove registrazioni di autocarri per cantiere sono circa il 6% del totale. Nel cumulato da inizio anno, sono

più che raddoppiate le immatricolazioni di autocarri alimentati a metano che sfiorano le 700 unità, di cui l'80% con alimentazione GNL.

Il mercato dei rimorchi e semirimorchi pesanti, dopo le crescite importanti di gennaio (+15%) e febbraio (+26%) e le crescite più contenute di marzo (4,5%) e aprile (5%), a maggio registra il primo calo dell'anno, fisiologico con la chiusura della misura di incentivazione. Il segmento dei rimorchi vale appena l'8% del mercato dei veicoli trainati.

Il 37% dei veicoli immatricolati riguarda i costruttori nazionali (co-

TABELLA 1

### Riepilogo dei dati ANFIA

<b>Comparto Trasporto Merci Autocarri con ptt &gt;3500 kg secondo le classi di peso</b>	<b>Maggio 2018</b>	<b>Maggio 2017</b>	<b>Var. %</b>	<b>Gen.-mag. 2018</b>	<b>Gen.-mag. 2017</b>	<b>Var. %</b>
Autocarri medi >3500 <16000 kg	475	398	19,3	2.036	1.981	2,8
Autocarri pesanti >16000 kg	1.751	1.538	13,8	9.721	8.244	17,9
<b>Totale autocarri con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>2.226</b>	<b>1936</b>	<b>15,0</b>	<b>11.757</b>	<b>10.225</b>	<b>15,0</b>
<b>Secondo il tipo</b>	<b>Maggio 2018</b>	<b>Maggio 2017</b>	<b>Var. %</b>	<b>Gen.-mag. 2018</b>	<b>Gen.-mag. 2017</b>	<b>Var. %</b>
Autocarri rigidi	1.183	946	25,1	5.278	4.704	12,2
Trattori stradali	1.043	990	5,4	6.479	5.521	17,4
<b>Totale autocarri con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>2.226</b>	<b>1.936</b>	<b>15,0</b>	<b>11.757</b>	<b>10.225</b>	<b>15,0</b>
<b>Rimorchi e semirimorchi con ptt &gt;3500 kg secondo il tipo</b>	<b>Maggio 2018</b>	<b>Maggio 2017</b>	<b>Var. %</b>	<b>Gen.-mag. 2018</b>	<b>Gen.-mag. 2017</b>	<b>Var. %</b>
Rimorchi	147	149	- 1,3	637	649	- 1,3
Semirimorchi	1.118	1.213	- 7,8	7.628	7.043	8,3
<b>Totale R &amp; S ptt &gt;3500 kg</b>	<b>1.265</b>	<b>1.362</b>	<b>- 7,1</b>	<b>8.265</b>	<b>7.692</b>	<b>7,0</b>
<b>Comparto Trasporto Passeggeri Autobus con ptt &gt;3500 kg secondo il tipo</b>	<b>Maggio 2018</b>	<b>Maggio 2017</b>	<b>Var. %</b>	<b>Gen.-mag. 2018</b>	<b>Gen.-mag. 2017</b>	<b>Var. %</b>
Autobus/minibus urbani	122	47	159,6	538	279	92,8
Autobus/minibus interurbani	113	116	- 2,6	370	388	- 4,6
<b>Totale autobus adibiti al TPL</b>	<b>235</b>	<b>163</b>	<b>44,2</b>	<b>908</b>	<b>667</b>	<b>36,1</b>
Autobus/minibus turistici	102	114	- 10,5	482	504	- 4,4
<b>Totale autobus specifici</b>	<b>337</b>	<b>277</b>	<b>21,7</b>	<b>1.390</b>	<b>1.171</b>	<b>18,7</b>
Minibus	72	47	53,2	252	262	- 3,8
Scuolabus	34	19	78,9	197	153	28,8
<b>Totale autobus con ptt &gt;3500 kg</b>	<b>443</b>	<b>343</b>	<b>29,2</b>	<b>1.839</b>	<b>1.586</b>	<b>16,0</b>

(Fonte: ANFIA)

me nei primi cinque mesi del 2017). Per quanto riguarda la ripartizione geografica, il 33% dei libretti di circolazione è stato rilasciato nel Mezzogiorno, il 29% nel Nord-Est, il 26% nel Nord-Ovest e il 12% nel Centro.

Il mercato degli autobus con ptt superiore a 3.500 kg, nel mese di maggio registra 443 nuove unità, riportando un incremento del 29,2%. Tutti i comparti, ad eccezione degli autobus e midibus turistici (-10,5%), presentano una crescita a doppia cifra a maggio: +44,2% per gli autobus adibiti al TPL (autobus e midibus urbani e interurbani), +53,2% minibus, e +78,9% per gli scuolabus.

Nei primi cinque mesi del 2018, sono stati rilasciati 1.839 libretti contro i 1.586 dell'analogo periodo del 2017 (+16%). Gli autobus adibiti al TPL chiudono il periodo gennaio-maggio con il segno positivo (+36,1%), così come gli scuolabus (+28,8%), mentre autobus e midibus turistici segnano una contrazione (-4,4%) e anche i minibus sono in calo (-3,8%).

Quello degli autobus è un mercato che fa leva sul rinnovo delle flotte adibite al trasporto pubblico (urbano e interurbano), un fattore che determina oscillazioni mensili anche molto significative, dovute alla consegna dei lotti ordinati dagli enti pubblici.

Dopo il trasporto merci, anche per il settore del trasporto urbano è arrivato il momento del GNL.

A questo proposito, la società TPER (Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna) ha concluso le procedure della prima gara bandita in Europa per l'acquisto di autobus alimentati esclusivamente a GNL, con una commessa a Industria Italiana Autobus per i primi 44 mezzi con questa alimentazione. L'entrata in servizio di questi autobus dovrebbe avvenire all'inizio del 2019, con risvolti positivi per l'industria del settore: questi mezzi verranno infatti prodotti negli stabilimenti italiani di Industria Italiana Autobus.

Un dato interessante che riguarda il parco degli autobus adibiti al trasporto di terzi è la percentuale di mezzi, in particolare Euro 0 e Euro 1

non coperti da assicurazione. Si tratta di veicoli che verosimilmente dovrebbero restare fermi in deposito. A questi veicoli occorre aggiungere una quota di mezzi assicurati ma non revisionati.

Se il rinnovo del parco italiano è necessario per tutte le tipologie di veicolo, lo è soprattutto per la flotta degli autobus adibiti al trasporto pubblico locale. Lo stato della flotta pubblica, già noto alle istituzioni, spinge per una sostituzione dei mezzi più vecchi, con autobus di ultima generazione più efficienti e meno inquinanti (*Comunicato Stampa ANFIA*, 15 giugno 2018).

### Lombardia: FSI, a Milano nuova sede Italferr

Nuova sede operativa a Milano per Italferr, la Società d'ingegneria del Gruppo FS Italiane.

I nuovi uffici del Capoluogo lombardo, dove sono seguiti i più importanti progetti di realizzazione delle opere infrastrutturali e ferroviarie nel Nord Italia, sono stati inaugurati oggi alla presenza di C.M. TERZI Assessore alle Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile Regione Lombardia e G. SALA, Sindaco di Milano.

A fare gli onori di casa R. MAZZONCINI Amministratore Delegato e Direttore Generale Gruppo FS Italiane, R.M. MONTI Presidente Italferr e C. CARGANICO Amministratore Delegato e Direttore Generale Italferr (Fig. 7).

"Italferr sta contribuendo in maniera significativa all'espansione internazionale del Gruppo FS Italiane,

come previsto dal Piano industriale 2017-2026, grazie alle attività di progettazione, direzione lavori e alta sorveglianza in oltre 20 Paesi nel mondo", ha evidenziato R. MAZZONCINI, Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane. "Non dobbiamo però dimenticare il ruolo che la Società d'ingegneria ha anche in Italia, dove si occupa di importanti progetti strategici ed infrastrutturali per il nostro Paese", ha concluso MAZZONCINI.

"Il Nord Italia è il crocevia dei grandi Corridoi ferroviari europei", ha sottolineato C. CARGANICO, Amministratore Delegato e Direttore Generale di Italferr. "La sede Italferr di Milano sarà anche il punto di riferimento e di incontro per le attività di networking internazionali, all'interno di un ambiente moderno e accogliente, che riflette un forte orientamento all'innovazione quale asset qualificante della rinnovata mission della Società", ha concluso CARGANICO.

Dalla sede di Milano Italferr segue attualmente, per Rete Ferroviaria Italiana, la progettazione e l'alta sorveglianza dei lavori di opere infrastrutturali in corso di realizzazione sui Core Corridor TEN-T (Trans European Network-Transport).

Sul Corridoio Mediterraneo la società d'ingegneria di FS Italiane sta lavorando alla progettazione della tratta italiana della linea AV/AC Torino-Lione, delle linee AV/AC Brescia-Verona e Verona-Vicenza e del potenziamento infrastrutturale e tecnologico dei nodi di Brescia, Verona e Vicenza; sul Corridoio Reno-Alpi Ital-



(Fonte: Italferr)

Fig. 7 - L'inaugurazione della nuova sede Italferr a Milano.

ferr ha assunto la direzione lavori del Terzo Valico ed è impegnata nel potenziamento infrastrutturale e tecnologico del nodo di Genova; sul Corridoio Scandinavo-Mediterraneo Italferr segue la progettazione degli interventi prioritari per il quadruplicamento della Fortezza-Verona, linea di accesso da Sud alla Galleria di base del Brennero.

Da Milano sono seguiti anche i progetti per migliorare i servizi ferroviari della Lombardia, fra cui il quadruplicamento della linea Milano Rogoredo-Pavia, il potenziamento infrastrutturale e tecnologico delle linee Gallarate-Rho e Ponte San Pietro-Bergamo-Montello, il collegamento ferroviario fra Bergamo e l'aeroporto Orio al Serio, il raddoppio della linea Codogno-Cremona-Mantova e, per il Veneto, i lavori per il collegamento ferroviario con l'aeroporto Marco Polo di Venezia.

Per quanto riguarda gli interventi di *upgrading* infrastrutturale, la sede Italferr di Milano attualmente coordina anche i lavori per il potenziamento tecnologico delle Diretrici Torino - Padova, Bologna - Piacenza, Bologna - Padova, Monza - Chiasso, Genova - Milano, Venezia Mestre - Venezia Santa Lucia e Venezia Mestre - Ronchi de' Legionari, oltre ai nodi di Torino, Milano, Udine, Verona e Venezia, e il collegamento alla rete ferroviaria nazionale dei porti di Genova e Trieste.

Inoltre Italferr ha progettato e seguirà come direzione lavori l'installazione del sistema ERTMS fra Milano e Genova e sulla linea Torino-Villa Opicina. L'ERTMS è un evoluto sistema di sicurezza per il distanziamento dei treni che permette di gestire e controllare il traffico ferroviario lungo la rete e consente ai treni dei diversi Paesi di circolare senza soluzione di continuità su tutte le linee europee che ne sono dotate. Lo standard ERTMS è stato scelto dall'Unione Europea come linguaggio unico per il sistema ferroviario europeo, visti gli eccellenti risultati raggiunti per il sistema AV/AC Torino - Salerno e Torino - Milano - Brescia (*Comunicato Stampa Italferr*, 3 luglio 2018).

VARIE

**In biblioteca:  
"10 anni dell'Agenzia  
Nazionale per la Sicurezza  
delle Ferrovie"**

L'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie è nata il 16 giugno 2008. L'Italia ha recepito una direttiva comunitaria che imponeva un'autorità terza per la regolazione e

il controllo della sicurezza sui binari in un momento in cui il mercato ferroviario si stava aprendo alla concorrenza. In questo scenario, l'Italia è stata al passo con le scelte europee ed oggi è l'unico paese nell'Ue che può vantare due operatori sull'Alta velocità, oltre a molte imprese private che operano nel cargo ferroviario.

Per celebrare il decennale, l'ANSF ha preparato un volume disponibile (Fig. 8) sul sito [www.ansf.it](http://www.ansf.it). La pub-



**10 anni  
dell'Agenzia  
Nazionale  
per la Sicurezza  
delle Ferrovie**

Le tappe più importanti di un percorso iniziato il 16 giugno 2008



(Fonte: ANSF)

Fig. 8 - La copertina del volume storiografico della Agenzia Nazionale per La sicurezza delle Ferrovie.

blicazione ripercorre le tappe più importanti del percorso intrapreso, racconta la storia di un'istituzione che, partendo da competenze nate in un contesto monopolista, è stata in grado di garantire autonomia e terzietà, di procedere al riordino normativo e di affrontare nuove e importanti sfide. In primis, la giurisdizione sulle ferrovie regionali interconnesse e sulle reti isolate, oltre a guardare all'entrata in vigore del IV Pacchetto ferroviario che dal prossimo anno cambierà competenze ed equilibri in Europa e negli Stati membri.

“Credo che in questi 10 anni siamo stati compiuti passi importantissimi per lo sviluppo armonico del mondo ferroviario – ha dichiarato A. GARGIULO, direttore di ANSF – Li abbiamo ricostruiti nel libro “10 anni dell’Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie”, frutto del lavoro collettivo di tutti i settori dell’ANSF. Abbiamo voluto creare un documento utile, aderente alla realtà, celebrativo quanto basta: una vera testimonianza di un lavoro innovativo e di costante vigilanza sul settore. Ringrazio ancora una volta chi ha collaborato a questa realizzazione”.

Il libro è composto da 18 capitoli firmati da dirigenti, professionisti e funzionari dell’Agenzia a cui si aggiunge la premessa di A. CHIOVELLI, direttore dell’ANSF dal 2008 al 2014, l’introduzione di A. GARGIULO, attuale direttore, e un inserto che celebra la bellezza del mondo ferroviario anche grazie a molte fotografie messe a disposizione dalla Fondazione FS.

I capitoli ripercorrono le diverse tappe partendo da una breve storia delle ferrovie in Europa fino alla nascita dell’ANSF in Italia, inquadrandola all’interno della liberalizzazione del mercato. Si descrive poi il ruolo istituzionale dell’Agenzia, le competenze, l’organizzazione e la funzionalità. Un capitolo è dedicato al lavoro condotto per il riordino normativo sfociato nel decreto 4 del 2012. Vengono affrontati temi come lo sviluppo tecnologico della rete e l’interoperabilità dei veicoli ferroviari nel contesto nazionale. Viene inoltre affron-

tata la questione legata alla licenza europea del macchinista, le pratiche per il riconoscimento e accreditamento, la manutenzione dei veicoli e dell’infrastruttura, l’evoluzione della supervisione da parte di ANSF attraverso attività di “audit” e ispezioni. Alcune pagine sono dedicate all’analisi statistica dell’andamento dell’incidentalità in questi 10 anni, mentre viene raccontata l’attività di comunicazione e di divulgazione dell’educazione ferroviaria, il rapporto con partner istituzionali e con le autorità europee.

Infine, le prospettive future. Una su tutte: “l’attenzione maggiore dovrà essere rivolta al mantenimento, e ove possibile, anche all’innalzamento ulteriore, dei livelli di sicurezza che si sono raggiunti nella sicurezza ferroviaria – scrive GARGIULO nel capitolo conclusivo – Il presidio della “safety” è infatti la “mission” dell’Agenzia ed è quello che i viaggiatori si aspettano e giustamente pretendono. Per continuare su questo trend positivo è necessaria tanta concentrazione, tanta determinazione e una grande sensibilità per cogliere quei segnali, anche minimi, che arrivano dall’esercizio e che possono essere indicatori di un calo dell’attenzione, con particolare riferimento alla manutenzione cioè al mantenimento del livello garantito dai grandi investimenti pubblici fatti nel settore. Per queste motivazioni l’Agenzia dovrà aumentare ulteriormente la propria vigilanza e dovrà, grazie anche alle assunzioni programmate per il 2018, istruire e fare crescere dei giovani ai quali trasmettere il prezioso “know how” che, essendo relativo ad un settore di alta specializzazione, non è acquisibile solamente sui libri ma ha bisogno di un processo osmotico basato sull’esperienza pluridecennale di tanti addetti presenti in Agenzia” (*Comunicato Stampa ANSF*, 15 giugno 2018).

### **Applicazioni SW per la ferrovia: “nugo”, l’app che cambia il modo di viaggiare**

Nasce *nugo*, l’app che cambia il modo di viaggiare.

L’applicazione per la mobilità collettiva integrata DOOR TO DOOR è scaricabile dagli “store” digitali per Android e iOS.

*nugo* rivoluziona il viaggio, più comodo e facile, con la possibilità di acquistare in pochi passaggi soluzioni di viaggio integrate con un unico biglietto, scegliendo fra le modalità di trasporto condiviso: treni, metropolitane, autobus, traghetto, car e bike sharing, taxi, con la possibilità di prenotare anche la sosta dell’auto nei parcheggi delle stazioni ferroviarie.

Grazie a *nugo*, infatti, costruire il proprio viaggio sarà molto più semplice. Selezionando partenza e arrivo, il viaggiatore potrà scegliere fra tutte le soluzioni quella in linea con le proprie esigenze in base a durata, mezzi, cambi di vettore e tariffe. Il viaggio, acquistabile con un unico pagamento, sarà personalizzabile grazie a filtri e preferenze, rendendo così gli itinerari sempre più affini alle esperienze del viaggiatore.

*nugo* è la più ampia vetrina di trasporto a livello nazionale che unisce i tanti segmenti del percorso finora distinti l’uno dall’altro. Gli “hub” della mobilità diventano così parte integrante del viaggio, e non più solo punti di partenza e fine. Si concretizza lo “shift” modale, presupposto dello sviluppo sostenibile, cioè meno emissioni e meno congestione del traffico e quindi più tempo libero.

La nuova piattaforma rivoluziona il viaggio anche perché diventa un assistente che segue il passeggero fornendo consigli utili e informazioni sui mezzi di trasporto disponibili per ogni tipologia di viaggio. *nugo* permette di guadagnare tempo nell’acquisto del biglietto dell’autobus, nella prenotazione di un taxi o nel noleggio di un’auto, ottimizzando così l’interscambio modale fra un mezzo e l’altro.

Due installazioni, *nugo space experience*, sono presenti nelle stazioni Venezia Santa Lucia e Firenze Santa Maria Novella. Spazi in cui viaggiatori e frequentatori potranno entrare nel mondo virtuale di *nugo* vivendo

un'esperienza sensoriale con storie di persone, immagini di città, mezzi in movimento e astrazioni artistiche sul viaggio.

Nelle prossime settimane le installazioni *nugo space experience* saranno allestite anche in altre stazioni ferroviarie italiane (*Comunicato Stampa "nugo"*, 15 giugno 2018).

### **Nazionale: nasce FS Mobility Academy: corso di alta formazione dedicato alla mobilità integrata**

Promuovere la ricerca scientifica e tecnologica e formare figure professionali altamente specializzate nel campo della mobilità integrata e dei trasporti.

Questi gli obiettivi della FS Mobility Academy, il percorso formativo post laurea, nato dalla partnership tra Ferrovie dello Stato Italiane e Università degli Studi di Napoli Federico II, rivolto a 50 studenti italiani e stranieri, in possesso di una laurea in discipline ingegneristiche ed economiche.

Il corso multidisciplinare è stato presentato a Napoli da R. MAZZONCINI, Amministratore Delegato di FS Italiane e da G. MANFREDI, Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Federico II (Fig. 9).

"Con FS Mobility Academy vogliamo creare un gruppo di giovani talenti – ha commentato R. MAZZONCINI – altamente specializzati, con ca-



(Fonte: Federico II, Università degli studi di Napoli)

Fig. 9 - La firma degli accordi per l'erogazione del Master Universitario alla "Federico II" di Napoli.

pacità professionali, tecniche e scientifiche fondamentali per lavorare nel settore delle infrastrutture e della mobilità, caratterizzato da un forte progresso tecnologico e dinamismo. Per affrontare le sfide presenti e future siamo consapevoli di dover investire sulla formazione d'eccellenza delle giovani generazioni. Solo in questo modo potremo essere competitivi, al passo con il mercato del lavoro e promotori di innovazione. Il Gruppo FS è una delle più grandi realtà industriali del Paese, con oltre 80.000 dipendenti che lavorano ogni giorno con impegno e passione per raggiungere gli obiettivi che ci siamo posti nel Piano industriale 2017-2026, che vede nella mobilità integrata e collettiva uno dei suoi pilastri".

"La collaborazione tra Federico II e il Gruppo FS rappresenta una straordinaria opportunità per i migliori talenti – ha commentato G. MANFREDI – che vogliono affrontare la sfida del futuro. Innovazione didattica, integrazione multidisciplinare, formazione esperienziale consentiranno di costruire le nuove professionalità nel campo della mobilità. La rivoluzione digitale avrà nel Polo di San Giovanni della Federico II una nuova realtà all'avanguardia: la FS Mobility Academy. Oggi a Napoli si realizza il futuro della formazione.

Gli studenti interessati possono candidarsi esclusivamente in modalità online, attraverso il portale [www.fsacademy.unina.it](http://www.fsacademy.unina.it). La domanda di iscrizione, gratuita, dovrà essere presentata entro le ore 14.00 di venerdì 13 luglio.

FS Mobility Academy prevede per tutti i partecipanti selezionati un impegno "full time" di 9 mesi, a partire da ottobre 2018, con possibilità di training on the job anche attraverso stage all'interno delle aziende del Gruppo FS, italiane o estere. Alle sessioni d'aula, si alterneranno esperienze sul campo, l'elaborazione di project work, laboratori di ricerca con l'impiego di tecnologie digitali e momenti di confronto e approfondimento con testimonianze dal mondo delle imprese.

Maggiori informazioni sul bando e le modalità di iscrizione e selezione sono disponibili sul sito [www.fsacademy.unina.it](http://www.fsacademy.unina.it). Il bando è consultabile anche sul sito istituzionale del Gruppo FS Italiane, nell'apposita sezione: <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/societa-del-gruppo.html> (*Comunicato Stampa Federico II, Università degli studi di Napoli*, 13 giugno 2018).

### **Nazionale: FS Italiane/Zooppa, the way people travel contest creativo per calendario 2019**

The Way People Travel è il contest creativo lanciato da FS Italiane, in collaborazione con Zooppa, per raccontare con il calendario 2019 la mobilità collettiva e integrata e gli sviluppi dei prossimi anni.

I creativi che parteciperanno al contest dovranno raccontare in modo originale e innovativo come il tempo dedicato al viaggio può trasformarsi in un tempo nuovo, guadagnato e risparmiato. Un tempo da dedicare oltre che a se stessi anche agli altri.

I progetti elaborati sono stati caricati entro il 12 luglio 2018 (ore 15.00) nella pagina dedicata <https://community.zooppa.com/it-it/preview/fs-calendario-2019> del sito web di Zooppa, dove è pubblicato il brief completo del contest.

Le proposte dovranno avere un "tone of voice divertente e smart" utilizzando immagini e sviluppando situazioni capaci di suscitare empatia e simpatia. Dovranno raccontare anche come può essere sfruttato al meglio il tempo del viaggio a bordo di un treno, durante la sosta in stazione, utilizzando un bus, un mezzo a due ruote (Fig. 10) o un'auto.

Il creativo che vincerà il contest The Way People Travel avrà a disposizione un budget (12mila euro) per la produzione del calendario, scatti fotografici, impaginazione e consegna esecutivo di stampa (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 14 giugno 2018).



(Fonte: Gruppo FSD)

Fig. 10 - "The way people travel contest", integrazione di diversi modi di trasporto non sottovalutando la bicicletta.

### Veneto: Italo inaugura a Venezia il Road Show dell'estate

Italo, come ormai di consueto, incontra le agenzie di viaggio per presentare le novità dell'estate! In questo 2018, il road show della società parte già con qualcosa di nuovo: ad aprire il tour infatti è Venezia, presente per la prima volta nel calendario stagionale di questi incontri. Nelle prossime settimane poi sarà la volta di Milano, Firenze (anch'essa una new entry per quel che riguarda il road show Italo), Roma e Napoli.

Non è casuale la scelta del capoluogo Veneto per l'inaugurazione di questa serie di incontri estivi! Il Veneto è una Regione in cui Italo ha investito molto, inserendo nel proprio network progressivamente diverse città, contando oggi le fermate di Peschiera, Verona, Vicenza, Rovigo, Padova, Mestre e Venezia.

Il Veneto è una regione fortemente produttiva, da solo vanta il 9% del PIL nazionale (stima TRA Consulting), meta di numerosi business travellers che quotidianamente necessitano di collegamenti per arrivare da Roma, Bologna, Milano, Torino ed altre zone d'Italia. Non è tutto: il Veneto, grazie a meraviglie uniche nel mondo presenti in città come Venezia o Verona, solo per fare degli esempi, richiama ogni giorno turisti da diverse zone del Paese e non solo.

Per queste ragioni Italo ha avviato il servizio lungo la direttrice del

Nord Est che rappresenta una delle linee a più grande potenzialità nel panorama italiano (si pensi che la domanda ferroviaria espressa in passeggeri chilometri sulla direttrice Torino-Milano-Venezia è di circa 2 miliardi secondo una stima TRA Consulting): dal 1° maggio i treni della società corrono lungo la Milano-Venezia, con 14 collegamenti al giorno. In questo modo Italo offre ben 30 collegamenti al giorno con il Veneto, lungo le direttrici ferroviarie principali del Paese (Napoli - Roma - Venezia e Torino - Milano - Venezia).

Grazie al rafforzamento dei collegamenti Italo può aumentare le frequenze e garantire maggiore scelta ai suoi viaggiatori: ad esempio dalla Capitale, con il primo treno in partenza alle 6:15, è possibile raggiungere Venezia entro le 10 della mattina. Sempre in mattinata ci sono poi treni in partenza alle 8:15, alle 9:15 ed alle 11:15 che consentono di arrivare nel capoluogo veneto in poco più di 3 ore e mezza.

Grande attenzione anche per chi da Roma vuole rientrare in serata, con l'ultimo treno in partenza alle 18:15 con arrivo a Santa Lucia alle 22:00. Anche per i passeggeri Veneti che vogliono raggiungere città d'arte o di affari come Bologna, Firenze o Roma c'è grande scelta: primo treno in partenza alle 8:00 ed ultimo alle 19:00, garantendo ampia flessibilità oraria. La scelta non manca neppure sulla Trasversale: da Milano il primo treno è alle ore 6:34 che permette di raggiungere il Veneto prima delle 9 di mattina e l'ultimo alle 18:37 che termina la corsa a Venezia poco dopo le 21. Chi invece si sposta da Venezia verso la città meneghina ha la possibilità di arrivare alla stazione Centrale prima delle 8:30 (partendo alle 6:01) mentre l'ultimo treno permette di rientrare a Milano prima delle 22:30 con meno di 2 ore e mezza di viaggio.

Attento alle esigenze dei suoi passeggeri, in occasione del debutto sulla nuova tratta Italo ha studiato offerte ad hoc come quelle dei carnet. Per chi infatti si sposta spesso fra due città Italo offre dei carnet da 10

viaggi scontati del 60% per muoversi in massimo comfort e godendo di ampia flessibilità per quel che concerne la scelta del proprio treno. Per fare solo alcuni esempi: di può viaggiare fra Milano e Venezia a soli 15,60€ a viaggio, tra Torino e Venezia a 19,56€ a viaggio e tra Verona e Venezia a 7,96€ a tratta.

Per rafforzare il rapporto e la presenza sul territorio Italo ha l'obiettivo di instaurare importanti partnership con le piccole e medie imprese venete, ossia il cuore produttivo della regione. "L'attenzione al territorio è da sempre al centro della nostra strategia" dichiara F. BONA, Chief Commercial Officer. "Da inizio anno abbiamo intrapreso un percorso che ci ha consentito di aumentare del 300% i collegamenti. Siamo convinti che il Veneto possa crescere ancora molto e noi vogliamo fare la nostra parte per contribuire a questo sviluppo, creando collaborazioni durature con imprese locali, facilitando gli spostamenti sia per la clientela business che per quella leisure. Il potenziamento dei servizi ed il collegamento del Nord Est può rappresentare una svolta per il sistema dei trasporti in questa zona".

Italo incentra la propria strategia sul territorio puntando sul forte legame con le Agenzie di Viaggio presenti in Veneto: "In questo primo road show a Venezia incontriamo tutte le Agenzie presenti in quest'area" sostiene M. DE ANGELIS, Direttore Vendite Italo. "La nostra politica di incentivazione premia chi ci segue e lavora bene con noi, con commissioni che possono arrivare fino al 20%." (*Comunicato Stampa Italo*, 7 giugno 2018).

### Toscana: "il teatro fra i binari", Progetto T dell'Associazione Teatrale Pistoiese

Una delle linee ferroviarie più antiche d'Italia. Un'impresa di costruzione folle. 99 chilometri di strada ferrata con 47 gallerie, 35 ponti e viadotti, 550 metri di dislivello. Punti panoramici vertiginosi. Fermate nel mezzo del bosco di castagni. Un fiume che segue i binari con cascate e spiaggette. Stazioni interdette. Co-

struzioni in rovina. Paesini, paesoni, tre case, montagna. Un'opera d'arte.

La Ferrovia transappenninica Porrettana ha avuto fin dalla sua nascita, nel 1864, una storia travagliata, di idee grandiose, sogni, sacrifici, difficoltà enormi, perdite, costruzioni straordinarie.

Nel 2014 la Ferrovia ha festeggiato i suoi 150 anni. Attorno alla Porrettana, punto di forza ed elemento identitario del territorio, è nato un percorso di rilancio e di recupero, che vede fortemente impegnati il Comune di Pistoia, la Regione Toscana, gli Enti territoriali del versante emiliano e le numerose realtà dell'associazionismo locale.

• *Il Progetto T*

È in questo contesto di recupero della memoria, di sviluppo culturale dei territori e di esperienza diretta nel presente, che anche il teatro ha deciso di fare la sua parte con l'ideazione del PROGETTO T (Fig. 11), la sfida produttiva che ha visto protagonista l'Associazione Teatrale Pistoiese per il triennio 2015/2017, nell'ambito del suo impegno quale Ente di Rilevanza Regionale e di Centro di Produzione Teatrale riconosciuto dal MIBAC.

Un originale connubio tra teatro e treno, un intreccio di storie e pratiche, che ha costituito uno dei punti forti delle attività presentate dal Comune di Pistoia per la candidatura della "città dei treni" a Capitale Italiana della cultura, obiettivo felicemente centrato per il 2017.

'Anima' del progetto è la compagnia Gli Omini (F. ROTELLI, F. SARTEANESI, G. ZACCHINI e L. ZACCHINI), da alcuni anni in residenza artistica presso il teatro pistoiese, gruppo tra i più innovativi della scena nazionale, premio Enriquez per l'innovazione drammaturgica e la ricerca sociale e Premio Rete Critica 2015.

Il Progetto T, partito dalla Stazione di Pistoia, è salito in treno in questi tre anni ed è arrivato a Bologna. Ha offerto ascolto e restituito spettacoli, quale luogo del racconto e riflessione critica di un'intera comu-



(Fonte: cortesia Ufficio Stampa e Comunicazione, Associazione Teatrale Pistoiese Centro di Produzione Teatrale)  
Fig. 11 - Il manifesto del Progetto Teatrale.

nità. Spettacoli che Gli Omini hanno costruito attraverso indagini, testimonianze, interviste sul campo, resi unici dalla spiccata sensibilità della compagnia, capace di scavare nelle zone più fragili e dolorose "con una scrittura – per usare le parole del critico Renato Palazzi su "Il Sole 24 Ore" – "disinvolta, fresca, spigliata, immersa nell'immediatezza della realtà, che ammicca al pubblico con leggerezza, ma con l'aggiunta di una giusta dose di cattiveria".

- 2015 – *Alla Stazione di Pistoia / Ci scusiamo per il disagio*  
Pistoia è stata nel 2015 la prima

fermata del Progetto, con la sua Stazione Ferroviaria, luogo di passaggio, agglomerato di un'umanità eterogenea, in movimento e continua attesa, animata di treni con la loro piccola, affezionata popolazione in transito. Gli Omini, in linea con il loro caratteristico metodo di lavoro 'etnografico' sul campo, nell'aprile 2015 grazie alla collaborazione con Centostazioni sono stati per un mese alla Stazione di Pistoia, hanno parlato con la gente, pendolari, persone che aspettavano un treno, persone che guardavano i treni passare, anziani, giovani, bambini. Hanno parlato di tutto: paure, ricordi, passioni, abitu-

dini e raccolto le storie di vita di chi passava di lì, portando a casa racconti. Il momento delle interviste e della ricerca è stato documentato anche dalla mostra fotografica di G. ACERBONI (allestita alla Stazione) e dal video realizzato da SNELLINBERG Film. Le storie intercettate alla stazione hanno dato vita (precedute da una performance, Ringraziamo per la tensione, al binario 1 della Stazione) allo spettacolo *Ci scusiamo per il disagio*, allestito nel luglio 2015 in dieci serate di tutto esaurito, tra i “Corbellini”, i “Centoporte” e le antiche locomotive del Deposito Rotabili Storici di Fondazione FS Italiane (Fig. 12): una scenografia magica, un luogo carico di memoria, che già di per sé unisce la storia al presente, l’abbandono al tentativo di recupero, la decadenza e la bellezza.

Per questo spettacolo, prodotto dall’Associazione Teatrale Pistoiese e salutato con grande favore dalla stampa nazionale, Gli Omini hanno ottenuto il Premio Rete Critica 2015. *Ci scusiamo per il disagio* è stato quindi ospite di Festival come “Primavera dei teatri”, “Le vie dei festival”, “Asti Teatro”, “Volterra Teatro”, “Vie Festival” e riproposto, in versione ‘da palcoscenico’, in importanti teatri come il Franco Parenti di Milano e il Bellini di Napoli.

- 2016 – *Lungo la Transappenninica, Pistoia-Porretta / La corsa speciale*

Quale miglior modo per mettere al centro una linea ferroviaria e farne luogo di attrazione e cultura, se non quella di percorrerla all’interno di un evento straordinario e innovativo che unisce viaggio e teatro?

Nel 2016 il viaggio de Gli Omini ha visto protagonista la Transappenninica, con il lavoro della compagnia interamente concentrato lungo la linea e le sue fermate, grazie alla collaborazione con Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana.

L’indagine si è spostata sulla tratta Pistoia/Porretta, facendo tappa anche nei piccoli centri abitati e paesini che costeggiano la linea, coinvolgendo nel progetto poeti, musicisti, ristoratori che abitano la montagna, in dialogo con le tante realtà che da anni si occupano di mantenere ‘vivo’ questo territorio.

Grazie al sostegno della Regione Toscana e del Comune di Pistoia, nei giorni delle recite è partito da Pistoia alle 20.45 un treno speciale, che ha portato il pubblico al luogo della rappresentazione, una piccola e suggestiva stazione nel bosco, riconducendolo in città al termine della serata. Così è nata *La corsa speciale*, lo spettacolo, site-specific, andato in scena

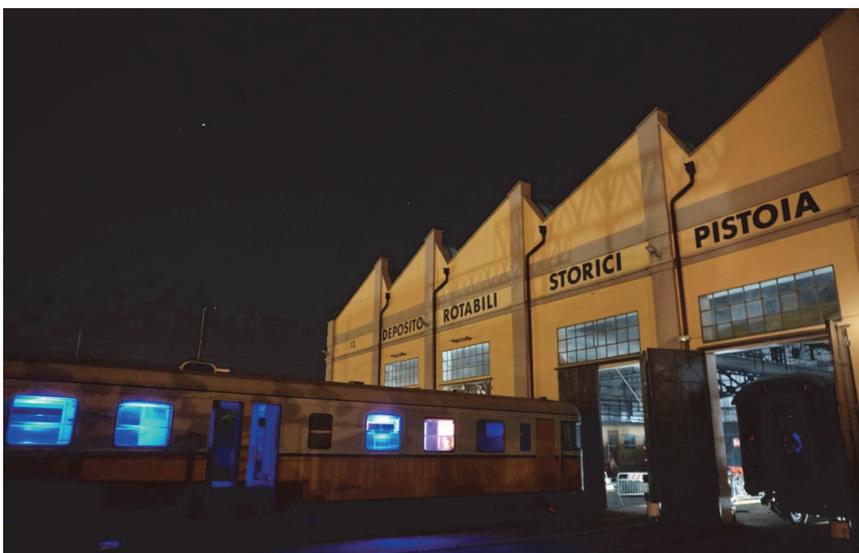
nel luglio 2016 (per undici recite, anche queste tutte esaurite) ad una piccola fermata della Porrettana, quella del Castagno, frutto delle storie raccolte dalla compagnia, in aprile, nel corso del mese di indagini ed interviste ai pendolari della tratta Pistoia/Porretta, passato e presente della Transappenninica.

L’iniziativa si è inserita a pieno titolo nell’ambito dei Treni Speciali, espressamente pensati per valorizzare le ferrovie minori e promuovere, attraverso il passo ‘lento’ di un turismo attento ed ecosostenibile, le bellezze naturali, architettoniche e culturali dei nostri territori.

Tra maggio e giugno, in preparazione dell’evento di spettacolo e per avvicinarsi ad un territorio che cela meraviglie paesaggistiche e architettoniche (e che tante personalità artistiche hanno scelto come luogo di ‘rifugio’...) sono state programmate, due occasioni conviviali domenicali, molto partecipate (Eccetto Piteccio a Piteccio e Going to Molino Beach al Molino del Pallone, in collaborazione con Associazione SassiScritti, la Pro Loco di Piteccio, il Gruppo Fermo-dellistico di Piteccio, la Pro Loco di Castano e, per il versante emiliano, quella del Molino del Pallone), che hanno unito il pubblico e gli artisti coinvolti (Gli Omini, con i poeti Paolo Albani, Alessandro Riccioni e il coro Monte Toccacielo) in chiacchierate informali e discussioni ‘imprevedibili’ intorno ad un tavolo apparecchiato.

- 2017 – *Sul versante emiliano, da Porretta a Bologna / Il Controllore*

Al suo terzo anno, il Progetto T ha continuato il suo naturale cammino sulla strada ferrata, da Porretta a Bologna. Diciassette fermate in tutto. Diciassette piccoli mondi visti dal finestrino. A bassa velocità. Così prosegue la ricerca sugli uomini lungo i binari. Su quelli che camminano ai bordi, quelli che tentano di non vederli, quelli che ci stanno sopra e vanno dritti. Tutti insieme, senza rendersene conto. Fanno finta di essere soli. Sotto l’occhio attento, o distratto, o ‘distrutto’ dei controllori.



(Fonte: cortesia G. ACERBONI)

Fig. 12 - Il Deposito Rotabili Ferroviari Pistoia.

Lo spettacolo *Il controllore*, prodotto dall'Associazione Teatrale Pistoiese affiancata stavolta da Emilia Romagna Teatro – Teatro Nazionale, ha debuttato al Teatro delle Moline di Bologna nell'ottobre 2017 nell'ambito del "Festival Vie", dopo una serie di anteprime a Porretta Terme, Rocchetta Mattei, Vergato e Marzabotto (in collaborazione con l'Unione dei Comuni dell'Appennino Bolognese), per poi essere proposto a Pistoia e in altri teatri italiani.

Un teatro umoristico-antropologico che il critico del "Corriere della Sera", M. MARINO, ha definito "una lama che partendo da situazioni apparentemente marginali come vecchi rami ferroviari locali scortica l'inquietudine, la follia, le derive di un paese, il nostro, dove la paura, la solitudine, l'arroganza, la mancanza di riferimenti certi diventa il nuovo stigma sociale, il punto di incrinatura che segna la realtà nella quale galleggiamo."

- *2018 – La trilogia del Progetto T al Deposito Rotabili Storici*

Il Progetto T è giunto al termine della sua corsa. Gli Omini hanno indagato la Transappenninica Porrettana, hanno percorso tutta la tratta: sono partiti da Pistoia e arrivati a Bologna. A bassa velocità, parlando con la gente, hanno scritto tre spettacoli (*Ci scusiamo per il disagio*, *La corsa speciale*, *Il Controllore*).

Nell'ambito dell'edizione 2018 del Pistoia TEATRO Festival curato dall'Associazione Teatrale Pistoiese, la trilogia sui treni è tornata, dal 30 giugno all'8 luglio, esattamente dove tutto ha avuto inizio: al Deposito Rotabili Storici di Fondazione FS Italiane, l'importante sito manutentivo di locomotive a vapore ancora operativo



(Fonte: cortesia Ufficio Stampa e Comunicazione, Associazione Teatrale Pistoiese Centro di Produzione Teatrale)

Fig. 13 - L'allestimento della mostra fotografica sul Progetto T - Palazzina Conferenze Deposito Rotabili.

in Italia, un luogo magico, sospeso nel tempo e tra i più cari ai pistoiesi, riaperto recentemente alla cittadinanza a seguito di un accurato intervento di restauro e qualificazione.

Per dieci giorni il Deposito si è trasformato in un palcoscenico di straordinario impatto, ospitando il riallestimento di *Ci scusiamo per il disagio*, l'incontro *Andata e ritorno*: riscontri, visioni e incontri sui tre anni di teatro e treni, coordinato da R. SACCHETTINI (a cui hanno partecipato, assieme a Gli Omini, il Sindaco di Pistoia A. TOMASI, l'antropologo P. GIACCHÈ, il critico teatrale M. MARINO e il direttore artistico dell'Associazione Teatrale Pistoiese S. BARSANTI), il debutto, per la prima volta in mezzo ai treni, de *Il Controllore* e *La cena speciale*, riproposta, stavolta in forma di reading, de *La corsa speciale* che, per due sere, ha trasformato il Deposito in un 'ristorantino' sotto le stelle, con quelle storie di vita, d'amore, stralci di speranza, di anime

antiche che Gli Omini hanno incontrato sul treno da Pistoia a Porretta e che hanno fatto vivere solo una volta, tra il bosco, la galleria, alla fermata del Castagno.

Nell'occasione è stata allestita presso la Sala Convegni, la mostra che documenta i tre anni con le fotografie di G. ACERBONI, D. BURBERI, S. GALLORINI, S. DI CECIO, L. GORI, L. DEL PIA e i video di J. SNELLINBERG Film (Fig. 13).

Una perfetta conclusione per il Progetto T che ha ancora una volta coinvolto ed emozionato il pubblico, in virtù anche del particolarissimo allestimento nella naturale scenografia 'mozzafiato' del Deposito Rotabili Storici, reso possibile grazie alla collaborazione con Fondazione FS Italiane e anche all'impegno del personale del Deposito (Cortesia di Francesca MARCHIANI - Ufficio Stampa e Comunicazione, Associazione Teatrale Pistoiese Centro di Produzione Teatrale, 23 luglio 2018)