

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Terminati gli interventi tecnici, gli Swing tornano pienamente operativi

Tutti gli Swing di Trenitalia di nuovo pienamente disponibili ed efficienti. Come annunciato, e rispettando i tempi prefissati e gli impegni assunti da Trenitalia con la Regione Toscana, sono terminati ieri gli interventi tecnici sugli apparati di segnalamento di bordo di tutti i treni Swing. Gli interventi hanno consentito di risolvere alcuni difetti e problemi di affidabilità che si erano manifestati soltanto durante l'esercizio commerciale, in particolare sulla Lucca-Aulla, e avevano determinato ritardi e cancellazioni.

L'intera flotta degli Swing, gli ATR 220 della polacca Pesa, viaggia quindi con un rinnovato sistema di segnalamento di bordo, grazie al cosiddetto "retrofit" eseguito dai tecnici di Pesa e di Mermec, fornitrice delle apparecchiature e dei sottosistemi di bordo: l'SCMT (Sistema di Controllo della Marcia del Treno) e l'SSC (Sistema di Supporto alla Condotta).

Possono così riprendere anche le consegne dei nuovi treni, sospese da Trenitalia. L'intera commessa ne prevede 40, quindici quelli già operativi in Toscana.

Prosegue quindi il programma di ammodernamento della flotta regionale di Trenitalia, condotto grazie ai Contratti di Servizio con le Regioni che assicurano il flusso finanziario necessario a sostenerne il relativo investimento, in autofinanziamento. Un programma che, al pari della determinazione e rapidità con cui sono state affrontate le problematiche degli Swing, conferma l'impegno di tut-

to il Gruppo FS Italiane sul fronte del trasporto regionale.

Alcuni tangibili risultati di questo impegno si hanno sul versante della puntualità, in Toscana come in tutte le altre Regioni. Da inizio anno i regionali di Trenitalia hanno visto crescere la puntualità reale, quella senza alcuna esclusione, di 2,7 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2014, arrivando all'89,2% (media nazionale).

In Toscana, sulla linea della Garfagnana, dove con gli Swing si copre oggi l'87% dell'intero servizio, il 94,7% delle corse, in queste prime settimane di novembre, è arrivato nella fascia di puntualità 0-5 minuti, lo scorso anno, in assenza degli Swing, non aveva superato l'88%.

In tutta la Toscana, da inizio anno, la puntualità reale, quella effettivamente percepita dai viaggiatori, è cresciuta di 1,4 punti percentuali rispetto allo stesso periodo del 2014. La puntualità riconducibile a Trenitalia, escludendo quindi i ritardi imputabili a cause esterne o ad altre società ferroviarie, ha raggiunto il 94,5%, con un miglioramento di 2 punti rispetto al 2014.

Migliora anche la soddisfazione registrata tra i viaggiatori toscani. Nell'ultima rilevazione demoscopica di settembre, condotta come le altre da una qualificata agenzia esterna, l'80,1% dei clienti ha espresso un giudizio positivo sul viaggio nel suo complesso. A novembre 2014 la percentuale era del 77% (*Comunicato stampa Trenitalia*, 16 novembre 2015).

NTV: acquisto di 8 treni Pendolino e 20 anni di manutenzione

F. CATTANEO, Amministratore Delegato di NTV e P.L. BERTINA, Presi-

dente e Amministratore Delegato di Alstom Ferroviaria hanno siglato un contratto del valore complessivo di 460 milioni, che comprende l'acquisto di 8 treni ad alta velocità Pendolino e più 20 anni di manutenzione. I nuovi treni vanno a rafforzare la flotta esistente dell'operatore e, una volta in servizio, amplieranno il network di NTV. La consegna dei primi treni è prevista entro il 2017.

Risultato di un accurato processo di selezione, NTV ha scelto il Pendolino di Alstom, un treno con ottime performance su tratti misti di alta velocità e linea storica, che soddisfa appieno le esigenze dell'operatore privato permettendogli di ampliare il servizio ai viaggiatori. I nuovi Pendolino verranno infatti utilizzati per integrare la flotta, già in circolazione, di 25 treni AGV 575 ed offrire nuove tratte e maggiori frequenze ai passeggeri in forte crescita di Italo.

Il Pendolino realizzato per NTV può viaggiare alla velocità di 250 km/h; fa parte della famiglia Avelia (Nota 1), la gamma di treni ad alta e altissima velocità di Alstom, che include altri prodotti come l'AGV-Italo, treno precedentemente acquistato da NTV. Lungo 187 m e composto di 7 carrozze, il treno potrà ospitare circa 500 passeggeri.

Il Pendolino risponde alla politica di sostenibilità ambientale di Alstom e di NTV: ad elevata riciclabilità, garantisce ridotte emissioni in atmosfera di CO₂. La trazione ripartita ottimizza le fasi di frenatura e accelerazione di ogni vettura, permettendo di diminuire il livello di consumo di energia.

Il treno sarà compatibile con le recentissime Specifiche Tecniche di Interoperabilità (TSI (Nota 2)) 2014. Condizioni e norme comuni stabilite dall'Unione Europea, che contribuiscono a garantire livelli elevati di sicurezza ed efficienza. Grazie al muso aerodinamico è ulteriormente potenziata la protezione in caso di urti.

Sarà interamente prodotto in Italia secondo i più recenti standard di comfort, sicurezza e accessibilità. La sede di Savigliano (CN) si occuperà

della progettazione e produzione del treno; Sesto San Giovanni (MI) progetterà e produrrà i sistemi di trazione e Bologna, si occuperà del segnalamento. La manutenzione del nuovo treno verrà effettuata nello stabilimento di Nola (NA), già responsabile della manutenzione di Italo.

Fin dal suo lancio negli anni '70, il Pendolino è stato una storia di successo, con oltre 500 treni venduti in tutto il mondo e una percorrenza complessiva di più di 1000 milioni di chilometri. Il Pendolino è stato venduto a 12 operatori e viaggia in 14 paesi, attraversando 7 confini (*Comunicato stampa Alstom-NTV*, 29 ottobre 2015).

• **Note per il lettore:**

Nota 1 - La serie Avelia si basa su 3 prodotti di punta - il Pendolino, l'Euroduplex e l'AGV - che rappresentano la sintesi di 35 anni di esperienza e più di 1050 treni in servizio nel mondo;

Nota 2 - Technical Specifications for Interoperability (Specifiche Tecniche di Interoperabilità).

TRASPORTI URBANI

Milano: completata la metropolitana automatica linea 5

Con l'entrata in servizio commerciale della stazione "Tre Torri", il progetto della "Lilla", la metropolitana automatica linea 5 di Milano (fig. 1), realizzata in project financing dalla Società di Progetto Metro 5, alla quale partecipano, oltre ad Alstom, Astaldi, Ansaldo STS, AnsaldoBreda e ATM, è una missione compiuta. Il contratto, firmato nel 2006, è stato completato nel pieno rispetto dei tempi.

Alstom si è occupata della progettazione, fornitura e posa dell'armamento. Inoltre, ha realizzato il sistema di porte automatiche di banchina, che controllano e rendono sicuro l'accesso dei passeggeri ai treni e impediscono la caduta di oggetti sui binari. Alstom ha anche progettato,



(Fonte: Alstom)

Fig. 1 - Milano, Linea 5: il completamento delle infrastrutture metro, le porte di banchina.

fornito e installato la rete elettrica di media e bassa tensione, gli impianti di trazione in corrente continua con la tecnologia del sistema 3 a rotaia a 750 Vcc e i sistemi anti-intrusione e rilevazione incendio.

P.L. BERTINA, presidente e amministratore delegato di Alstom Ferroviaria Spa, ha dichiarato: "Siamo orgogliosi di aver preso parte, con le nostre sedi italiane, alla realizzazione di un progetto strategico per la città di Milano, sempre più proiettata verso una mobilità sostenibile. Aver raggiunto questo importante traguardo ci permette di aggiungere una referenza di grande prestigio al nostro business infrastrutture".

La linea 5 è completamente sotterranea, ha una lunghezza totale di circa 13 km e attraversa la città da Bignami a San Siro, per un totale di 19 stazioni. Ha capacità di trasporto di 26 mila passeggeri l'ora per senso di marcia. Il servizio è gestito da ATM, l'operatore dei trasporti pubblici del capoluogo lombardo.

Il progetto è stato gestito dalla sede Alstom di Guidonia (Roma), specializzata nelle infrastrutture, con il contributo della sede di Sesto San

Giovanni (MI) per la gestione della commessa (*Comunicato stampa Alstom*, 13 novembre 2015).

Roma: Atac al workshop organizzato da Enea sulla diagnosi energetica

Atac è stata presente al convegno sulla diagnosi energetica organizzato dall'Enea - Agenzia Nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo sostenibile. L'evento ha rappresentato un'occasione anche per presentare gli impegni dell'azienda in tema di consumo energetico intelligente. Lo afferma la società di TPL romano in una nota.

Il workshop ha avuto come obiettivo quello di permettere alle aziende partecipanti di fare il punto sul rispetto di quanto previsto dal D.Lgs. 102 del 2014 in tema diagnosi energetica condividendo un approccio metodologico per il TPL.

Atac, pur non rientrando negli "obblighi di miglioramento" previsti dal decreto legislativo, si sta impegnando su diversi progetti che mirano alla riduzione degli sprechi e al miglioramento degli standard di consumo.

L'azienda è infatti da tempo attenta alla gestione razionale delle risorse energetiche e alla riduzione degli sprechi, così come tra l'altro previsto dal Piano Industriale e dal suo Sistema di Gestione Integrato per la qualità, l'ambiente e la responsabilità sociale d'impresa.

Tre sono i principali ambiti scelti dall'azienda del trasporto pubblico romano per sperimentare il consumo intelligente. Il primo riguarda la diminuzione dei consumi di carburante attraverso l'introduzione di un software per il monitoraggio degli stili di guida. Il progetto pilota ECO Guida coinvolge 80 autisti Atac dello stabilimento di Portonaccio e prevede un risparmio di circa l'8% dei consumi di carburante.

Nel settore metro-ferro invece l'azienda prosegue gli studi già avviati nel 2012 in collaborazione con l'Università "La Sapienza", sul recupero energetico derivante dalla fase di frenatura dei rotabili.

Atac ha poi deciso di dotarsi di sistemi di illuminazione a tecnologia led, in grado di garantire un risparmio del 35% dei costi della bolletta elettrica nei depositi, nelle sedi amministrative, nelle officine e nelle stazioni di metropolitane e ferrovie gestite (dal Comunicato stampa Atac News, 13 novembre 2015).

TRASPORTI INTERMODALI

Genova: FuoriMuro-InRail ed i nuovi traffici ferroviari da/per il porto

Le due imprese, che puntano rispettivamente a sviluppare collegamenti ferroviari attorno allo scalo ligure e nel nord Italia, hanno effettuato di recente due servizi di trasporto interamente recuperati dalla modalità stradale.

FuoriMuro - Servizi Portuali e Ferroviari, società che svolge il servizio di manovra ferroviaria all'interno del porto di Genova dal 2010, e l'impresa ferroviaria partner InRail hanno svolto di recente nuovi traffici ferroviari legati al porto di Genova.

Il primo è un servizio di trasporto ferroviario di coils operato da FuoriMuro (fig. 2) tra il Terminal Fo.re.s.t. – collocato nel bacino di Sampierdarena a Ponte Somalia Ponente – e Castelguelfo (Parma) con destinazione finale Massalengo (Lodi).

“Sono particolarmente soddisfatta dell'esito di questo primo test” ha dichiarato M. MOLINI, responsabile commerciale di FuoriMuro, che ha così argomentato: “Si tratta di un traffico che precedentemente veniva effettuato via strada e tramite uno studio di fattibilità abbiamo dimostrato di poter soddisfare i requisiti operativi richiesti dal Cliente a condizioni economiche competitive attraverso la modalità ferroviaria. Stiamo lavorando per sviluppare ulteriori collegamenti da e per il porto di Genova”.

La friulana InRail ha svolto invece un servizio ferroviario a lungo raggio dalla Polonia al porto di Genova. Adibito al trasporto di patate, il convoglio è stato traziato all'estero dall'impresa polacca PKP e ritirato al confine sloveno da InRail, che lo ha condotto con locomotore e personale propri fino al porto di Genova, dove la merce è stata imbarcata per l'export verso il nord Africa.

Un'ulteriore riprova, questa, di

come il porto di Genova possa risultare attrattivo per i traffici dai Paesi del nord e dell'est Europa quando diverse imprese ferroviarie operano in sinergia garantendo collegamenti ferroviari efficienti (Comunicato stampa FuoriMuro/InRail, 19 novembre 2015).

INDUSTRIA

Grandi Stazioni: FSI ed Eurostazioni avviano il processo di privatizzazione

Ferrovie dello Stato Italiane ed Eurostazioni, a seguito della delibera del Consiglio di Amministrazione di Grandi Stazioni dello scorso 30 giugno, hanno avviato il processo di privatizzazione relativo alla vendita dell'intero capitale sociale della nuova GS Retail, subordinatamente alla scissione di Grandi Stazioni, attraverso una procedura competitiva. Il CdA di Grandi Stazioni dello scorso 30 giugno aveva deliberato la scissione non proporzionale di GS in tre aziende: GS Rail, GS Immobiliare e GS Retail.

L'Amministratore Delegato di Grandi Stazioni, P. GALLO, ha così commentato: “Oggi si apre un nuovo capitolo per Grandi Stazioni. L'avvio



(Fonte: FuoriMuro-InRail)

Fig. 2 - Un trasporto merci esercito da FuoriMuro.

del processo di privatizzazione pone sul mercato un soggetto unico nel panorama mondiale sia per le esperienze nella gestione unitaria di tutte le principali stazioni ferroviarie italiane e ceche, sia per le potenzialità di espansione commerciale e di penetrazione sul mercato Retail. Siamo sicuri di poter raccogliere numerose manifestazioni di interesse, che attendiamo per il 14 dicembre”.

L'operazione di scissione sarà realizzata attraverso lo scorporo e la contestuale assegnazione alla costituenda società Grandi Stazioni Retail, tra le altre, delle attività relative allo sfruttamento economico in esclusiva degli spazi commerciali, media & advertising, deposito bagagli, servizi igienici nelle 14 principali stazioni ferroviarie italiane e nelle due stazioni in Repubblica Ceca, Praga Centrale e Mariánské Lázn.

Le stazioni italiane sono Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze S. Maria Novella, Genova Brignole, Genova Piazza Principe, Milano Centrale, Napoli Centrale e Piazza Garibaldi, Palermo Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Venezia Mestre, Venezia S. Lucia, Verona Porta Nuova e Roma Tiburtina.

Il bando di gara internazionale volto a raccogliere le manifestazioni di interesse per partecipare alla procedura è disponibile sul sito internet www.fsitaliane.it e www.grandistazioni.it (Comunicato stampa Grandi Stazioni, 16 novembre 2015).

OICE: continua in ottobre il calo iniziato nei mesi estivi: -23% su ottobre 2014

Dopo i pesanti risultati dei mesi estivi, continua l'andamento negativo del mercato nel mese di ottobre: -23,0% in valore su ottobre 2014, che porta all'11,4% la perdita in valore dei primi dieci mesi del 2015 sugli stessi mesi del 2014. Questo, in estrema sintesi, è quanto emerge dall'aggiornamento al 31 ottobre dell'osservatorio OICE-Informatel sul mercato pubblico dei servizi di ingegneria e architettura.

Le gare rilevate nel mese di otto-

bre sono state 354 (di cui 15 sopra soglia), per un importo complessivo di 21,6 milioni di euro (10,6 sopra soglia). Rispetto ad ottobre 2014 il numero dei bandi cresce del 2,6% (-68,1% sopra soglia e +13,8% sotto soglia) mentre il loro valore, come detto, cala del 23,0% (-34,7% sopra soglia e -6,6% sotto soglia).

Nei primi dieci mesi del 2015 sono state indette complessivamente 3.267 gare (di cui 278 sopra soglia), per un valore complessivo di 370,8 milioni di euro (299,1 sopra soglia). Il confronto con lo stesso periodo del 2014 è negativo: mentre il numero delle gare sale del 5,4%, il loro valore scende dell'11,4%.

Continuano ad essere eccessivi i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti ad ottobre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2014, è al 29,9%. Le prime informazioni sulle principali gare indette nel 2015 e già aggiudicate ci danno un ribasso medio del 40,6%.

"Il negativo risultato di ottobre avvalorava i timori che abbiamo espresso nei mesi scorsi – ha dichiarato P. LOTTI, Presidente OICE, commentando i dati dell'osservatorio – confermando il rallentamento degli investimenti in infrastrutture delle pubbliche amministrazioni; il calo riguarda sia le gare per servizi di ingegneria e architettura puri sia quelle di esecuzione di lavori e servizi di ingegneria e architettura (appalti integrati, finanza di progetto e concessioni). La situazione ci preoccupa in particolare modo perché senza un adeguato mercato domestico le nostre società, che hanno quasi un terzo del loro fatturato all'estero, non potranno reggere il confronto con la concorrenza straniera, peraltro sempre più agguerrita. I dati del 2014 avevano fatto sperare in una inversione di tendenza dei trend degli ultimi anni quando, fra il 2010 e il 2013, avevamo registrato una riduzione in valore del 37,4%. Con il 2014 – ha continuato il Presidente OICE – avevamo recuperato il 28,6% sul 2013 e quindi ci aspettavamo che questi risultati fos-

sero consolidati quest'anno. Invece, se il trend rimarrà più o meno lo stesso di questi ultimi mesi, si andrà verso una nuova riduzione del mercato stimabile, ad oggi, in circa l'11%. Anche i primi parziali dati sui ribassi medi del 2015, che aumentano dal 30% al 40%, sono la dimostrazione delle difficoltà di chi opera in un mercato sempre più asfittico. L'auspicio è che in prospettiva si possano dare segnali univoci di ripresa degli investimenti e in tale senso l'OICE non può che salutare con favore la proposta inserita nella cosiddetta legge finanziaria di superare il patto di stabilità, in modo da liberare risorse per investimenti da parte degli enti locali, un settore della Pubblica Amministrazione che ha ridotto clamorosamente gli investimenti in conto capitale, ma è riuscito a fare salire la spesa in conto corrente, vero e proprio esempio di *spending review* al contrario. A questo deve accompagnarsi anche qualche scelta normativa forte e determinata per creare più mercato – ha concluso P. LOTTI – la delega appalti si muove in questa direzione accogliendo le nostre proposte sull'incentivo del 2%, da togliere alla progettazione e spostare su programmazione e controllo, che si spera possa ridurre quel miliardo di progettazione interna alla P.A. che oggi è quasi il doppio del valore del libero mercato. Basta che si faccia presto”.

La posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei si rileva dal numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, che è passato dalle 283 dei primi dieci mesi del 2014 alle 278 del 2015, -1,8%. Nell'insieme dei Paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta, nello stesso periodo, una crescita, +26,8%. Sempre molto modesta, all'1,8%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di Paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 33,2%, Germania 19,5%, Polonia 9,6%, Svezia 4,8%, Gran Bretagna 4,7%.

L'andamento delle gare miste,

cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, general contracting, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), scende in valore e in numero: il valore messo in gara tra gennaio e ottobre cala del 42,8% rispetto ai primi dieci mesi del 2014, mentre il numero cala dell'1,9%. Negli stessi mesi anche gli appalti integrati, considerati da soli, hanno lo stesso andamento: calano del 45,6% in valore e del 2,0% in numero. Il valore dei servizi di ingegneria e architettura compresi nei bandi per appalti integrati rilevati in tutto il 2015 è stato di circa 85,5 milioni di euro (*Comunicato stampa OICE Informatel*, 17 novembre 2015).

ASSTRA: il 77% aziende trasporto pubblico chiude il bilancio in utile

“Per il cambiamento ci vuole assunzione di responsabilità da parte di tutti, le imprese devono essere pronte ad accettare l'apertura del mercato e regole più stringenti sui finanziamenti, ma senza quadro politico di rilancio mobilità risulterebbe tutto inutile”.

“C'è bisogno di un cambio di passo, a partire anche da noi, per un sistema di mobilità più efficiente e moderno. Imprimere una svolta ad un settore come il nostro può rappresentare un passo importante a favore dell'economia del Paese, per la vita delle persone e per la sostenibilità delle nostre città”.

A parlare è M. RONCUCCI e lo fa a nome delle imprese di trasporto pubblico locale rappresentate da Asstra, l'associazione nazionale maggiormente rappresentativa del settore, in apertura del convegno nazionale che l'associazione ha organizzato a Cagliari presso l'hotel Regina Margherita. Non si tira mai indietro RONCUCCI di fronte all'assunzione di responsabilità, rischi compresi, che il cambiamento comporta.

“Il cambio di passo è anche nella nostra mentalità: dobbiamo passare da semplici aziende erogatrici di

servizi ad aziende di produzione di servizi che devono operare per l'economicità aziendale, per l'efficienza della produttività, con piena autonomia decisionale e imprenditoriale, mettendo al centro il cittadino/cliente così da produrre servizi in grado di soddisfare la domanda di mobilità. Sappiamo però bene che questa volontà, se non inquadrata in un disegno di scelte strategiche più ampie, in grado di far emergere la centralità del trasporto pubblico anche come opportunità per la ripresa e la crescita, non ci consentirà di realizzare quel cambiamento di cui c'è bisogno.

Sullo stato di salute delle nostre aziende, il quadro non è quello che spesso viene dipinto nei mass media o nelle dichiarazioni di taluni esponenti politici e tecnici. Per esempio noi oggi abbiamo il 77% delle aziende che chiudono il bilancio in utile e va detto che il grosso delle perdite (oltre il 74%) si concentra in pochissime aziende, inoltre la sofferenza finanziaria delle imprese TPL concentrate in alcune regioni deriva da cronici ritardi nei pagamenti dei corrispettivi. A me piacerebbe capire se nei casi di indebitamento, conclude RONCUCCI, la causa sia una cattiva gestione, i bassi corrispettivi o i ritardati pagamenti o perché vengono chiesti servizi senza sapere preventivamente l'ammontare delle cifre. Ben vengano dunque regole più stringenti come i costi standard che ci aiuteranno a fare chiarezza, almeno sotto il profilo delle risorse” (*Comunicato stampa ASSTRA*, 12 novembre 2015).

VARIE

Sicurezza e rispetto delle regole nelle ferrovie con ANSF e Polizia di Stato

Nell'ambito del rinnovato protocollo siglato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), il Servizio Polizia Ferroviaria (POLFER) e la Federazione Italiana Pallacanestro (FIP), la Jr NBA FIP

Rome League è il primo degli eventi in calendario che confermano la sinergia di intenti fra gli enti impegnati in campagne di divulgazione delle regole e dell'educazione a loro rispetto in ambito ferroviario.

La Jr NBA FIP Rome League, campionato per centinaia di studenti delle scuole medie romane, è organizzata insieme alla National Basketball Association e offre a centinaia di ragazze e ragazzi la possibilità di vivere da veri protagonisti l'esperienza del campionato cestistico più famoso del mondo.

Vestendo le maglie da gioco ufficiali delle 30 franchigie NBA i giovani cestisti delle 20 scuole medie coinvolte parteciperanno ad un campionato suddiviso in due Conference (Roma Nord e Roma Sud) e strutturato con la Regular Season, i Play Off e la giornata conclusiva della Final Four.

La Jr NBA FIP Rome League si inserisce nella seconda edizione di una campagna più ampia, promossa dall'ANSF con la Polizia Ferroviaria e la FIP, che ha l'obiettivo di spiegare ai giovani cestisti, attraverso il gioco, alcune regole da rispettare nelle stazioni e sui treni per la propria sicurezza.

La Jr NBA League viene giocata anche nelle Filippine, Gran Bretagna, India, Indonesia, Lituania, Malesia, Messico, Mozambico, Spagna, Svezia, Thailandia, Uganda, Vietnam.

La Jr NBA FIP Rome League è cominciata ufficialmente lo scorso 5 novembre, quando alla Terrazza Caffarelli dei Musei Capitolini di Roma è stato effettuato il draft che ha abbinato ad ognuna delle 30 squadre scolastiche il nome e le rispettive divise di ognuna delle 30 franchigie NBA.

Il calendario prevede una Regular Season, che comincerà a fine novembre e si concluderà dopo 14 settimane di gare (due turni a settimana). Fra marzo e aprile 2016 si svolgeranno i Play Off. Le migliori due squadre di ogni Conference si sfideranno nella Final Four.

“In questo momento in Italia c'è una nuova attenzione per la pallacanestro e si stanno aprendo tante opportunità per aumentare ancora di più il bacino degli appassionati - ha affermato G. PETRUCCI, presidente della Federazione Italiana Pallacanestro - La presenza di giocatori italiani nell'NBA ha ulteriormente accresciuto l'entusiasmo con cui i nostri ragazzi seguono le imprese dei campioni d'oltreoceano. Sono quindi sicuro che indossare le canotte delle franchigie americane per giocare nella Jr NBA FIP Rome League sarà motivo di grande emozione per tutti gli studenti coinvolti in questa splendida iniziativa”.

“Stiamo continuando a promuovere la pallacanestro di base in Italia, e siamo molto contenti di poter collaborare con la FIP nella Jr NBA League - ha detto N. MEYER, NBA Senior Director delle operazioni basket in Europa, Medio Oriente e Africa -. Ci piace l'idea di incoronare il primo Campione della Jr NBA FIP League in un momento in cui la popolarità del nostro sport sta crescendo molto in Italia”.

“Accolgo con piacere l'apertura di una nuova stagione di divulgazione della sicurezza ferroviaria rivolta ai ragazzi - ha detto A. GARGIULO, Direttore dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie - Ringrazio i nostri partner per il sostegno offerto all'ANSF nel contrastare una tendenza sempre più presente: nel 2014 gli investimenti sui binari sono stati la causa più ricorrente degli incidenti gravi: il 68% del totale e hanno provocato il 74% delle vittime, in particolare giovani. Analizzando questi numeri si comprende l'importanza di iniziative come questa”.

“Da tempo la Polizia di Stato è coinvolta in iniziative, rivolte soprattutto ai giovani, che pongono al loro centro l'educazione alla legalità - ha dichiarato A. NANEI, Direttore del Servizio Polizia Ferroviaria - I ragazzi potranno giocare con le maglie dei loro idoli ed allo stesso tempo, con il supporto del personale della Polizia Ferroviaria, imparare alcune

semplici regole per la propria incolumità nelle stazioni o nei treni. Lo sport può essere uno strumento efficace per veicolare il messaggio della sicurezza in ambito ferroviario, dove imprudenze o comportamenti scorretti possono talvolta risultare fatali” (*Comunicato stampa ANSF, 13 ottobre 2015*).

Milano: accordo sugli scali ferroviari

A Palazzo Marino è stato firmato l'Accordo di Programma tra Comune di Milano, Regione Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane (fig. 3) per la riqualificazione delle aree dei sette scali ferroviari dismessi presenti in città. Il documento sarà presentato entro trenta giorni al Consiglio comunale di Palazzo Marino per la ratifica definitiva e permetterà di avviare il più grande processo di rigenerazione urbana presentato in Italia da molto tempo.



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 3 - Le “parti” dell'accordo sugli scali ferroviari.

“Si tratta di un momento estremamente importante per Milano, la Lombardia e Ferrovie dello Stato Italiane - hanno affermato l'assessore all'Urbanistica e Edilizia Privata, A. BALDUCCI, l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità, A. SORTE, e l'amministratore delegato di FS Sistemi Urbani, C. DE VITO - che permetterà lo sviluppo di ampi settori della città e il miglioramento del servizio ferroviario regionale in abito urbano. Un ringraziamento doveroso va a tutte quelle persone, in particolare a tutti gli uffici tecnici competenti e all'ex assessore A.L. DE CESA-

RIS, che in questi anni hanno lavorato con impegno e costanza per raggiungere questo risultato”.

A partire dall'Accordo di Programma oggi sottoscritto, il Comune di Milano e Ferrovie dello Stato Italiane stanno elaborando un Protocollo di intesa per promuovere l'uso temporaneo di porzioni degli scali Farini, Romana e Genova, in modo da presidiare le aree ed aprirle alla città, secondo le esperienze avviate durante il periodo di Expo. L'utilizzo temporaneo - secondo la proposta avanzata dall'assessore all'Urbanistica, in collaborazione con l'assessore al Commercio F. D'ALFONSO - avverrà secondo le indicazioni di una regia condivisa sulle attività da svolgere e potrà protrarsi fino all'avvio dei lavori di riqualificazione definitiva delle aree. “In questo modo le aree degli scali resteranno vive e fruibili in attesa delle destinazioni definitive oggi previste dall'Accordo di Programma. Si tratta di importanti porzioni di città a ridosso del centro storico - spiegano gli assessori BALDUCCI e D'ALFONSO - che non torneranno ad essere intercluse ed insicure, ma continueranno ad offrire nuove opportunità per il tempo libero e la cultura ai milanesi e ai visitatori”.

“Con questa firma, pezzi significativi della città potranno essere recuperati all'uso urbano - ha sottolineato DE VITO -. Così potranno essere eliminate le tipiche situazioni negative conseguenti alla dismissione di attività industriali e potranno innescarsi processi di rigenerazione urbana che auspichiamo di grande qualità anche in un quadro di interesse pubblico. Diamo atto alle amministrazioni comunale e regionale dell'impegno profuso per raggiungere il difficile obiettivo di contemperare le diverse esigenze che nel corso di questi anni si sono manifestate. Ci aspetta ora la fase della ricerca di operatori che potranno tradurre le pianificazioni previste in progetti, opere e servizi a livello di città top in Europa come oggi Milano è considerata” (*Comunicato stampa Gruppo FSI, 18 novembre 2015*).