

## Notizie dall'estero *News from foreign countries*

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### **TRASPORTI SU ROTAIA (RAILWAY TRANSPORTATION)**

#### **CAF: 8 treni AV per Flytoget in Norvegia**

CAF ha annunciato l'aggiudicazione di un appalto da Flytoget AS per la fabbricazione della nuova serie di treni Airport Express per i servizi di trasporto verso l'aeroporto di Oslo. Il contratto prevede la fornitura di 8 treni Oaris ad alta velocità, oltre a manutenzione e supporto tecnico. Nel complesso il contratto ha un valore di circa € 120 milioni per CAF.

Flytoget AS è una società pubblica che gestisce l'Airport Express a Oslo, tra l'aeroporto e la Stazione Centrale e in direzione ovest a Drammen con elevata puntualità, affidabilità e servizi "premium". Flytoget è una azienda primaria in Norvegia, con un indice di soddisfazione dei clienti del 97%.

L.B. SILSETH, CEO in Flytoget, asserisce che "è felice di annunciare il contratto e non vede l'ora di lavorare con CAF. I nostri clienti in Norvegia e Flytoget come società hanno elevate esigenze - e sono sicura che CAF soddisferà queste esigenze".

I treni Oaris, composti da 4 moduli, saranno caratterizzati da tutti i più recenti sviluppi tecnici per il risparmio energetico, per il rispetto per l'ambiente, per le caratteristiche di sicurezza e la facilità di accesso, essendo pienamente attrezzati per persone con mobilità ridotta, e caratterizzati dalle più recenti innovazioni in termini di comfort dei passeggeri, per ottenere un'esperienza superiore di viaggio. Si prevede che i primi treni inizieranno a marciare nel 2018.

Questo progetto si aggiunge a quello ottenuto da CAF nel primo trimestre del 2015, del valore di oltre 350 milioni di euro, tra i quali spiccano la fornitura di materiale per il franchising per la Scozia Caledonian Sleeper; il progetto del tram per la città di Utrecht e il contratto per l'installazione del sistema di segnalamento per la linea di Monforte del Cid-Murcia.

- *Oaris - CAF ad alta velocità*

L'assegnazione di questo progetto per la Norvegia consiste nella fornitura di unità provenienti dalla piattaforma del treno ad alta velocità OARIS di CAF.

Negli ultimi anni, CAF ha posto molto impegno nello sviluppo di una propria tecnologia ad alta velocità, investendo in modo significativo sulla ricerca. Un risultato è stato il modello OARIS che può raggiungere velocità fino a 350 km/h ed è dotato di dispositivi rispondenti in pieno allo stato dell'arte della dinamica, della aerodinamica e della tecnologia di contenimento del rumore, fornendo prestazioni fondamentali in termini di comfort ed esercizio (*Comunicato stampa CAF*, 23 marzo 2015).

#### **CAF: 8 high speed trains to Flytoget in Norway**

*CAF announced the award of a contract from Flytoget AS for the manufacture of the New Airport Express Trains for feeder services to Oslo Airport. The contract includes the delivery of 8 Oaris high speed trains, plus associated spares and technical support. Overall the contract is valued at approximately 120 M€ for CAF.*

*Flytoget AS is a public company operating the Airport Express train in*

*Oslo between the Airport the Central Station and westbound to Drammen with very high punctuality and reliability and premium services. Flytoget is a number one brand in Norway, with a customer satisfaction index of 97%.*

*L.B. SILSETH, CEO in Flytoget, says that she is happy to announce the contract and is looking forward to work with CAF. Our customers in Norway and Flytoget as a company have high demands – and I am sure that CAF will fulfill these demands".*

*The Oaris trains consists of 4 cars and will feature all the latest technical developments for energy saving, environmental friendliness, safety features and ease of access, being fully prepared for Persons with Reduced Mobility and supported by the latest innovations in passenger comfort to achieve a superior passenger experience. It is estimated that the first trains will start to run in 2018.*

*This project joins those obtained by CAF in the first quarter of 2015, worth more than 350 million euros, among which stand out the supply of cars for the franchise in Scotland Caledonian Sleeper, the tram project for the city of Utrecht, and the signaling contract for the line Monforte del Cid - Murcia.*

- *Oaris – CAF High Speed*

*The awarding of this project for Norway consists of the supply of units from CAF's OARIS High speed train platform.*

*In recent years, CAF has placed a great deal of emphasis on developing their own high speed technology, investing significantly on research. An outcome of this has been the development of the OARIS model which can reach speeds of up to 350 km/h and is equipped with state of the art dynamic, aerodynamic and noise technology, providing paramount performance in terms of comfort and functionality (CAF Press Release, March 23, 2015).*

#### **Galleria di base del Ceneri: aperta la canna est tra Sigrino e Vezia**

A pochi giorni di distanza dai festeggiamenti nella canna sud-ovest

della Galleria di base del Ceneri, lunedì 30 marzo 2015 alle ore 17.00, è stata fatta brillare anche l'ultima parete di roccia nella canna adiacente, quella sud est. Con questo ultimo brillamento sono di fatto terminati i lavori di scavo in direzione sud.

Dopo 5 anni dal primo brillamento del Consorzio Condotte Cossi, oggi si sono conclusi, nella Galleria di base del Ceneri, i lavori di scavo in direzione sud. Infatti a pochi giorni dai festeggiamenti nella canna ovest, anche nella canna est è stata fatta brillare l'ultima parete di roccia congiungendo così la tratta di galleria, scavata da Sigirino, a quella scavata a partire dal portale sud di Vezia.

Nelle prossime settimane l'attenzione si concentrerà sulle attività di rivestimento definitivo mediante l'esecuzione delle volte in calcestruzzo e delle platee definitive, su cui troveranno spazio i futuri binari della linea ad alta velocità.

In direzione nord proseguiranno, ancora per tutto il 2015, gli avanzamenti all'esplosivo. Si prevede infatti, se tutto procederà secondo programma lavori, di concludere con gli scavi e raggiungere il portale nord della Galleria di base del Ceneri nel corso dell'inverno 2015/2016.

Ricordiamo che anche quest'anno sarà possibile visitare il cantiere sotterraneo a Sigirino in occasione della Giornata delle porte aperte, prevista il prossimo 26 settembre 2015 (*Comunicato stampa AplTransit, 30 marzo 2015*).

### **Ceneri Base Tunnel: open the east barrel between Sigirino and Vezia**

*A few days away from the festivities in the barrel southwest of the Ceneri Base Tunnel, Monday, March 30, 2015 at 17:00, was also blasted the last rock wall in the barrel adjacent the southeast. With this latest flare are in fact completed the excavation work in the south.*

*After 5 years from the first blast of the Consortium Pipelines Cossi, now ended, the Base Tunnel Ash, the excavation work in the south. In fact just*

*a few days from the festivities in the west tunnel, also in the east tunnel was blasted last rock wall is thus joining the tunnel dug from Sigirino, that dug from the south portal at Vezia.*

*In the coming weeks will focus attention on the activities of the final lining through the execution times of concrete slabs and final, which will host the future track of the high-speed line.*

*Northbound will continue, even throughout 2015, advances the explosive. It provides for, if all goes according to plan work, concluding with the excavations and reach the north portal of the Ceneri Base Tunnel during the winter of 2015/2016.*

*We remember that this year will be able to visit the underground construction site in Sigirino at the Open Day, scheduled for next September 26, 2015 (Press release AplTransit, March 30th, 2015).*

### **Bombardier: manutenzione della flotta della Essex Thameside Franchise in UK**

Bombardier Transportation ha firmato un contratto con National Express Group per fornire la manutenzione per il nuovo materiale in franchising di Essex Thameside. Questo nuovo accordo è stato recentemente premiato da National Express Group dal mini-

stero britannico dei Trasporti (DFT). Il contratto, della durata di dieci anni, con la possibilità di una estensione per altri 5 anni, copre la manutenzione e parti di ricambio su 74 quattro moduli di treni Electrostar di Classe 357 e ha un valore di circa 143.000.000 sterline (196 milioni di euro, 213 milioni dollari Stati Uniti) (fig. 1).

A. CHIVERS, Managing Director della National Express Group, ha dichiarato: "Bombardier Transportation è pienamente indirizzata a fornire miglioramenti in termini di prestazioni di guida della flotta a sostegno dell'impegno della National Express, offrendo eccellenti livelli di servizio ai propri clienti".

L'approccio di Bombardier Transportation a questo nuovo contratto di manutenzione prevede una serie di iniziative volte a fornire un sostegno efficace e a migliorare le prestazioni della flotta. In linea con le prestazioni di franchising del Gruppo National Express e con gli impegni di esercizio, il nuovo contratto contiene un regime prestazioni incentivate e contempla il sistema di Bombardier "Automatic Vehicle Inspection (AVI System)".

Già in uso presso i depositi di servizio di Bombardier Central Rivers (UK) e Gautrain (Sud Africa), il sistema AVI è una tecnologia integrata che utilizza una serie di telecamere e



(Fonte - Source: Bombardier Transportation)

Fig. 1 - Bombardier eseguirà la manutenzione sulla flotta di treni Electrostar del Gruppo National Express.

Fig. 1 - Bombardier to perform maintenance on National Express Group's fleet of Electrostar trains.

sensori per analizzare e monitorare le condizioni di un veicolo. Ospitato in una struttura dedicata intorno e sotto i binari, il sistema AVI aiuta gli operatori a ridurre i costi attraverso la riduzione degli interventi di uso e manutenzione dei componenti, aumentando l'utilizzo delle risorse. Questo innovativo sistema può generare automaticamente ordini di lavoro di manutenzione, fornire una notifica avanzata di usura dei componenti e persino emettere avvisi di sicurezza - il tutto senza l'intervento di tecnici di ispezione.

P. ALLMER, presidente di Bombardier Transportation, per Europa Occidentale, Medio Oriente e Africa, ha dichiarato, "Siamo lieti di aver ottenuto questo contratto di manutenzione chiave, che offre un approccio innovativo che prevede l'introduzione del nostro sistema di ispezione automatico del veicolo. Insieme con i tecnici di controllo locali, il sistema AVI migliorerà le prestazioni della flotta National Express e sosterrà i loro impegni in franchising" (Comunicato stampa Bombardier, 30 marzo 2015).

**Bombardier: fleet maintenance for the UK's Essex Thameside Franchise**

Bombardier Transportation has signed a contract with National Express Group to provide maintenance for the new Essex Thameside franchise. This new franchise was recently awarded to National Express Group by the UK's Department for Transport (DfT). The contract, which is for a ten-year period with the option to extend another 5 years, covers maintenance and spare parts on 74 four-car Class 357 Electrostar trains and is valued at approximately £143 million GBP (196 million euro, \$213 million US) (fig. 1).

A. CHIVERS, Managing Director Rail, National Express Group, said, "Bombardier Transportation is fully aligned in terms of driving improved fleet performance in support of National Express' commitment to deliver excellent levels of service to its customers".

Bombardier Transportation's ap-

proach to this new maintenance contract includes a number of initiatives designed to provide effective support and improve fleet performance. Aligned with National Express Group's franchise performance and operational commitments, the new contract contains an incentivised performance regime and incorporates Bombardier's Automatic Vehicle Inspection System (AVI System).

Already in use at Bombardier's Central Rivers (UK) and Gautrain Rail (South Africa) service depots, the AVI System is an integrated technology that uses a range of cameras and sensors to analyse and monitor a vehicle's condition. Housed in a dedicated structure around and under the tracks, the AVI System helps operators lower costs by reducing component usage and maintenance interventions while increasing asset utilisation. This innovative system can also automatically generate maintenance work orders, provide advanced notification of component wear and even trigger safety alerts - all without the intervention of inspection technicians.

P. ALLMER, President, Western Europe, Middle East and Africa, Bombardier Transportation, said, "We're pleased to have been awarded this key

maintenance contract, which offers an innovative approach that includes the introduction of our Automatic Vehicle Inspection System. Together with control-room technicians, the AVI System will enhance National Express' fleet performance and support their franchise commitments" (Bombardier press release, March 30, 2015).

**Notevoli progressi nel 2014 per le FFS**

Nel 2014 (tabelle 1, 2 e 3) le FFS hanno incrementato il trasporto di viaggiatori del 3,7% e quello delle merci del 7,6%. 1,18 milioni di viaggiatori utilizzano ogni giorno il treno. La soddisfazione dei clienti e la puntualità dei viaggiatori sono leggermente aumentate; le FFS si confermano la ferrovia più puntuale d'Europa. L'utile del Gruppo è aumentato di CHF 135 mio passando a CHF 373 mio - un incremento che è da ricondurre innanzitutto alle vendite immobiliari. FFS Cargo ha nuovamente contribuito al buon risultato consolidato; FFS Cargo International ha realizzato per la prima volta degli utili. Sensibilmente diminuito è invece l'utile registrato nel traffico a lunga percorrenza. L'indebitamento

TABELLA 1 - TABLE 1

Il Gruppo FFS in cifre - Conto economico del Gruppo  
(in mio di franchi svizzeri)  
Consolidated income statement (in million Swiss francs)

	2014	2013	Differenza
Ricavo d'esercizio	8542	8319	+2,7%
Spese d'esercizio	-8228	-8010	-2,7%
Risultato d'esercizio/EBIT	314	309	+1,6%
Risultato finanziario	-133	-145	+8,7%
Risultato estraneo all'esercizio	190*	81	+135,0%
Risultato al lordo delle imposte	372	245	+51,8%
Imposte e interessenze azionisti minoritari	1	-7	
Utile del Gruppo	373	238	+56,5%

\* principalmente vendite immobiliari

(Fonte FFS) - (Source SBB)



TABELLA 2 – TABLE 2

Il Gruppo FFS in cifre - Risultati dei segmenti (in mio di franchi svizzeri)  
*Segment results (in million Swiss francs)*

	2014	2013	Differenza
<b>Traffico viaggiatori</b>	104	96	+8,1%
<b>Immobili*</b>	395	254	+55,2%
<b>Traffico merci</b>	33	15	+124,3%
<b>Infrastruttura</b>	-66	-72	+9,0%

\* prima di tutti i pagamenti compensatori

(Fonte FFS) – (Source SBB)

TABELLA 3 – TABLE 3

Il Gruppo FFS in cifre - Quantità e prestazioni (in mio di franchi svizzeri)  
*Volumes and services (in million Swiss francs)*

	2014	2013	Change (in %)
<b>Traffico viaggiatori</b>			
Viaggiatori al giorno (in mio)	1,18	1,14	+3,7%
Viaggiatori-chilometro (in mia)	18,2	17,8	+2,6%
<b>Immobili</b>			
Ricavi locativi di terzi (in mio di CHF)	417	394	+5,7%
<b>Traffico merci</b>			
Tonnellate-chilometro nette (in mia)	14,5	12,3	+17,6%
<b>Infrastruttura</b>			
Tracce-chilometro (in mio)	173	170	+1,9%

(Fonte FFS) – (Source SBB)

è di nuovo aumentato, ma in misura minore rispetto al 2013. Il grado di copertura dei debiti è migliorato.

Alla luce di un contesto economico difficile, causato anche dalla forza del franco, le FFS intendono accrescere ulteriormente la propria efficienza e impegnarsi per evitare aumenti di prezzo dei trasporti pubblici nel corso del 2015. Nel 2014 l'azienda ha compiuto notevoli progressi incrementando i livelli di puntualità, sicurezza e pulizia, come dimostrato dal leggero aumento della soddisfazione dei clienti. Durante lo scorso anno, con la messa in funzione della prima tappa del passante di Zurigo e l'apertura della rimodernata stazione di Genève-Cornavin, sono stati raggiunti traguardi importanti. Con Léman 2030 ha preso il via il più grande progetto ferroviario del prossimo decennio. I

grandi acquisti di materiale rotabile per gli assi est-ovest e nord-sud hanno di nuovo fatto segnare risultati positivi. Gestire l'esercizio, la manutenzione e l'ampliamento dell'infrastruttura ferroviaria garantendo allo stesso tempo la massima puntualità rimane una sfida estremamente impegnativa.

- *Più clienti per FFS Viaggiatori, più merci per FFS Cargo*

Nel 2014 si è registrato un ulteriore aumento della domanda nel traffico viaggiatori. Le FFS hanno trasportato ogni giorno 1,18 milioni di clienti, ovvero il 3,7% in più rispetto al 2013 (1,14 milioni di clienti; modificato retroattivamente in base al nuovo metodo di calcolo, che permette di considerare meglio le corse più brevi). Il numero di viaggiatori-chilometro è salito del 2,6% a 18,2 miliardi di km.

- *Per la prima volta nel 2014 la crescita del traffico si è distribuita uniformemente tra le ore di punta e le ore di minor traffico*

In un mercato sempre molto competitivo come quello del traffico merci, FFS Cargo è riuscita ad affermarsi e ad aumentare del 17,6% la prestazione di trasporto, acquisendo nuovi utenti del traffico e offrendo prestazioni supplementari a quelli già acquisiti, per un totale di 14,5 miliardi di tonnellate-chilometro nette.

- *In leggero aumento la puntualità dei viaggiatori e la soddisfazione dei clienti su una rete intensamente sfruttata*

La puntualità dei clienti, cioè la parte dei viaggiatori arrivati a destinazione puntualmente o con meno di tre minuti di ritardo, è aumentata di 0,2 punti percentuali toccando l'87,7%, malgrado il maggior numero di lavori di manutenzione e potenziamento sulla rete. La garanzia delle coincidenze è scesa al 97,1%, con un calo di 0,2 punti percentuali. In tema di puntualità le FFS sono da anni al primo posto delle classifiche europee. Nel traffico viaggiatori la soddisfazione è salita di 0,3 punti a 75,9 punti. Sono migliorate in particolare le valutazioni in materia di pulizia, offerta di posti, rapporto prezzo/prestazione e informazioni alla clientela in caso di perturbazione. Il progresso principale (+1,8) si è avuto nella percezione del rapporto prezzo/prestazione, che con 60,8 punti è tuttavia relativamente bassa se si considera che il personale allo sportello è valutato per esempio con circa 82 punti. La soddisfazione dei clienti nelle stazioni è leggermente aumentata (76,5 punti contro 76,3). Molto più evidente è invece l'aumento della soddisfazione dei clienti nel traffico merci (74,4 punti contro 66,4).

A migliorare la soddisfazione ha contribuito l'installazione di amplificatori di segnale che assicurano una ricezione ottimale per la telefonia mobile sulle 1018 carrozze del traffico a lunga percorrenza. Anche per equipaggiare i treni del traffico regionale si è trovata una soluzione di finanziamento con gli operatori di telefonia

mobile e i committenti. La predisposizione dell'accesso Internet gratuito nelle stazioni è proseguita anche nel 2014, ed entro la fine del 2015 tutte le grandi stazioni ne saranno munite.

Nel 2014 le FFS hanno ampliato l'offerta di biglietti risparmio e lanciato un AG per la sera. L'informazione alla clientela è migliorata, ad esempio con la prenotazione online dei posti a sedere o con l'app «La mia stazione», che nella stazione centrale di Zurigo aiuta i viaggiatori a raggiungere la giusta coincidenza.

- *Incremento dell'utile del Gruppo e risultato migliore in tutte le Divisioni*

Il risultato consolidato è cresciuto di CHF 135 mio attestandosi a CHF 373 mio (2013: CHF 238 mio). Determinanti sono state soprattutto le vendite immobiliari, ad es. quella della sede centrale delle FFS di Berna Wankdorf, ma anche i ricavi leggermente superiori ottenuti da FFS Viaggiatori e FFS Cargo. Sull'utile hanno pesato i maggiori interventi di manutenzione sulla rete ferroviaria per CHF 95 mio, finanziati autonomamente dalle FFS.

L'utile prodotto dal traffico viaggiatori è cresciuto dell'8.1% raggiungendo CHF 104 mio (2013: CHF 96 mio); un risultato che si deve in primo luogo ai maggiori ricavi realizzati dal traffico regionale e alla soppressione dei contributi di risanamento alla cassa pensioni. Nel traffico a lunga percorrenza l'utile è calato a CHF 71 mio (2013: CHF 93 mio), fra l'altro a causa dei ricavi d'esercizio stagnanti, delle maggiori spese per i veicoli e degli ammortamenti più elevati.

Rispetto all'anno precedente FFS Immobili ha incrementato l'utile prima dei pagamenti compensatori del 55 per cento, toccando quota CHF 395 mio. Tale risultato contribuirà al finanziamento di FFS Infrastruttura con CHF 150 mio, mentre la cifra restante è destinata alla Cassa pensioni FFS.

FFS Cargo è riuscita a superare il risultato positivo del 2013 con un utile di CHF 33 mio. A ciò ha contribuito l'affiliata SBB Cargo International, che l'anno scorso ha realizzato per la prima volta utili per CHF 1 mio.

FFS Infrastruttura ha fatto registrare un disavanzo di CHF -66 mio. (2013: CHF -72 mio) come conseguenza delle maggiori prestazioni di mantenimento. Malgrado ciò, nel 2014 il fabbisogno di recupero nel mantenimento dell'infrastruttura esistente è aumentato a CHF 2,5 mia (2013: CHF 2,3 mia), poiché le risorse finanziarie disponibili non sono sufficienti a stabilizzarlo.

- *Migliorato il grado di copertura dei debiti – motivazione del personale sensibilmente aumentata*

Il free cash flow dopo il finanziamento dei poteri pubblici si è attestato a CHF -205 mio (2013: CHF -653 mio). Il segno negativo è da ricondurre all'impossibilità di finanziare gli investimenti in materiale rotabile e immobili con le entrate derivanti dall'attività operativa. L'indebitamento è cresciuto anche nel 2014, ma in misura minore rispetto al 2013. L'indebitamento netto soggetto a interessi ha raggiunto CHF 7720 mio (2013: CHF 7507 mio). Il grado di copertura dei debiti, ovvero l'indebitamento netto soggetto a interessi in rapporto all'EBIT, è passato da 19 a 15, ma rimane tuttora eccessivo.

Nel 2014 le prestazioni dei poteri pubblici per l'infrastruttura sono aumentate a CHF 1637 mio (+ CHF 80 mio), principalmente a causa di ammortamenti più elevati. Le prestazioni per il traffico regionale si sono attestate a CHF 587 mio (2013: CHF 591 mio), quelle per il traffico merci a CHF 25 mio (2013: CHF 24 mio).

Il sondaggio tra il personale di bordo nel 2014 ha evidenziato una situazione positiva. La soddisfazione del personale, circa 33 000 fra collaboratrici e collaboratori, è aumentata notevolmente dal 2012 (da 62 a 66 punti) e ha raggiunto livelli mai registrati in precedenza. Sono stati compiuti progressi anche nella motivazione del personale.

- *Contrastare la forza del franco con misure concrete*

La forza del franco è un grosso ostacolo per le FFS. Laddove i suoi effetti sono più evidenti, quindi, è necessario intervenire con ulteriori in-

crementi dell'efficienza e adeguamenti strutturali. Poiché anche i clienti risentono di questa situazione, le FFS intendono impegnarsi per evitare aumenti di prezzo dei trasporti pubblici nel corso dell'anno. L'introduzione dello SwissPass da agosto 2015 permetterà di intensificare il marketing per le destinazioni turistiche. Le FFS si stanno inoltre confrontando con le parti sociali in merito a ulteriori misure volte a stabilizzare la Cassa pensioni, un compito reso molto complesso da diversi fattori, tra cui l'apprezzamento del franco e gli interessi negativi. Fortemente influenzati dalla forza del franco, nel traffico merci, sono l'asse nord-sud e i trasporti nell'import/export.

- *I traguardi dei prossimi anni – plasmare la mobilità del futuro*

Alla fine del 2015 l'orario sarà oggetto di importanti cambiamenti. La messa in servizio della seconda tappa del Passante di Zurigo aumenterà le capacità e renderà più veloci i collegamenti est-ovest. Nel 2016, con l'apertura della nuova galleria del San Gottardo, l'attenzione si sposterà invece sui collegamenti nord-sud. Nel 2017 sull'asse est-ovest viaggeranno i primi nuovi treni bipiano per il traffico a lunga percorrenza.

Per le FFS è fondamentale agevolare in tutti i modi i clienti. In collaborazione con il settore dei trasporti pubblici, tra agosto 2015 e gennaio 2017 le FFS introdurranno lo SwissPass. Questo è solo il primo passo verso un accesso più agevole al sistema dei trasporti pubblici, una soluzione che mira a offrire la comodità dell'AG per tutti. Nel 2015 l'intero settore e le comunità tariffarie saranno chiamate a semplificare le condizioni di utilizzo e i sistemi delle zone. La graduale installazione dei 1000 distributori automatici di biglietti di ultima generazione si concluderà a fine giugno 2015. Anche le informazioni alla clientela saranno ulteriormente migliorate: così, ad esempio, nel primo semestre l'app Mobile FFS sarà integrata con funzioni nuove, come le informazioni in tempo reale su composizione dei treni, perturbazioni e percorsi alternativi.

Dopo il sì al FAIF, dal 2016 saranno disponibili maggiori risorse per la manutenzione e il potenziamento della rete. Considerata alla base del sistema ferroviario, in questo contesto la manutenzione avrà la priorità sugli ampliamenti. A partire dal 2030, tutti i grandi interventi di ampliamento saranno volti a soddisfare le esigenze a lungo termine della clientela. In quest'ottica, gli ampliamenti con orizzonte temporale 2100 dovranno tenere conto anche degli inevitabili mutamenti nel comportamento di mobilità.

La comunicazione elettronica e le possibilità di incontro virtuale porteranno, infatti, profonde trasformazioni nelle abitudini lavorative e di mobilità. Emergeranno nuovi vettori di mobilità: gli autobus a lunga percorrenza sono solo precursori in tal senso, e i veicoli autonomi potrebbero affermarsi come forma di trasporto pubblico individuale. In tal modo si potrebbe arrivare alla convergenza di strada e ferrovia. Le FFS vogliono contribuire a plasmare il volto della mobilità del futuro. La grande opportunità consiste nell'offrire trasporti pubblici da porta a porta (*Comunicato stampa FFS*, il 26 marzo 2015)

## **SBB makes good progress in 2014**

*In 2014 (tables 1, 2 and 3) SBB carried 3.7% more customers and 17.6% more goods. Each day, 1.18 million passengers rode its trains. Customer satisfaction and punctuality increased slightly; SBB remains the most punctual rail network in Europe. Net income increased by CHF 135 million to CHF 373 million; the increase was attributable primarily to real estate sales. SBB Cargo once again boosted the company's consolidated result; SBB Cargo International was profitable for the first time. In long-distance services, however, profits decreased significantly. Debt continued to increase, but less so than in the previous year. The debt coverage ratio improved. In view of the increasingly difficult economic environment due to, among other factors, the strong Swiss franc, SBB intends to further increase its efficiency with the*

*goal of avoiding increases in public transport prices in 2015.*

*SBB made good progress in 2014, with improvements in punctuality, safety and cleanliness, as reflected in the slight increase in customer satisfaction. In the past year, the company reached milestones with the launch of the first phase of the cross-city line in Zurich and the opening of the newly modernized Genève Cornavin train station. The Léman 2030 project signalled the start of the largest railway project of the next decade. Major rolling stock procurements for the East-West and North-South axis have been relaunched. The simultaneous operation, maintenance and upgrading of the railway infrastructure while maintaining high punctuality remains a challenge.*

- SBB Passenger Traffic serves more customers, SBB Cargo transports more goods

*The demand for passenger travel in 2014 continued to rise. SBB transported 1.18 million customers per day, 3.7% more than in the previous year (2013: 1.14 million customers; retroactively adjusted according to the new calculation method, which better accounts for short-distance travel time). Passenger kilometres increased by 2.6% to 18.2 billion kilometres.*

*Traffic growth in 2014 was spread evenly over major and minor traffic times.*

*SBB Cargo did well in the still highly competitive freight market and was able to increase traffic performance thanks to acquisition of new traffic and additional services for existing traffic by 17.6% with 14.5 billion net ton-kilometres.*

- Customer punctuality and satisfaction slightly improved in highly loaded network

*Customer punctuality – the proportion of travellers arriving on time or with a delay of less than three minutes – rose 0.2 percentage points to 87.7%, despite increased maintenance and expansion work on the network. Meeting of scheduled connections fell by 0.2% to 97.1%. In a European comparison, SBB has been the top performer in terms of punctuality for years.*

*Customer satisfaction in passenger traffic increased by 0.3 points to 75.9. Factors that saw higher ratings included cleanliness, available space, value for the money and customer notification in the event of a disruption. The biggest jump, by 1.8 to 60.8 points, was in the perceived value for the money; this area still scored comparatively low, however: ticket counter staff, for example, were rated about 82. Customer satisfaction in stations increased slightly (76.5 versus 76.3 points). Freight customers, on the other hand, were much more satisfied than in the previous year (74.4 versus 66.4).*

*Contributing to this satisfaction was the outfitting of all 1,018 long distance coaches with signal amplifiers and high-quality mobile phone service reception. To equip regional coaches, a financing agreement was negotiated with mobile phone service providers and orderers. Efforts to outfit rail stations with free internet access continued in 2014 with all larger stations expected to be fully equipped by the end of 2015. In 2014 SBB expanded its supersaver ticket offerings and launched an Evening GA travelcard. Customer information was also improved. For example, seating can now be reserved online and the "My Station" app helps customers in Zurich Main Station find the right connection.*

- Higher group profit and improved earnings for all divisions

*The consolidated result increased by CHF 135 million to CHF 373 million (2013: CHF 238 million). The increase was primarily due to the sale of real estate properties, such as SBB headquarters in Berne Wankdorf, as well as slightly higher earnings in passenger traffic and SBB Cargo. On the other hand, additional maintenance on the track network totalling CHF 95 million, which SBB financed itself, had a diminishing effect on profit.*

*Passenger traffic profit increased by 8.1% to CHF 104 million (2013: CHF 96 million), driven primarily by higher income in regional transport and the end of restructuring contributions to the pension fund. In long-distance traffic, profit decreased to CHF 71 million (2013: CHF 93 million), in part because of stagnat-*



ing operating income, increased vehicle costs and higher depreciation.

SBB Real Estate increased its pre-compensation profit over the previous year by 55% to CHF 395 million, CHF 150 million of which will go to infrastructure financing and the rest to the SBB Pension Fund.

SBB Cargo outperformed its positive result in 2013 with a profit of CHF 33 million. Contributing to this effect was SBB Cargo International, which was profitable last year for the first time with CHF 1 million in net income. SBB Infrastructure recorded a deficit of CHF -66 million (2013: CHF -72 million) as a result of higher maintenance payments. Nevertheless, the backlog in infrastructure maintenance grants in 2014 increased to CHF 2.5 billion (2013: CHF 2.3 billion) due to the lack of sufficient stabilization funds.

- Debt coverage ratio improved – staff motivation significantly higher

Free cash flow after public-sector funding was CHF -205 million (2013: CHF -653 million). The negative free cash flow is due to the fact that investments in rolling stock and real estate cannot be financed by operating activities. Debt continued to increase in 2014, but less so than in the previous year. Interest-bearing net indebtedness rose to CHF 7,720 million (2013: CHF 7,507 million). The debt coverage ratio, i.e. the amount of net interest-bearing debt in relation to EBIT, improved from 19 to 15, but is still too high.

Public-sector funding for infrastructure was higher in 2014 (+ CHF 80 million to CHF 1,637 million), primarily due to greater depreciation. In regional traffic, public funding totalled CHF 587 million (2013: CHF 591 million.) and CHF 25 million in freight traffic (2013: CHF 24 million).

The 2014 staff survey yielded positive results. The satisfaction of the company's approximately 33,000 employees has increased significantly since 2012 (from 62 to 66 points) and is as high as ever. Staff motivation has also improved.

- Concrete measures to counteract the strong franc

A strong Swiss franc represents a major burden for SBB. Further efficiency improvements and structural adjustments are necessary in the areas most highly impacted by the currency's strength. To lower the impact on its customers, SBB will avoid raising public transport prices this year. The introduction of the SwissPass in August 2015 will allow the company to boost marketing of tourist destinations. SBB is in talks with its social service partners to develop further measures to stabilize the pension fund, a challenging proposition given the strength of the franc and negative interest. In freight traffic, the North-South axis and import/export transport have been hard hit by the strong Swiss franc.

- Milestones over the coming years – shaping the future of travel

A full-scale timetable change is scheduled for the end of 2015. The launch of the second stage of the cross-city line in Zurich will increase capacity and enable faster east-west connections. In 2016, the focus will be on north-south connections with the opening of the new Gotthard tunnel. In 2017, the new long-distance double-deck trains will travel the east west axis.

Making life easier for its customers is a top priority for SBB. Together with the public transport sector, SBB will introduce the SwissPass in the period August 2015 to January 2017. This is the first step towards more customer-friendly access to public transport and bringing GA convenience to all. In 2015, the entire industry and the tariff associations involved must work to simplify the terms of use and the zone systems. The gradual installation of 1,000 ticket machines of the latest generation will be completed by the end of June 2015. Customer information will be further improved: the SBB Mobile app will be enhanced in the first half of the year with additional features such as real-time information on train formation, service disruptions and alternatives.

After Swiss voters approved the FABI initiative to finance and expand the country's railway infrastructure, as of 2016 the company will have access to additional funds for maintenance and expansion, with maintenance work tak-

ing priority as the basis of the rail network. From 2030 onward, the major development efforts will focus on long-term customer needs. Expansion plans with a time horizon of 2100 must take changes in travel behavior into account.

Work and travel patterns will continue to change dramatically as a result of electronic communications and virtual meeting places. New conveyance options will also begin to emerge: long-distance buses are signs of things to come as self-driving vehicles become a reality, leading to a convergence of rail and road. SBB wants to help shape the future of travel. The biggest opportunity lies in the ability to offer public transport from door to door (SBB Press release, March 26th, 2015).

## TRASPORTI URBANI (URBAN TRANSPORTATION)

### Italferr: Linea 2 della Metropolitana di Lima

Italferr si è aggiudicata un'altra importante commessa sul mercato internazionale. La società di ingegneria del Gruppo FS Italiane ha infatti firmato a Lima, in Perù, il contratto per la realizzazione e la gestione della linea 2 della Metro di Lima, inclusa la diramazione della Linea 4, per un totale di 35 km e di 35 stazioni.

Il Consorzio Metro Linea 2 - concessionario di queste attività è costituito da Dragados, FCC, Impregilo, COSAPI per le opere civili, Ansaldo STS per i sistemi e Ansaldo Breda per la fornitura del materiale rotabile - ha conferito a Italferr l'incarico di coordinamento e integrazione dell'ingegneria, dalla fase di progettazione a quella realizzativa e messa in servizio dell'opera.

Le attività attribuite a Italferr, del valore di circa 6 milioni di dollari, da realizzare in 66 mesi, sono finalizzate alla corretta gestione delle tre interfacce progettuali e realizzative della linea, con l'obiettivo di individuare carenze o incongruenze in fase di progettazione e di costruzione.

A livello internazionale Italferr è già presente in Medio Oriente, con la progettazione della Saudi Landbridge, linea ferroviaria di 1.300 km

che collegherà la costa orientale con quella occidentale del Regno Saudita; in Qatar, dove è Nominated Subcontractor di un consorzio internazionale per la realizzazione della Red Line North della metropolitana di Doha; in Oman, dove sta eseguendo un contratto per la progettazione preliminare di 2.244 km della nuova rete ferroviaria del Sultanato; in Turchia, dove si è aggiudicata il contratto per la supervisione dei lavori e per la revisione del progetto del Tunnel Eurasia.

Questa aggiudicazione rafforza la determinazione del management del Gruppo FS Italiane a conseguire sempre più prestigiosi risultati anche in ambito internazionale e conferma la leadership che Italferr sta conquistando all'estero, dopo essersi affermata in Italia nei grandi progetti ferroviari, convenzionali e ad alta velocità, per attività quali progettazione, gestione degli appalti, direzione e supervisione dei lavori, project management, fino all'assunzione della direzione lavori di Expo Milano 2015, che oggi registra il completamento delle opere in corso al 95% (Comunicato stampa Italferr, 2 aprile 2015).

### **Italferr: Line 2 of the Metropolitan Lima**

*Italferr was awarded another major contract in the international market. The engineering company of the Italian FS Group has signed in Lima, Peru, the contract for the construction and operation of the Line 2 of the Metro of Lima, including the branch of Line 4, for a total of 35 km and 35 stations.*

*The Consortium Metro Line 2 - dealer of these activities and consists of Dragados, FCC, Impregilo, Cosapi for civil works, Ansaldo STS and Ansaldo Breda for systems for the supply of rolling stock - Italferr has given the task of coordinating and integration of engineering, from conceptual design to realization and commissioning work.*

*The activities attributed to Italferr, worth about \$ 6 million, to be achieved in 66 months, are aimed at the proper management of the three interfaces design and construction of the line,*

*with the goal of identifying gaps or inconsistencies in the design phase and construction.*

*Internationally Italferr is already present in the Middle East, with the design of the Saudi Landbridge, 1300 km of railway line that will connect the east coast to the west of the Kingdom of Saudi Arabia; in Qatar, where Nominated Subcontractor of an international consortium for the construction of the Red Line Metro North Doha; in Oman, where he is performing a contract for the preliminary design of 2244 km of new railway network of the Sultanate; in Turkey, where it was awarded the contract for the supervision of the work and for the review of the project of Eurasia Tunnel.*

*This award reinforces the determination of the Italian FS Group management to achieve more and more prestigious results on an international and confirms the leadership that Italferr is winning abroad, after having established itself in Italy in major railway projects, conventional and high speed, for activities such as planning, procurement management, direction and supervision of works, project management, construction management to the assumption of the Expo Milano 2015, which now records the completion of the works in progress at 95% (Italferr Press Release, April 2nd, 2015).*



(Fonte - Source: Siemens Mobility)

Fig. 2 - Il transito di una Vectron BLS (serie ordinata a Siemens).  
Fig. 2 - A BLS Vectron moving on a bridge.

## INDUSTRIA (MANUFACTURES)

### **Ordini BLS Cargo: 15 locomotive Siemens multisistema**

BLS Cargo ha ordinato 15 Vectron MS multisistema (fig. 2) a Siemens: queste verranno utilizzate in servizio transfrontaliero in Germania (D), Austria (A), Svizzera (CH), Italia (I) e Paesi Bassi (NL). Tutti i sistemi di trazione ed i dispositivi di controllo necessari per il transito sul corridoio merci nord-sud sono a bordo. La locomotiva può raggiungere velocità fino a 200 km/h e ha una potenza di 6.400 kW.

La consegna avverrà in tre fasi, e le prime locomotive hanno in programma di entrare in servizio nella seconda metà del 2016. "BLS Cargo ha condotto corse di prova complete e prove della locomotiva Vectron al termine del 2014 per quanto riguarda il consumo di energia, le prestazioni di trazione, controlli multisistemici, l'esercizio e la manutenzione. Il concetto globale della Vectron ci ha convinto", ha dichiarato D. STAHL, CEO della BLS Cargo SA.

J. EICKHOLT, CEO di Railway Siemens, ha aggiunto: "Le eccezionali prestazioni della nostra locomotiva



Vectron sono state il fattore decisivo per questo ordine. Il progetto della locomotiva si basa su un concetto flessibile, orientato al futuro, che comprende non solo i pacchetti nazionali globali per il funzionamento pan-europeo, ma garantisce anche la massima efficienza per i nostri clienti in tutto il suo intero ciclo di vita”.

La Vectron è adattabile ai sistemi ferroviari dei vari Paesi grazie ai dispositivi assemblati a pacchetto e può quindi essere configurata proprio per soddisfare i rispettivi compiti di trasporto. Rapidamente disponibili nelle varianti preferite, garantisce velocità di consegna rapide. Grazie al concetto di piattaforma, la locomotiva può essere successivamente aggiornata o convertita con il minimo sforzo per il funzionamento sui vari corridoi (*Siemens Mobility*, 30 Marzo 2015).

### **BLS Cargo orders 15 multisystem locomotives**

*The Swiss rail cargo stake holder BLS Cargo has ordered 15 Vectron MS multisystem locomotives from Siemens that will be used in cross-border service in Germany (D), Austria (A), Switzerland (CH), Italy (I) and the Netherlands (NL). All traction and train control systems required for the north-south freight corridor are on board. The locomotive can reach speeds up to 200 km/h and has an output of 6,400 kW.*

*Delivery will take place in three phases, and the first locomotives are scheduled to enter service in the second half of 2016. “BLS Cargo conducted comprehensive trial runs and tests of the Vectron locomotive late in 2014 in regard to its energy consumption, traction performance, multisystem controls, operability and serviceability. The Vectron’s overall concept convinced us” said D. STAHL, CEO of BLS Cargo AG.*

*J. EICKHOLT, CEO of Siemens’ rail business, added: “The outstanding performance of our Vectron locomotive was the decisive factor for this order. The locomotive’s design is based on a forward-looking, flexible concept that not only includes comprehensive*

*country packages for pan-European operation, but also ensures the highest efficiency for our customer across its entire lifecycle.”*

*The Vectron is scalable with country and equipment packages and can thus be precisely configured to meet the respective transport tasks. Quickly available preferred variants ensure speedy delivery times. Thanks to the platform concept, the locomotives can also be later upgraded or converted with minimal effort for operation in the various corridors (Siemens Mobility, March 30th, 2015).*

### **Hitachi investe in Finmeccanica**

Hitachi, Ltd. (TSE:6501, “Hitachi” o “Hitachi Group”) e Finmeccanica S.p.A. (FNC.IM, SIFI.MI “Finmeccanica” o “Gruppo Finmeccanica”) comunicano di aver sottoscritto accordi vincolanti per l’acquisto da parte di Hitachi dell’attuale business di AnsaldoBreda S.p.A., ad esclusione di alcune attività di revamping e di determinati contratti residuali; nonché dell’intera partecipazione detenuta da Finmeccanica nel capitale sociale di Ansaldo STS S.p.A. (“Ansaldo STS”), pari a circa il 40% del capitale sociale della stessa.

La chiusura simultanea delle operazioni di cui sopra è prevista nel corso del corrente anno ed è soggetta alle specifiche condizioni tipiche per tale tipo di operazioni, quali autorizzazioni regolamentari ed antitrust.

Le suddette operazioni di acquisizione rappresentano un traguardo chiave nella strategia di Hitachi Rail finalizzata a divenire leader globale nelle soluzioni ferroviarie, espandendo in modo significativo la propria attività a livello mondiale. Tali acquisizioni consentiranno ad Hitachi di rafforzare la propria posizione nei sistemi di segnalamento/gestione del traffico, incrementando le operazioni c.d. “chiavi in mano” nonché il portafoglio, con prodotti all’avanguardia sui mercati internazionali. I business oggetto dell’acquisizione sono strategici per l’Italia e l’integrazione con Hitachi rappresenta un’opportunità

unica per sviluppare il loro potenziale di crescita in nuovi mercati.

A conclusione di una procedura competitiva, Finmeccanica ha selezionato Hitachi quale migliore partner industriale per assicurare al proprio business dei trasporti un posizionamento di successo nel lungo termine. L’integrazione con Hitachi assicurerà il miglior futuro possibile ai business di Ansaldo STS e di AnsaldoBreda nonché ai loro dipendenti, rappresentando un passo fondamentale nella implementazione del Piano Industriale di Finmeccanica, la quale diventerà una società interamente concentrata su Aerospazio, Difesa & Sicurezza. A seguito di queste operazioni il Debito Netto del Gruppo Finmeccanica a fine 2015 si ridurrà di ca. 600 milioni di Euro, con una plusvalenza netta complessiva pari a ca. 250 milioni di Euro.

H. NAKANISHI, Presidente ed Amministratore Delegato di Hitachi, Ltd. ha affermato quanto segue: “É con grande piacere che vi annuncio che Hitachi ha trovato l’accordo con Finmeccanica per procedere con questa significativa operazione. L’acquisizione si inquadra nella strategia di Hitachi volta alla crescita del ‘Social Innovation Business’, mediante la combinazione di tecnologia IT con le nostre valide soluzioni infrastrutturali”.

L’Amministratore Delegato e Direttore Generale di Finmeccanica, M. MORETTI, ha affermato che: “La vendita del business relativo al trasporto ferroviario rappresenta una tappa importante nella realizzazione del nostro Piano Industriale che mira a focalizzare e rafforzare il Gruppo nel core business hi-tech Aerospaziale, Difesa e Sicurezza. Le operazioni annunciate oggi confermano il nostro impegno nel realizzare gli obiettivi economici e finanziari per ridurre significativamente il debito netto. Hitachi ha espressamente riconosciuto il know-how e l’expertise conferiti da AnsaldoBreda e da Ansaldo STS. Sono sicuro che entrambe le società ricopriranno un ruolo chiave nel futuro sviluppo del business di Hitachi Rail in tutto il mondo, facendo leva

sui centri di eccellenza nei sistemi ferroviari e nel trasporto metropolitano”.

A. DORMER, Amministratore Delegato Globale di Hitachi Rail ha affermato quanto segue: “Grazie a queste operazioni, saremo nell’eccellente posizione di trasformare Hitachi Rail in uno dei più forti player del settore. L’odierno annuncio rappresenta l’ulteriore prova della visione a lungo termine che abbiamo per la crescita di Hitachi. Attraverso tale operazione rafforzeremo significativamente la nostra posizione sul mercato, con l’obiettivo di diventare leader nella fornitura di soluzioni globali nel settore ferroviario.”

Ansaldo STS è una società leader, su scala mondiale, nella tecnologia dei sistemi di trasporto, specializzata nella progettazione, implementazione e gestione di attrezzature di segnalamento e sistemi di controllo per ferrovie e metropolitane nei segmenti del trasporto merci e passeggeri. Ansaldo STS opera inoltre come principale appaltatore e fornitore di sistemi di trasporto”

- *Consulenti*

Ai fini dell’operazione, Finmeccanica è stata assistita da UBS e Mediobanca quali consulenti finanziari e da Grimaldi Studio Legale quale consulente legale. Gli Amministratori Indipendenti del Consiglio di Amministrazione di Finmeccanica sono stati assistiti da Equita Sim quale consulente finanziario. Il Gruppo Hitachi è stato assistito da Citi quale consulente finanziario e da Gianni, Origoni, Grippo, Cappelli & Partners quale consulente legale. (Comunicato stampa Hitachi Group, 24 febbraio 2015).

### **Hitachi to invest in Finmeccanica**

*Hitachi, Ltd. (TSE:6501, “Hitachi” or “Hitachi Group”) and Finmeccanica S.p.A. (FNC.IM, SIFL.MI “Finmeccanica” or “Finmeccanica Group”) have announced that they have signed binding agreements for the purchase and sale of:*

- *the current business of Ansaldo-*

*Breda S.p.A., with the exclusion of some revamping activities and certain residual contracts, and*

- *the entire interest owned by Finmeccanica in Ansaldo STS S.p.A. (“Ansaldo STS”), equal to approximately 40% of the share capital.*

*The simultaneous closing of the transactions is expected later this year and is subject to certain customary conditions, such as regulatory and antitrust approvals. The acquisitions represent a key milestone in Hitachi Rail’s strategy to become a global leader in total rail solutions. Whilst significantly expanding its global footprint, the acquisitions will enable Hitachi to strengthen its position in signalling / traffic management systems, expand turnkey operations and enlarge its portfolio with world class products. The businesses acquired are strategically important for Italy and the combination with Hitachi will also provide a unique opportunity to pursue untapped growth potential in new markets. Finmeccanica has selected Hitachi as the best industrial partner to ensure a successful long term repositioning of its transportation business, following a competitive process. The integration into Hitachi will secure the best possible future for the Ansaldo STS and AnsaldoBreda businesses and their employees, marking a fundamental step in executing the Industrial Plan of Finmeccanica, which becomes a pure Aerospace, Defence & Security company. As a result of these transactions, Group Net Debt at the end of 2015 will reduce by ca. Eur 600 million, with a net total capital gain of ca. Eur 250 million.*

*H. NAKANISHI, Chairman & CEO of Hitachi, Ltd. said: “I am very pleased to announce that Hitachi has agreed with Finmeccanica to proceed with this important transaction. This acquisition complements Hitachi’s strategy to grow our Social Innovation Business, combining IT technology with our sound infrastructure solutions.”*

*Finmeccanica’s CEO and General Manager Mauro Moretti said: “The sale of the rail transport business is a key step in the execution of our Industrial Plan, aimed at focusing and strength-*

*ening the Group in the core business- hi-tech Aerospace, Defence & Security. The transactions announced today confirm our commitment to deliver on our economic and financial objectives contributing to significantly reducing net debt. Hitachi has clearly recognized the know-how and expertise which would be contributed by both AnsaldoBreda and Ansaldo STS within the new Group. I am sure both companies will play a key role in the future development of Hitachi Rail business worldwide, with their centers of excellence in Transportation Systems and Mass Transit”.*

A. DORMER, Global Chief Executive Officer of Hitachi Rail said: “With the addition of these companies we are in an excellent position to transform Hitachi Rail into one of the strongest global players in the sector. Today’s announcement is a further testament to the long-term vision we have for growth of Hitachi. By combining forces, we significantly strengthen our market position, aspiring to become a leading global total solution provider to the rail sector.”

*Ansaldo STS is a leading, world-class Transportation Systems technology company specialized in the design, implementation and management of signalling equipment and control systems for railways and underground railways in the freight and passenger market. Ansaldo STS also acts as a main contractor and supplier of “turnkey” transportation systems worldwide. Ansaldo STS is headquartered in Genoa and employs about 4,000 people (of which 1,530 in Italy) in more than 30 countries. AnsaldoBreda has 150 years of experience in the industry and a strong tradition in the field of rail vehicles, with consolidated capabilities in Mass Transit and Very High Speed Trains.*

- *Advisors*

*For the transaction, Finmeccanica was assisted by Mediobanca and UBS as financial advisors and by Grimaldi Studio Legale as legal advisor. Independent Directors of Finmeccanica’s Board were assisted by Equita Sim as financial advisor. Hitachi Group was assisted by Citi as financial advisor*



and by Gianni, Origoni, Grippo e Cappelli as legal advisor (Hitachi Press Release, February 24th, 2015).

**VARIE  
(OTHERS NEWS)**

**FS Italiane: l'UE finanzia il progetto "TRAIN in Stations"**

Formare i ferrovieri europei nel fronteggiare il disagio sociale in stazione. È questo l'obiettivo del progetto TRAIN in Stations (Training Railway Agents on INclusion in Stations), promosso dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, assieme alle ferrovie francesi, bulgare e lussemburghesi, i cui delegati si sono incontrati a Roma per definire i prossimi passi da compiere.

Il progetto è stato incluso tra quelli finanziati dall'Unione Europea, con un finanziamento di 210mila euro. La sfida è trasferire a quanti lavorano nelle stazioni europee le competenze appropriate per potersi interfacciare con le difficoltà, le storie e le aspettative delle persone senza dimora che gravitano nelle aree ferroviarie.

Train in Stations si avvarrà delle significative esperienze fatte dagli Help Center, i servizi di orientamento sociale presenti nelle principali stazioni ferroviarie italiane. A Roma Termini, per esempio, l'Help Center è attivo dal 2003 ed è gestito dalla Cooperativa Europe Consulting: il suo obiettivo prioritario è quello di intercettare e orientare le marginalità gravi presenti nel territorio e nei dintorni della stazione capitolina.

Il progetto di formazione del personale ferroviario è la prosecuzione dei progetti Hope in Stations e Work in Stations. Il primo ha preso a riferimento gli Help Center italiani per la creazione di un modello europeo; con il secondo, invece, le stazioni sono diventate il punto di partenza per il reinserimento nel mondo del lavoro delle persone senza fissa dimora, gra-

zie alle opportunità offerte dall'indotto ferroviario e a nuove modalità di formazione professionale.

Le tre esperienze sono fortemente collegate alla Carta Europea della Solidarietà, il documento promosso dal Gruppo FS Italiane per dare concretezza ai principi della responsabilità sociale e della sostenibilità nelle stazioni di tutt'Europa, sottoscritto da 12 reti ferroviarie. Il pool, la cui presidenza è stata riconfermata proprio ieri a FS Italiane e SNCF, lavora per rendere le stazioni luoghi sempre più sicuri e accoglienti, coniugando le politiche sulla sicurezza con quelle di solidarietà sociale.

In particolare, la Carta Europea ha l'obiettivo di creare un grande network (ferrovie, istituzioni e associazioni) che operi con una comune metodologia di intervento per le problematiche sociali nelle stazioni. Un metodo che, innanzitutto, si basa sullo scambio di conoscenze e di best practices tra i partner, nella consapevolezza che il problema del disagio sociale nelle stazioni è ormai comune e diffuso in tutta Europa (Comunicato stampa FSI, 26 marzo 2015).

**FS Italiane: the EU is funding the project in TRAIN in Stations**

*Train railroad Europeans in confronting social hardship in the station. This is the objective of the project in TRAIN Stations (Training Railway Agents on Inclusion in Stations), promoted by the Italian State Railways Group, together with the French railways, Bulgarian and Luxembourg, whose delegates met in Rome to define the next steps to take.*

*The project has been included among those funded by the European Union, with funding of 210 thousand euro. The challenge is to transfer to jobs in the European stations the right skills to be able to interface with the*

*difficulties, the stories and expectations of homeless people who gravitate in railway areas.*

*Train Stations in will take advantage of the significant experiences from Help Center, the services of social orientation in major Italian railway stations. A Roma Termini, for example, the Help Center is active since 2003 and is managed by the Cooperative Europe Consulting: the primary objective is to intercept and direct the severe marginalization in the area and around the station Capitoline.*

*The training project of the railway staff is the continuation of the projects Hope in Stations and Work in Stations. The first took to reference the Help Center Italian for the creation of a European model; with the second, however, the stations have become the starting point for the reintegration into employment of homeless, thanks to the opportunities offered from the induced rail and new ways of vocational training.*

*The three experiences are strongly linked to the European Charter of Solidarity, the document promoted by the Italian FS Group to give substance to the principles of social responsibility and sustainability in stations across Europe, signed by 12 rail networks. The pool, whose presidency was confirmed yesterday in Italian FS and SNCF, works to make the stations more and more places safe and welcoming, combining the security policies with those of social solidarity.*

*In particular, the European Charter aims to create a large network (railways, institutions and associations) to work with a common methodology of intervention for the social problems in the stations. A method that, first of all, is based on the exchange of knowledge and best practices among the partners, in the knowledge that the problem of social problems in the stations is now common and widespread throughout Europe (FSI Press release, March 26th, 2015).*