

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Puglia: task force per garantire la puntualità treni

Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia (Gruppo FS Italiane) sono al fianco dei viaggiatori pugliesi e hanno programmato, d'intesa con Regione Puglia, committente del servizio, una serie di azioni per migliorare la qualità dell'offerta ferroviaria.

Rete Ferroviaria Italiana ha attivato una task force per incrementare gli standard di puntualità. Tra le azioni già realizzate e in corso:

- sostituzione dei cavi in rame con quelli a fibra ottica per ottimizzare l'affidabilità del sistema di distanziamento dei treni sulla Direttrice Adriatica e sulla linea Taranto-Bari;
- chiusura di due passaggi a livello a Barletta per eliminare definitivamente le criticità legate agli attraversamenti di auto e pedoni;
- upgrade tecnologico di due passaggi a livello a Bari Santo Spirito e di uno a Trani, anche per presidiare gli indebiti attraversamenti;
- rinnovo dei deviatori in ingresso e in uscita dalle stazioni con sistemi di ultima generazione;
- sistemi di videosorveglianza sulle tratte più colpite dai furti di metalli pregiati per prevenire gli atti dolosi e le conseguenti ripercussioni sul traffico ferroviario;
- rinnovo tecnologico dei sistemi di gestione delle stazioni sulla linea Taranto-Metaponto (CTC).

Questi interventi, insieme a quelli per il miglioramento degli standard di comfort, funzionalità e decoro del-

le stazioni pugliesi (adeguamento marciapiedi a standard europei, installazione ascensori, nuovi sistemi di informazione al pubblico) determineranno significativi incrementi qualitativi nell'esperienza di viaggio nel suo complesso.

Da segnalare, inoltre, che il nuovo orario cadenzato è ancora in fase di rodaggio. Alcune modifiche a orari e fermate sono già in vigore, altre saranno adottate sulla scorta dei suggerimenti raccolti dai pendolari. Particolare attenzione sarà riservata alle composizioni dei treni, in ragione della nuova distribuzione dei flussi di domanda dei treni del nuovo orario al fine di garantire maggior confort alle persone che quotidianamente scelgono i nostri servizi.

Ad ogni modo, dal 9 dicembre il numero di viaggiatori sui treni regionali è cresciuto, grazie anche al fatto che il nuovo orario cadenzato, sebbene in fase di assestamento, garantisce collegamenti più veloci tra Lecce, Foggia e Bari e collegamenti ogni mezz'ora tra Barletta e Fasano.

D'intesa con Regione Puglia, è allo studio un modello di orario cadenzato anche sulla linea Taranto-Bari per garantire collegamenti più veloci tra le due città e più connessioni con i treni a lunga percorrenza.

Trenitalia nel frattempo ha avviato un filo diretto con i pendolari pugliesi tramite il nuovo servizio di *customer care* disponibile a Bari e a Lecce, oltre alla quotidiana presenza a bordo dei treni programmati.

Da alcuni mesi è possibile utilizzare anche per i servizi pugliesi l'app Trenitalia per ricevere informazioni in tempo reale. Oltre 2mila persone hanno già attivato il servizio e rice-

vono, direttamente sul proprio smartphone, informazioni puntuali sulla linea o sui treni di proprio interesse.

Sulle relazioni Lecce-Bari, Foggia-Bari e Brindisi-Bari i prezzi degli abbonamenti per l'accesso ai treni Frecciarossa sono allineati ai prezzi degli abbonamenti Frecciabianca (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 18 gennaio 2019).

Nazionale: la sezione transfrontaliera della Torino-Lione, aggiornamento a gennaio 2019

La Torino-Lione è una linea ferroviaria per merci e passeggeri che si estende per 270 km, di cui il 70% in Francia e il 30% in Italia ed è l'anello centrale del Corridoio Mediterraneo, uno dei 9 assi della rete di trasporto europea TEN-T che si sviluppa per 3000 km connettendo tra loro da Est a Ovest 7 corridoi Ue.

Ora è in costruzione la sezione transfrontaliera della linea, per un totale di 65 km, di cui è incaricata la società binazionale TELT. Questa sezione è compresa tra Susa in Italia, e Saint-Jean-de Maurienne in Francia; per l'89% passa in sotterraneo, riducendo al minimo il consumo di suolo. L'elemento principale è il tunnel di base del Moncenisio, a doppia canna di 57,5 km (di cui 45 in territorio francese e 12,5 in territorio italiano) che collega le stazioni internazionali di Saint-Jean-de-Maurienne e di Susa, da cui si connette con la linea esistente in Francia e in Italia.

Questa galleria di base, 150 anni dopo l'inaugurazione del tunnel del Frejus, trasforma l'attuale linea di montagna in una linea di pianura. La configurazione attuale della sezione transfrontaliera in Italia è il risultato di una progettazione partecipata che ha coinvolto gli enti locali nell'Osservatorio sulla Torino-Lione, istituito dal governo italiano nel 2006 dopo le proteste a Venaus contro il primo tracciato dell'opera. A conclusione di 205 sedute di lavoro e 300 audizioni di tecnici ed esperti, nelle quali sono state approfondite 10 alternative di

percorso, si è arrivati nel 2013 a un tracciato definitivo, radicalmente cambiato.

Il nuovo progetto è stato poi approvato nel 2015. Si è inoltre previsto di realizzare l'opera per fasi: la Prima Fase, il cosiddetto progetto "low cost", prevede la realizzazione del tunnel di base, il miglioramento della capacità della linea storica per circa 20 km tra Bussoleno e Avigliana, la costruzione della galleria mista merci/passeggeri da Avigliana alla piattaforma logistica di Orbassano, che sarà riqualificata, e gli interventi di adeguamento del nodo di Torino.

- *Concluso l'iter approvativo*

La realizzazione dell'opera è sancita da quattro accordi internazionali sottoscritti tra Italia e Francia nel 1996, nel 2001, nel 2012 e nel 2015, integrati con il Protocollo addizionale del 2016. Tra la fine del 2016 e l'inizio del 2017, i Parlamenti italiano e francese hanno ratificato l'accordo che dà il via ai lavori definitivi. Il 21 marzo 2018 il Comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) ha approvato il progetto di Variante dei cantieri sul versante italiano che prevede la realizzazione dei lavori principali dell'opera a partire da Chiomonte anziché da Susa. Con questo passaggio l'iter approvativo dell'opera, in Italia e Francia, si è concluso.

- *Tempi e costi*

La messa in servizio del tunnel di base è prevista nel 2030. Per la sua realizzazione sono previste tre fasi:

- affidamenti, ingegneria e lavori preparatori da ultimare entro il 2020;
- lavori civili entro il 2026;
- impianti e pre-esercizio entro il 2029.

Il costo della sezione transfrontaliera è di 8,6 miliardi di euro, certificato dalla società internazionale Tractebel Engineering – Tuc Rail. Il 40% dell'importo è cofinanziato dall'Unione europea, mentre la quota restante è suddivisa tra i due Paesi (35% per l'Italia, 25% per la Francia).

- *Impegni finanziari*

Fino ad oggi sono stati impegnati per l'opera circa 2,5 miliardi di euro, di cui 1,2 miliardi di euro già spesi per studi e progetti (che sono finanziati al 50% dall'Unione Europea, il 25% dall'Italia e il 25% dalla Francia). Sono attualmente attivi contratti per circa 1,3 miliardi di euro. In totale entro il 2019 è previsto l'affidamento di appalti per un importo complessivo di 5,5 miliardi di euro. I lavori sono organizzati in 81 bandi di gara distribuiti su 12 cantieri operativi: 9 per i lavori dell'attraversamento alpino, suddivisi per area geografica (4 in Italia e 5 in Francia) tra le interconnessioni alla linea storica in Italia e in Francia; 2 per la valorizzazione dei materiali di scavo in Italia e in Francia e 1 per gli impianti tecnologici e la sicurezza. Nel dettaglio 45 gare riguardano le lavorazioni civili, articolate su quattro fasce (fino a 5 milioni di euro, tra i 5 e i 50 milioni di euro, tra i 50 e i 500 milioni e tra i 500 milioni e il miliardo e 300 milioni euro) e 36 gare riguardano invece i servizi di ingegneria. Oltre agli importi più importanti sono previsti numerosi contratti sotto i 50 milioni di euro, per facilitare la partecipazione diretta delle piccole e medie imprese ai lavori.

- *Occupazione*

In totale lavorano all'opera quasi 800 persone di cui circa 530 impegnate nei cantieri e circa 250 tra società di servizi e ingegneria. Nel piccolo delle attività saranno 4.000 i lavoratori diretti e altrettanti quelli generati nell'indotto.

- *Scavi*

Ad oggi è stato scavato oltre il 15,5% delle gallerie previste per l'opera (tunnel geognostici, sondaggi, discenderie, ecc.) e a Saint-Martin-La-Porte si è superato il 64% dei 9 km della galleria geognostica in asse e nel diametro del tunnel di base. A Chiomonte lo scavo dei 7 km del cunicolo geognostico è stato completato a febbraio 2017, raggiungendo tutti gli obiettivi geognostici nel rispetto dell'ambiente, dei tempi e dei costi e senza incidenti. La galle-

ria servirà come accesso al cantiere del tunnel di base. Il 31 maggio 2018 le imprese che hanno curato la fase geognostica del cunicolo esplorativo hanno lasciato il testimone ai soggetti incaricati delle nuove attività, tra cui l'allargamento del cantiere che diventerà il punto principale di avvio dello scavo il tunnel di base sul lato italiano. Contemporaneamente sarà anche realizzato da SITAF il nuovo svincolo autostradale sull'A32 che servirà per l'accesso dei mezzi di lavoro al cantiere e Potrà poi restare a servizio del territorio. Il kick off dei lavori è dato dalla realizzazione di quattro opere preliminari, tre in territorio francese e una in territorio italiano: sono le dighe di Saint-Jean-de-Maurienne, la galleria artificiale di Saint-Julien-Montdenis, i pozzi di Avrieux, profondi 500 metri, e lo svincolo autostradale di Chiomonte sull'A32. Per il tunnel di base del Moncenisio sono previste soluzioni di scavo sia meccanizzato con frese (fino a 7 al lavoro in contemporanea) sia con metodo tradizionale, a seconda delle condizioni geologiche dei singoli tratti. I lavori sfruttano i punti di attacco in entrambe le direzioni, grazie alle 4 discenderie realizzate, al fine di garantire il rispetto del planning e gestire i punti critici. Grazie a queste gallerie di accesso per i mezzi di lavoro a pieno regime si conteranno 15 fronti di scavo e 7 TBM che avanzeranno in contemporanea.

- *L'interscambio*

La Francia e l'Italia sono la seconda e la terza economia dell'Unione europea e sono rispettivamente il secondo partner commerciale l'una dell'altra, precedute solo dalla Germania. Lo scambio economico coinvolge oltre 42 milioni di tonnellate di merci all'anno, movimentate principalmente su strada, e rappresenta un totale di 81 miliardi di euro (Fonte: ISTAT 2017), quasi il doppio rispetto al commercio della Francia con la Cina. Tali scambi sono costituiti principalmente da prodotti agricoli e agroalimentari, prodotti chimici e mezzi di trasporto.

- *La tutela dell'ambiente*

Nel 2017 TELT ha presentato la prima relazione della Valutazione d'Impatto sulla Salute (VIS) relativa al cantiere di Chiomonte. Lo studio è stato elaborato dagli esperti della sezione di Medicina del Lavoro del Dipartimento di Scienze della Sanità Pubblica e Pediatriche, che hanno analizzato i dati raccolti intorno al cantiere e nelle aree limitrofe a partire dal 2012, prima dell'avvio dello scavo, e nei quattro anni di lavori. Oltre 62mila rilevazioni, eseguite da TELT sotto la supervisione dell'Agenzia regionale per la protezione ambientale (ARPA), in cui sono stati monitorati 135 parametri controllati attraverso 40 centraline posizionate in un raggio di 15 km dal cantiere, in parallelo ai 26 punti di controllo interni all'area dei lavori.

- *Legalità*

La nuova linea ferroviaria Torino-Lione è il primo caso in Europa di applicazione della normativa antimafia a livello transnazionale indipendentemente dalla nazionalità dei cantieri. A febbraio 2018 il prefetto della Regione Auvergne Rhône Alpes, S. BOUILLON, e il prefetto di Torino, R. SACONE, hanno firmato l'accordo per rendere operativa la struttura binazionale che svolge gli accertamenti antimafia sugli appalti italiani e francesi della sezione transfrontaliera della nuova linea ferroviaria Torino-Lione. I due prefetti lavorano in parallelo, condividendo le informazioni, con il supporto delle rispettive forze di polizia che possono svolgere controlli e sopralluoghi congiunti nelle aree di cantiere. Le verifiche vengono svolte non solo sulle aziende appaltatrici, ma su tutta la filiera dei subappalti. Le imprese che risultano avere tutte le carte in regola vengono inserite in una White List transnazionale relativa alla Torino-Lione, una sorta di anagrafe degli esecutori che possono lavorare nei cantieri. L'iscrizione ha una validità di 12 mesi, rinnovabile a fronte di nuove verifiche. I controlli riguardano l'intera filiera di appalti e subappalti, comprese le aziende di Paesi terzi.

- *TELT*

Tunnel Euralpin Lyon Turin è il Promotore Pubblico responsabile della realizzazione e della gestione della sezione transfrontaliera della futura linea, merci e passeggeri, Torino-Lione. Costituito a Parigi il 23 febbraio 2015, l'assetto societario si configura con una partecipazione delle quote al 50% tra Ferrovie dello Stato Italiane (FS) e lo Stato francese.

- *Dati in pillole*

- *Lavori*

La Torino-Lione un'opera in corso: su 162 km di galleria da realizzare, a ottobre 2018 raggiunto il 15% del totale e contrattualizzato il 21% del totale.

- *Costo*

Il costo della sezione transfrontaliera della Torino-Lione, pari a 8,6 miliardi (Euro 2012), è certificato dal raggruppamento belga Tractebel Engineering – Tuc Rail.

- *Investimenti*

Ad oggi sono già stati impegnati circa 2,5 miliardi in progetti e lavori; al 2019 saranno appaltati 5,5 miliardi di euro.

- *Antimafia*

La Torino-Lione è primo caso in Europa di applicazione transnazionale della normativa antimafia: White List unica, verifiche affidate a una struttura binazionale coordinata dalle prefetture, controlli su tutta la filiera di appalti e subappalti, comprese le aziende di Paesi terzi.

- *Europa*

La Commissione europea è il primo finanziatore della Torino-Lione: il suo contributo è pari al 41,08%.

- *Global compact*

TELT si è impegnata ad integrare nel proprio meccanismo gestionale e nella realizzazione del proprio progetto 10 principi fondamentali fissati dalle Nazioni Unite che estenderà alle imprese ed alle istituzioni francesi e italiane coinvolte nella Torino-Lione.

- *Federica*

La fresa di 2.400 tonnellate e una potenza pari a otto motori di Formula 1, è al lavoro in Maurienne. L'obiettivo di scavare 9 km in un'area

particolarmente delicata delle Alpi, dove la roccia tende a richiudersi.

- *CO₂*

Con la Torino-Lione a partire dal 2030 si risparmieranno 3 milioni di tonnellate di CO₂ all'anno: le emissioni di 1 milione di mezzi pesanti.

- *Ambiente*

A Chiomonte zero criticità di rilievo su oltre 40.000 misurazioni di 135 parametri ambientali, monitorati nel raggio di 15 km intorno al cantiere.

- *Metropolitana Europea*

La Torino-Lione è il cuore del Corridoio Mediterraneo della rete TEN-T, la nuova metropolitana d'Europa. Il Corridoio serve il 18% della popolazione UE in regioni che rappresentano il 17% del PIL europeo.

- *Economia*

Il completamento della rete TEN-T entro il 2030 vale l'1,8% del PIL europeo (*Nota Stampa TELT - Tunnel Euralpin Lyon Turin*, aggiornamento gennaio 2019).

Lombardia: riparte il Terzo Valico con 600 nuovi occupati subito e 5.000 a regime

Ripartono a pieno ritmo i lavori del Terzo Valico dei Giovi, dopo l'attivazione del V lotto costruttivo, e riparte l'occupazione con 600 nuove assunzioni nei prossimi mesi, che portano a 2.500 il totale occupato nel 2018 dal Cociv, da affidatari e da indotto, dati che saliranno a 4.000 unità nel 2019, 4.400 unità nel 2020, fino ad arrivare a 5.000 occupati a regime nel 2021.

Le principali istituzioni finanziarie italiane sono al lavoro per supportare la realizzazione dell'opera ed i conseguenti positivi impatti occupazionali.

Con l'obiettivo di contribuire a far ripartire un ciclo economico positivo su tutta la filiera produttiva nelle due regioni, il Cociv, general contractor incaricato della realizzazione del progetto, con Salini Impregilo nel ruolo di leader, subito dopo la comunicazione del Ministero delle Infrastrutture, relativa alla valutazio-

ne positiva sulla continuazione dell'opera, si è infatti subito attivato per assumere 300 persone in Liguria e 300 persone in Piemonte, confermando l'impegno di continuare a garantire stabilità occupazionale delle maestranze già impegnate sull'opera, e aumentare la forza lavoro, sia direttamente che tramite società terze. M. RETTIGHIERI è stato nominato Presidente del Consorzio Cociv.

La grande infrastruttura ferroviaria rappresenta una opportunità di sviluppo per le due regioni, una rete ferroviaria lungo la quale transiteranno merci e persone a 250 km/h, favorendo in questo modo non solo occupazione durante la fase di costruzione, ma anche, una volta completata, gli scambi nelle regioni del Nord, e i collegamenti tra queste e l'Europa.

L'opera, una volta a regime, assicurerà il collegamento tra Genova e Milano in 50 minuti (rispetto a 1h e 39 minuti attuali) e tra Genova e Venezia in sole 3 ore e 5 minuti. L'infrastruttura si innesta sulle linee che passano per Torino e Milano e rappresenterà un collegamento strategico tra il sistema portuale ligure, i porti dell'Alto Tirreno, il Nord del Paese e il Centro e Nord Europa (Rotterdam, Anversa). Il Terzo Valico è stato inserito dall'Unione Europea tra i progetti prioritari da realizzare per il completamento della TEN-T, la rete ferroviaria ad alta velocità che collegherà alcune rotte strategiche all'interno dei paesi dell'Unione. E proprio nel corridoio Reno-Alpi, quello che dovrebbe unire Rotterdam con Genova, quindi dal Mare del Nord al Mar Mediterraneo, rientra il Terzo Valico dei Giovi. Nello specifico, oltre alla costruzione del tracciato principale ad alta velocità, il progetto prevede la costruzione di 4 interconnessioni, lunghe 14 km e previste a Voltri, Genova Parco Campasso, Novi Ligure e Tortona, che permetteranno di collegare la nuova linea con quelle già esistenti.

• Nota per il lettore: il tracciato

La nuova linea ad alta capacità veloce denominata Terzo Valico si sviluppa complessivamente per 53

km, di cui 36 km in galleria, e interressa 14 comuni delle province di Genova e di Alessandria e le regioni Liguria e Piemonte (Fig. 1).

La nuova linea sarà collegata a Sud - mediante l'interconnessione di Voltri ed il Bivio Fegino - con gli impianti ferroviari del nodo di Genova, per i quali sono in corso importanti lavori di adeguamento funzionale e di potenziamento, nonché con i bacini portuali di Voltri e del Porto Storico.

A Nord, dalla piana di Novi Ligure, il tracciato si collega alle linee esistenti Genova-Torino (per i flussi di traffico in direzione Torino e Novara-Sempione) ed alla linea Tortona-Piacenza (per il traffico in direzione Milano-San Gottardo).

In dettaglio la linea, partendo dal nodo ferroviario di Genova (Bivio Fegino), si sviluppa quasi interamente in galleria (Galleria di Valico e Galleria Serravalle) fino alla Piana di Novi, ad eccezione di un breve tratto allo scoperto in corrispondenza di Libarna. La Galleria di Valico, lunga circa 27 km, prevede quattro finestre di accesso intermedio, sia per motivi costruttivi sia di sicurezza. In linea con i più avanzati standard di sicurezza, i tratti in galleria saranno in gran parte realizzati in due gallerie a

semplice binario affiancate e unite tra loro da collegamenti trasversali in modo che ognuna possa servire da galleria di sicurezza per l'altra. Dall'uscita della galleria di Serravalle la linea si sviluppa prevalentemente all'aperto fino ad imboccare la Galleria di Pozzolo, all'uscita della quale la linea si sviluppa all'aperto fino all'innesto sulla linea esistente Pozzolo Formigaro-Tortona (itinerario per Milano); nella tratta allo scoperto tra Novi Ligure e Pozzolo Formigaro, è prevista la realizzazione del collegamento in galleria artificiale da e per Torino sull'attuale linea Genova-Torino (*Comunicato Stampa TerzoValico*, 20 dicembre 2018).

TRASPORTI URBANI

Piemonte: 60 milioni di km percorsi in metropolitana, procede la revisione del materiale rotabile

Sta proseguendo l'attività di revisione generale di tutti i veicoli della linea 1 della metropolitana che terminerà ad inizio aprile.

Tra il 7 gennaio e il 28 febbraio l'attività di revisione sarà intensificata. GTT garantirà comunque la frequenza dei passaggi dei treni a 2 minuti e 50 secondi in orario di punta.

I treni sono attualmente 29 e hanno percorso in questi 12 anni oltre 60 milioni di km: è stato perciò necessario programmare una revisione a turno delle vetture. Saranno verificate sia le parti elettroniche e le schede che guidano i convogli sia le parti meccaniche (carrelli, ruote, etc..).

Il primo tratto della metropolitana, che inizialmente collegava Collegno alla vecchia Stazione di Porta Susa, è stato inaugurato il 4 febbraio 2006 in occasione dei XX Giochi Olimpici Invernali di Torino. Nel 2007 la linea è stata prolungata fino alla Stazione di Porta Nuova e il 6 marzo 2011, in occasione del 150° dell'Unità d'Italia, veniva aperto anche l'ultimo tratto fino al Lingotto.

Terminate le operazioni di verifica, verrà analizzata la possibilità di

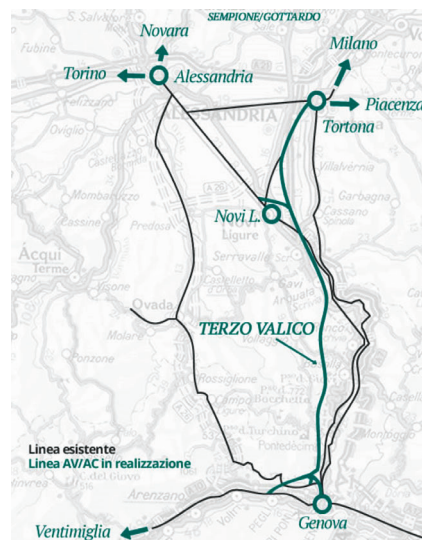


Fig. 1 - Inserimento della Direttrice del Terzo Valico nelle comunicazioni tra Genova e Torino.

umentare ulteriormente la frequenza dei passaggi (soprattutto nelle ore di punta) e di uniformare gli orari di chiusura serale/notturna della metropolitana, in modo da rendere più semplice ed immediata la fruizione del servizio da parte dei cittadini (*Comunicato Stampa GTT*, 3 Gennaio 2019).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: nel 2018 continua il trend di forte crescita del Gruppo Circle

Circle S.p.A. (Circle), società a capo dell'omonimo Gruppo specializzata nell'analisi dei processi e nello sviluppo di soluzioni di automazione e per la digitalizzazione dei settori portuale e della logistica intermodale, quotata sul mercato AIM Italia, comunica che nel 2018 il valore della produzione consolidato è cresciuto di circa il 20% attestandosi a circa € 4,9 milioni (€ 4,1 milioni al 31 dicembre 2017) e il margine operativo lordo di Gruppo ("EBITDA") ha registrato una crescita di circa il 30% raggiungendo circa gli € 1,3 milioni (€ 1 milione al 31 dicembre 2017).

L. ABATELLO, Presidente & CEO, dichiara: "Siamo estremamente soddisfatti della crescita maturata nel corso del 2018. Il piano industriale sta procedendo in maniera molto fattiva, la nostra suite software di punta Milos® nei 12 mesi dell'anno è cresciuta ben oltre le aspettative e il mercato sta rispondendo in maniera positiva sia all'IPO sia alle evoluzioni di prodotto effettuate. In linea con quanto annunciato in sede di IPO e con quanto realizzato sinora, Circle punta anche alla crescita per linee esterne, aspetto su cui stiamo lavorando attraverso una intensa attività di scouting sul mercato mediterraneo".

Dal punto di vista commerciale e di sviluppo nuovi prodotti, coerentemente con il piano di investimenti approvato in sede di IPO, sono stati rilasciati nuovi moduli della suite Milos®, con focus sulle componenti

ferroviarie, internazionali, doganali e di sfruttamento dell'Internet of Things (IoT) (*Nota Stampa Circle*, 15 gennaio 2019).

INDUSTRIA

Nazionale: soluzioni innovative all'avanguardia dai dipendenti del Gruppo FS, il caso S4R

Tra le nuove idee di business sviluppate nel contesto del progetto di imprenditorialità aziendale Innovate, c'è anche un dispositivo in grado di rilevare in tempo reale eventuali anomalie che possono insorgere durante la marcia dei treni. Il sistema, di cui è stato già realizzato un prototipo, utilizza sensori applicati direttamente al treno che tempestivamente intercettano eventuali sollecitazioni anomale.

Una tecnologia all'avanguardia che, in sinergia con i sistemi di diagnostica già in uso, rappresenterebbe un supporto importante per garantire il controllo delle esigenze manutentive sia della infrastruttura che dei convogli.

S4R, il sistema di monitoraggio delle accelerazioni, è il frutto dell'impegno di un team costituito da professionalità diverse provenienti da Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia. Con la guida di un mentor, attraverso un percorso durato mesi, il team ha ideato e sviluppato un dispositivo che garantisce alta sensibilità, affidabilità e costi bassi di produzione, perché sfrutta tecnologie già ampiamente utilizzate.

I sensori installati sui carrelli dei treni acquisiscono le sollecitazioni che vengono analizzate in tempo reale da una centralina. Il sistema in questo modo rende possibile l'individuazione tempestiva di eventuali anomalie sia dei treni che dell'infrastruttura e fornisce allo stesso tempo un supporto per la manutenzione predittiva. Inoltre, in caso di situazioni potenzialmente critiche, può inviare una segnalazione al personale di condotta, che applicherà le azioni del caso.

Una volta conclusa l'analisi degli eventuali competitor, il team ha preparato un piano di sperimentazione suddiviso in tre fasi: dopo i test funzionali in laboratorio sono previsti test presso il circuito di prova di Bologna San Donato e infine corse prova in linea per testare la funzionalità dell'intero sistema.

Come ha sottolineato anche il Direttore di Innovazione e Sistemi Informativi di FS Italiane A. LA ROCCA, il coinvolgimento dei dipendenti è fondamentale per far crescere il Gruppo dal punto di vista dell'innovazione attraverso soluzioni d'avanguardia, come appunto S4R (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 10 gennaio 2019).

VARIE

Nazionale: Centro di Formazione Ferroviaria Srl è ente di formazione riconosciuto ANSF

È con l'Attestato di Riconoscimento CF016 che CFF - il Centro di Formazione Ferroviaria Srl - diventa Centro di Formazione Ferroviaria riconosciuto dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie.

Il riconoscimento di ANSF permette a CFF di erogare formazione specialistica e rilasciare i certificati di avvenuta formazione necessari per poter condurre treni, effettuare la manutenzione, preparare e verificare i convogli prima della partenza e fornire assistenza e sicurezza ai passeggeri.

I certificati di avvenuta formazione emessi da CFF sono riconosciuti in tutto il territorio italiano. Nell'attesa che vengano calendarizzati i primi corsi tutti gli interessati possono iscriversi alla newsletter di CFF dal sito www.formazioneferroviaria.it. Gli iscritti alla newsletter riceveranno in anteprima le informazioni sui corsi attivati. I posti verranno assegnati in base all'ordine di iscrizione.

CFF ringrazia TPER, Dinazzano Po, Trasporto Ferroviario Toscano e SITFA per avere supportato con disponibilità e competenza le attività

che sono state necessarie per il riconoscimento. CFF ringrazia in particolare modo l'Ing. A. MURANA, Responsabile Tecnico del Centro, per l'insostituibile apporto e per avere messo a disposizione di CFF quarant'anni di esperienza maturata nelle Ferrovie dello Stato, dove ha ricoperto praticamente tutti i ruoli della Trazione, da aiuto macchinista fino a responsabile tecnico dell'area nord-est del settore merci nazionale.

CFF è un centro di formazione indipendente ed unico nel suo genere, costituito da quattro aziende/soci operanti nel settore ferroviario internazionale le cui competenze coprono un'ampia area di contesti tra cui simulatori specializzati per la condotta di treni/tram/filobus, manualistica tecnica ed analisi acustiche ferroviarie, RAMS, manutenzione di carri merci e sistemi informativi ferroviari. Gli istruttori e gli esperti del settore interessati a collaborazioni con CFF possono inviare il loro CV a direzione.tecnica@formazioneferroviaria.it (*Comunicato Stampa CFF*, 21 dicembre 2018).

Sardegna: Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, focus su continuità territoriale

Potenziare la continuità territoriale sia marittima che aerea, rinnovare il parco autobus per il trasporto pubblico locale, riqualificare le strutture di volo dell'aeroporto di Olbia, stop al monopolio di Tirrenia, prolungamento della pista dello scalo olbiese, adeguamento delle infrastrutture sull'assistenza al volo dell'aeroporto di Cagliari. Questi i principali temi su cui si è soffermato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, D. TONINELLI, durante la sua visita in Sardegna il 17 gennaio.

“La rivoluzione parte dal dare una corretta e normale mobilità ai Sardi”, ha sottolineato il Ministro, che è atterrato sull'isola in mattinata per una visita iniziata all'aeroporto di Cagliari con l'incontro con l'amministratore delegato della Sogaer, la società di gestione dello scalo, A. SCANU.

Toninelli ha assicurato di aver sbloccato la Sassari-Alghero, che sarà a 4 corsie, e verrà portata al Cipe. “Per quanto riguarda la parte ferroviaria, di cui i Sardi hanno enormemente bisogno – ha proseguito TONINELLI - sono state aumentate le dotazioni economiche, ci sono 190 milioni di euro in più grazie ai quali è già partito lo studio di fattibilità per il collegamento Nuoro-Olbia. Poi ci sono i 150 milioni per l'Arst che presto verranno sbloccati”.

Altra questione di primaria importanza per il ministro TONINELLI è garantire la continuità territoriale. “Porremo fine al monopolio Tirrenia. Il servizio deve svolgere un'utilità sociale fondamentale, Tirrenia utilizza soldi pubblici e non può far schizzare i prezzi” in alta stagione. “I tecnici sono già al lavoro per una nuova gara, una nuova convenzione”, visto che quella attuale scade nel 2020, e ci sarà attenzione anche alla continuità marittima delle merci, che favorirà il rilancio dell'economia sarda”.

Il ministro ha poi fatto il punto generale della situazione con Anas. “L'Anas deve tornare ad essere più vicina ai cittadini. Deve operare più velocemente, deve sbloccare più velocemente i cantieri. Abbiamo costituito un nuovo Cda di Anas per un nuovo approccio metodologico. Anas Sardegna dev'essere il volano di una crescita economica dell'Isola. Gli daremo nuovi strumenti, anche grazie ad una semplificazione del codice degli appalti e penso che tornerà ad essere molto ben vista anche in Sardegna. Questo anche per compensare la viabilità interna che oggi è da paese del terzo mondo e che i sardi non meritano. La responsabilità di tutto ciò è tutta sulle spalle di chi ha governato a livello nazionale e a livello locale questa splendida isola”.

Infine sulla quesitone di Air Italy: “È sotto monitoraggio da parte del sottoscritto e del Ministero perché se vengono dati degli aiuti, giusti, per mantenere in vita una compagnia importante con tanti lavoratori sardi, ora non possono minimamente pensare di andarsene e delocalizzare da

un'altra parte perché magari è un po' più conveniente” (*Comunicato Stampa Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti*, 17 gennaio 2019).

Nazionale: salgono a 300 le stazioni del circuito sala blu

Salgono a 300 le stazioni ferroviarie gestite dalle 14 Sale Blu di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane). È questo l'effetto dell'ampliamento del circuito di assistenza per le persone con disabilità e a ridotta mobilità, anche temporanea, che prende il via, con 20 nuovi scali serviti, in 12 Regioni. Un ulteriore segno dell'attenzione del Gruppo FS Italiane verso le esigenze dei viaggiatori, con lo scopo di migliorare la qualità del viaggio e la vita di milioni di persone che ogni giorno utilizzano il treno per i propri spostamenti.

“L'ampliamento del circuito di assistenza delle Sale Blu ci permette di essere ancora più vicini alle persone che ogni giorno viaggiano a bordo dei nostri treni e transitano per le nostre stazioni – ha dichiarato G. BATTISTI, AD e DG di FS Italiane. I viaggiatori e le loro esigenze sono al centro delle strategie e delle azioni del Gruppo FS Italiane e siamo a lavoro per raggiungere standard sempre più elevati di qualità ed efficienza”.

“L'impegno di Rete Ferroviaria Italiana in tema di accessibilità – ha dichiarato M. GENTILE, AD e DG di RFI - ha fatto sì che siano 300 le stazioni, da Nord a Sud del Paese, che fanno parte del network delle Sale Blu nazionali. A questo servizio, di fondamentale importanza, si affianca il programma di interventi di natura strutturale e tecnologica che stiamo portando avanti nelle nostre stazioni per eliminare le barriere architettoniche e assicurare a tutti i viaggiatori autonomia negli spostamenti”.

A partire dal 2011, anno di inizio delle attività per conto di RFI, i servizi erogati gratuitamente negli scali ferroviari appartenenti al network delle Sale Blu sono più che raddoppiati, passando dai 150mila ai circa 360mila forniti a fine 2018.

Ecco in dettaglio le nuove stazioni inserite nel circuito:

- Lombardia: Busto Arsizio e Porto Ceresio;
- Friuli Venezia Giulia: Sacile;
- Liguria: Finale Ligure Marina, Genova Sestri Ponente Aeroporto e Loano;
- Toscana: Montevarchi-Terranuova e Pontedera-Casciana Terme;
- Umbria: Orvieto;
- Abruzzo: Teramo;
- Lazio: Roma Trastevere, Valle Aurelia, Monterotondo-Mentana e Maccarese-Fregene;
- Sardegna: Ozieri-Chilivani;
- Puglia: Bari Torre a Mare;
- Basilicata: Ferrandina-Scalo Matera e Metaponto;
- Campania: Pietrarsa-San Giorgio a Cremano;
- Sicilia: Punta Raisi .

A queste si aggiungono le stazioni di Trani e Mola di Bari, in Puglia, entrate nel circuito a dicembre 2018. Da segnalare inoltre lo scalo ferroviario di Fiumicino Aeroporto, dove - grazie all'accordo di collaborazione firmato con Aeroporti di Roma - i viaggiatori possono richiedere un servizio di assistenza integrato treno/aereo.

Le 14 Sale Blu, che coordinano e gestiscono gli interventi, sono presenti nelle principali stazioni italiane (Ancona, Bari Centrale, Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella, Genova Principe, Messina Centrale, Milano Centrale, Napoli Centrale, Reggio Calabria Centrale, Roma Termini, Torino Porta Nuova, Trieste Centrale, Venezia Santa Lucia e Verona Porta Nuova), e sono aperte tutti i giorni dalle 6:45 alle 21:30.

Raddoppiato negli ultimi 5 anni anche il numero delle stazioni fast, adesso 30, per cui è necessaria una sola ora di preavviso per la prenotazione del servizio. È in corso, inoltre, la fornitura di circa 400 nuovi carrelli elevatori per l'assistenza alle persone in carrozzina.

Le persone interessate al servizio possono prenotare inviando una mail ad una delle 14 Sale Blu nazionali, oppure telefonando al numero verde gratuito 800.90.60.60 (raggiungibile da telefono fisso) o al numero nazionale a tariffazione ordinaria 02.32.32.32 (raggiungibile da telefono fisso e mobile).

Grazie al portale Sala Blu on line è possibile richiedere assistenza direttamente dal web, con un preavviso minimo di 24 ore, risparmiando tempo, registrando i propri dati anagrafici, i contatti e le specifiche esigenze di viaggio. Maggiori informazioni sui servizi delle Sale Blu sono disponibili sul sito web rfi.it (*Comunicato Stampa RFI*, 16 gennaio 2019).

Campania: FS Mobility Academy alla Federico II di Napoli

Trentacinque neolaureati in ingegneria e in economia, selezionati fra più di 300 candidature, circa 60 docenti universitari ed esperti dei sistemi dei trasporti e oltre 400 ore di didattica. Sono i numeri del primo trimestre (ottobre-dicembre 2018) della FS Mobility Academy.

FS Mobility Academy è un percorso di alta formazione universitaria nato dalla partnership tra il Gruppo FS Italiane e l'Università degli Studi di Napoli Federico II. Il corso multidisciplinare ha l'obiettivo di insegnare ai giovani le metodologie e le tecniche per lo sviluppo e la gestione delle infrastrutture e dei trasporti.

Il programma del primo trimestre, recentemente concluso, è stato articolato in 9 moduli suddivisi in tre aree tematiche: Conoscenze propedeutiche e di base, Conoscenze di legislazione, economia e storia dei trasporti e Tecnica e dell'ingegneria dei sistemi e dei servizi di trasporto.

"FS Mobility Academy dà agli studenti l'opportunità di specializzarsi nel settore delle infrastrutture e della mobilità e di acquisire capacità professionali, tecniche e scientifiche fondamentali all'impiego" ha dichiarato G. BATTISTI, Amministratore De-

legato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane. "Investiamo sulla formazione di giovani talenti generando valore e innovazione per mantenere competitività nel mercato del lavoro. Il Gruppo FS Italiane ha messo le persone sempre più al centro dei propri processi industriali per fornire servizi di qualità sempre maggiore e in linea con le aspettative di chi utilizza il treno per spostarsi ogni giorno". "La partnership con il Gruppo Fs Italiane rappresenta una straordinaria opportunità, per l'Università degli Studi di Napoli Federico II, di offrire agli studenti un percorso post laurea di alta specializzazione, fortemente innovativo e strettamente legato al mondo del lavoro del futuro" ha dichiarato G. MANFREDI, Rettore dell'Università degli Studi di Napoli Federico II.

"Nell'ambito di una profonda trasformazione tecnologica e organizzativa del mondo dei trasporti, la FS Mobility Academy è stata fortemente voluta per offrire un'opportunità ai giovani del territorio" ha dichiarato E. CASSETTA, Presidente del Comitato d'indirizzo della FS Mobility Academy. "Il nostro auspicio è che gli studenti, grazie all'esperienza di stage presso il Gruppo FS italiane, possano confrontarsi concretamente con i meccanismi e le opportunità del mondo dei trasporti".

Il secondo trimestre (gennaio-aprile 2019) prevede l'elaborazione di project work e attività di ricerca in laboratorio, pianificate in coordinamento con le società del Gruppo FS Italiane, che saranno propedeutiche allo svolgimento, da parte dei ragazzi, di stage formativi (maggio-luglio 2019) presso le aziende italiane ed estere del Gruppo.

Gli allievi approfondiranno gli argomenti legati alle aree tematiche di apprendimento in laboratorio: Infrastrutture di trasporto (attività di Building Information Modeling (BIM); esercitazioni sulla gestione del segnalamento e della circolazione ferroviaria; pianificazione e valutazione degli investimenti) e Servizi per la mobilità (attività per l'acquisizione di abilità nell'uso di strumenti

informatici propedeutici alla simulazione, valutazione e realizzazione di servizi applicati alla mobilità; gestione degli hub intermodali quali le stazioni e la gestione dei servizi ai passeggeri; sviluppo di tecnologie per la smart mobility).

Il Comitato di indirizzo di FS Mobility Academy, guidato dal Professor E. CASCETTA e composto dai massimi vertici delle principali aziende del Gruppo FS Italiane, ha fatto il punto sui risultati raggiunti e ha impostato le linee guida relative alle attività didattiche dei prossimi mesi (*Comunicato Università degli Studi di Napoli "Federico II"*, 11 gennaio 2019).

Nazionale: ART e treni pendolari, metodologie e criteri per migliorare l'efficienza nei contratti di servizio di trasporto passeggeri

L'Autorità, con delibera n. 120/2018, ha stabilito le metodologie e i criteri per migliorare l'efficienza delle gestioni dei servizi di trasporto pubblico ferroviario regionale, utilizzati ogni giorno da quasi 3 milioni di passeggeri, con la circolazione quotidiana di oltre 8.000 treni.

In base alle misure regolatorie stabilite, entro 15 giorni dal ricevimento della richiesta, l'Autorità fornisce a Regioni, Province autonome e Agenzie della mobilità di bacino o regionali i parametri vincolanti di efficientamento dei nuovi Contratti di Servizio del trasporto passeggeri ferroviario regionale, o del loro aggiornamento, con obiettivi ed obblighi a carico delle imprese ferroviarie affidatarie.

Il meccanismo individuato dall'Autorità consente di perseguire gli obiettivi di miglioramento dei Contratti di servizio a prescindere dalla modalità di affidamento del servizio di trasporto (con gara, diretto o in house).

Le misure si applicano a tutti i nuovi affidamenti dei Contratti di

Servizio di trasporto passeggeri ferroviario regionale, di cui 16 sono già prossimi alla scadenza. Parimenti si applicano ai Contratti in essere, in caso di loro sostanziale modifica, allorché si realizzi un significativo scostamento tra il risultato netto di previsione e quello a consuntivo, oppure ricorrano le condizioni per la stipula di Atto aggiuntivo, oppure il Contratto di servizio preveda l'adeguamento a disposizioni normative, amministrative o a prescrizioni da parte di Enti o Autorità competenti che comportino nuove condizioni per l'esercizio del servizio.

In ogni caso, decorsi 5 anni dall'entrata in vigore della Delibera 120/2018, le misure stabilite dall'Autorità si applicano a tutti i Contratti di Servizio (*Comunicato stampa ART*, 12 dicembre 2018).

Nazionale: piano di assunzioni per il Gruppo FSI nel 2019

"Abbiamo piani ambiziosi per il futuro dell'azienda e dei nostri dipendenti – ha sottolineato G. BATTISTI, AD FS Italiane durante il saluto alla "Giornata del Cantoniere" di Anas.

Nell'illustrare le linee guida del Piano industriale del Gruppo in corso di definizione, BATTISTI ha evidenziato che "è già stato avviato un importante processo di ricambio generazionale che sarà consolidato nell'anno appena iniziato con oltre 4mila assunzioni, di cui 450 per Anas, tutte da mercato. Assunzioni che interesseranno tutti i settori operativi e strategici dell'azienda. Capistazione, macchinisti e capitreno, ma anche manutentori di treni e di infrastrutture ferroviarie e stradali, senza dimenticare le assunzioni previste per potenziare l'assistenza e la security per le persone che ogni giorno scelgono il treno per muoversi e quelle per nuovi autisti e nei settori della logistica e delle merci".

Il piano di assunzioni, che coinvolge tutte le società operative del

Gruppo "perché le persone sono la vera forza delle aziende", ha sottolineato G. BATTISTI rivolgendosi ai cantonieri di Anas, permetterà di consolidare il ricambio generazionale, già avviato, per le figure professionali a maggiore valore industriale e produttiva.

Con il nuovo piano di assunzione sarà data l'opportunità, a tanti giovani neolaureati e a figure con esperienze già consolidate, di lavorare in uno fra i più grandi gruppi industriali, primo per investimenti in Italia.

I settori interessati dalle assunzioni sono quelli strettamente legati al trasporto ferroviario, il core business aziendale e il centro di tutte le attività. In particolare, circa duemila persone saranno selezionate per ruoli quali macchinisti, capotreno, capostazione e addetti all'assistenza ai viaggiatori e alla security. Oltre mille neoassunti saranno invece occupati nella manutenzione dei treni e dell'infrastruttura, garantendo il costante miglioramento delle performance del trasporto ferroviario in termini di affidabilità, disponibilità e puntualità.

Sono previsti, inoltre, nuovi ingressi in settori considerati strategici nel nuovo Piano industriale quinquennale: nella logistica, 600 persone saranno impiegate nel Polo Mercitalia impegnato nel rilancio del trasporto merci su ferrovia; nel TPL, 250 nuovi autisti viaggeranno sui mezzi di Busitalia per migliorare gli standard qualitativi del trasporto urbano ed extraurbano nelle regioni dove FS Italiane svolge il servizio.

Accanto alle assunzioni previste nel 2019, il Gruppo FS Italiane prosegue collaborazioni e partnership con alcune delle più prestigiose università italiane con l'obiettivo di favorire l'approccio al mondo del lavoro di migliaia di neolaureati, in larga parte in discipline ingegneristiche, e scoprire talenti che possano crescere e sviluppare le proprie capacità (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 14 gennaio 2019).