

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Inaugurazione della nuova locomotiva Siemens 190 per il trasporto merci

“L'arrivo della prima nuova locomotiva oggi a Udine è il primo passo concreto dell'impegno strategico della Regione Friuli Venezia Giulia nel settore del trasporto merci ferroviario”. Lo ha sottolineato l'assessore regionale alla Viabilità e Trasporti R. RICCARDI in occasione della consegna del primo dei due locomotori acquistati dalla FUC-Ferrovia Udine Cividale con finanziamento della Regione (15 milioni di euro quindicennali) e che rappresenta un investimento importante a favore della competitività dell'intero sistema intermodale.

“L'Amministrazione regionale crede nella collocazione strategica del Friuli Venezia Giulia nell'Alto Adriatico ed ha quindi investito per accrescere le condizioni di competitività, anzitutto quelle della sua portualità. I porti, infatti, non funzionano - ha sottolineato RICCARDI - se le merci non vengono caricate a costi adeguati sul settore ferroviario: per questo la scommessa urgente è proprio quella di aggiornare il parco rotabile permettendo l'abbattimento dei costi e un servizio più efficiente a tutto vantaggio del graduale passaggio delle merci dalla gomma al ferro”.

In quest'ottica la Regione ha affidato alla FUC una missione strategica importante, ampliando le sue competenze storicamente incentrate solo sul trasporto pubblico locale, in sinergia con il sistema produttivo e insieme alle altre realtà societarie pubbliche e

private. “Affrontiamo questa seconda parte della legislatura con programmi chiari e definiti che riguardano il sistema stradale, ma la Regione - ha aggiunto RICCARDI - ha bisogno anche di implementare gli altri sistemi modali: questo di oggi è un primo passo concreto in questa direzione”.

Ad illustrare le caratteristiche tecniche della locomotiva - una Siemens di nuova generazione (fig. 1), del costo di 3 milioni e 800 mila euro, attrezzata con sistema politensione che le permetterà di circolare non solo sulla rete ferroviaria italiana ma anche su quelle slovene, austriache e tedesche - è stato il direttore della FUC C. LEONARDUZZI ad annunciare l'arrivo del secondo locomotore entro la metà aprile. Altri investimenti sul parco rotabile saranno previsti più avanti dalla FUC e dalle società regionali private (presenti alla cerimonia di inaugurazione anche gli amministratori delegati di Inrail, T. BRATTA, ed Interail, G. PORTA) (*Comunicato stampa Ferrovie Udine Cividale*, 7 febbraio 2011).

RTC torna a Tarvisio

Dal 23 novembre 2010 RTC ha attivato due nuovi servizi combinati attraverso il valico internazionale di Tarvisio (fig. 2).

I servizi, inizialmente previsti per il cambio dell'orario in vigore dal 14 dicembre, sono stati attivati in anticipo e nonostante il ridottissimo preavviso, grazie allo sforzo congiunto di tutte le attività di produzione e qualità della sede operativa di Verona, è stato possibile garantire l'effettuazione della totalità dei treni previsti già dalla prima settimana, così come richiesto dai clienti.

Il primo collegamento attivato mette in comunicazione il porto di Trieste con la cittadina di Worms, nel centro della Germania, grazie ad un treno completo di semirimorchi stradali provenienti via nave dalla Turchia. Attualmente si effettuano tre coppie alla settimana. Con questo



(Fonte Siemens Mobility)

Fig. 1 - Un esemplare della serie E190 (ES64U4 Taurus) della Siemens.



Fig. 2 – Treno RTC a Tarvisio.

(Fonte RTC)

servizio viene valorizzato il concetto di intermodalità, nel quale tutti i vettori (ferroviario, marittimo e stradale) vengono coinvolti per la realizzazione del trasporto (*Comunicato stampa RTC*, 21 febbraio 2011).

Lombardia: le piccole stazioni cambiano volto

Nuovo volto e nuova vita per circa 200 piccole stazioni lombarde. Terminal ferroviari non più solo luoghi di arrivi e partenze, ma anche centri di incontro. Miglioramenti funzionali delle stazioni ferroviarie e del tessuto urbano circostante, grazie all'offerta di servizi al territorio e al contesto locale.

Questi gli obiettivi del Protocollo d'intesa per la fruibilità e l'utilizzo delle stazioni ferroviarie siglato oggi da R. FORMIGONI, Presidente della Regione Lombardia, R. CATTANEO, Assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità, G. GALLERA, Vice Presidente ANCI Lombardia, e M.M. ELIA, Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS).

Azioni sinergiche messe in campo dai diversi attori e l'utilizzo dei Fabbricati Stazione (loro porzioni e aree ad essi funzionali) da parte degli Enti locali assicureranno un maggiore pre-

sidio degli spazi di stazione, una riqualificazione degli edifici, dei sottopassaggi e delle rampe e, inoltre, garantiranno una maggiore attenzione alle esigenze dei viaggiatori diversamente abili grazie alla presenza di servizi di accompagnamento/assistenza.

Gli Enti locali che esprimeranno (anche in forma aggregata) interesse per l'uso e la gestione dei fabbricati e delle aree ferroviarie, per attività destinate sia alla clientela ferroviaria sia alla cittadinanza, dovranno garantire: la manutenzione e il decoro dei fabbricati; la pulizia delle aree ferroviarie aperte ai viaggiatori; l'apertura e chiusura, in base agli orari concordati con RFI, delle sale d'attesa, dei servizi igienici e degli accessi; la gestione e sorveglianza di ascensori, montascale e sistemi di video controllo con TV a circuito chiuso, per la sicurezza dei viaggiatori e per la prevenzione di atti vandalici.

Regione Lombardia, in accordo con ANCI Lombardia e RFI, promuoverà manifestazioni di interesse agli Enti locali per la presentazione di proposte gestionali. Valutati i progetti, Rete Ferroviaria Italiana stipulerà contratti di comodato d'uso delle stazioni, a titolo gratuito per le attività no profit. Per le attività commerciali, invece, i contratti saranno a titolo

oneroso. La cessione d'uso avrà una durata di cinque anni. Per una maggiore sostenibilità economica delle iniziative un unico Soggetto potrà proporre attività comuni a più stazioni della stessa linea ferroviaria.

Le proposte gestionali di particolare rilevanza saranno valutate da un'apposita Commissione composta da rappresentanti di Regione Lombardia, ANCI Lombardia e Rete Ferroviaria Italiana (*Comunicato stampa Rete Ferroviaria Italiana*, 22 febbraio 2011).

Puglia: prosegue l'ammodernamento della flotta regionale

Nel rispetto dei tempi e delle modalità di consegna previsti dal Contratto di Servizio tra la Regione Puglia e TRENITALIA, nel corso del 2010 sono state ristrutturare e messe in servizio quarantacinque carrozze a piano ribassato ed entro il 2011 l'intervento di ammodernamento interesserà altre ventotto carrozze della stessa tipologia.

Le vetture a piano ribassato, completamente ristrutturate sia all'interno che all'esterno, hanno nuovi impianti di sonorizzazione e di climatizzazione, nuove toilette, nuovi arredi, nuove porte intercomunicanti e pellicole esterne antigraffiti. Trentacinque milioni di euro l'investimento complessivo per gli interventi destinati al rinnovo della flotta regionale, reso possibile dalla durata pluriennale (2010-2015) del contratto di servizio che consente a TRENITALIA un'adeguata pianificazione di investimenti e strategie di sviluppo.

Anche i viaggiatori dimostrano di apprezzare l'impegno di TRENITALIA. Le indagini sulla soddisfazione dei viaggiatori del trasporto regionale attestano che nel 2010, oltre il 72% dei passeggeri intervistati si è dichiarato soddisfatto del viaggio nel suo complesso. I dati più significativi si sono registrati sul livello di comfort e pulizia percepiti a bordo treno, con un incremento del gradimento del 9% e dell'8% rispetto al 2009. Positivo

anche il giudizio sulla permanenza a bordo treno che ha registrato un incremento del 7,5% rispetto all'anno precedente.

La flotta regionale in Puglia. Ad oggi, in Puglia sono in circolazione diciassette nuove locomotive e quattro treni Vivalto (acquistati in cofinanziamento regionale), quattro treni Minuetto, due treni doppio piano, quindici treni a piano ribassato, un interregionale comfort e sedici mezzi leggeri (diesel e a trazione elettrica). Entro il 2011 l'intera flotta regionale avrà il 90% delle vetture climatizzate e tutte le sedute rivestite in ecopelle per garantire ai viaggiatori maggiore pulizia e comfort.

Vivalto. Il nuovo treno a due piani per il trasporto locale di TRENITALIA è composto da 5 carrozze (una semipilota e quattro rimorchiate). Il treno a due piani è trainato dalla moderna locomotiva E464. Il treno presenta caratteristiche in linea con le esigenze dei passeggeri: ampie finestrate, sedili ergonomici, prese per computer e telefoni cellulari, monitor a cristalli liquidi per l'informazione. La carrozza semipilota ospita un'area multifunzionale predisposta per il trasporto di biciclette, bagagli e piccoli colli. Ogni vettura è dotata di toilette con scarico programmato, di cui una (situata nella semipilota) attrezzata per l'utilizzo da parte di passeggeri a mobilità ridotta. Inoltre, sono stati installati tavolineti ribaltabili negli schienali dei sedili, prese elettriche singole o doppie da 220 V e mensole con cestini porta rifiuti. Al fine di migliorare la qualità di viaggio dei passeggeri in piedi sono stati predisposti sostegni come maniglie e corrimani.

Minuetto. Il treno Minuetto offre il massimo comfort per i passeggeri: ambienti spaziosi e aerati, sedili ergonomici con ampio poggiatesta, aria condizionata, prese di alimentazione per ricarica PC e/o telefoni cellulari, impianto di insonorizzazione, zona multifunzionale per il trasporto di bici, piccoli bagagli. Particolare attenzione è stata dedicata ai viaggiatori disabili: pianale ribassato per consentire un comodo accesso a carrozzine e persone a ridotta mobilità, zona at-

trezzata per carrozzina in prossimità della toilette e indicazioni in braille.

Automotrice termica ALN668 ed ALE582. Le automotrici diesel per servizi regionali sono accoppiabili fra loro fino a 3 unità. Vengono utilizzate sulle tratte secondarie.

Carrozza a due piani. Queste carrozze offrono un elevato numero di posti a sedere distribuiti su due piani. Sono tutte sonorizzate ed entro il 2011 avranno le sedute rivestite in ecopelle.

Carrozza a piano ribassato condizionata. Questo tipo di carrozza è stato appositamente progettato per i servizi pendolari, con i vestiboli centrali dotati di un piano di accesso ribassato, al fine di agevolare l'ingresso dei viaggiatori e consentire una migliore mobilità interna. Entro il 2011 le vetture ristrutturate in circolazione saranno 73.

Carrozza Interregionale UICX. Le carrozze Interregionali sono state realizzate ristrutturando le carrozze modello UIC-X, optando per un moderno design per gli interni, abbinato a nuovi impianti per offrire un elevato standard di viaggio (*Comunicato Stampa Regione Puglia*, 22 febbraio 2011).

Leonardo Express: impegni concreti per migliorare il collegamento tra Roma e l'aeroporto di Fiumicino

Il nuovo Contratto di Servizio siglato lo scorso 1° febbraio fra TRENITALIA e Regione Lazio, committente e finanziatrice del servizio ferroviario regionale, e la concomitante firma di un Protocollo d'Intesa che coinvolge anche RFI, la società dell'infrastruttura del Gruppo FS, hanno posto le condizioni per migliorare e potenziare il servizio ferroviario tra la Capitale e l'aeroporto internazionale di Fiumicino, così da renderlo sempre più adeguato alle esigenze di una grande metropoli europea. I recenti accordi fra Regione Lazio e Gruppo FS consentiranno di confermare i trend di miglioramento della puntualità (86% nel 2009; 89% nel 2010; 92% a gennaio 2011) e della af-

fidabilità (99,1% nel 2009; 99,4% nel 2010; ossia solo 6 treni soppressi su 1000); di trasferire gli arrivi e le partenze dei convogli no stop sui binari di "testa" di Roma Termini (binari 23 o 24); installare tornelli di accesso a Fiumicino e dare il via ad una significativa riqualificazione della stazione; acquisire infine nuovi convogli per il Leonardo Express più spaziosi, confortevoli e facilmente accessibili.

TRENITALIA ha già avviato un'indagine di mercato finalizzata ad ammodernare la flotta dedicata al servizio Leonardo Express. Nel frattempo ha investito oltre 300 mila euro per sostituire tutti gli arredi e le fodere dei sedili della flotta del Leonardo. Inoltre, nell'ambito degli interventi per il miglioramento della qualità del servizio, previsti sempre dal Contratto recentemente stipulato con la Regione, da oggi 25 febbraio sarà ulteriormente potenziato il piano giornaliero di pulizia e consolidato il progetto decoro che prevede, fra l'altro, la presenza a bordo del Leonardo Express, a partire da lunedì 28 febbraio, di un operatore dedicato alla pulizia.

La nuova figura si aggiunge ai due pulitori che a Roma Termini operano 7 giorni su 7 per curare decoro e igiene durante le soste del treno. RFI sta lavorando per posizionare i treni da e per l'aeroporto sui binari di testa di Roma Termini così da migliorarne l'accessibilità e l'integrazione con le altre corse ferroviarie nazionali. In più sono in corso di progettazione alcuni interventi nella stazione di Fiumicino destinati a combattere fenomeni di evasione e abusivismo e a migliorare comfort, decoro e accessibilità dell'intero terminal ferroviario (*FS News*, 25 febbraio 2011).

TRASPORTI URBANI

Metropolitana automatica di Torino: i treni di Siemens toccheranno sei nuove stazioni fino al quartiere Lingotto

Da 90.000 passeggeri al giorno a circa 140.000 futuri. Inaugurata do-

menica 6 marzo 2011 la terza tratta della Linea 1 del sistema metropolitano cittadino, per il quale Siemens ha fornito i treni e il sistema di automazione (fig. 3).

Adesso i 29 treni di Siemens - VAL 208 NG - toccheranno sei nuove stazioni che si aggiungono alla seconda tratta inaugurata nell'ottobre 2007, estendendo un tracciato che si snoda oggi lungo 13,2 km e 21 fermate complessive, da Collegno a Lingotto. Dagli attuali 90.000 passeggeri al giorno, il traffico dovrebbe arrivare a 140.000: la nuova estensione raggiunge infatti punti strategici della città, come il polo ospedaliero delle Molinette, il Lingotto con i suoi centri commerciali, il polo universitario, gli uffici, gli hotel e il centro congressi ed espositivo.

La terza tratta è caratterizzata da una forte attenzione verso i passeggeri non udenti e ipovedenti grazie all'installazione sulle porte di banchina di una spia luminosa e di un avvisatore acustico che si attivano al momento dell'apertura e della chiusura delle porte. I lavori di estensione e d'interfaccia con la linea esistente - iniziati nel settembre 2009 - si sono svolti senza interferire con l'esercizio. Dopo le prove dinamiche è seguito il pre-esercizio, che ha soddi-



(Fonte GTT)

Fig. 3 - Modulo del Val di Torino.

sfatto le esigenze di Infra.To, gestore delle infrastrutture della metropolitana torinese, e di GTT, gestore del servizio.

Fin dalla prima messa in esercizio, il sistema VAL, che funziona in configurazione a 4 vetture per 52 m di lunghezza e una capacità di 440 passeggeri, permette di rispondere con facilità ai cambiamenti dell'affluenza associata alle messe in servizio delle varie estensioni della linea. La capacità di trasporto massima potenziale della linea è di 16.600 passeggeri all'ora e per direzione.

Il sistema di metropolitana automatica Siemens VAL 208 NG (Veicolo Automatico Leggero) è stato appositamente sviluppato per adattarsi alle infrastrutture della metropolitana di Torino, unica città in Italia ad esserne dotata. La marcia dei treni, che non hanno a bordo alcun conducente, è regolata da una serie di computer localizzati in un Posto Centrale Operativo, il cuore del sistema di trasporto automatico. I convogli VAL sono dotati di ruote di gomma che scorrono su guide d'acciaio. L'impiego dei pneumatici consente di ottimizzare il tracciato e di ridurre vibrazioni e rumorosità, nonché di ottenere accelerazioni e decelerazioni maggiori. I brevi tempi di attesa alle stazioni, legati alla elevata frequenza dei treni, rappresentano un vantaggio per operatori e passeggeri, che beneficino anche di una velocità di 80 km/h.

La prima tratta della linea della metropolitana automatica del capoluogo piemontese (7,6 km di linea, 11 stazioni, da Collegno a Piazza XVIII Dicembre) è stata inaugurata nel febbraio 2006, alla vigilia dei Giochi Olimpici Invernali. La seconda tratta (2 km, 4 stazioni, da Piazza XVIII Dicembre a Porta Nuova) è stata

messa in servizio a ottobre 2007 (Comunicato stampa Siemens Italia, 2 marzo 2011).

INDUSTRIA

Ansaldo STS si aggiudica gara da 200 mln Euro per potenziamento tecnologico Linea Torino - Padova

Il Raggruppamento Temporaneo di Imprese (RTI), guidato da Ansaldo STS, società di Finmeccanica, si è aggiudicato i lavori per il potenziamento tecnologico delle linee convenzionali sulla direttrice Torino-Padova, per un valore complessivo di 486 mln di Euro circa.

La quota parte di Ansaldo STS ammonta a circa 200 mln di Euro. La Torino-Padova rientra nel progetto Europeo di interoperabilità delle linee ferroviarie e fa parte integrante del corridoio D (Lisbona-Kiev), che prevede la realizzazione dei sistemi ERTMS/ETCS L 2.

La commessa prevede, in particolare, la fornitura di due sistemi SCC/M (Sistemi di Comando e Controllo/Multistazione) che governano la gestione della circolazione e la diagnostica integrata sugli impianti della Diretrice Torino-Padova. E' previsto il rinnovo della gran parte degli impianti di Segnalamento, di stazione e di linea mediante realizzazione di 4 ACCM (Apparato Centrale a Calcolo Multistazione): Nodo Torino e linea Chivasso-Novara, Nodo Milano e linea Novara-Rho, linea Pioltello-Brescia e linea Brescia-Padova, che dovranno gestire gli impianti ACC, esistenti e nuovi, gli impianti GA (gestori d'area) e, tramite i GEA (gestore elettronico apparati) gli apparati ACEI di recente realizzazione nonché le tratte di blocco automatico.

Grazie a questo rilevante investimento tecnologico si avranno notevoli benefici per il traffico regionale e pendolare: verranno infatti assicurati una maggiore regolarità della circola-

zione, servizi accessori più efficienti, migliore manutenzione e riduzione dei costi di uso dell'infrastruttura.

Il Progetto prevede anche la realizzazione di fabbricati tecnologici, di impianti di telefonia, della rete di trasmissione dati e di alcuni interventi di armamento e trazione elettrica (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 15 febbraio 2011).

VARIE

Perfezionato l'acquisto di ARRIVA DEUTSCHLAND

Arriva Deutschland è un operatore privato nel trasporto regionale su ferrovia e gomma in Germania, produce ricavi per oltre 460 milioni di euro e conta oltre 3.000 addetti in tutta la Germania. Tra i suoi asset vi sono: 252 treni, 830 bus, 546 km di binari e 12 officine per la manutenzione Arriva Deutschland è da oggi ufficialmente di proprietà del consorzio guidato da Ferrovie dello Stato, in partnership con Cube Infrastructure. L'acquisizione è stata perfezionata dopo che la Commissione Europea, lo scorso 16 febbraio, ha espresso il suo giudizio favorevole all'operazione; si completa così la procedura avviata l'8 dicembre 2010, quando Deutsche Bahn (DB) annunciò che FS e Cube Infrastructure avevano presentato l'offerta di acquisto vincente.

Il processo di vendita era stato avviato da Deutsche Bahn (DB) nel mese di agosto 2010 per rispettare gli impegni assunti nei confronti della Commissione Europea, dopo che DB aveva acquistato l'intero Gruppo Arriva Plc. La nuova compagine proprietaria ha manifestato soddisfazione per il rapido e positivo esito dell'operazione e nell'esprimere il proprio apprezzamento al management di Arriva Deutschland, gli ha già confermato la propria fiducia. Il nome ed il marchio Arriva saranno presto sostituiti in Germania da un nuovo nome e marchio, e i nuovi azionisti si sono impegnati a condividere la scelta fi-

nale con il Gruppo Arriva Deutschland.

Arriva Deutschland rappresenta uno degli operatori privati leader nel trasporto pubblico regionale di passeggeri su ferro e gomma in Germania. Nel 2009 ha registrato un fatturato consolidato di oltre 460 milioni di euro, più di trenta milioni di treni-km e di trentuno milioni di bus-km. La Società ha la propria sede a Berlino e si avvale di oltre 3.000 addetti distribuiti in varie aree della Germania.

Con questa acquisizione, il consorzio Ferrovie dello Stato-Cube Infrastructure conquista una significativa quota di mercato, pari al 5%, del trasporto regionale ferroviario tedesco, con l'obiettivo di sviluppare ulteriormente la propria presenza nel dinamico mercato del trasporto pubblico tedesco (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 25 febbraio 2011).

A Italferr il "Merit Award" per l'innovazione

Premiato con il "Merit Award" il Sistema di Gestione integrata (Qualità, Ambiente e Salute e Sicurezza sui luoghi di lavoro) di Italferr, la società di ingegneria del Gruppo Ferrovie dello Stato. Il nuovo Sistema di Gestione integrato è stato applicato da Italferr a tutte le attività di mercato, ai fornitori e alle Imprese appaltatrici, con prestazioni in linea con gli standard e i requisiti internazionali. Una scelta vincente che consente oggi a Italferr di affrontare con leadership le sfide del mercato mondiale, dove si sta aggiudicando molteplici commesse. Il prestigioso riconoscimento internazionale è stato assegnato alla dalla Société Générale de Surveillance (SGS), organismo indipendente, leader mondiale nei servizi di verifica, ispezione, analisi e certificazione di beni, servizi e sistemi. L'importante premio, ottenuto fino ad ora solo da 30 aziende italiane, certifica il costante impegno di Italferr nei confronti dei clienti, dell'ambiente e della salute e della sicurezza sul lavoro. Un'attenzione che, grazie a un artico-

lato lavoro di ricerca e studio, ha permesso alla Società di ottenere, nel corso degli ultimi anni, alcune fra le più importanti certificazioni internazionali: ISO 9001 (Qualità), prima nel settore pubblico; UNI EN ISO 14001 (Ambiente); e BS OHSAS 18001 (Salute e Sicurezza nei luoghi di lavoro). Inoltre, l'ISO 14064 per la messa a punto di una Metodologia di calcolo sull'Impronta Climatica (nel 2010) e l'accreditamento (ISO 17020) quale Organismo di ispezione per la validazione dei progetti.

Altro riconoscimento a Italferr: lo "Special Merit Award for Commitment to the Environment", assegnato ad Abu Dhabi (Emirati Arabi) nell'ambito del Middle East Rail Awards 2011, per un'innovativa e rivoluzionaria metodologia di calcolo sull'Impronta climatica (fattibilità, preliminare, definitivo, esecutivo e as built). Metodologia per la quale Italferr, da sempre attenta al tema della tutela ambientale, è stata, nel 2010, la prima Società di ingegneria a livello mondiale ad ottenere, da SGS, la certificazione ISO 14064-1:2006. L'innovativa tecnica di calcolo dell'Impronta climatica permette di misurare, già in fase progettuale, le emissioni di CO2 generate nella realizzazione di infrastrutture ferroviarie. Sei le possibili fonti di emissioni che vengono esaminate dal Sistema: progettazione, trasporto e uso dei materiali, attività di produzione in sito, attività di cantiere ed uso di contromisure "eco-friendly" (*Comunicato stampa Italferr*, 2 marzo 2011).

Toscana: distretto per le tecnologie ferroviarie e l'Av

Ha preso oggi il via un percorso impegnativo e condiviso tra forze sociali, istituzioni e grande industria: la prossima settimana porteremo in giunta la delibera per istituire il distretto regionale per le tecnologie ferroviarie e l'Alta velocità". E' quanto annunciato dal presidente E. Rossi al termine dell'incontro che si è tenuto presso il Comune di Pistoia con il sindaco R. BERTI, il presidente della Pro-

NOTIZIARI

vincia F. FRATONI, le associazioni di categoria, i sindacati e l'ad di Ansaldo Breda S. BIANCONI.

“Il distretto – ha spiegato Rossi – dovrà supportare l'integrazione e la specializzazione della filiera produttiva regionale di treni regionali e ad alta velocità, avendo come naturale baricentro geografico l'area compresa tra Pistoia, che sarà centrale, e Firenze. Proprio le commesse esistenti rappresentano un'opportunità per creare un sistema a rete tra strutture universitarie, laboratori accreditati, grandi e piccole medie imprese. Lo scopo sarà quello di conseguire evoluzioni tecnologiche, nuove compe-

tenze e soprattutto una maggiore competitività dell'intero sistema produttivo ferroviario presente in Toscana. Si tratta di un progetto che nel suo complesso guarda al futuro, che darà ampio spazio alla crescita e alla formazione e che porteremo alla prossima Fiera internazionale della tecnologia del trasporto di Berlino”.

Con questo distretto regionale per le tecnologie ferroviarie e l'Alta velocità e l'istituzione appena avvenuta del distretto per le energie rinnovabili, si completa il quadro toscano dei cinque distretti tecnologici che saranno portati all'attenzione del Governo e che potranno ambire ad

avere i finanziamenti ministeriali.

“Tra un mese – ha concluso Rossi – ci incontreremo di nuovo con il sindaco di Pistoia e con il presidente della Provincia per una verifica sul percorso intrapreso. Abbiamo davanti una grande sfida, l'Alta Velocità e la creazione del distretto è la risposta per accettarla in termini di qualità e opportunità di crescita. Quando scatterà la commessa per i treni dell'Alta velocità, nel 2013, il distretto dovrà essere pronto per accoglierla” (*Toscana Notizie, Agenzia di informazione della Giunta Regionale, Regione Toscana Infrastrutture e Trasporti, 2 marzo 2011*).

INSERZIONI PUBBLICITARIE SU “INGEGNERIA FERROVIARIA”

Materiale richiesto: CD con prova colore, file in formato TIFF con risoluzione 300 DPI salvati in quadricromia (CMYK) oppure file in formato PDF ad alta risoluzione (2400 DPI - 175 linee)

c/o CIFI – Via G. Giolitti 48 – 00185 Roma

Indirizzo e-mail: redazionetp@cifi.it

Misure pagine: I di Copertina mm 210 x 160 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1 pagina interna mm 210 x 297 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)
1/2 pagina interna mm 180 x 120 (+ 3 mm di smarginato per ogni lato)

Consegna materiale: almeno 40 giorni prima dell'uscita del fascicolo

Variatione e modifiche: modifiche e correzioni agli avvisi in corso di lavorazione potranno essere effettuati se giungeranno scritte entro 35 giorni dalla pubblicazione

“FORNITORI DEI PRODOTTI E SERVIZI”

A richiesta è possibile l'inserimento nei “*Fornitori di prodotti e servizi*” pubblicato mensilmente nella rivista.

Per informazioni:

C.I.F.I. – Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani – Via G. Giolitti, 48 – 00185 Roma
Tel. 06.47307819 - Fax 06.4742987 - E-mail: redazionetp@cifi.it

C.I.F.I. – Sezione di Milano - P.za Luigi Di Savoia, 1 – 20214 Milano
Tel. 339-1220777 - 02.63712002 – Fax 02.63712538 - E-mail: cifi.milano@tiscali.it