

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### 250 milioni di investimenti per i pendolari

Arrivano alle Regioni i primi nuovi treni per i pendolari commissionati a fine 2009 e, contemporaneamente, parte un ulteriore ingente investimento di FS Italiane in altri nuovi convogli: 1.250 milioni di euro.

Ferrovie Italiane rilanciano così il trasporto regionale con un'azione anticiclica, promossa a proprio rischio d'impresa, a favore dei pendolari e del lavoro italiano. A giorni, infatti, sarà definito il termine di presentazione delle offerte per altre due gare lanciate da Trenitalia e finalizzate all'acquisto di 130 convogli elettrici e diesel, con un'opzione per altri 60, destinati al trasporto locale e metropolitano.

E le 350 nuove carrozze tipo Vivalto, entrate ormai in produzione nelle officine di AnsaldoBreda, che nel dicembre del 2009 si aggiudicò la commessa, iniziano a essere consegnate in Toscana, Lazio, Liguria e poi in Friuli Venezia Giulia, Piemonte, Veneto e Lombardia (Trenord). Tutte Regioni che avevano contrattualizzato con Trenitalia, e sostenuto finanziariamente, il potenziamento e ammodernamento della flotta regionale.

Flotta che, alla fine di questo percorso, si arricchirà di almeno 50 convogli a doppio piano, con locomotiva E464 Bombardier, confortevoli e capienti, in grado ciascuno di trasportare fino a 850 persone, comodamente sedute. In base alla composizione scelta per il treno, che può oscillare dalle 5 alle 7 vetture, il numero dei convogli varierà da un minimo di 50 fino ad un massimo di 66.

La presentazione alla stampa e la

consegna dei primi nuovi treni, da parte dell'amministratore delegato del Gruppo FS Italiane M. MORETTI e dell'ad di Trenitalia V. SOPRANO, ha avuto luogo questa mattina a Roma Termini alla presenza del ministro dello Sviluppo Economico, Infrastrutture e Trasporti, C. PASSERA. L'importanza dell'occasione è stata testimoniata dalla presenza di alcuni Presidenti delle Regioni interessate: Lazio R. POLVERINI, Toscana E. ROSSI, insieme agli Assessori ai Trasporti, Mobilità e Infrastrutture delle varie Regioni e ai rappresentanti di AnsaldoBreda e Bombardier. All'evento sono stati invitati tutti i Presidenti delle Regioni coinvolte, alcuni dei quali non hanno potuto partecipare per precedenti impegni.

Il piano di investimenti lanciato da Trenitalia nel 2009, a vantaggio dei pendolari, prosegue e si rafforza, quindi, nonostante il quadro legislativo sia cambiato e i contratti con le Regioni prevedano oggi una durata di soli sei anni e siano in scadenza, nella maggioranza dei casi, a dicembre 2014.

Il piano, insieme alle 350 nuove vetture doppio piano Vivalto, ha già consentito l'acquisto di 100 locomotive E464, con un contratto di fornitura siglato con Bombardier nel novembre 2009 per 150 locomotive. E, inoltre, ha permesso di avviare la ristrutturazione e l'ammodernamento di circa 1.600 carrozze e di foderare i 480mila sedili di 6.000 carrozze, con nuovi copri sedili in eco-pelle. Un ulteriore investimento riguarda l'installazione di self service e validatrici di ultima generazione, per circa 61 milioni di euro. Mentre le nuove carrozze saranno prodotte da AnsaldoBreda in quattro diversi siti produttivi a Pistoia, Verona, Santhià e Reggio Calabria, con una media di 12-14 con-

segne al mese, i locomotori E464 Bombardier continueranno ad uscire dalle officine di Vado Ligure con una cadenza di 4 al mese, portando la flotta Trenitalia di E464 a 688 unità entro la seconda metà del 2013.

Le attività di allestimento dei nuovi treni, vetture doppio piano e locomotori, e quelle per gli interventi di revamping vedono impegnati migliaia di lavoratori in 17 diversi stabilimenti, tra cui 8 impianti di Trenitalia, distribuiti in 10 regioni italiane.

L'impegno di Trenitalia nel fornire servizi sempre più adeguati alle esigenze dei pendolari sta dunque producendo risultati concreti, coinvolgendo anche l'industria ferroviaria e il suo indotto, e non si ferma di fronte al nuovo quadro legislativo di riferimento per il settore ferroviario e neppure nonostante i suoi ricavi unitari nel trasporto regionale (12,9 centesimi di euro a passeggero-km) siano molto inferiori a quelli registrati nei Paesi europei presi spesso a riferimento (22,9 in Francia e 19,5 in Germania).

I miglioramenti sono oggettivi e sono testimoniati da tutti i principali indicatori (puntualità e soddisfazione dei viaggiatori), sia su scala nazionale sia nei singoli contesti territoriali. Lo dimostrano anche l'introduzione, in accordo con le Regioni committenti, di nuovi modelli di offerta, accolti con favore dai pendolari, e di alcune *best practice*, soprattutto nel settore della pulizia, che stanno elevando la qualità percepita dai viaggiatori. Un caso da portare ad esempio è quello della Liguria, che costituisce un modello vincente, da esportare nelle altre realtà. Qui, grazie alle novità tecnologiche, alle metodologie all'avanguardia e alle azioni intraprese dalle nuove ditte appaltatrici, tra cui la figura del pulitore viaggiante, già introdotto e presto in arrivo anche in altre regioni, i buoni risultati cominciano a essere evidenti a tutti. Le tecniche di lavorazione, i metodi d'intervento e i loro effetti sulla pulizia sono stati anche oggetto, nei giorni scorsi, di una mostra itinerante che ha inteso sensibilizzare i viaggiatori e ha suscitato l'inte-

resse e l'attenzione soprattutto dei pendolari.

- *Aumenta la domanda nelle aree metropolitane*

Trenitalia ha registrato nel primo trimestre 2012 un aumento di viaggiatori, nelle aree metropolitane, stimabile intorno al 6%. Questa crescita di domanda, indotta anche dal caro-carburanti, appare estremamente significativa perché si realizza in un contesto congiunturale piuttosto critico e di solito associato ad un fenomeno inverso, ossia a una diminuzione del pendolarismo, causata dalla chiusura di alcune attività produttive.

- *Puntualità pulizia e pulizia, la soddisfazione dei clienti*

La percentuale dei treni regionali giunti a destinazione in orario è passata dall'87% del 2005 al 91,2% del 2011; il grado di soddisfazione generale dei viaggiatori, acquisito mediante indagini condotte da società demoscopiche terze, è cresciuto dal 67% del 2009 al 72% del 2011; e quello riferito in particolare alla pulizia dei treni dal 34% del 2009 al 46% del 2011. Non a caso nell'ultimo biennio tutte le attività di pulizia sono state affidate, a seguito di gara, a nuove e qualificate società che hanno introdotto metodologie e procedure d'intervento all'avanguardia, conseguendo risultati che tanti pendolari hanno già percepito e mostrato di gradire. In alcune regioni, come Toscana, Liguria, Emilia Romagna e Puglia si sta anche testando da alcune settimane un nuovo servizio di pulizia, con un operatore attivo, a bordo, anche durante il viaggio, alla stregua di quanto già avviene sulle Frecce. Esperienza che Trenitalia è in procinto di attuare anche in altre regioni.

- *Rete di vendita*

Migliora in efficienza e in capillarità anche la rete di vendita del Trasporto Regionale con l'installazione da poco avviata di 1.348 nuove self-service e 6.000 nuove oblitteratrici, per un investimento complessivo di 61 milioni di euro. Le nuove self-service, alcune delle quali installate anche al di fuori del circuito ferroviario,

come in università (Potenza) e aeroporti (Pescara), completano una rete che può contare, a livello nazionale, su circa 5mila punti vendita a terra, che si aggiungono ai servizi tradizionali di biglietteria, il cui numero e orario di apertura sono decisi da ogni singola Regione nell'ambito del Contratto di Servizio sottoscritto con Trenitalia.

- *Best practices*

Trenitalia insieme alle Regioni committenti ha anche studiato e messo a punto nuovi modelli di offerta specifici per particolari situazioni geo-demografiche, in modo da offrire risposte differenziate alle diverse esigenze di mobilità. Rientrano in questa categoria le esperienze dei regionali veloci istituiti in Toscana, il cadenzamento orario introdotto in Toscana e recentemente anche in Veneto, la nuova offerta Mi-To fra Torino e Milano, il nuovo servizio Leonardo Express fra la Capitale e l'Aeroporto internazionale di Fiumicino (*Comunicati stampa Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, 5 aprile 2012).

### TRASPORTI URBANI

#### Roma: Linea B1, cade l'ultimo diaframma e la Tbm entra nella stazione di Jonio

La TBM (Tunnel Boring Machine), che ha realizzato lo scavo della galleria dalla stazione Conca d'Oro alla stazione Jonio della nuova Linea B1 della metropolitana di Roma, ha abbattuto oggi l'ultimo diaframma ed ha fatto ingresso nella stazione Jonio. È quindi completato lo scavo meccanizzato del tunnel Conca d'Oro-Jonio. Erano presenti all'evento – presso il cantiere della stazione collocato tra viale Jonio, via Scarpanto e via del Gran Paradiso – l'Assessore alle Politiche della Mobilità di Roma Capitale A. AURIGEMMA, il Presidente di Roma Metropolitana G. ASCARELLI, il Consigliere di Amministrazione di Roma Metropolitana M. PALOMBI nonché i dirigenti del raggruppamento di imprese esecutore dei lavori, che ha come capofila Salini SpA.

A differenza della tratta Bologna-Conca d'Oro, realizzata con galleria doppia, in questa tratta la Linea B1 presenta una galleria unica da attrezzare con doppio binario per i due sensi di marcia. La TBM è partita dalla stazione Conca d'Oro a giugno del 2010 ed ha scavato circa 165 m, attestandosi provvisoriamente in prossimità del pozzo costruttivo ubicato su viale Tirreno. Dopo il completamento dello scavo della stazione Jonio, ed essendo stato spostato il cantiere di servizio alla TBM dall'area della stazione Conca d'Oro a quella del pozzo costruttivo su viale Tirreno, la TBM ha ripreso l'avanzamento a partire da novembre 2011. Lungo il suo percorso la macchina ha sottopassato a pochi metri di distanza le fondazioni di alcuni fabbricati localizzati tra piazza Capri e viale Jonio, adeguatamente protette grazie all'utilizzo della tecnica del "compensation grouting". Dopo avere realizzato circa 525 m la TBM è ora all'interno della stazione Jonio.

La TBM dovrà ora traslare a vuoto all'interno della stazione Jonio. A breve la macchina riprenderà lo scavo verso il pozzo di fine tratta, realizzando così anche il tronchino che sarà poi utilizzato per il ricovero e l'inversione dei treni durante l'esercizio quando il capolinea della Linea B1 sarà portato alla stazione Jonio.

La fine lavori della tratta Conca d'Oro-Jonio della Linea B1 è prevista per la fine del 2012 (*Comunicato stampa Roma Metropolitana e Comune di Roma Capitale*, 22 febbraio 2012).

### INDUSTRIA

#### TÜV Italia acquisisce Bytest, laboratorio operante nel settore delle prove ND

Nuova acquisizione per TÜV Italia: è stato sottoscritto l'accordo di acquisto di Bytest, laboratorio con sedi a Volpiano (TO) e Benevento, dove operano un totale di 120 tecnici nell'ambito delle prove non distruttive (ultrasuoni, radiografie, liquidi penetranti, particelle magnetiche), com-

prese quelle in campo (termografia, esame visivo, repliche metallografiche, prove di durezza), oltre ad attività formative ed impianti NDT.

Questa acquisizione amplia, in particolare, il range di servizi che l'ente già offre alle aziende del settore industriale, rendendolo in grado di assecondare anche le richieste più specialistiche provenienti in particolare dai settori aeronautico e aerospaziale, ferroviario, petrolchimico e quello della produzione automobilistica, a cui l'ente già fornisce servizi dedicati, ambiti dove le aziende sono obbligate a mantenere un elevato standard qualitativo dei loro manufatti (*Comunicato stampa TUV Italia*, 16 gennaio 2012).

### **OICE: sprofonda il mercato dei bandi di soli servizi. In forte recupero gli appalti "misti" di progettazione e costruzione**

Prosegue nel primo bimestre 2012 l'arretramento del mercato pubblico dei servizi di ingegneria e architettura: dopo il crollo di gennaio, il valore messo in gara nel mese di febbraio non è sufficiente a recuperare quanto perso rispetto al primo bimestre 2011.

Infatti, secondo l'ultimo aggiornamento dell'Osservatorio Oice-Informatel, le gare di servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese di febbraio sono state 334 (di cui 29 sopra soglia) per un importo complessivo di soli 30,4 milioni di euro (17,7 sopra soglia). Rispetto a febbraio 2011 il numero delle gare scende del 5,1% (-25,6% sopra soglia e -2,6% sotto soglia) mentre rimane stabile il loro valore complessivo (-6,6% sopra soglia e +11,0% sotto soglia).

Negativo, come detto, il confronto tra il primo bimestre del 2011 e del 2012: nel periodo gennaio-febbraio sono state bandite 640 gare per un importo complessivo di 51,6 milioni di euro che, rispetto al primo bimestre del 2011, mostrano decrementi del 3,0% nel numero (-26,8% sopra soglia e stesso numero sotto soglia) e del 16,3% nel valore (-31,7% sopra soglia e +12,0% sotto soglia).

Sono sempre eccessivi i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti a gennaio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è al 41,8%. Le informazioni sulle principali gare indette nel 2011 e già aggiudicate ci danno un ribasso medio del 40,8%.

"La continua contrazione del mercato pubblico - ha dichiarato il presidente dell'OICE G. GIACOBazzi - conferma la tendenza fortemente involutiva della domanda pubblica diretta di ingegneria e architettura, e la crescita degli appalti "misti" di progettazione ed esecuzione non è sufficiente a diminuire la preoccupazione. L'assenza drammatica di risorse per il mercato dei servizi di ingegneria e architettura rischia di bloccare l'intera filiera degli appalti. È un rischio che vogliamo denunciare con forza perché il nostro Paese non può permettersi di bloccare la sua progettualità sul territorio. È chiaro che stiamo vivendo una fase non semplice ma occorre trovare lo slancio per investire sul progetto e sugli interventi, anche piccoli e medi, sul territorio. Ma non è solo questo - ha continuato il presidente dell'OICE -, vediamo con preoccupazione che, non soltanto non si riescono a mettere in campo risorse per la progettazione, né soluzioni per il gravissimo problema dei ritardi nei pagamenti, ma si continua ad intervenire sul quadro normativo a volte senza rendersi ben conto delle conseguenze. È il caso, ad esempio, della soppressione delle tariffe disposta dal decreto liberalizzazioni che creerà problemi non di poco conto alle stazioni appaltanti nel calcolo della base d'asta e nella definizione dei requisiti di partecipazione alle gare.

Anche l'intervento in materia di società tra professionisti, previsto nello stesso decreto, per rispondere ad esigenze che nulla hanno a che fare con il settore delle professioni tecniche, non fa altro che creare confusione e problemi rispetto a regole consolidate che hanno consentito all'ingegneria e all'architettura organizzata di svilupparsi secondo modelli efficienti e moderni. Il settore della progettazione ha invece biso-

gno, oltre che di risorse economiche, di stabilità del quadro normativo. Eventuali interventi - ha concluso G. GIACOBazzi - dovrebbero avere lo scopo di garantire maggiormente la posizione dei progettisti all'interno degli appalti misti, di rimuovere strumenti di palese inefficienza della spesa pubblica, come l'incentivo del 2% ai progettisti pubblici, e di favorire una maggiore aggregazione delle strutture progettuali anche al fine di una maggiore propensione all'internalizzazione".

Tornando ai dati e analizzando la posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 70 del gennaio-febbraio 2011 alle 50 del gennaio-febbraio 2012: -28,6%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta nello stesso periodo un andamento opposto a quello italiano: +11,2%. Sempre molto modesta, al 2,1%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 44,6%, Germania 11,9%, Polonia 6,5%, Gran Bretagna 4,0%, Spagna 3,1%. In fortissimo recupero l'andamento delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione insieme. Nel primo bimestre 2012, rispetto allo stesso periodo del 2011, il valore messo in gara sale del 373,3%. Questo risultato è in gran parte dovuto alla pubblicazione da parte della Regione Veneto del bando per l'affidamento della concessione per l'autostrada regionale Medio Padana Veneta per la tratta Nogara (Vr) - mare Adriatico, con un importo di 1.901 milioni di euro (*Comunicato stampa OICE*, 13 marzo 2012).

### **Alstom Ferroviaria: nel 2011 l'export vale 1 miliardo (30% del fatturato), negli ultimi 6 anni è cresciuto dell'83%**

- Presentati i dati 2011 del comparto nel corso dell'evento "Export e sistema Italia" organizzato da Al-

stom ad Expo Ferroviaria. Tra i relatori: L. MORISI - presidente Assifer-ANIE, G. GHELLA - Presidente Ghella Spa e P.-L. BERTINA, presidente e AD Alstom Ferroviaria Spa.

- Con valore complessivo di 1 miliardo di euro, nel 2011 l'export rappresenta il 30% del fatturato dell'industria ferroviaria italiana ed è cresciuto, negli ultimi 6 anni, dell'83,3%. L'Europa rimane la destinazione più importante (48%), ma aumentano significativamente le esportazioni verso America (+70%) Asia (+32%) e Africa (+37%). Tra i settori il segnalamento registra la migliore performance, raddoppiando il valore, mentre il materiale rotabile, che rappresenta l'87% del totale, ha subito complessivamente una flessione (-7%).

Partendo da un aggiornamento dalla ricerca "La filiera ferroviaria italiana nella competizione globale" condotta dal Gruppo CLAS per Fondazione ANIE, lo studio approfondisce i dati 2011 relativi mercato ferroviario italiano con particolare riferimento all'export. L'industria ferroviaria, che vede oggi operare 220 imprese, per un totale di 17mila addetti, raggiunge nel complesso un fatturato di 3,3 miliardi di euro. In un contesto generale di contrazione (dal 2006 al 2010 il fatturato ha registrato una diminuzione del 13%) e di stagnamento del mercato domestico, il valore dell'export è cresciuto dell'83% dal 2005 al 2011. Con un valore complessivo di 1 miliardo di euro, rappresenta circa il 30% del fatturato dell'industria ferroviaria italiana.

Le esportazioni di materiale rotabile, che con un valore complessivo di 874 milioni di euro rappresentano l'87% del totale, sono in lieve flessione, registrando nel 2011 un calo del 7% rispetto all'anno precedente. Raddoppiano invece i progetti "made in Italy" di segnalamento, che a fronte di un valore di 123 milioni di euro (12% del totale), crescono del 100%.

Rispetto al 2010 cambia anche la geografia della penetrazione nei mercati esteri. La quota di esportazioni verso l'Europa a 27 continua a cresce-

re (+2%). Con il 48% del totale, l'Unione Europea si conferma il mercato più rilevante e più aperto alle ultime tecnologie. Crescono le esportazioni verso l'Asia (+32%) e l'Africa (+37%), mentre registra uno scatto in avanti il mercato americano, cresciuto del 71% soprattutto grazie agli investimenti degli Stati Uniti per migliorare i sistemi di segnalamento e sicurezza.

In prospettiva il mercato più importante per il materiale rotabile è la Cina, dove non solo si esporta, ma si effettuano anche investimenti produttivi, soprattutto in joint-venture. Altri mercati dinamici sono il Medio Oriente, il Mediterraneo e gli Stati Uniti, dove si potrebbero aprire nuove opportunità se venissero confermate alcune politiche relative all'alta velocità e al trasporto nei grandi agglomerati urbani come New York e Los Angeles. Per il segnalamento i mercati con maggiori prospettive sono Stati Uniti, Medio-Oriente, India, Cina. La Russia, che sulla carta rappresenta prospettive enormi, soprattutto nel segmento passeggeri, in realtà è di difficile penetrazione, in quanto già dotata di una base industriale locale con costi lavoro e di produzione molto competitivi.

La maggiore pressione competitiva proviene oggi dalla Cina. Con 32 aziende locali per un totale di circa 1 milione di dipendenti, l'industria ferroviaria cinese, una volta saturato il mercato interno, cercherà sbocchi su altri mercati, potendo contare su un grosso supporto da parte del sistema-paese, in particolare gli istituti bancari, e su una tendenza alla centralizzazione delle tecnologie. Mentre il vantaggio tecnologico dell'industria europea si va facendo sempre più esiguo.

"La conferma della crescita molto rilevante delle attività all'estero, testimonia la volontà delle aziende di reagire alla contrazione del mercato interno, ottenendo risultati che, se non possono colmare la diminuzione del fatturato, ne attenuano comunque gli effetti - ha dichiarato L. MORISI. Non sorprende che sia il comparto del segnalamento a registrare la migliore performance, dato che l'Italia ha ac-

quisito in questo settore una leadership tecnologica universalmente riconosciuta, a seguito della messa in esercizio da parte di RFI, prima in Europa e quindi nel mondo, dei nuovi sistemi di segnalamento a standard europeo. Anche gli altri comparti stanno facendo la loro parte: dai treni pendolanti, alle metro automatiche, alle locomotive, a diversi sottosistemi, sono svariate le specialità che l'industria italiana porta efficacemente sui mercati internazionali".

"Una quota rilevante di mercato interno è comunque necessaria - ha continuato MORISI - non solo per soddisfare le esigenze di trasporto, rispetto ambientale e qualità della vita, ma anche per costituire una base di lancio per le attività all'estero, in termini di referenze e consolidamento di esperienze. Rimangono quindi pienamente valide le due priorità che, a nostro parere, i servizi ferroviari e pubblici urbani hanno in questo momento nel nostro Paese: la messa in atto di quanto è necessario per garantire nel breve periodo la piena funzionalità del sistema, e la definizione di un quadro di programma con una visione di più lungo periodo, anche sulla base degli obiettivi comunitari, per dare una base più solida alle singole strategie aziendali".

Alstom Ferroviaria che, con 2.600 dipendenti in 8 siti e 994 milioni di euro di fatturato, rappresenta da sola quasi il 30% del fatturato dell'industria ferroviaria italiana, riflette pienamente il quadro generale del comparto.

Le commesse estere contribuiscono al fatturato per il 43%, il materiale rotabile, in particolar modo il Pendolino che viene progettato e prodotto a Savigliano (CN - 1200 dipendenti) per tutto il mondo, continua a rappresentare il prodotto di maggior successo all'estero. Solo negli ultimi anni sono stati realizzati treni Pendolino per la linea Helsinki-San Pietroburgo, per l'operatore privato britannico Virgin Trains e, proprio in questi giorni, sta partendo la produzione di 20 Nuovo Pendolino per l'operatore nazionale polacco PKP. Da Sesto San Giovanni (MI - 400 dipendenti), che deve l'85% del fatturato

alle commesse estere, partono i sistemi di trazione per treni, tram e metropolitane di tutto il mondo (tram di Dubai, Rabat, Parigi; metro di Shanghai, Nanchino, Chennai). Mentre il sito italiano di Bologna, centro di eccellenza del Gruppo per il segnalamento ferroviario, si è di recente aggiudicato due importanti commesse per il rinnovo del segnalamento nella Danimarca orientale, soprattutto grazie all'esperienza maturata nella fornitura di soluzioni di segnalamento basate sul sistema europeo di gestione e controllo del traffico ferroviario ERTMS, a RFI (Gruppo FS) sulle linee ad alta velocità Roma-Napoli e Bologna Firenze.

“Alstom Ferroviaria è uno dei principali esportatori di tecnologia made in Italy - ha dichiarato P.-L. BERTINA. Se da un lato dobbiamo questo risultato alla dimensione internazionale del Gruppo Alstom e alla capacità di valorizzare le competenze locali, dall'altro hanno giocato un ruolo importante anche le alleanze costituite con i principali costruttori civili italiani: da Astaldi, nostro partner nella commessa rumena; a Ghella, con i quali ci siamo di recente aggiudicati l'estensione fino al porto del Pireo della linea 3 della metropolitana di Atene e abbiamo firmato un protocollo d'intesa per la costruzione di un nuovo sistema di trasporto pubblico su rotaia a Belgrado.

- A gennaio la società titolare dell'infrastruttura ferroviaria danese, Banedanmark, ha affidato ad Alstom un appalto del valore di circa 300 milioni di euro per sostituire l'attuale sistema di segnalamento ferroviario nella regione orientale della Danimarca con la propria soluzione di segnalamento Atlas basata sul sistema europeo di gestione e controllo del traffico ferroviario ERTMS. Questo permetterà a Banedanmark di aumentare la regolarità del traffico e di raddoppiare la capacità della rete su una rete ferroviaria composta da una linea a doppio binario lunga 734 km e da oltre 90 stazioni, che serve la maggior parte delle regioni abitate della Danimarca.

- CFR S.A., il gestore delle infrastrutture ferroviarie pubbliche rumene, ha firmato un contratto del valore di €300 milioni con il consorzio di aziende guidato da Alstom, per l'ammodernamento della linea ferroviaria di confine Arad-Curtici (linea a doppio binario di 41 km) con il sistema ERTMS livello 2. Alstom si occuperà in particolare della fornitura di apparecchiature di elettrificazione e sistemi di segnalamento.

- Attiko Metro - azienda statale responsabile della realizzazione della metropolitana di Atene, ha affidato al consorzio, costituito da Alstom, Ghella e J & P Avax, la realizzazione dell'estensione fino al porto del Pireo della linea 3 della metropolitana di Atene. Il valore della commessa è di 344 milioni di euro, finanziati dall'Unione Europea e dallo Stato greco. Il prolungamento sarà lungo 7,6 km, per un totale di sei nuove stazioni, sarà in grado di trasportare 135.000 passeggeri al giorno e collegherà il principale porto greco con l'aeroporto internazionale Eleftherios Venizelos. Alstom, si occuperà della progettazione e installazione degli impianti di trazione, inclusa la terza rotaia, dell'elettrificazione a medio voltaggio e dell'installazione della rete elettrica di bassa tensione.

- D. DJILAS, Sindaco della città di Belgrado, e Alstom hanno firmato un protocollo d'intesa per la costruzione di un nuovo sistema di trasporto pubblico su rotaia nella capitale serba. Uno studio preliminare determinerà tutte le funzionalità tecniche e operative della linea, compreso il tipo di materiale rotabile adatte a soddisfare le esigenze di trasporto della città. Il progetto riguarda una prima linea (L1) con 25 stazioni sulla riva meridionale del Danubio. Il ruolo di Alstom, che opera in cordata con l'italiana Ghella, consisterebbe nella costruzione di un sistema di trasporto completo, comprese le infrastrutture (posa dei binari, linee di contatto e di alimentazione), il segnalamento e

la fornitura del materiale rotabile (*Comunicato stampa Alstom Ferroviaria*, 29 marzo 2012).

### Torino: chiuse le edizioni 2012 di Expo Ferroviaria e Intertunnel

Ancora un grande successo per le edizioni 2012 di EXPO Ferroviaria e INTERtunnel: sono stati 7.600 i visitatori che dal 27 al 29 marzo hanno affollato i padiglioni del Lingotto Fiere. 48 sono stati i paesi rappresentati tra cui Brasile, Canada, Cina, Iran, Giappone, Marocco, Russia, Turchia e USA.

La forte presenza di manager e buyer testimonia il ruolo vitale che gli unici due appuntamenti italiani dedicati al mondo delle ferrovie e delle gallerie ricoprono nel presentare le ultime novità in fatto di prodotti e tecnologie per i due settori di riferimento.

Ad EXPO Ferroviaria hanno partecipato in qualità di visitatori i rappresentanti di RFI e di Trenitalia, così come i principali operatori del settore ferroviario regionale e privato, italiani ed internazionali, come Trenord, NTV e Veolia Transdev.

Presenti anche molti visitatori di aziende straniere, tra cui FFS Cargo, Infrastruttura FFS, SNCF, DB Schenker, oltre ad una delegazione delle ferrovie vietnamite. Significativa anche la presenza di visitatori provenienti dalle aziende fornitrici come Balfour Beatty Rail, Italferr e Lucchini.

INTERtunnel 2012 è stata visitata, tra gli altri, da rappresentanti dell'ANAS, di LTF Lyon Turin Ferroviarie e di BBT Galleria di Base del Brennero, oltre al personale di aziende fornitrici come Atlas Copco, CIPA e Impregilo.

Per quanto riguarda gli espositori, sono state 371 le imprese che hanno partecipato, di cui 311 ad EXPO Ferroviaria e 60 ad INTERtunnel, con una presenza straniera del 33%. Già 80 espositori presenti in fiera quest'anno hanno riconfermato la propria presenza per l'edizione 2014.

A giocare un ruolo fondamentale per il successo delle due esposizioni e degli eventi associati sono stati i partner: CIFI (Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani) e SIG (Società Italiana Gallerie) hanno organizzato convegni e seminari che hanno registrato un ottimo successo di pubblico. A questi si sono aggiunti il workshop organizzato da IATT (Italian Association for Trenchless Technology) e il seminario di AIF (Associazione Imprese Fondazioni) e ANISIG (Associazione Nazionale Imprese Specializzate in Indagini Geognostiche). Infine le visite tecniche di GTT - Gruppo Torinese Trasporti e Alstom hanno registrato il tutto esaurito.

L'appuntamento con la 6° edizione di EXPO Ferroviaria e la 5° di INTERTunnel è fissato per marzo 2014 (*Comunicato stampa Mailander per Expo Ferroviaria ed Inter Tunnel*, 30 marzo 2012).

**VARIE**

**Grandi Stazioni: approvato il bilancio 2011**

Il Consiglio di Amministrazione di Grandi Stazioni - società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane partecipata da Eurostazioni - riunitosi oggi a Roma ha approvato il progetto di bilancio consolidato del Gruppo Grandi Stazioni ed il progetto di bilancio di esercizio di Grandi Stazioni SpA dell'anno 2011.

Nell'esercizio chiuso al 31 dicembre 2011 il Gruppo evidenzia ricavi totali per 216 milioni di euro, in crescita del 12% rispetto ai 193,5 milioni di euro del 2010 con un incremento di 23,0 milioni di euro. L'incremento dei ricavi è dovuto per circa 8 milioni di euro alle aree di business (+4%) e per 15 milioni di euro al plusvalore derivante dalla cessione di un immobile adiacente alla stazione Termini di Roma. In crescita tutte le principali aree di business, dai ricavi per locazioni per 97 milioni di euro (+5%), ai servizi ai Clienti per 11 milioni di euro (+14%) alle vendite degli spazi media per 19 milioni di euro (+6%).

Il Margine Operativo Lordo (MOL) ha raggiunto i 69 milioni di euro (32% dei ricavi), con un aumento di 22 milioni di euro rispetto al 2010. A perimetro costante (senza cioè la plusvalenza derivante dalla cessione di un immobile) il MOL è stato di 54 milioni di euro (27% dei Ricavi) con un incremento di 7 milioni di euro (+15%) rispetto al 2010.

L'incremento del MOL è stato raggiunto grazie ad un attento controllo dei Costi Operativi, pari a 148 milioni di euro in crescita soltanto dell'1% rispetto al 2010 (+1,0 milioni di euro). In crescita anche gli Ammortamenti (da 8 milioni di euro nel 2010 a 11 milioni di euro nel 2011) a seguito del completamento dei lavori nelle stazioni di Milano, Torino e Napoli.

Il risultato dell'esercizio 2011 registra un utile netto di 32 milioni di euro (15% dei ricavi), con un incremento di 11,9 milioni di euro rispetto all'esercizio precedente. A perimetro costante, l'utile netto sarebbe pari a 21,1 milioni di euro, con un incremento di 1 milione di euro (+7% rispetto al 2010).

Nonostante la generale crisi del settore costruzioni, gli investimenti nel corso dell'esercizio sono stati pari a 35 milioni di euro, concentrati nelle opere di riqualificazione delle stazioni e nelle infrastrutture complementari.

In crescita il ROI (da 11% a 17%) ROE (da 18% a 25%) e il ROS (da 18% a 25%). La posizione finanziaria netta PFN si riduce di 10 milioni di euro a 168 milioni di euro mentre i mezzi propri aumentano di 16 milioni di euro a 160 milioni di euro a fine esercizio.

Nel corso dell'esercizio 2011, l'attività svolta si è concentrata nella commercializzazione e contrattualizzazione degli spazi ancora disponibili nelle stazioni riqualificate, registrando 44 nuove aperture di punti di vendita per complessivi 7500 m<sup>2</sup> circa. È proseguita la strategia di miglioramento del livello qualitativo dell'offerta con l'apertura di nuovi punti vendita di prestigiosi marchi. Lo sviluppo delle vendite di spazi pubblicitari - nonostante il mercato pubblicitario totale

sia stato caratterizzato da una flessione del 3,9% legata alla crisi economica generale - ha consentito un aumento della quota di mercato dal 2,9% del 2010 al 3,6% del 2011 nel segmento di riferimento della pubblicità esterna, che ha mostrato un calo nello stesso periodo del 11,3%.

Parallelamente allo sviluppo delle attività di business è stata posta grande cura nel miglioramento dei servizi offerti, testimoniata da un ulteriore incremento dell'indice di soddisfazione generale dei viaggiatori, che ha raggiunto il livello record di 98,2% di soddisfatti nell'ultimo trimestre 2011.

Il programma degli Investimenti ha evidenziato la sostanziale fine lavori delle opere interne nella stazione di Verona Porta Nuova. Da segnalare a inizio 2012 il nulla osta concesso dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti per l'erogazione diretta a Grandi Stazioni del contributo previsto per le opere esterne finanziate dalla Legge Obiettivo, nonché l'approvazione da parte del CIPE delle varianti progettuali alle opere complementari per le stazioni di Roma Termini, Venezia Santa Lucia e Bari Centrale.

È proseguito infine lo sviluppo delle attività nella Repubblica Ceca, dove è stata completata la riqualifica della New Hall della stazione di Praga Centrale, inaugurata il 14 aprile 2011 dal Presidente della Repubblica Italiana, G. NAPOLITANO, e dal Presidente della Repubblica Ceca C. VÁCLAV KLAUS. La controllata Grandi Stazioni Ceska Republika ha chiuso l'esercizio 2011 con ricavi operativi per oltre 162 milioni di corone ceche, con una crescita del 69% rispetto al 2010. Il MOL ha raggiunto il 47% dei Ricavi e il risultato d'esercizio si è attestato a 47 milioni di corone ceche pari al 29% dei ricavi. Anche la controllata Grandi Stazioni Ingegneria - che dal 2009 fornisce servizi di ingegneria in house alla capogruppo e come soggetto tecnico anche al Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, precedentemente affidati all'esterno - ha chiuso il suo terzo bilancio in positivo, con un utile netto di 98 mila euro (*Comunicato stampa Grandi Stazioni*, 5 aprile 2012).