Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Piemonte: approvata la Variante di cantierizzazione del tunnel di base in Italia della Torino-Lione

Via libera del Comitato interministeriale per la programmazione economica al progetto di Variante di cantierizzazione per la parte italiana della sezione transfrontaliera della Torino-Lione.

Il Cipe ha approvato la Variante al progetto definitivo che risponde alla prescrizione 235 del 2015 con cui lo stesso Comitato chiedeva di studiare una localizzazione alternativa dei cantieri del tunnel di base del Moncenisio sul versante italiano per motivi di sicurezza.

Con questa delibera del Cipe si concludono tutti gli atti approvativi della Torino-Lione in Italia e in Francia.

Il nuovo progetto prevede lo spostamento dell'area principale dei lavori da Susa a Chiomonte, dove sarà ampliato il cantiere per la costruzione del cunicolo esplorativo della Maddalena il cui scavo è terminato a febbraio 2017. Le modifiche al progetto definitivo prevedono l'eliminazione di ogni lavorazione in Val Clarea e di 6 km di cavidotto, la riduzione della durata dei successivi cantieri nella Piana di Susa e la realizzazione della fabbrica dei conci a Salbertrand, dove oltre il 60% del materiale estratto nei lavori sarà trasformato in rivestimenti di calcestruzzo per il tunnel di base e in materiali per i rilevati ferroviari.

Si entra così a pieno titolo nella fase realizzativa dell'opera anche in Italia (*Comunicato stampa TELT*, 21 marzo 2018).

Abruzzo, Liguria, Marche, Veneto: 54 treni regionali POP

Alstom si è aggiudicata quattro contratti del valore di circa €330 milioni da Trenitalia per la fornitura di 54 treni regionali Coradia Stream che saranno in circolazione nelle regioni Abruzzo (4 treni), Liguria (15 treni), Marche (4 treni) e Veneto (31 treni). Queste nuove commesse sono parte dell'accordo quadro firmato nell'agosto 2016 da Alstom e Trenitalia. I 54 POP si aggiungono ai 47 già ordinati dalla Regione Emilia Romagna nel 2016.

Il treno Coradia Stream, battezzato come "POP" dal cliente Trenitalia è l'ultima generazione dei treni progettati per linee regionali e che collegano più città. E' un treno a unità elettrica multipla (EMU) che raggiunge una velocità massima di 160 km/h nella sua versione regionale. Il treno ordinato da Trenitalia può trasportare più di 300 passeggeri seduti ed è di facile accesso grazie all'ingresso "a raso" del marciapiede. Progettato per essere ecologico è riciclabile al 95%.

"Siamo molto lieti che Trenitalia e le Regioni Abruzzo, Liguria, Marche e Veneto abbiano rinnovato la loro fiducia nella famiglia dei treni regionali Coradia di Alstom e ci auguriamo di ottenere presto la fiducia anche di altre Regioni. "Pop" è stato molto apprezzato dalle autorità locali e dai passeggeri che hanno potuto ammirarlo in anteprima, visitando il modello in scala reale, durante le tappe del road show #lamusicastacambiando nelle principali città italiane" ha dichiarato M. VIALE, amministratore delegato e direttore generale di Alstom in Italia.

Coradia Stream può essere facilmente adattato per le diverse tipologie di servizio. Gli interni e la disposizione dei sedili possono essere modificati a seconda delle esigenze, per esempio con più sedili nei percorsi più lunghi o con più spazi in piedi per viaggi più brevi. Gli interni possono essere adattati in base alle stagioni o a particolari bisogni: è possibile, infatti, aggiungere rastrelliere per le biciclette o per gli sci, connes-

(*Fonte:* Alstom)

Fig. 1 - Il mock-up del nuovo materiale rotabile per il trasporto regionale di Trenitalia in mostra a Verona.

sione Wi-Fi, distributori di bibite e snack, aree multimediali e zone di lavoro o relax. A bordo del nuovo treno, i finestrini più larghi offrono una maggiore illuminazione e la percezione di maggiore spazio e comodità. Servizi avanzati di infotainment, audio e video così come di video sorveglianza "live" assicurano comfort e sicurezza.

I treni Coradia Stream "POP" sono prodotti da Alstom in Italia. Lo sviluppo del progetto, la produzione e la certificazione sono fatte nel sito di Alstom di Savigliano (CN). La progettazione e la produzione dei sistemi di trazione e altri componenti nello stabilimento di Sesto San Giovanni (MI) e i sistemi di segnalamento di bordo sono affidati al sito di Bologna (*Comunicato Stampa Alstom*, 26 marzo 2018).

TRASPORTI URBANI

Roma: Atac, pagare il biglietto e la sosta non è mai stato così facile

Atac riparte puntando sull'innovazione a vantaggio dei clienti e dell'efficienza. L'azienda ha presentato quattro nuovi prodotti che rappresentano un altro passo concreto nell'attuazione del piano industriale, dove si prevede di migliorare gli esistenti canali di vendita e aprirne di nuovi, in particolare anche attraverso lo sviluppo di sistemi di pagamento più facili da utilizzare e vicini al cliente. La nuova offerta di Atac spazia dall'acquisto multiplo di BIT tramite smartphone al pagamento della sosta tramite carta di credito, fino alle innovative chip on paper ricaricabili e al nuovissimo portale dei vantaggi, con offerte riservate agli abbonati. I nuovi strumenti sono stati presentati dal Presidente di Atac, P. Simioni, nel corso di un incontro alla Stazione Termini al quale hanno partecipato la Sindaca V. Raggi, l'Assessore alla Città in Movimento di Roma Capitale, L. Meleo e il Presidente della Commissione Mobilità di Roma Capitale E. Stefàno.

- B+, la nuova vitamina del trasporto.

Atac ha realizzato un importante upgrade del sistema che consentiva l'acquisto di titoli di viaggio attraverso lo smartphone. Adesso con la nuova piattaforma B+ sarà possibile acquistare e utilizzare contemporaneamente fino a 20 BIT in un'unica transazione, anche in modalità multiuso per famiglie e gruppi. Grazie alla collaborazione con Mastercard e myCicero tutta la rete di trasporto Atac sarà fornita di validatori che consentiranno di utilizzare lo smartphone. La vendita dei titoli avviene attraverso la piattaforma informatica dei gestori.

- Una nuova card per dematerializzare i BIT.

Atac ha messo in commercio al costo di un euro una nuova contactless card dove si possono caricare i BIT e i titoli turistici di 24/48/72 ore e CIS (titolo settimanale). E' il primo passo verso la dematerializzazione dei titoli di viaggio, ossia la sostituzione dei titoli cartacei, che comunque rimarranno in commercio, con supporti di tipo chip on paper, più sostenibili e moderni. Anche i titolari delle altre card Atac (Metrebus Red e la èRoma) potranno caricare BIT e titoli turistici. Entro la fine di giugno 2018 su tutte le card Atac sarà possibile caricare un carnet di BIT. La soluzione ideale per chi usa saltuariamente il trasporto pubblico.

- Pay&GO: i parcometri factotum.

È iniziato il potenziamento di circa 1.000 nuovi parcometri, sui 2.500 esistenti, che consentirà nello spazio di pochi mesi di trasformare queste apparecchiature in strumenti multifunzionali di ricarica e di pagamento. Sarà possibile pagare la sosta, compresi gli abbonamenti mensili della sosta da 70 euro, ma anche le sanzioni per il trasporto pubblico elevate da Atac. Soprattutto, sarà possibile ricaricare le card Atac acquistando titoli di viaggio. Ciò consentirà all'azienda di aumentare significativamente i propri punti ricarica, arrivando a un sostanziale raddoppio, dagli attuali 1.200 a 2.200. Nella prima fase, che si avvia da domani e sarà completata entro un mese, si potrà effettuare il pagamento della sosta inserendo il numero di targa e non sarà più necessario tornare nell'auto per esporre il tagliando. Con i nuovi parcometri sarà anche possibile gestire la sosta da un qualsiasi altro parcometro Pay&Go sul territorio per riattivare il tempo di sosta scaduto. Inoltre sarà possibile effettuare il pagamento anche con carta di credito e carta prepagata. Una notevole semplificazione per il cittadino. La seconda fase dell'upgrade, che vedrà l'attivazione di tutti gli altri servizi, (acquisto degli abbonamenti per la sosta, pagamento sanzioni del trasporto e ricarica card Atac) avverrà nel corso del 2018.

- Atac: +vantaggi per fidelizzare i clienti.

Da oggi tutti gli abbonati potranno iscriversi al nuovo portale a loro dedicato che ospita centinaia di offerte di beni e servizi a prezzi vantaggiosi. Il nuovo portale (vantaggi.atac.roma.it) permetterà ad abbonati annuali e mensili di utilizzare sconti esclusivi sui più importanti brand di shopping, nazionali e internazionali, oltre all'offerta romana di cultura e tempo libero. Atac più facile conviene innanzitutto a chi si abbona. Ha detto il Presidente Atac, P. Simioni. "Quando sono arrivato in Atac, la prima preoccupazione è stata impostare un forte intervento sul debito per ridare ossigeno alla cassa e superare la crisi finanziaria. Contemporaneamente, però, ci siamo messi al lavoro per definire le linee guida del percorso di risanamento e, tra quelle fondamentali, abbiamo subito puntato sull'aumento dei ricavi attraverso il miglioramento del servizio di trasporto offerto e l'incremento delle vendite di biglietti, stimolato dalla nuova domanda che intendiamo attrarre e dalla facilità di accesso ai canali di vendita. Tutto questo può avvenire con più rapidità ed efficacia grazie alle possibilità che oggi offre la tecnologia. Le novità che presentiamo oggi nascono da questa visione.

Si tratta di quattro strumenti che miglioreranno il rapporto tra il clien-

te e il servizio offerto. Ma le parole chiave, in realtà, sono però soltanto tre: dematerializzazione, facilità, fidelizzazione. Con la dematerializzazione del biglietto sarà possibile ricaricare l'intera offerta di viaggio Atac su una tessera elettronica. La rivisitazione e riposizionamento del servizio di acquisto con smartphone ci ha portato al nuovo "B+ - la nuova vitamina del trasporto", che consentirà l'acquisto multititolo e l'estensione del servizio a tutta la rete Atac. Una straordinaria facilitazione per i nostri clienti. Atac Vantaggi sarà il nostro strumento di fidelizzazione degli abbonati. L'upgrade di 1.000 parcometri renderà molto più facile pagare la sosta e dotarsi di titoli di viaggio. I punti di ricarica dei titoli di viaggio Atac aumenteranno in tal modo quasi del 100 %, da 1200 a 2200. Entro la fine dell'anno sarà possibile inoltre pagare anche le sanzioni da tpl: un'altra facilitazione. Queste innovazioni incontrano la domanda di segmenti di clientela in crescita, sia abituale che turistica e/o non ricorrente, con ricadute positive sulla qualità del sistema di trasporto, sui ricavi dell'azienda e, in generale, per la mobilità di Roma Capitale e tutti gli stakeholder. Sarà molto più difficile sostenere che è complicato procurarsi il biglietto per il bus o pagare la sosta. E rendere l'acquisto più facile significa anche minore evasione. Il lancio di questi nuovi strumenti rappresenta un risultato molto importante e un ulteriore passo avanti nel percorso di digitalizzazione e rilancio di Atac. Abbiamo ancora molto su cui lavorare, ma siamo sulla strada giusta" (*Comunicato Stampa ATAC*, 09 Aprile 2018).

Milano: ATM, in servizio il primo bus elettrico

Il mezzo darà il via alla nuova filosofia del trasporto pubblico milanese. Entro fine anno 25 nuovi mezzi, inizialmente sulla linea 84, per un investimento di € 14 milioni. In servizio il primo bus elettrico acquistato da Atm che rientra nel lotto di 25 bus ordinati dall'Azienda. Un investimento di 14 milioni di euro per iniziare il rinnovo e la conversione all'elettrico della flotta di superficie.

I primi 25 autobus saranno consegnati in 2 lotti: il primo da 10 veicoli sarà concluso entro metà aprile, mentre il secondo da 15 veicoli sarà consegnato a partire da ottobre, per concludersi entro fine anno. I primi 10 bus entreranno in servizio sulla linea 84 che percorre la tratta San Donato M3-Largo Augusto.

Questo è solo il primo passo di un progetto di rinnovo della flotta che prevede entro la fine di quest'anno l'avvio di una gara per ulteriori 175 bus elettrici.

Nei prossimi 10 anni - anche alla luce dei finanziamenti approvati dal Governo e dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti dedicati proprio al Tpl a favore della sostenibilità ambientale - Milano vedrà 1 miliardo di euro in investimenti solo sull'elettrico, di cui Atm ne sostiene la metà con risorse proprie.

Come annunciato lo scorso dicembre il piano dell'Azienda è molto ambizioso e punta ad acquistare dal 2020 solo ed esclusivamente mezzi elettrici, anticipando di cinque anni gli impegni presi a Parigi dal Sindaco di Milano G. Sala al vertice Together 4 Climate del network C40 Cities. L'obiettivo dichiarato è quello di arrivare, entro la fine del 2030, a una flotta composta da 1.200 bus elettrici. Atm renderà concreto l'impegno al C40 di avere una Zero Emission Zone, anzi, andrà oltre, perché tutta la sua flotta sarà elettrica, anche quella che servirà le periferie. Inoltre, tutti i depositi saranno riconvertiti, e verranno costruite ex-novo tre strutture innovative.

- Caratteristiche dei nuovi bus elettrici

I 25 nuovi bus elettrici da 12 metri, che percorreranno le strade milanesi, sono stati acquistati a seguito di procedura di gara ad evidenza pubblica che ha visto l'aggiudicazione a Solaris Bus & Coach SA. Sono mezzi dotati di impianto di climatizzazione, videosorveglianza e postazione per il trasporto dei disabili senza elevatore grazie al pianale integralmente ribassato. Le nuove vetture sono in linea con i programmi di contenimento delle emissioni relative alla flotta da impiegare nel Tpl dell'area urbana di Milano, e sono alimentate da batterie con tecnologia al litio-ferro-fosforo (con capacità complessiva di 240 kWh) che garantiscono un'autonomia di circa 180 km e senza la produzione di alcun tipo di emissione inquinante (zero particolato, zero ossidi di azoto, zero monossido di carbonio, zero idrocarburi incombusti). La ricarica delle batterie avviene in circa 5 ore al rientro in deposito, grazie a una colonnina di ricarica con potenza di 80 kW. (*Comunicato Ufficio Stampa Atm*, 27 marzo 2018).

(*Fonte:* ATM)

Fig. 2 - Il nuovo Bus Elettrico di ATM in esercizio.

Brescia: accordo Brescia Mobilità e FSI

È stato siglato l'accordo di collaborazione tra Brescia Mobilità e Ferrovie dello Stato Italiane per la preparazione di un project financing per la realizzazione e la gestione delle due nuove linee di tram di Brescia.

Una intesa importante, finalizzata a unire le migliori energie delle due società per arrivare, in tempi brevi, alla realizzazione di questo nuovo ed importante traguardo per le infrastrutture della città di Brescia puntando sempre più a una mobilità sostenibile.

Alla presenza del sindaco Emilio Del Bono, l'amministratore delegato e direttore generale di FS Italiane R. Mazzoncini e il presidente di Brescia Mobilità C. Scarpa hanno firmato il documento, che dà ufficialmente il via alle attività operative.

"Il protocollo d'intesa firmato oggi con Brescia Mobilità è un passo ulteriore nella realizzazione del piano industriale del Gruppo FS che mette le città, con le loro aree urbane e metropolitane, al centro dell'ecosistema della mobilità – ha dichiarato R. Mazzoncini amministratore delegato e direttore generale di FS Italiane –. Un percorso iniziato con l'acquisizione del 36,7 per cento di M5 SpA, la società concessionaria della metropolitana Lilla (linea 5) di Milano, proprio per recuperare il gap che le città italiane hanno nei confronti delle altre città europee. L'accordo fra FS Italiane e Brescia Mobilità – ha aggiunto Mazzoncini – ha tutte le potenzialità per far diventare la città di Brescia un modello di mobilità collettiva, integrata e sostenibile. La proposta di realizzare la tramvia Pendolina- Centro – Fiera e Valcamonica – Centro – Bornata, sottolinea la necessità di promuovere e sviluppare in Italia nuovi investimenti per realizzare infrastrutture nei centri urbani. Noi lo stiamo facendo – ha concluso l'ad di FS Italiane – mettendo a disposizione l'esperienza, la solidità finanziaria, tutto il know-how tecnologico e le conoscenze tecniche del Gruppo FS per sviluppare le reti metropolitane e rendere sempre più competitive le città italiane e l'intero Paese".

Grande soddisfazione viene espressa anche dal Presidente di Brescia Mobilità, C. Scarpa, che dichiara: "La firma di oggi ha un significato fondamentale sia per Brescia Mobilità che per la città di Brescia. La nostra società si è conquistata sul campo, con l'impegno, l'esperienza e le competenze, un ruolo di primo piano nella gestione del sistema integrato di mobilità bresciano, favorendone l'esistenza e la crescita, e ora l'accordo con FS apre la strada a una nuova sfida per l'intero nostro Gruppo. Il progetto dei tram può rappresentare per Brescia un nuovo importante volano di crescita e sviluppo, che potrà andare oltre l'ambito della mobilità, e siamo orgogliosi di portare il nostro contributo in questa nuova impresa bresciana".

Entro dicembre l'Amministrazione Comunale dovrà inviare a Roma, al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la richiesta per accedere ai fondi statali destinati a finanziare tramvie e metropolitane. I tracciati sono quelli indicati all'interno del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS) – che individua proprio nelle due linee di tram uno dei futuri pilastri dell'evoluzione del sistema di mobilità cittadino: Pendolina – Centro – Fiera la prima linea, che collegherà l'Oltremella con la Fiera; Valcamonica Centro – Bornata la seconda, che coincide con il percorso che da via Vallecamonica arriva a viale Bornata passando per centro e stazione.

Oggi il sistema di trasporto pubblico di Brescia conta 54 milioni di passeggeri, dopo aver fatto registrare, grazie all'avvio della metropolitana, un +31% in soli 5 anni, un risultato straordinario che colloca Brescia al di sopra di qualsiasi altra realtà nazionale. I tram, andando a servire le zone oggi lontane dal tracciato della metropolitana, rappresenterebbe un nuovo fondamentale tassello di un disegno che sempre di più vuole avere carattere sistemico e integrato, nell'ottica di offrire alla clientela un mix di offerta capace di soddisfare completamente una domanda eterogenea e variegata.

In questa prospettiva, il Gruppo Brescia Mobilità che oggi gestisce l'intero sistema integrato di mobilità urbana – un unicum nel panorama italiano – si candida a svolgere un ruolo di primo piano anche nella fase di progettazione, realizzazione e gestione del nuovo mezzo di trasporto. Ferrovie dello Stato Italiane rappresenta un partner strategico per l'intera operazione, sia per le competenze e l'esperienza tecnica che è in grado di mettere in campo, sia per l'impegno nell'opera di infrastrutturazione delle aree metropolitane e dei centri urbani per il quale il Piano Industriale di FS prevede 2,3 miliardi di euro di risorse disponibili per cofinanziare le opere in ottica di project finance.

Brescia si avvia così su una nuova, ambiziosa strada, puntando su innovazione e tecnologia, che potrà portare all'intera città e a tutti coloro che la abitano e la frequentano, un servizio di mobilità ancora più efficiente e dunque infine una migliore qualità della vita (*Comunicato Stampa Brescia Mobilità*, 29 marzo 2018).

TRASPORTI INTERMODALI

Nazionale: da ottobre con Mercitalia Fast le merci viaggeranno ad alta velocità

Merci trasportate ad alta velocità con un servizio rapido, puntuale ed ecologico, utilizzando la rete AV/AC italiana. È l'obiettivo di Mercitalia Fast, il nuovo servizio "cargo all freigh" del Polo Mercitalia (Gruppo FS Italiane) effettuato con treno ETR 500. Mercitalia Fast sarà operativo da ottobre 2018, sulla relazione Caserta - Bologna e viceversa, dai terminal Caserta Marcianise e Bologna Interporto. Tempo di viaggio 3 ore 20 minuti a una velocità media di 180 chilometri orari, da origine a destinazione. Il nuovo servizio e i risultati operativi del primo anno di attività del Polo Mercitalia sono stati illu-

strati a Milano da R. Mazzoncini Amministratore Delegato e Direttore Generale del Gruppo FS Italiane, I. Soncini Presidente di Mercitalia Logistics e M. Gosso Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics. Presente M. Maresca membro della struttura tecnica di missione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti. "Nel suo primo anno di attività il Polo Mercitalia – ha sottolineato R. Mazzoncini, AD di FS Italiane – ha centrato i risultati economici e industriali ottenuti, sia in termini di investimenti effettuati sia per quanto riguarda gli obiettivi indicati nel Piano industriale 2017-2026. Abbiamo così dato avvio al rilancio del settore merci e logistico in Italia e all'estero. La ristrutturazione e la riorganizzazione delle realtà industriali cargo e logistica del Gruppo – ha continuato Mazzoncini – ha generato minori sovrastrutture operative e una maggiore efficienza produttiva. Nel settore, poi, abbiamo previsto 1,5 miliardi di euro in dieci anni. In un anno abbiamo già attivato investimenti per 500 milioni di euro che, grazie al rafforzamento dell'intermodalità e allo sviluppo dei mercati con offerte di trasporto merci ad alto valore aggiunto, ci porteranno a raggiungere nel 2026 ricavi per 2,1 miliardi". "Con il nuovo servizio Mercitalia Fast utilizzeremo la rete Alta Velocità/Alta Capacità anche per il trasporto merci", ha evidenziato M. Gosso AD di Mercitalia Logistics. "Il nostro obiettivo è offrire un servizio su misura ai clienti che devono consegnare la merce in modo rapido, affidabile e puntuale. Oggi siamo l'unica impresa ferroviaria a poter garantire questo business. Inizieremo il prossimo ottobre con il collegamento Caserta - Bologna dai terminal Caserta Marcianise e Bologna Interporto. In futuro contiamo di estendere l'offerta anche ad altri terminal presenti nelle principali città italiane toccate dal network AV/AC: Torino, Novara, Milano, Brescia, Verona, Padova, Roma e Bari". Il nuovo servizio Mercitalia Fast è pensato per trasportare i prodotti time sensitive, ovvero in tempi brevi e definiti, per clienti quali corrieri espresso, operatori logistici, produttori, distributori e valorizzatori immobiliari e potrà essere "confezionato" su misura. La merce viaggerà a bordo di un ETR 500 (12 vagoni per una capacità di trasporto equivalente a 18 tir o due aeroplani Boeing 747 Cargo) appositamente attrezzato per il trasporto di roll container, facili e veloci da caricare, scaricare e stivare. Grazie a Mercitalia Fast saranno ridotte dell'80% le emissioni di anidride carbonica nell'atmosfera rispetto alla modalità di trasporto su gomma. Mazzoncini e Gosso hanno anche illustrato i risultati operativi del primo anno di attività del Polo Mercitalia, nato nel gennaio 2017 dal raggruppamento delle società del Gruppo FS Italiane che operano nel business del trasporto merci e della logistica. In particolare, il Polo Mercitalia sta raggiungendo gli obiettivi indicati dal Piano industriale 2017-2026 del Gruppo FS Italiane: già allocati investimenti pari a 500 milioni di euro su un totale di 1,5 miliardi di investimenti previsti in dieci anni e, per la prima volta nella storia del business merci delle Ferrovie italiane, nel 2017 sono stati generati flussi di cassa positivi per 40 milioni di euro. Gli investimenti, ripartiti dopo decenni, e le attività avviate testimoniano la forte volontà di FS Italiane di rilanciare il settore. Dai contratti per la fornitura di 125 nuovi locomotori elettrici, 10 locomotori di manovra e oltre 300 carri di ultima generazione per il trasporto combinato e convenzionale, agli accordi sottoscritti per lo sviluppo della logistica in Italia e all'estero (*Comunicato Stampa Mercitalia Rail*, 6 aprile 2018).

Piemonte: una gara internazionale per il Progetto condiviso di sviluppo per l'Alessandrino

Il Commissario di governo del Terzo Valico I. Romano ha incontrato il Tavolo dei sindaci piemontesi presso la Provincia di Alessandria. Alla riunione erano presenti tutti i rappresentanti degli 11 Comuni alessandrini interessati dai lavori di realizzazione del Terzo Valico. Tema principale all'ordine del giorno il Progetto condiviso di sviluppo (fig. 4).

All'incontro ha preso parte anche la Regione Piemonte, nella persona del Capo di Gabinetto del Presidente Chiamparino, R. Scalisi, e P. Milanesio dell'Assessorato Infrastrutture. Il Commissario, che coordina il Tavolo dei sindaci e il Progetto di sviluppo, ha sottolineato quanto sia importante avere dalla Regione un contributo forte per definire insieme non solo la natura del progetto, ma anche le sinergie con altre politiche regionali. I fondi stanziati, infatti, devono diventare una leva per stimolare altri apporti, progettuali ma anche economici e la Regione ha sia competenze che possibilità di incanalare bandi e risorse che possono essere utili allo sviluppo del territorio. Analogamente è stato evidenziato il coinvolgimento di Ires Piemonte, che potrà accompagnare le prossime fasi con un'attività di analisi dei dati e delle proposte progettuali.

Per quanto riguarda i fondi, è stato ribadito che si tratta di risorse ricavate dal quadro economico dell'opera che sono state attribuite a Rfi, il

(*Fonte:* Mercitalia Rail)

Fig. 3 - Un Etr500 per trasporto merci.

soggetto attuatore, nell'ambito della delibera Cipe. Potranno essere utilizzati per effettuare investimenti, ovvero solo per spese in conto capitale, e solo per finalità pubbliche e su aree di proprietà pubblica, collegate al Terzo Valico.

Nel corso dell'incontro il Commissario ha condiviso con il Tavolo la decisione di individuare attraverso una procedura di evidenza pubblica a livello internazionale un soggetto esterno – grandi studi di architettura e ingegneria con esperienza su progetti integrati con caratteristiche simili al Progetto condiviso – cui affidare lo studio di fattibilità.

Dato che i tempi per questa tipologia di gara saranno di circa 6 mesi, per utilizzarli in modo proficuo il Commissario ha avanzato la proposta di valorizzare anche le competenze progettuali del territorio, in particolare quelle in seno agli uffici della Provincia di Alessandria, per accompagnare il Tavolo in un primo lavoro di approfondimento e scrematura. Il Tavolo ha condiviso questa ipotesi, per cui andranno reperiti i fondi necessari, in attesa della Delibera Cipe di autorizzazione all'utilizzo della spesa dei 60 milioni, prevista per il prossimo mese di luglio.

L'analisi di fattibilità verrà svolta, insieme alla Regione, sui settori chiave di intervento individuati a luglio 2017 al termine del percorso partecipativo sul territorio iniziato a fine 2016: turismo e sport, eccellenze enogastronomiche e agroalimentare, filiere industriali (chimica-plastica-gomma, siderurgia e cemento) e sistema della logistica.

Nell'attesa dello studio di fattibilità sul Progetto più ampio, si è inoltre proceduto nella definizione delle convenzioni tra Rfi e Comuni per l'avvio della progettazione degli interventi da 1 milione di euro, che saranno sottoscritte nei prossimi giorni (*Comunicato stampa Commissario Terzo Valico*, 4 aprile, 2018).

(*Fonte:* Ufficio stampa Commissario Terzo Valico)

Fig. 4 - La riunione di programmazione dei lavori del Terzo Valico.

INDUSTRIA

Lombardia: SIRTI presenta il piano strategico 2018-2020

Sirti, la società impegnata nel mercato delle infrastrutture, presenta il piano strategico 2018-2020. Con l'acquisizione del 100% del capitale e del debito a lungo termine da parte di Pillarstone, Sirti vive una fase storica che non conosce precedenti e punta, per il proprio sviluppo, su una nuova squadra di manager guidati da R. Loiola, Amministratore Delegato insediatosi lo scorso settembre.

Il rafforzamento della struttura finanziaria , e quindi della solidità patrimoniale, costituisce una consistente base sulla quale sviluppare la strategia dei prossimi anni.

- La nuova Strategia Sirti

La nuova strategia segue due direttrici: da un lato lo sviluppo di un business diversificato tramite il rafforzamento di quattro Business Unit (Telco Infrastructures, ICT, Transportation, Energy & Utilities), e dall'altro la trasformazione competitiva dell'azienda con l'obiettivo di adeguarla alle nuove sfide del mercato. Il piano prevede anche un'espansione internazionale del gruppo.

- Il potenziamento delle Business Unit

Per la BU Telco Infrastructures, si tratta di un potenziamento dell'ingegneria e delle operations, con nuovi ingressi di circa 400 persone. Sirti intende continuare ad essere protagonista della trasformazione infrastrutturale del Paese anche attraverso il grande progetto "Banda Ultra Larga", che porterà le infrastrutture di connettività di nuova generazione in più di 7000 comuni italiani e per il quale è richiesto un importante impegno progettuale e realizzativo. Giocano un ruolo fondamentale in tal senso le nuove tecnologie e metodologie di progettazione e creazione della rete, sviluppate da Sirti per massimizzare la velocità di esecuzione e minimizzare al contempo l'impatto ambientale e sociale delle opere.

Per la BU Energy & Utilities dopo la fase iniziale caratterizzata dall'acquisizione di due realtà del comparto energetico (Basso e Foi & Vitali Spa) e dalla costituzione della nuova Sirti Energia, l'azienda ha potenziato ulteriormente la BU con oltre 220 nuove risorse che abiliteranno l'estensione del suo presidio a tutto il comparto delle utilities, compresi il settore idrico e quello del gas.

Per la BU ICT, che già oggi supera i 100M€ di fatturato, è in programma un percorso di espansione anche attraverso operazioni di M&A. Sulle linee strategiche delle Business Unit ICT sono di particolare interesse le soluzioni IoT, Cybersecurity e Cloud.

Per la BU Trasporti il piano dei prossimi anni concentra ingenti risorse, pari a 14M€ in tre anni, in R&D per lo sviluppo di prodotti per il segnalamento ferroviario innovativo, progettato nel centro di eccellenza ferroviaria Sirti di Genova. Per questo comparto il piano industriale Sirti prevede una crescita sostenuta dei ricavi nei prossimi tre anni coerentemente con i piani di investimento per l'infrastrutturazione del Paese e alcuni sviluppi esteri.

- I programmi strategici di trasformazione

In aggiunta alle strategie delle 4 Business Unit, l'azienda sta realizzando 3 programmi di trasformazione, denominati: "People & Culture", "Focus on Customer", "Sirti goes Digital". Questi tre pilastri della strategia serviranno a supportare il conseguimento dei due macro obiettivi sopra menzionati: lo sviluppo di un business diversificato e la trasformazione competitiva.

- Trasformazione organizzativa

Per trasformare un'azienda di oltre 4400 dipendenti si parte dalle persone e dalla cultura organizzativa, che rappresentano entrambi fattori critici di successo. Nell'ambito di questo programma è previsto un grande sforzo per l'introduzione di un nuovo sistema di misurazione delle performance - che arriverà a coinvolgere il 100% della popolazione aziendale - all'interno di un contesto organizzativo improntato alla sostenibilità e al merito, caratterizzato da forti investimenti sulle competenze e una decisa spinta al miglioramento continuo della competitività.

La spinta propulsiva generata dall'ingresso del Fondo si è tradotta in un importante programma di assunzione di 393 risorse nel 2017 da Sirti S.p.A. e ulteriori 223 dalle altre società del Gruppo Sirti. Parallelamente, l'azienda, che ha nel frattempo raggiunto un'importante intesa con le Parti Sociali per il rinnovo del contratto integrativo di II Livello, ha avviato una procedura di 234 posizioni in esubero da gestire nel 2018 con misure di esodo incentivato e percorsi di riconversione professionale. Si tratta dunque di un forte ricambio generazionale e manageriale, accompagnato da un importante programma di formazione delle risorse, necessario per cogliere le sfide tecnologiche dei prossimi anni.

- Innovazione Digitale

L'obiettivo dell'azienda è di diventare in poco tempo una Data Driven Company. È il programma dedicato alla continua trasformazione digitale dell'azienda che prevede l'introduzione di nuovi sistemi informativi, nuovi processi e nuovi modelli operativi, elementi fondamentali per conseguire una sempre maggiore qualità ed efficienza di esecuzione. Questo programma coinvolge tutti i reparti dell'azienda, e se da un lato punta alla riduzione di costi superflui, dall'altro punta a un potenziamento delle capacità delle persone e ad un arricchimento dei servizi per il cliente. Un focus particolare viene dato all'utilizzo intelligente del dato come elemento sui cui basare la capacita di prendere decisioni strategiche e operative in una logica assistita. Da tempo sono attive in Sirti iniziative tese ad introdurre l'analisi del dato con le più recenti tecniche di Intelligenza Artificiale e Big Data Analytics allo scopo di ottimizzare i processi di programmazione dei lavori o di orchestrazione delle attività di campo.

In questo senso, è appena terminata la fase di rollout del progetto "Virtual Factory" che ha introdotto una piattaforma digitale di pianificazione dinamica delle attività delle persone operative. Attraverso un modulo di Intelligenza Artificiale infatti la piattaforma è in grado di pianificare dinamicamente e automaticamente ogni giorno più di 6000 interventi in tutta Italia in una logica multi-obiettivo, massimizzando le performance delle squadre in campo e minimizzando gli spostamenti.

Altro interessante esempio di trasformazione digitale è rappresentato da "Augmented Operations", il progetto sperimentale volto ad introdurre strumenti di collaborative working e realtà aumentata a supporto delle attività di manutenzione di reti di telecomunicazioni e di impianti tecnologici, in modo da aumentare la versatilità e l'efficacia dei tecnici in campo a totale vantaggio del cliente. Attraverso questo nuovo modello operativo, le persone in campo possono collegarsi ad un esperto ovunque esse si trovino, condividere la propria visione del problema e ricevere supporto realtime attraverso indicazioni visive.

- Investimenti in R&D

Il piano strategico 2018-2020 prevede un budget di investimento in R&D superiore a 30M€, principalmente destinati allo sviluppo di nuove tecnologie per il segnalamento ferroviario, nuove tecnologie per creazione di infrastrutture delle telecomunicazioni e nuovi sistemi informativi per l'automazione dei processi di progettazione delle reti e di pianificazione e orchestrazione delle attività di campo. Tali investimenti serviranno a aumentare la competitività dell'azienda e la sua capacità di creare valore per il cliente.

- Obiettivi economici e finanziari

Per i ricavi dei prossimi tre anni si prevede una crescita progressiva per raggiungere circa 750M€ nel 2020, ed una diversificazione maggiore del business (Energy & Utilities dal 4% al 9% di contributo ai ricavi, ICT dal 18% al 20%, Trasporti dal 7% al 17%).

Si prevede una generazione del valore attraverso la crescita dell'EBITDA che passa dall'attuale 4,4% al 7,8% nel 2020.

Le previsioni sono state effettuate sulla base dei piani di investimento dei principali clienti di Sirti, in Italia e all'estero, correlati all'incremento della penetrazione delle reti a banda ultra-larga (80% di linee UBB coper-

te con tecnologia FTTx nel 2020), agli investimenti per l'ammodernamento delle infrastrutture ferroviarie (CAGR +8,1% 2016-2020), delle reti di trasmissione e distribuzione dell'energia ed all'incremento della spesa per infrastrutture e sistemi ICT.

J. DAVISON, Chief Executive Officer di Pillarstone (Fig. 5) e Presidente di Sirti, dichiara: "Abbiamo sempre creduto nel potenziale di questa azienda, unica nel panorama internazionale per capacità tecnologica e know how. Con le risorse che Pillarstone può mettere a disposizione, Sirti è oggi nelle migliori condizioni per implementare il nuovo piano strategico e avvantaggiarsi delle opportunità nei diversi mercati in cui opera". R. LOIOLA, Amministratore Delegato di Sirti SpA, commenta: "Lo scenario di mercato che ci si prospetta evidenzia profondi cambiamenti in tutti i settori nei quali operiamo. IoT, 5G, Alta Velocità, Ultra Broadband, Smart City sono le principali grandi trasformazioni tecnologiche e infrastrutturali attese per questi anni, e Sirti è posizionata in modo eccellente in ognuna di esse. Sono previsti grandi investimenti in un contesto competitivo sempre più agguerrito e globale. Tutto ciò richiede la capacità di adottare nuovi modelli operativi all'insegna di una maggiore velocità, efficienza e flessibilità, in modo da cogliere al meglio le opportunità offerte dai mercati che presidiamo" (*Comunicato Stampa Sirti*, 20 marzo 2018).

(*Fonte:* Sirti)

Fig. 5 - J. DAVISON Presidente Sirti e CEO Pillarstone.

Nazionale: Osservatorio OICE/INFORMATEL

Dopo la prevedibile pausa di gennaio a febbraio il mercato riprende a correre: le gare per servizi di sola progettazione rilevate nel mese sono state 340 (di cui 51 sopra soglia) per un importo di 58,7 milioni di euro, rispetto al mese di gennaio il numero cresce del 30,3% e il loro valore del 90,1%, rispetto a febbraio 2017 + 38,2% in numero e 112,1% in valore.

Sempre per la sola progettazione andamento analogo nel primo bimestre 2017: le gare sono state 601, per un valore di 89,7 milioni di euro; rispetto al primo bimestre 2017 il numero cresce del 28,4% mentre il valore del 53,9%. Secondo l'aggiornamento al 28 febbraio dell'osservatorio OICE-Informatel, le gare per tutti i servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese sono state 487 (di cui 62 sopra soglia), per un importo complessivo di 79,2 milioni di euro (59,1 sopra soglia). Rispetto al mese di gennaio 2018 il numero delle gare cresce dell'8,0% (+24,0% sopra soglia e +6% sotto soglia), e il loro valore del 45,1% (+75,2% sopra soglia), rispetto a febbraio 2017 il numero delle gare cresce dell'8,7% (+3,3% sopra soglia) e il loro valore del 106,7% (+135,9% sopra soglia).

Nel primo bimestre 2018 per tutti i servizi di ingegneria e architettura sono state bandite 938 gare per un importo complessivo di 133,8 milioni di euro che, confrontati con il primo bimestre 2017, mostrano un aumento del 12,1% nel numero (+12,0% sopra soglia) e del 21,0% nel valore (+11,0% sopra soglia).

"I dati di febbraio confermano – ha dichiarato G. SCICOLONE, Presidente OICE – che la fase di crescita del mercato della progettazione e dei servizi tecnico-professionali non avverte neanche gli usuali scossoni che generalmente accompagnano le tornate elettorali. Il codice dei contratti ha funzionato ed è opportuno che le scelte fatte non siano messe in discussione: la centralità del progetto esecutivo è fondamentale per evitare aumenti di costi e di tempi dannosi per l'efficacia della spesa pubblica. Correzioni dovranno essere fatte perché alcuni punti necessitano modifiche, a partire dalla normativa di dettaglio; siamo qui pronti con le nostre proposte soprattutto sul fronte della legalità e della trasparenza, dell'efficienza della macchina amministrativa e dello snellimento delle procedure. Intanto – ha continuato il Presidente OICE – stanno migliorando anche i dati dei bandi di lavori e i nostri associati ci dicono che i progetti esecutivi affidati dopo aprile 2016 stanno per essere posti a base di gara degli appalti di lavori, nonostante i lunghi iter approvativi, uno dei punti sui quali occorrerà lavorare. Ciò potrebbe a breve portare un giovamento anche al mondo delle Imprese che continua a soffrire.

In questo contesto – ha concluso G. SCICOLONE – è fondamentale assicurare al Paese, al più presto, un Governo responsabile che sappia garantire continuità negli investimenti, che devono tradursi al più presto in progetti e in cantieri, così da rilanciare occupazione crescita nel nostro settore a vantaggio di tutti gli operatori, a partire dalle giovani professionisti che si affacciano al mercato e che le nostre società assumono e fanno crescere professionalmente."

Dobbiamo registrare che sono sempre molto alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino a febbraio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2015 è al 40,0%, per quelle indette nel 2016 il ribasso arriva al 42,8%. Le notizie sulle gare pubblicate nel 2017 attestano un ribasso del 40,5%.

Le gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria sono passate dalle 60 unità del mese di febbraio del 2017, alle 62 del mese appena trascorso, con un incremento del 3,3%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi presenta, nello stesso mese, una crescita del 14,3%. L'incidenza del nostro Paese continua ad attestarsi su un modesto 2,7%, un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza eco-

nomica: Francia 25,8%, Germania 23,4%, Polonia 11,9%, Svezia 5,0%.

Nel primo bimestre 2018 l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione) ha raggiunto i 246,6 milioni di euro, con 38 bandi. Gli appalti integrati da soli sono 6 per 35,6 milioni di euro, nel primo bimestre 2017 erano stati 7 in numero per un valore di 101,2 milioni di euro (*Comunicato Stampa OICE*, Aggiornamento al 28 febbraio 2018).

Nazionale: Relazione Finanziaria 2017 FSI

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, riunitosi sotto la presidenza di G. Ghezzi, ha esaminato e approvato il progetto di Relazione finanziaria annuale della società, che include anche il bilancio consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2017. Il Gruppo FS Italiane si conferma primo gruppo industriale per investimenti in Italia, con un volume per il 2017 pari a 5,6 miliardi di euro (99% sul territorio nazionale), contribuendo al rafforzamento degli investimenti nel Paese in continuità con le azioni programmate nel proprio Piano industriale 2017-2026. Investimenti che hanno generato quasi 100mila posti di lavoro indotti, stima calcolata secondo i parametri forniti dall'ISTAT.

Il valore economico distribuito, costituito principalmente dall'insieme dei costi operativi per beni e servizi e per il pagamento del personale, ammonta a 7,2 miliardi di euro (pari al 77% del valore economico generato). Il settore trasporto del Gruppo registra complessivamente un utile di 255 milioni di euro (+56% vs 2016) con azioni che hanno dato concretezza allo sviluppo della mobilità integrata, come accordi con altre compagnie di trasporto e l'introduzione di biglietti integrati. Società leader è Trenitalia, seguita dal gruppo Netinera, controllata FS Italiane in Germania. I ricavi da servizi di trasporto raggiungono 7,1 miliardi di euro (con una crescita complessiva differenziata nei diversi segmenti di business long haul e short haul, pari a +691 milioni di euro rispetto al 2016).

- Trasporto Regionale

Per il trasporto regionale sono stati presentati nel corso del 2017 i nuovi treni Rock e Pop, che inizieranno a circolare sui binari italiani dal 2019. Già firmati ordini per 86 nuove unità, altri treni saranno ordinati nel 2018 a seguito della firma dei contratti fra Trenitalia e le Regioni italiane. Nel frattempo, sono entrati in servizio 3 Jazz, 6 Swing, 4 Flirt e 41 carrozze Vivalto e sono state completamente rinnovate 56 carrozze media distanza. Gli investimenti per il materiale rotabile regionale nel 2017 ammontano a 371 milioni di euro. La customer satisfaction dei treni regionali è arrivata all'83,2% di passeggeri soddisfatti: 3,6 punti percentuali in più vs 2016. Per il secondo anno consecutivo si conferma il livello dell'1,1% delle cancellazioni dei treni regionali (Trenitalia best in class europeo).

- Trasporto Lunga Percorrenza

Per quanto riguarda il trasporto a media e lunga percorrenza, il 2017 è stato segnato dalla firma del Contratto fra il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Trenitalia per il rilancio del servizio InterCity. Inoltre, è stata completata la fornitura dei 50 Frecciarossa 1000 con ulteriori 9 convogli. La flotta complessiva di 150 treni AV ha consentito l'incremento della frequenza e dei posti offerti sulle rotte Milano - Roma/Napoli e Venezia - Roma, grazie anche all'avvio da giugno 2017 del Frecciarossa 1000 a doppia composizione, con due treni connessi tra loro.

- Trasporto Merci

Il 2017 è stato un anno storico per il rilancio del settore merci grazie alla nascita, a gennaio 2017, del Polo Mercitalia e all'inizio dell'operatività della società Mercitalia Rail, nata dallo spin-off del settore Cargo di Trenitalia. Testimoniano la forte volontà di rilancio del settore gli investimenti, ripartiti dopo decenni: il contratto per la fornitura di 125 nuovi locomotori elettrici, 5 locomotori di manovra e oltre 250 carri di ultima generazione, così come gli accordi di sottoscritti per lo sviluppo della logistica in Italia e all'estero. In particolare, il Polo Mercitalia sta raggiungendo gli obiettivi indicati dal Piano industriale e, per la prima volta nella storia del business merci, ha generato nell'ultima parte dell'anno flussi di cassa positivi (40 milioni di euro).

- Trasporto Su Gomma

Busitalia, operatore TPL in Veneto, Toscana, Umbria e Campania, ha rinnovato la propria flotta con 102 nuovi autobus e aumentato la propria offerta di servizio con la nascita di Busitalia Fast, operativa sulla lunga percorrenza in Italia e su tratte europee.

- Infrastruttura

Ottime le performance del settore infrastruttura (risultato netto pari a 263 milioni di euro; +51,1% vs 2016) con la leadership di Rete Ferroviaria Italiana seguita da Italferr nell'engineering. Il 2017 si chiude con oltre 4,4 miliardi di euro spesi e circa 7,5 miliardi di euro di bandi di gara pubblicati che garantiscono importanti investimenti in infrastruttura anche negli anni a venire. Nel 2017 Italferr oltre ad assumere la direzione lavori del Terzo valico, in sostituzione del General Contractor, ha concluso in tutta Italia attività costruttive di oltre 30 opere infrastrutturali. È entrata nel concreto la cura del ferro al Sud: ne sono prova l'apertura della nuova stazione Napoli Afragola, l'avanzamento dell'iter costruttivo e autorizzativo di importanti lotti sia sulla linea Napoli - Bari sia in Sicilia, l'assegnazione di numerosi lavori e lo sblocco di alcune opere infrastrutturali. Inoltre, il settore infrastruttura rivestirà un ruolo ancora più importante sia per migliorare gli standard di sicurezza delle ferrovie ex concesse sia per lo sviluppo delle reti metropolitane nelle principali città italiane, come testimonia l'acquisizione del 36,7% di M5 Milano a giugno 2017. Tra le ferrovie ex concesse, è stato avviato il processo di risanamento di

Ferrovie del Sud Est (FSE) per garantire ai cittadini pugliesi standard di servizio e sicurezza – su ferro e su gomma – a livello nazionale.

- Safety e Security

Il settore ferroviario ha visto, inoltre, importanti investimenti (40% degli investimenti in infrastrutture) in sicurezza (safety) grazie all'incremento da 1 miliardo di euro del 2012 a 1,8 miliardi di euro nel 2017. Investimenti che garantiscono una migliore gestione della circolazione ferroviaria ed elevati standard di regolarità del traffico ferroviario. Anche la security dei passeggeri sui treni e nelle stazioni è stata ulteriormente potenziata negli ultimi anni, con l'obiettivo di fornire una migliore esperienza ai viaggiatori, ad esempio ampliando e rinnovando i sistemi di videosorveglianza a bordo di oltre 600 convogli, in 50 stazioni e in 25 posti di controllo della circolazione.

- Risultati Economici

L'EBITDA del Gruppo si incrementa ulteriormente superando i 2,3 miliardi di euro con un EBITDA Margin del 24,9%, indice di gran lunga migliore rispetto sia alla francese SNCF (13,7%) sia alla tedesca Deutsche Bahn (9,9%). L'EBIT a 718 milioni di euro nel 2017 permette di raggiungere un EBIT Margin del 7,7%. È importante sottolineare come l'EBIT 2016 includeva operazioni straordinarie quali le plusvalenze da cessione dell'attività retail delle principali stazioni italiane per oltre 360 milioni di euro. Il 2017, invece, include sopravvenienze attive derivanti dalla nuova normativa sull'energia elettrica per trazione (pari a circa 128 milioni di euro) e maggiori ammortamenti per 72 milioni di euro, in linea con le previsioni legate al trend di investimenti registrati negli ultimi anni. Il confronto quindi fra risultati 2017 (424 milioni di euro) e 2016 (385 milioni di euro), avendo escluso da entrambi le operazioni non ricorrenti, evidenzia una crescita del 10%, proponendo l'utile netto normalizzato 2017 come il migliore dell'ultimo triennio. I ricavi operativi del Gruppo salgono a 9,3 miliardi di euro, con un incremento complessivo di 371 milioni di euro (+4,2% vs 2016; +9,3% al netto delle operazioni straordinarie) realizzato anche tramite operazioni di M&A concluse nel corso del 2017, in coerenza con le linee guida del Piano industriale di Gruppo, fra le quali l'acquisizione della società inglese NXET (ora Trenitalia c2c), di Busitalia Simet, che opera nel segmento servizi gomma long haul, di TrainOSE, che gestisce il servizio di trasporto ferroviario in Grecia, oltre che della società Qbuzz, terzo operatore di trasporto urbano olandese. I costi operativi crescono meno dei ricavi (+351 milioni di euro), a sostegno della crescita del business complessivo. Il Gruppo mantiene un elevato livello di solidità finanziaria con mezzi propri che a fine 2017 si avvicinano ai 38,7 miliardi di euro (+184 milioni di euro sul 2016). La Posizione Finanziaria Netta (PFN) si attesta a 7,3 miliardi di euro e cresce dell'8% in linea con i fabbisogni finanziari previsti nel Piano industriale di Gruppo, mantenendo il rapporto PFN/EBITDA a 3,1 e il rapporto PFN/Patrimonio netto a 0,19.

La solidità finanziaria del Gruppo è riflessa nei giudizi di rating (BBB) rilasciati per FS Italiane nell'autunno 2017 da Fitch e Standard&Poor's.

- Sostenibilità

L'emissione di un Green Bond da 600 milioni di euro a novembre 2017 permette a FS Italiane, per la prima volta in Europa, di finanziare nuovi treni sia per il trasporto regionale sia per l'alta velocità, e l'elevata domanda generata da tale emissione testimonia la forte credibilità green del Gruppo anche nei mercati internazionali.

La volontà di trasformare il Gruppo in un'impresa di mobilità del futuro ispirata ai principi di sostenibilità è testimoniata dall'adesione, ad agosto 2017, al network dell'UN Global Compact, partecipando così al processo di creazione di un'economia globale inclusiva e sostenibile.

Le società del Gruppo FS Italiane sostengono lo sviluppo e la promozione delle fonti rinnovabili, sia inserendo esplicite richieste nei bandi di fornitura energetica sia con l'attivazione di impianti fotovoltaici di proprietà. Il trasporto su ferro, in particolare, ha una forte relazione con le energie rinnovabili: la rete ferroviaria in Italia, elettrificata ormai all'80%, consente di beneficiare in modo immediato e diretto della quota di rinnovabili che compone il mix di produzione di energia elettrica e che si attesta intorno al 40% del totale. Nel 2017 è stata aggiudicata una gara per la fornitura di energia elettrica 100% da fonti rinnovabili (certificata e prodotta in Italia) per dieci società del Gruppo FS. Il numero complessivo del personale passa da 70.180 a 74.436 unità, anche come effetto di assunzioni (4.379, di cui 3.400 in Italia) e ingressi per acquisizioni societarie (3.789), al netto del turn over. La produttività media per dipendente (ricavo operativo medio) è cresciuta del 4%, superando i 128mila euro. Nel 2017 per il terzo anno consecutivo, il Gruppo FS Italiane è Best employer of choice, al primo posto nella classifica delle aziende più ambite dai giovani laureati, e ha avviato Women in Motion, programma nato con l'obiettivo di promuovere la carriera delle donne nelle aree tecniche. In particolare, nel 2017 è incrementata l'incidenza percentuale delle dipendenti (15,2%) sul totale. I risultati 2017 si inseriscono in una visione totalmente rinnovata del business che va progressivamente consolidandosi e che mira a fare del Gruppo FS Italiane uno dei leader della mobilità integrata a livello nazionale e internazionale. In tale ultima direzione è da inquadrarsi anche l'operazione di integrazione con Anas, conclusa il 18 gennaio 2018 e che sarà consolidata nel bilancio dell'anno in corso. Nel 2018 il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane sarà, quindi, impegnato a proseguire nel percorso di realizzazione del Piano industriale 2017-2026, focalizzandosi su obiettivi industriali ancor più sfidanti, fondati sui concetti di integrazione, internazionalizzazione e digitalizzazione. Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane, pur in as-

senza di obblighi di legge, ha introdotto nel corso del 2017 strumenti utili a rafforzare il controllo interno e la gestione dei rischi secondo le migliori pratiche di corporate governance nazionali e internazionali. Nella sezione Investor Relations è disponibile un documento di sintesi sui principali risultati conseguiti nell'esercizio dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

NOTA: Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, R. MANNOZZI, dichiara ai sensi del comma 2 dell'articolo 154-bis del Testo Unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 27 marzo 2018).

VARIE

Lombardia: FSI, tecnologia ERTMS come standard unico di interoperabilità sui TEN-T

L'evouzione dell'ERTMS al centro della 1st UIC Global Conference on Signalling: sono intervenuti R. MAZZONCINI, AD e DG FS Italiane, J.P. LOUBINOUX, DG UIC, e G. SALA, sindaco di Milano.

Il sistema European Rail Traffic Management System (ERTMS) unico standard tecnologico per i Corridoi ferroviari TEN-T. È la soluzione ideale proposta dall'Union internationale des chemins de fer (UIC) per renderli interoperabili e percorribili, senza soluzione di continuità, dai treni delle Imprese ferroviarie operative in tutti i Paesi comunitari.

L'obiettivo è al centro dell'incontro fra tecnici ed esperti di settore presenti a Milano.

I lavori sono stati aperti da R. MAZZONCINI, Amministratore Delegato e Direttore Generale di FS Italiane e Presidente UIC, J.P. LOUBINOUX Direttore Generale UIC e G. SALA Sindaco di Milano.

"L'Unione Europea investirà 500 miliardi per realizzare nuove infrastrutture ferroviarie nel vecchio Continente ed è importante che siano previste risorse anche per l'ERTMS. Un sistema di segnalamento innovativo e di eccellenza, che ha dato importanti risultati in termini di sicurezza e di affidabilità nel sistema Alta Velocità/Alta Capacità italiano dove è operativo dal dicembre 2005", ha sottolineato R. MAZZONCINI, AD e DG di FS Italiane. "Il Corridoio Reno-Alpi può essere il progetto pilota per estendere questo sistema tecnologico su tutti i Corridoi europei. In ambito nazionale il nostro obiettivo è quello di potenziare le linee ferroviarie dei nodi urbani e metropolitani con l'evoluzione tecnologica ERTMS HD, sistema che ci permetterà di incrementare la capacità di traffico per i servizi pendolari".

Lo standard ERTMS è stato scelto dall'Unione Europea come linguaggio unico per il sistema ferroviario europeo, visti gli eccellenti risultati raggiunti per il sistema AV/AC Torino – Salerno e Torino – Milano – Brescia.

L'ERTMS è un evoluto sistema di sicurezza per il distanziamento dei treni che permette di gestire e controllare il traffico ferroviario lungo la rete. La strumentazione di bordo è stata progettata allo scopo di sostituire i molteplici, e tra loro incompatibili, sistemi di circolazione e sicurezza delle varie ferrovie europee allo scopo di garantire l'interoperabilità dei treni.

La tecnologia ERTMS, che garantisce elevati standard di sicurezza (safety), è una delle più avanzate disponibili sul mercato mondiale e potrebbe essere installata anche nei Corridoi intercontinentali che collegheranno l'Asia all'Europa (One Belt One Road) (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 26 marzo 2018).

Friuli Venezia Giulia: visione di crescita del Porto di Trieste

Grazie alla recente attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, le gestioni dei documenti ferroviari sono pienamente integrate con i processi portuali.

Il Porto di Trieste punta sull'innovazione attraverso sviluppo digitale, Industria 4.0 e IoT ("Internet of Things"), confermandosi all'avanguardia sotto il profilo tecnologico e ponendo al centro della propria strategia di crescita lo sviluppo delle infrastrutture e dei sistemi digitali.

Grazie all'impegno e alla visione dell'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale, tutti gli stakeholder della comunità portuale - dagli agenti marittimi agli spedizionieri, dai terminalisti ai trasportatori e MTO, dall'Agenzia delle Dogane alla Capitaneria di Porto, dalla Guardia di Finanza alla Sanità Marittima, dagli inland terminal regionali, alle imprese ferroviarie - possono contare infatti dal 2014 sul Port Community System Sinfomar per la gestione informatizzata di tutte le procedure amministrative, fiscali, doganali e logistiche attraverso l'integrazione delle informazioni relative ai traffici marittimi, retroportuali e ferroviari.

Con l'attivazione dei nuovi moduli di Sinfomar per la dematerializzazione delle operazioni di controllo e per l'autorizzazione delle movimentazioni ferroviarie, è stato recentemente completato un ulteriore importante step nel percorso di trasformazione digitale definito dall'Autorità di Sistema Portuale del Mare Adriatico Orientale che sta permettendo di integrare con i processi portuali la manovra, svolta da Adriafer, e impostare anche l'insieme articolato di processi dell'ultimo miglio ferroviario.

Il movimento dei treni, infatti, è stato parificato a quello delle navi, gestendo, con le relative differenze, le regole di gestione doganali, logistiche e di security tramite la standardizzazione e la generazione automatica dei documenti di arrivo e partenza dei treni.

"Grazie a Sinfomar - ha spiegato

il Presidente di Info.era L. ABATELLO - è possibile per la prima volta generare un `modello CH30', ovvero il documento ferroviario che l'operatore ferroviario deve presentare e che contiene le specifiche sulle merci trasportate, in un formato unico, concordato con gli operatori e l'Agenzia delle Dogane secondo criteri oggettivi, nonché una terminologia e una struttura condivise".

"Le attività di dematerializzazione e di integrazione tra processi portuali, manovra e ultimo miglio ferroviario svolte a supporto del Porto di Trieste (e che vedranno a breve ulteriori sviluppi) hanno portato a una notevole semplificazione nell'interscambio informativo tra i diversi operatori, pubblici e privati, e prodotto risultati d'eccellenza, con un abbattimento importantissimo degli errori e delle interpretazioni soggettive dei dati" ha aggiunto ABATELLO.

Un'altra importante semplificazione introdotta riguarda il cosiddetto `Preavviso di Arrivo-Partenza', contenente le informazioni necessarie a identificare sotto i profili logistico, doganale e di security il container/mezzo in arrivo/partenza, la merce trasportata ed, eventualmente, l'autista. Il preavviso viene gestito digitalmente e può essere accettato o respinto dal soggetto interno alla comunità portuale cui è destinato, che può quindi confermare o meno la correttezza dei dati e contestualmente validarli.

I Preavvisi si applicano anche alla gestione dei mezzi movimentati all'interno del Punto Franco di Interporto di Trieste a Fernetti e destinati al Porto di Trieste.

- Nota per il lettore

Sinfomar® è il Port Community System sviluppato da Info.era per connettere in un'unica piattaforma tecnologica tutti gli attori della comunità portuale di un porto, garantendo l'interoperabilità tra i differenti sistemi ICT utilizzati dai singoli stakeholder al fine di digitalizzare e ottimizzare tutte le operazioni relative alla gestione dei processi portuali.

Fondata nel 1996, Info.era S.r.l. è una società triestina specializzata nello sviluppo di soluzioni informatiche con forti competenze nel settore portuale e uno staff di 21 persone altamente qualificate nel mondo marittimo, della logistica e delle spedizioni. Il portfolio clienti della Società annovera attualmente i principali terminalisti, agenzie marittime e spedizionieri del Porto di Trieste.

Grazie alla partnership con Circle S.r.l - società di consulenza direzionale con competenze verticali distintive nel settore della logistica intermodale e della digitalizzazione della supply chain con la suite Milos® - perfezionata a fine 2017 attraverso un'operazione di acquisizione del 51% di Info.era da parte di Circle, Info.era punta a rafforzare ed espandere le proprie competenze, assicurando un livello di servizio ancora maggiore a livello locale e ampliando su scala internazionale la diffusione del software marittimo Sinfomar® (*Comunicato stampa Sifomar*, 27 marzo 2018).

Errata Corrige

Gent.mi Lettori di Ingegneria Ferroviaria,

si porta alla attenzione che sul numero di 04 Aprile 2018, in riferimento alla memoria **"Valutazioni di capacità basate sull'orario: analisi di una ferrovia suburbana a singolo binario – *Timetable-based capacity evaluations: analysis of a sub-urban single-track railway",*** autore Dott. Ing. N. COVIELLO, la nota in calce a pagina 287 nella versione in lingua inglese deve essere corretta in *"Politecnico di Torino, DIATI – Transport Systems"*.

La Redazione di Ingegneria Ferroviaria