

Notizie dall'estero News from foreign countries

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA RAILWAY TRANSPORTATION

Corridoi Transnazionali Europei

“In attuazione del Regolamento Europeo 913/2010 finalizzato al rafforzamento della competitività del trasporto merci internazionale su ferro”, il 10 novembre 2013 sono entrati in funzione i primi due Corridoi merci internazionali che attraversano il territorio italiano:

- il Corridoio merci internazionale n. 6 (Mediterranean Corridor: Almería - Valencia/Madrid - Saragozza/Barcellona - Marsiglia - Lione - Torino - Milano - Verona - Padova/Venezia - Trieste/Capodistria - Lubiana - Budapest - Zahony), con sede a Milano;
- il Corridoio merci internazionale n. 1 (Zeebrugge - Anversa/Rotterdam - Duisburg - Milano - Genova), con sede a Francoforte.

Le informazioni sulle condizioni di utilizzo dei due Corridoi sono contenute nei Documenti Informativi di Corridoio (CID-Corridor Information Document) accessibili on line nei siti web www.railfreightcorridor6.eu e www.corridor1.eu

La sede operativa del Corridoio merci n.6 (che rappresenta l'unico Corridoio europeo che attraversa l'Italia lungo la direttrice est-ovest e che interseca sia il Corridoio merci n.1 sia gli altri due Corridoi merci internazionali di interesse italiano che entreranno in funzione alla fine del 2015) è localizzata a Milano. Il coordinamento delle attività del Corridoio merci n. 6 è svolto da un Direttore Esecutivo di nomina RFI.

A Milano risiede anche il C-OSS (Corridor One Stop Shop) del Corridoio merci n.6, ovvero lo sportello unico al quale i soggetti interessati si possono rivolgere per richiedere e ricevere risposte, in un'unica sede e con un'unica operazione, riguardo alla capacità di infrastruttura per i treni merci che attraversano almeno una frontiera lungo il Corridoio. Il C-OSS fornisce inoltre tutte le informazioni di base necessarie per organizzare trasporti internazionali di merci senza doversi rivolgere ai singoli gestori nazionali (*Comunicato Stampa RFI*, 18 febbraio 2014).

Trans-European Corridors

“In the implementation of European regulation 913/2010 aimed at strengthening competitiveness of international rail freight, the November 10, 2013 entered into operation the first two international freight corridors that cross the Italian territory:

- *the freight corridor No. 6 International (Mediterranean Corridor: Almería - Valencia/Madrid - Zaragoza-Barcelona-Marseille-Lyon-Turin-Milan-Verona-Padova-Venezia-Trieste/Koper-Ljubljana-Budapest-Zahony), based in Milan;*
- *the freight corridor No. 1 International (Zeebrugge-Antwerp/Rotterdam-Duisburg-Milano-Genova), based in Frankfurt.*

Information about the conditions of the two corridors are contained in the Informational Documents of the corridor (CID-Corridor Information Document) accessible online on the websites www.railfreightcorridor6.eu and www.corridor1.eu

The operational headquarters of the freight corridor No 6 (which is the only European corridor that crosses Italy along the East-West and intersects both the freight corridor No 1 and the other two international freight corridors of Italian interest which will come into operation by the end of 2015) is located in Milan. The coordination of the activities of the freight corridor No 6 is played by an Executive Director appointed by RFI.

Milan is also the C-OSS (Corridor One Stop Shop) of the freight corridor No 6, which is the one-stop shop to which stakeholders can contact to request and receive answers, in one place and with a single operation, in relation to the infrastructure capacity for freight trains crossing at least one border along the corridor. The C-OSS also provides all the basic information you need to organize the international transport of goods without having to go to individual national managers (RFI press, February 18, 2014).

Bombardier: contratto per aggiornare la seconda sezione del Corridoio Mediterraneo

Bombardier Transportation, come protagonista in un consorzio con Thales, ha acquisito il secondo contratto aggiudicato da ADIF, per l'aggiornamento del Corridoio Mediterraneo. La soluzione di comando e controllo, INTERFLO 200, sarà consegnata da Bombardier per la sezione di Almussafes-Valencia-Castellón de la Plana sulla costa orientale della Spagna. Il contratto totale è stimato in circa 44 milioni di euro (61 milioni di dollari), con la quota di Bombardier valutata a circa 27 milioni di euro (38 milioni US\$).

Questo progetto rappresenta la seconda fase dell'investimento totale nel Corridoio Mediterraneo pianificato da ADIF. Il primo è stato assegnato ad un consorzio Bombardier-Dimetronic nel luglio 2013, per la sezione di Castellbisbal-Tarragona. Il Corridoio Mediterraneo viene aggiornato da più di tre anni per migliorare i collegamenti tra i porti spagnoli e

gli itinerari merci europei; l'adozione di una soluzione "dual gauge" aumenterà l'accesso per il traffico internazionale.

Bombardier consegnerà inoltre il sistema BOMBARDIER EBI Lock 950 sistema computerizzato di controllo dell'esercizio (CBI) in aggiornamento di otto e per sette nuove installazioni, nonché l'EBI sistema di rilevamento avanzato di temperatura delle boccole. La consegna è prevista in 15 mesi e il contratto include 24 mesi di manutenzione.

A parere del produttore, il sistema INTERFLO 200 è ideale per linee sovraccariche dove gli intertempi sono ridotti e sono richiesti livelli di sicurezza più elevati. Il sistema può essere integrato con la tecnologia di protezione automatica (ATP) per treni nazionali ed aggiornato sull'operabilità per la gestione europea del traffico ferroviario (ERTMS). Installato estesamente in tutta Europa così come in Brasile, Russia e Thailandia, l'INTERFLO 200 è stato recentemente scelto per il grande progetto di risegnalazione a Durban, Sud Africa (*Comunicato stampa Bombardier*, 8 maggio 2014).

Bombardier wins contract to upgrade Second Section of Mediterranean Corridor

Rail technology manufacturer Bombardier Transportation, as the lead in a consortium with Thales, has won the second contract to be awarded by Spain's Administrator of Railway Infrastructure, ADIF, for the upgrade of the Mediterranean Corridor. The Bombardier INTERFLO 200 mainline solution will be delivered for the Almussafes-Valencia-Castellón de la Plana section on the east coast of Spain. The total contract is valued at approximately 44 million euro (\$61 million US), with Bombardier's share valued at approximately 27 million euro (\$38 million US).

This project is the second phase of the total investment in the Mediterranean Corridor planned by ADIF. The first was awarded to a Bombardier-Dimetronic consortium in July 2013

for the Castellbisbal-Tarragona section. The Mediterranean Corridor is being upgraded over three years to improve connections between the Spanish harbours and European freight routes; the adoption of a dual gauge solution will increase access for international traffic.

Bombardier will deliver the latest BOMBARDIER EBI Lock 950 computer-based interlocking (CBI) technology to upgrade eight and install seven new systems as well as provide advanced EBI Track train detection, communications and hot box detector systems. Delivery is planned in 15 months and the contract includes 24 months of maintenance.

INTERFLO 200 solutions are ideal for busy mainlines where headways are reduced and higher safety levels are required. It can be complemented with national automatic train protection (ATP) technology and upgraded to European Rail Traffic Management system (ERTMS) operation. Installed extensively across Europe as well as in Brazil, Russia and Thailand, INTERFLO 200 was recently chosen for the major re-signalling project in Durban, South Africa (Bombardier press, May 8, 2014).

Le FFS assegnano l'ordine per i 29 nuovi treni a Stadler Rail

Le FFS conferiscono a Stadler Rail il mandato per la realizzazione dei 29 nuovi elettrotreni per il traffico internazionale nord-sud, per un volume di quasi 1 miliardo di franchi. La procedura di appalto per l'acquisto dei 29 nuovi treni è iniziata ad aprile 2012. Il mandato è stato attribuito oggi dalle FFS. «La decisione è stata chiara. Stadler Rail ha soddisfatto i criteri dell'appalto con un netto vantaggio e ci ha offerto un treno orientato alla clientela», ha affermato il CEO delle FFS A. MEYER. Stadler Rail ha ricevuto il miglior punteggio nei due criteri di maggior peso, l'alta redditività complessiva (40%) e l'innovazione (25%) riguardante, in particolare, le esigenze della clientela relative alla sistemazione o alla sicurezza del passeggero.

In entrambi gli altri due criteri, tecnica (20%) e adempimento del contratto (15%), l'offerta di Stadler Rail era in linea con quelle degli altri offerenti. «Vogliamo offrire i treni migliori ai nostri clienti. Per il criterio della sistemazione del treno abbiamo messo al centro l'orientamento alla clientela, per la tecnica utilizzata la qualità è stata comprovata», ha da parte sua affermato J. PILLOUD, Direttrice Traffico viaggiatori FFS.

Alstom, Stadler Rail e Talgo sono stati i tre produttori di materiale rotabile che hanno inoltrato un'offerta per il mandato. La decisione è stata presa in seguito ad un complesso bando di concorso secondo la Legge federale e l'Ordinanza sugli acquisti pubblici (LAPub/OA-Pub). I criteri presi in considerazione per la valutazione sono stati pubblicati nell'ambito del bando di concorso pubblico su simap.ch. Ai sensi delle disposizioni legali, la creazione di valore aggiunto in Svizzera non era ammesso come criterio. Secondo quanto affermato da Stadler Rail, i nuovi treni saranno fabbricati a Bussnang (TG). Accanto all'aggiudicazione dell'attuale commessa di 29 treni, le FFS si sono assicurate, per contratto, un'opzione aggiuntiva per 92 treni supplementari. La decisione di aggiudicazione sarà pubblicata il 10 maggio 2014 su simap.ch; da quel momento entra in vigore un termine di ricorso di 20 giorni. Il contratto sarà sottoscritto probabilmente ad inizio giugno.

- *I nuovi treni offriranno più posti a sedere e comfort*

I nuovi elettrotreni potranno viaggiare fino a 249 km/h e offriranno 800 posti a sedere su una lunghezza di 400 m a doppia trazione; il 40% di posti in più rispetto a quanto offerto oggi dalle composizioni ETR 470, lunghe 230 m. Secondo quanto previsto dalla Legge federale sull'eliminazione di svantaggi nei confronti dei disabili, le FFS hanno deciso di proporre piani ribassati, un bisogno della clientela, utile anche per le persone anziane, per quelle con bagagli o

con carrozzine per bambini. Ogni composizione disporrà di due toilette accessibile alle persone in sedia a rotelle, così come passaggi adattati tra la prima, la seconda classe e il vagone ristorante. Questi treni saranno inoltre equipaggiati di toilette separate per uomini e donne, di ampie zone per i bagagli e di un sistema di informazioni per i passeggeri con annunci elettronici. Ci saranno anche zone del silenzio, per le famiglie e business, prese elettriche in tutti i posti a sedere e nuovi amplificatori di segnale per una buona ricezione mobile durante il viaggio.

- *Un sensibile miglioramento dell'offerta sul Gottardo*

Grazie ai nuovi treni le FFS potranno mettere a disposizione della propria clientela un numero sufficiente di posti a sedere, più comfort e un'offerta affidabile in vista della prevista crescita della domanda, dopo l'entrata in esercizio delle Gallerie di base del San Gottardo e del Monte Ceneri. Oggi le FFS trasportano mediamente 9000 persone al giorno lungo la linea del Gottardo. Entro il 2025 questo numero dovrebbe più che raddoppiare grazie alla concentrazione e all'accelerazione dell'offerta e già per il 2020 le FFS prevedono che vi saranno almeno 15 000 passeggeri al giorno.

Stando agli accordi contrattuali con Stadler Rail, i nuovi treni dovrebbero poter entrare in servizio gradualmente dal 2019. Dovranno ricevere l'omologazione per la Svizzera, la Germania e l'Italia e circoleranno dapprima tra Basilea/Zurigo e Milano e, più avanti, potranno anche essere impiegati su altre tratte, in particolare su quelle internazionali. Nel Gottardo questi treni sostituiranno sul lungo termine i treni ad assetto variabile ICN ed ETR 610. Durante la fase transitoria, fino a fine 2019, le FFS hanno ordinato otto ulteriori treni ad assetto variabile del tipo ETR 610. Questi ETR 610 aggiuntivi entreranno in servizio ancora nel corso del 2014 e sostituiranno i treni del tipo ETR 470, che saranno dismessi.

Quando i nuovi elettrotreni nord-sud di Stadler Rail entreranno in servizio, gli ETR 610 saranno utilizzati sulla linea del Sempione, mentre gli ICN su quella ai piedi meridionali del Giura. Grazie a questi nuovi treni, le FFS disporranno non solo a breve termine, ma anche a lungo termine di sufficiente materiale rotabile moderno e orientato alla clientela per il traffico nord-sud. In totale le FFS investiranno nei prossimi anni all'incirca un miliardo di franchi l'anno per il nuovo materiale rotabile (*Comunicato stampa FFS*, 9 maggio 2014).

SBB orders 29 new trains from Stadler Rail

SBB is buying 29 new internationally operable multiple-unit trains for its North-South services from Stadler Rail. The deciding factors were Stadler Rail's top ratings in terms of overall value for money and customer requirements. The total order volume comes to just under CHF 1 billion. The new trains will enable SBB to offer its customers sufficient seating capacity, more comfort and reliable services following the opening of the Gotthard and Ceneri base tunnels and the expected resulting growth in demand. As contractually agreed with Stadler Rail, the trains are to be successively taken into service from end-2019 onward.

SBB is commissioning Stadler Rail to build 29 new international multiple-unit trains for north-south services. The volume of the order comes to just under CHF 1 billion. SBB launched the tender procedure for 29 new trains in April 2012, and awarded the contract today. "The decision was clear: Stadler Rail best met the tender criteria by far and is offering us a very customer-friendly train", says SBB CEO A. MEYER. Stadler Rail obtained top ratings for the two most heavily weighted main criteria: its bid excelled in terms of overall value for money (40%) and innovation (25%), especially in respect of customer requirements such as design and passenger safety. With regard to the two other criteria -

technology (20%) and fulfillment of contractual requirements (15%) - Stadler Rail's offer was comparable to those of the other bidders. "We want the best train for our customers. When it came to the train's design, customer focus was the top priority and the technology being used is tried-and-tested", says J. PILLOU, head of SBB's Passenger Division.

Three rolling stock manufacturers - Alstom, Stadler Rail and Talgo - submitted bids for this major order. The decision was preceded by a lengthy procedure in accordance with the Swiss federal law and ordinance on public procurement. The evaluation criteria were listed in the public invitation to tender at simap.ch. According to the legal stipulations, the proportion of added value in Switzerland was not a criterion. Stadler Rail says it will have the trains built in Bussnang (Switzerland). As well as the additional 29 trains now ordered, SBB is securing contractual options on up to 92 more. The award decision will be published on simap.ch on 10 May 2014, with a 20-day appeal period beginning on the same day. The contract is expected to be signed at the beginning of June.

- New trains to offer more seats and comfort

The new multiple-units, each of which will have two power cars and be up to 400 m long, will operate at speeds of up to 249 km/h and provide over 800 seats. That is about 40% more than the current 230 m long ETR 470 trains. In accordance with the law on equality for disabled persons and to meet customer requirements, SBB has opted for low-floor boarding, thus facilitating access for elderly persons or people with luggage and prams, for example. Each train will have two wheelchair-accessible toilets and gangways providing connections between 1st and 2nd class accommodation and to the restaurant car. Other features include separate men's and women's toilets, spacious luggage storage areas and a passenger information system with electronic

displays. Quiet, family and business zones will also be provided, along with power sockets at all seats and new signal boosters for improved mobile phone reception.

- Noticeable improvement to services through the Gotthard.

The new trains will enable SBB to offer its customers sufficient seating capacity, more comfort and reliable services following the opening of the Gotthard and Ceneri base tunnels and the concomitant growth in demand. About 9,000 people a day currently travel through the Gotthard on SBB trains. By 2025 the number of travellers is set to more than double thanks to faster and more frequent services, and SBB is already expecting the number to rise to at least 15,000 daily by 2020.

According to the contractual agreement with Stadler Rail, the new trains will successively come into service as of the end of 2019. They should be authorized for use in Switzerland, Germany and Italy, and will initially run between Basel/Zurich and Milan before eventually being deployed on other - especially international - routes. On the Gotthard route, the trains will eventually replace the ICN and ETR 610 tilting trains. For the transitional period up to end-2019, SBB has ordered eight additional ETR 610 tilting trains. These ETR 610s will already start operating as of 2014, replacing the ETR 470 trains, which will be taken out of service.

Once the Stadler Rail multiple-units are commissioned, the ETR 610s will be redeployed on the Simplon line and the ICNs on sinuous routes such as that along the southern foot of the Jura. Thanks to the new trains, SBB will have sufficient modern and customer-friendly rolling stock for north-south services not only in the near term but for the long-term future as well. In total, SBB is investing about one billion francs a year in new rolling stock over the next few years (FFS Press, May 9, 2014).

TRASPORTI INTERMODALI INTERMODAL TRANSPORTATION

Hupac rafforza la propria leadership di mercato

Hupac ha concluso un anno 2013 soddisfacente. A fronte di un leggero aumento del volume di traffico, è stato possibile conseguire un aumento dell'utile annuo. Nuove opportunità si profilano con l'entrata in funzione della galleria di base del Gottardo. Grazie all'accordo bilaterale sui trasporti, le tratte di accesso verso l'Italia potrebbero essere adeguate a lunghezze di treno di 750 m già nel 2017, rendendo possibile un significativo incremento di produttività. Hupac intende consolidare la propria leadership di mercato con investimenti nella nuova business unit "Company Shuttle" e in materiale rotabile di proprietà per la Russia. Grande priorità viene assegnata al tema del rumore. In qualità di pioniere nella riduzione dell'inquinamento acustico ferroviario, Hupac investe nello sviluppo di carri merci ancor più silenziosi dotati di freni a disco. A decorrere dal 2016, il Gruppo utilizzerà solo carri a bassa emissione fonica.

Un risultato economico soddisfacente. Nell'anno d'esercizio 2013, Hupac ha aumentato il proprio fatturato del 5,7%, elevandolo a CHF 480,2 mio. e chiudendo l'anno con un utile d'esercizio pari a CHF 6,6 mio. Un risultato soddisfacente che corrisponde ad una crescita del 49,5%, a cui hanno contribuito anche le società partecipate con un sensibile incremento dei profitti rispetto all'anno precedente. Il cash flow ha avuto un'evoluzione positiva e a fine anno ammontava a CHF 50,8 mio. (+5,6%), mentre gli investimenti materiali sono ammontati a CHF 9,7 mio. collocandosi quindi a un livello inferiore del 70,9% rispetto all'esercizio precedente. La scarsa attività d'investimento del Gruppo Hupac è riconducibile soprattutto alla minore necessità di investire in materiale rotabile, dovuta alla tuttora modesta domanda di trasporti e alla maggiore disponibilità di carri conseguente al-

l'ottimizzazione dell'attività di manutenzione.

- *Galleria di base del Gottardo: opportunità da sfruttare*

L'entrata in funzione della galleria di base del Gottardo, prevista per dicembre 2016, comporterà un netto miglioramento delle condizioni quadro per il trasporto combinato nel transito alpino attraverso la Svizzera. La nuova ferrovia di pianura farà risparmiare sui costi, ad esempio con l'accorciamento della tratta e la soppressione della trazione multipla. Tuttavia, l'intero asse di traffico nord-sud raggiungerà la sua piena efficienza solo dopo il 2020, quando l'apertura della galleria di base di Monte Ceneri e l'adeguamento del corridoio al profilo di 4 m saranno una realtà. E' perciò fondamentale che entro il 2017 venga approntato almeno un primo asse per lunghezze di treno di 750 m fino ai terminal dell'Italia settentrionale. Ciò sarebbe possibile grazie all'accordo sul traffico merci recentemente sottoscritto dalla Svizzera con l'Italia, che disciplina anche il finanziamento delle opere. "L'aumento della lunghezza dei treni dagli attuali 550 m a 750 m permetterà, dopo l'apertura della galleria di base del Gottardo, di incrementare fortemente la produttività del trasporto intermodale e di trasferire su rotaia un numero molto maggiore di trasporti", ha commentato H.-J. BERTSCHI, presidente del Consiglio di Amministrazione di Hupac SA, in occasione della conferenza stampa sul bilancio a Zurigo. Il terminal Hupac di Busto Arsizio-Gallarate è già predisposto per accogliere treni lunghi 750 m in conformità allo standard europeo.

- *Nuova business unit "Company Shuttle"*

Anche sul piano commerciale Hupac si posiziona in funzione di un'ulteriore sviluppo. Il traffico combinato è un mercato in espansione in cui un numero crescente di trasportatori dispone di volumi per treni completi. Per i clienti disposti ad assumersi il rischio di sfruttamento del treno, dall'autunno 2014 Hupac offrirà il servizio "Company Shuttle".

Mentre Hupac si concentrerà sull'organizzazione dei treni blocco, gli altri componenti del servizio quali materiale rotabile, operazioni di trasbordo, gestione eventi ecc., potranno essere inseriti in modo opzionale in base alle specifiche esigenze del cliente. Sin dal 2003 Hupac offre concetti slot che consentono ai clienti di riservarsi un determinato numero di posti sul treno. "La nuova Business Unit tiene conto dell'evoluzione del mercato", ha spiegato BERTSCH. "Mentre i clienti con un piccolo volume di trasporti beneficiano dei vantaggi offerti dalla vasta rete di Hupac, le imprese di trasporti con adeguato impegno in termini di volume, potranno pianificare e prenotare con noi i loro specifici treni completi".

All'avanguardia in tema di inquinamento acustico: dal 2016 tutti i treni Hupac saranno a bassa rumorosità. Hupac intende rafforzare il proprio ruolo di pioniere in materia di trasporto merci ecologico ed a bassa emissione fonica. Già negli anni Novanta l'operatore aveva assunto un ruolo di guida nello sviluppo del cosiddetto "freno silenzioso", in grado di dimezzare il livello del rumore percepito rispetto agli odierni carri merci di tipo tradizionale. Ed è dal 2001 che Hupac sta convertendo sistematicamente il proprio parco carri alla nuova tecnologia. A fine 2013, il 93% dei carri risultava equipaggiato con freni realizzati con materiale composito resinoso a bassa emissione fonica. Diversamente dai vecchi freni con ceppi in ghisa grigia, questa cosiddetta "suola K" non irruvidisce la superficie di rotolamento delle ruote, mantenendola liscia e riducendo pertanto la rumorosità dei treni di circa 10 decibel. La conversione del parco carri verrà completata entro fine 2015 e dal 2016 Hupac opererà con tutti i convogli a bassa rumorosità.

In futuro, un'ulteriore riduzione dell'emissione acustica di 5 decibel potrà essere ottenuta solo attraverso l'adozione di freni a disco. Nel corso del 2014 Hupac sperimenterà questo tipo di freno conducendo delle misurazioni di rumorosità e delle prove operative; è già in programma l'ordi-

nazione di una prima serie di carri tasca dotati di freni a disco.

- *Carri propri anche per l'emergente mercato russo*

Nell'esercizio 2013, la strategia di Hupac di gestire i trasporti intermodali con risorse proprie ha trovato attuazione anche sul mercato russo. Nell'autunno 2013 è stato sviluppato il prototipo di un carro portacontainer da 60 piedi concepito per lo scartamento largo delle ferrovie russe; entro la metà del 2014 è prevista la fornitura di 100 carri che verranno acquistati e gestiti dalla neocostituita società affiliata Hupac LLC di Mosca. "Disporre di proprio materiale rotabile significa assicurare vicinanza al mercato, flessibilità ed elevata produttività", ha dichiarato BERTSCH. "Si tratta di vantaggi dei quali la clientela Hupac potrà beneficiare anche sull'asse est-ovest".

- *Esercizio 2014*

Nell'anno d'esercizio 2014, Hupac si sta preparando alle nuove condizioni quadro conseguenti all'apertura della galleria di base del Gottardo. Verranno portati avanti i progetti inerenti ai terminal di Milano Smistamento, Piacenza e Brescia, facenti l'oggetto del Memorandum of Understanding sottoscritto nel 2012 tra FS Italiane, FS Logistica, CEMAT e Hupac. Per il terminal di Milano Smistamento, Hupac e i suoi partner hanno presentato una richiesta di finanziamento presso l'Ufficio federale dei trasporti.

La galleria di base del Gottardo pone il settore davanti all'impegnativo compito di elaborare e attuare nuovi concetti per la gestione efficiente del traffico intermodale. "Insieme ai nostri partner ferroviari, ricerchiamo modalità che ci consentano di impiegare le risorse come locomotive, macchinisti e carri con la massima razionalità ed economicità", ha affermato B. KUNZ, CEO del Gruppo Hupac. Il traffico merci su strada sta esercitando una concorrenza sempre più pressante, spingendo il settore a cercare soluzioni sostenibili. "Con una struttura dei costi in linea con il mercato, il settore del

trasporto intermodale continuerà ad espandersi anche in futuro", è convinto KUNZ.

Un altro fattore decisivo è la qualità del servizio. Treni puntuali consentono un'elevata rotazione delle risorse impiegate, mentre treni poco puntuali provocano un'enorme perdita di produttività e incrinano la fiducia dei clienti. Nell'esercizio in esame Hupac ha effettuato investimenti finalizzati a misure di sostegno della qualità. Il servizio di monitoraggio della produzione, condotto in sintonia con ferrovie, terminal e clienti, provvede a coordinare la circolazione dei treni 24 ore su 24 e sette giorni alla settimana. All'occorrenza, l'impiego di composizioni sostitutive dislocate in vari punti nodali della rete ferroviaria va a compensare le carenze qualitative più gravi. KUNZ: "Di molte irregolarità del traffico i nostri clienti nemmeno si accorgono, ed è questo un esempio del nostro contributo per garantire la qualità".

Per l'anno in corso Hupac prevede una situazione di stabilità, con un leggero aumento del trasporto merci. Le attuali relazioni di traffico verranno rinforzate e all'occorrenza razionalizzate in base alla domanda. Inoltre, Hupac proseguirà nella sua strategia di sviluppo sui mercati emergenti di Europa orientale, Russia ed Estremo Oriente (*Comunicato stampa Hupac*, 12 maggio 2014).

Hupac continues to expand its market leadership

Hupac can look back on a satisfactory 2013 financial year. With a slight increase in the volume of transports the company generated a higher profit for the year. The opening of the Gotthard base tunnel will provide new opportunities. Due to the bilateral transport agreement the feeder lines to Italy could be ready to accommodate 750-meter trains as early as 2017, which would boost productivity considerably. Hupac intends to further expand its market leadership by invest-

ing in the new "Company Shuttle" business unit and in rolling stock for Russia. Another top priority is the issue of noise abatement. Hupac, as a pioneer in the reduction of railway noise, is investing in the development of even lower noise freight wagons with disk brakes. Starting in 2016 the company will only use low-noise freight wagons.

Satisfactory annual result In financial year 2013, Hupac's turnover rose by 5.7% to CHF 480.2 million. The company generated a profit of CHF 6.6 million for the year, corresponding to an increase of 49.5%. The performance of the holdings improved significantly compared to the prior year which also contributed to the favorable result. Cash flow was strong and amounted to CHF 50.8 million (+5.6%) at year-end. Investments in fixed assets totaled CHF 9.7 million and thus were 70.9% below the prior year level. The reduced investment activities of the Hupac Group are primarily attributable to lower investment needs in the rolling stock caused by the continued low demand in transports and a higher availability of wagons as a result of the optimised maintenance services.

- Gotthard base tunnel: offering future opportunities

With the opening of the Gotthard base tunnel in December 2016 the general conditions for intermodal transports on the Swiss Alpine transit route will improve sharply. The new flat rail link will save costs, for example due to a shorter route and the elimination of multiple traction. However, the complete north-south axis is not expected to be fully operational until after 2020 when the Ceneri base tunnel opens up and the corridor has been adapted to the 4 m profile. Therefore, it is even more important to complete at least a first line for 750 m trains to the terminals in northern Italy by 2017. This is to be made possible through the recently signed transport agreement between Switzerland and Italy, which also covers the financing of the construction works. "An increase in train

length from the current 550 m to 750 m will allow us to substantially boost the productivity of intermodal transport after the opening of the Gotthard base tunnel and to shift significantly more freight to the railways" explained H.-J. BERTSCHI, Chairman of the Board of Directors of Hupac AG during the financial media conference in Zurich. The Hupac terminal Busto Arsizio-Gallarate is already designed for 750 m trains in accordance with the European standard.

- New "Company Shuttle" business unit

Hupac is also preparing for further growth at the commercial level. Intermodal transport is a growth market where more and more forwarders have the volumes for block trains. Starting in autumn 2014, Hupac will offer its new "Company Shuttle" services to customers willing to bear the capacity utilization risk. Hupac will focus on the organization of the block train concepts while other service components, such as rolling stock, terminal handling, event management, etc. may be optionally included based on customer needs. Hupac has been offering slot concepts as far back as 2003 where customers take over a certain number of slots on a train. "The new business unit accommodates the developments in the market", said BERTSCHI. "While customers with small volumes benefit from the advantages of Hupac's extensive network, transportation companies with adequate volume commitment will be able to schedule and book their own customer-specific trains with us in the future".

Pioneer in railway noise abatement: all low-noise Hupac trains as of 2016 Hupac intends to further expand its pioneering role in eco-friendly, low-noise rail freight transportation. As far back as the 1990s the company was at the forefront in the development of the so-called "whisper brake" which cuts the perceived noise approximately in half compared to today's conventional freight trains. Hupac started to systematically adapt its wagon fleet to the new technology in 2001. By the end of 2013, 93% of the company's own wag-

ons were equipped with brakes made of a low-noise synthetic resin composite. Unlike the old metal brakes of grey cast iron, this so-called K-pad does not deform the running surface of the wheels. It remains smooth causing the trains to run more quietly by approximately 10 decibels. The refitting of the wagon fleet is expected to be completed by the end of 2015. Starting in 2016 Hupac will operate only low-noise trains.

In the future, a further reduction of the noise level by 5 decibel can only be achieved with disk brakes. During the current year Hupac will test wagons equipped with disk brakes, take noise measurements and perform operational tests. An order for a first series of pocket wagons with disk brakes will be placed shortly.

- Own wagons for the emerging Russian market

Hupac's strategy to use its own resources for intermodal transport was also implemented in the Russian market in financial year 2013. In the fall of 2013 a prototype for a 60-ft. container flat wagon was designed for the Russian broad gauge track. One hundred wagons are expected to be delivered by mid-2014. The wagons are procured and managed by the new subsidiary Hupac LLC in Moscow. "Having our own rolling stock ensures market presence, flexibility and maximum productivity" said BERTSCHI. "Hupac's customers are able to benefit from these advantages on the east-west connection as well".

- Financial year 2014

During the 2014 financial year Hupac will prepare for the new situation following the opening of the Gotthard base tunnel. The Milano Smistamento, Piacenza and Brescia terminal projects, which were the subject of a memorandum of understanding signed between FS Italiane, FS Logistica, CEMAT and Hupac in 2012, will continue. Hupac and its partners have submitted a joint request for financial support for the Milano Smistamento terminal to the Swiss Federal Office of Transport.

The Gotthard base tunnel is a

challenge for the industry to develop and implement new concepts for efficient train operations. "Together with our railway partners we are looking for ways to utilize the necessary resources, such as engines, drivers and wagons, as efficiently and cost-effectively as possible", said Bernhard Kunz, CEO of the Hupac Group. The competitive pressure from road freight transports is growing steadily and forces the industry to develop effective strategies. "We firmly believe that with a market oriented cost structure, inter-modal transports will continue to be a growth market".

Another key factor is quality. On-time trains enable a maximum circulation of the resources in service, while delays cause an enormous loss in productivity and customer confidence. During the reporting year, Hupac invested specifically in quality support activities. The production monitoring unit coordinates the circulation of trains around the clock, seven days a week, by interaction with the railways, the terminals and the customers. When necessary, substitute trains stationed at different hubs within the network are able to absorb the most serious quality defects. KUNZ: "Our customers will often not even notice a disruption in operations – an example of our contribution to quality assurance".

Hupac anticipates business to be stable or increase slightly during the current year. The existing routes will be expanded in line with demand and streamlined, as needed. Hupac will continue to adhere to its development strategy in the growth markets of Eastern Europe, Russia and the Far East (Hupac press, May 12, 2014).

**INDUSTRIA
MANUFACTOR**

Risultati Alstom 2013/14

Nell'esercizio 2013/2014, Alstom ha registrato ordini per 21,5 miliardi di euro, in calo del 10% rispetto allo scorso esercizio. Il fatturato, a quota 20,3 miliardi di euro, ha registrato una crescita organica del 4%

rispetto all'esercizio precedente. L'utile operativo è stato pari a 1.424 milioni di euro, in calo del 3%, con un margine operativo del 7%. L'utile netto è diminuito, passando da 768* milioni di euro nel 2012/13 a 556 milioni di euro, a causa, essenzialmente, dell'impatto di spese finanziarie e di ristrutturazione più elevate, della cancellazione di alcuni specifici crediti inesigibili e dello stanziamento di accantonamenti. Il free cash flow è tornato a essere positivo nel secondo semestre dell'esercizio 2013/14, pari a 340 milioni di euro, dopo un cash flow negativo di 511 milioni di euro del primo semestre.

Durante la prossima Assemblea Generale, non verrà proposta alcuna distribuzione di dividendi (fig. 1).

"Alstom ha realizzato una performance commerciale migliore nel secondo semestre che ha consentito al Gruppo di chiudere l'esercizio con un rapporto ordini ricevuti su fatturato superiore a 1. Il fatturato ha registrato un aumento del 4%, grazie essenzialmente alla solida performance dei settori Transport e Renewable Power. Il margine operativo, pari al 7%, ha beneficiato in particolare di un mix di ordini favorevole all'interno di Thermal Power, della costante progressione dei risultati del settore Transport e dell'impatto del nostro Piano di Performance deno-

minato d2e. Il free cash flow è stato positivo nel secondo semestre, compensando parzialmente il significativo outflow del primo semestre. Alstom ha ricevuto un'offerta vincolante da General Electric (GE) per acquisire le nostre attività del settore Energia (Power e Grid). Il Gruppo ha valutato la possibilità di considerare offerte alternative informali che possano essere ritenute superiori. Qualora tale progetto fosse approvato e portato a termine, Alstom si rifocalizzerebbe sulle sue attività "Transport", ha affermato P. KRON, presidente e amministratore delegato di Alstom.

- Una migliore performance commerciale nel secondo semestre

Le difficili condizioni macroeconomiche hanno continuato a gravare sulla performance commerciale di Alstom in un ambiente economico ancora poco dinamico nei paesi sviluppati. In tale contesto, sono stati rinviati numerosi progetti di infrastrutture importanti, in particolare nel settore Thermal Power.

Nel corso dell'esercizio 2013/14, Alstom ha registrato ordini per 21,5 miliardi di euro, in calo del 10% rispetto all'esercizio precedente, con un aumento degli ordini del 4% nel secondo semestre, grazie ad alcuni importanti contratti acquisiti nei settori Thermal Power e Transport. Il 31 marzo 2014 il portafoglio ordini am-

(in milioni di euro)	2012/13*	2013/14	% variazione su base pubblicata	% variazione su base organica
Dati su base reale				
Ordini ricevuti	23.770	21.498		(6)%
Portafoglio ordini	52.875	51.458	(10)%	2%
Fatturato	20.269	20.269	(3)% 0%	4%
Utile operativo	1.463	1.424	(3)%	
Margine operativo	7,2%	7,0%	-	
Utile netto	768	556	(28)%	
Free cash flow	408	(171)	-	

* Adeguato alla nuova versione IAS 19R

(Fonte - Source: Siemens)

Fig. 1 – Le cifre "chiave" di Alstom.
Fig. 1 – Alstom Strategic Keys.

montava a 51,5 miliardi di euro, corrispondente a 30 mesi di fatturato.

Thermal Power ha registrato ordini per 9 miliardi di euro nell'esercizio 2013/14. L'esigua acquisizione di nuovi ordini durante i primi nove mesi dell'esercizio è stata in parte compensata da un quarto trimestre più dinamico con un importante contratto per una centrale a vapore in Polonia e turbine a gas in Iraq e Cile. Il numero delle turbine vendute nel corso dell'anno è pari a 11. Gli ordini di Thermal Power Services hanno raggiunto i 4,9 miliardi di euro.

Il settore Renewable Power ha realizzato, durante l'esercizio 2013/14, una solida performance commerciale, con ordini acquisiti pari a 2,6 miliardi di euro, grazie a numerosi contratti nell'idroelettrico in Albania, Turchia, Canada, India e Israele. Nell'eolico, il settore ha registrato successi commerciali significativi, in particolare in Brasile.

Nel corso dell'esercizio, il settore Grid ha registrato un livello di ordini pari a 3,5 miliardi di euro, in calo rispetto all'esercizio precedente poiché, nel periodo considerato, non è stato avviato alcun progetto nel campo della trasmissione in corrente continua ad alta tensione (HVDC). Escludendo Dolwin 3 e Champa (due progetti di trasmissione in corrente continua ad alta tensione registrati nell'esercizio 2012/13), gli ordini sono rimasti stabili da un esercizio all'altro.

Il settore Transport ha nuovamente registrato un elevato livello di ordini, pari a 6,4 miliardi di euro, con un secondo semestre particolarmente dinamico (3,5 miliardi di euro). Sono stati registrati, in particolare, successi in Arabia Saudita (progetto di metropolitana chiavi in mano), Francia (treni regionali) e Cile (modernizzazione della rete metropolitana). Il settore Transport ha un portafoglio ordini di 23,2 miliardi di euro, corrispondente a 4 anni di attività. Il più importante contratto della storia di Alstom, per treni suburbani in Sudafrica, verrà registrato nel primo trimestre 2014/15 e ammonta a 4 miliardi di euro.

- *Una crescita organica del fatturato e una stabilità dell'utile operativo*

Il Gruppo ha realizzato nel 2013/14 un fatturato pari a 20,3 miliardi di euro, in aumento del 4% su base organica rispetto allo scorso esercizio. Tale aumento è attribuibile essenzialmente ai settori Transport e Renewable Power (entrambi in aumento del 9% su base organica). Il fatturato di Grid è aumentato su base organica del 6%, mentre il fatturato di Thermal Power è rimasto stabile.

Nel corso dell'esercizio 2013/14, l'utile operativo del Gruppo è stato pari a 1.424 milioni di euro, rispetto ai 1.463 milioni di euro dell'esercizio precedente, corrispondente a un margine operativo del 7%. Il margine operativo del settore Thermal Power è leggermente aumentato, passando a quota 10,6%, grazie al contributo di Thermal Services e al rigoroso controllo dei costi. Il margine operativo del settore Renewable Power, pari al 4,5%, ha subito l'impatto di un mix di ordini sfavorevole e della costante pressione sui prezzi del settore eolico. Il margine operativo del settore Grid ha subito un lieve calo, passando al 5,6%, penalizzato dalla commercializzazione di alcuni ordini di prodotti standard aventi margini esigui. Il margine operativo del settore Transport ha confermato la sua ripresa raggiungendo quota 5,6% grazie all'aumento dei volumi e agli sforzi compiuti sui costi.

Il piano "Dedicated to Excellence" (d2e), presentato lo scorso novembre, ha registrato notevoli progressi. Una rigorosa disciplina sui costi a livello di settori e Corporate ha consentito ad Alstom di ottenere risparmi per oltre 500 milioni di euro alla fine del 2013/14, rispetto alla base costi del 2012/13.

L'utile netto ha raggiunto i 556 milioni di euro, in calo del 28% rispetto al risultato dello scorso anno. Tale dato ha subito l'impatto delle spese di ristrutturazione (220 milioni di euro nel 2013/14 rispetto ai 137 milioni dello scorso esercizio), di spese finanziarie e di aliquote fiscali più elevate nonché di spese legali di specifici crediti svalutati.

- *Free Cash Flow positivo nel secondo semestre*

Dopo un elevato outflow nel primo semestre del 2013/14, il free cash flow è tornato a essere positivo, a quota 340 milioni di euro nel secondo semestre, sostenuto dalla gestione efficiente del fabbisogno di capitale circolante e da anticipi clienti più elevati. Per l'intero esercizio, il free cash flow è pari a (171) milioni di euro, particolarmente penalizzato nel primo semestre dall'impatto finanziario negativo di alcuni contratti eseguiti durante il periodo.

Il Gruppo ha una liquidità pari a 2,3 miliardi di euro a fine marzo a 2014 e una linea di credito concessa e non utilizzata di 1,35 miliardi di euro.

Al 31 marzo 2014, l'indebitamento netto è pari a 3.019 milioni di euro rispetto ai 2.342 milioni di euro del 31 marzo 2013. Tale aumento è dovuto principalmente al free cash flow negativo e al pagamento del dividendo per l'esercizio 2012/13.

Il patrimonio netto è rimasto stabile nel periodo considerato, a quota 5.109 milioni di euro al 31 marzo 2014, rispetto ai 5.087 milioni di euro al 31 marzo 2013 (adeguato alla nuova versione IAS 19R).

Durante la prossima Assemblea Generale, che si terrà il 1° luglio 2014, non verrà proposta alcuna distribuzione di dividendi.

- *Riorientamento strategico*

Come annunciato precedentemente, Alstom ha ricevuto un'offerta vincolante da General Electric (GE) per acquisire le sue attività nel settore energia. La transazione proposta comprende i settori Thermal Power, Renewable Power e Grid, così come i servizi Corporate e gli Shared Services. Il prezzo proposto rappresenta un Equity Value di 12,35 miliardi di euro e un Enterprise Value di 11,4 miliardi di euro, o di 12,2x FY2012/13 EBIT.

Nel quadro di tale offerta vincolante, Alstom non può richiedere offerte a terze parti per l'acquisizione del suo settore energia. Il

Gruppo si è tuttavia riservato il diritto di considerare offerte informali per il suo settore energia e avviare trattative con gli offerenti che dimostrino un serio interesse che potrebbe portare a un'offerta superiore per Alstom.

Qualora il progetto fosse approvato e portato a termine, Alstom si rifocalizzerebbe sulle sue attività Transport, nel quale è uno dei leader mondiali. Alstom utilizzerebbe i proventi della vendita per rafforzare la sua attività Transport, diminuire il suo indebitamento e far pervenire liquidità ai suoi azionisti. La prevista cessione di una partecipazione minoritaria nel settore Trasport è conseguentemente sospesa (*Comunicato stampa Alstom*, 7 maggio 2014).

Alstom 2013/14 results

Between 1 April 2013 and 31 March 2014, Alstom booked €21.5 billion of orders, down 10% compared to last year. Sales, at €20.3 billion, showed a 4% organic growth compared to last year. Income from operations amounted to €1,424 million, down 3%, with a 7% operating margin. The net result decreased from €768* million in 2012/13 to €556 million, affected mainly by higher restructuring and financial charges as well as some specific writeoffs and provisions. The free cash flow has been positive in the second half of 2013/14 with €340 million generated, after the €511 million outflow in the first half.

No dividend distribution will be proposed at the next Annual General Meeting (fig. 1).

"Alstom delivered a better commercial performance in the second half allowing the Group to end the year with a book-to-bill ratio above 1. Sales were up 4% organically driven mainly by the strong performance of Transport and Renewable Power. The operating margin, at 7%, benefited notably from a favorable mix in Thermal Power, continuing progress of Transport results and the impact of our Performance Plan,

d2e. Free cash flow has been positive in the second half, partly offsetting the significant outflow of the first half. Alstom received last week a binding offer from General Electric to acquire our Energy (Power and Grid) activities. The Group has retained the possibility to consider unsolicited alternative offers that may be deemed superior. Should this project be approved and completed, Alstom would refocus on its Transport activities", said P. KRON, Alstom's Chairman and Chief Executive Officer.

- A better commercial performance in the 2nd half

Challenging macro-economic conditions continued to weigh on Alstom's commercial performance with still a sluggish economic environment in mature countries. In this environment, a large number of major infrastructure projects have been postponed, notably in Thermal Power.

During fiscal year 2013/14, Alstom registered €21.5 billion of orders, down 10% compared to last year, with orders up 4% in the second half thanks to some large contracts booked in Thermal Power as well as in Transport. On 31 March 2014, the backlog amounted to €51.5 billion, representing 30 months of sales.

Thermal Power registered €9.0 billion of orders in 2013/14. The weakness in new build orders during the first nine months has been partly offset by a better Q4 with a large steam order in Poland and gas turbines booked in Iraq and Chile. The number of turbines sold over the year amounts to 11. Thermal Power Services orders reached €4.9 billion.

Renewable Power achieved in 2013/14 a strong commercial performance, with order intake at €2.6 billion, thanks to several hydro contracts booked in Albania, Turkey, Canada, India and Israel. In wind, the Sector registered significant commercial successes, notably in Brazil.

Over the period, Grid booked €3.5 billion of orders, decreasing compared to last year, as no large High Voltage Direct Current (HVDC) project was awarded during the period. Excluding

Dolwin 3 and Champa (two HVDC projects booked over the year 2012/13), orders were stable year-over-year.

Transport registered again a solid level of orders, at €6.4 billion with a particularly dynamic second half (€3.5 billion). Successes were notably booked in Saudi Arabia (turnkey metro project), France (regional trains) and Chile (modernisation of the metro network). Transport has a backlog of €23.2 billion, representing 4 years of activity. The largest contract in Alstom's history, for suburban trains in South Africa, will be booked in the first quarter 2014/15 for €4 billion.

- Sales organic growth and stability in operating profit

In 2013/14, the Group's sales stood at €20.3 billion, up 4% organically compared to last year. This increase was mostly driven by Transport and Renewable Power (both up 9% organically). Sales in Grid were also up organically by 6%, while Thermal Power sales remained stable.

In fiscal year 2013/14, income from operations amounted to €1,424 million versus €1,463 million in the previous year, corresponding to an operating margin of 7%. The operating margin in Thermal Power slightly increased at 10.6%, thanks to Thermal Services contribution and tight cost control. Renewable Power's operating margin, at 4.5% was affected by unfavourable mix and continuing price pressure in wind. The operating margin in Grid slightly decreased to 5.6%, penalised by the trading of some orders of standard products with low margins. Transport's operating margin continued to recover at 5.6% thanks to volume increase and efforts on costs.

The "Dedicated to Excellence" (d2e) plan, presented last November, has shown sound progress. Tight spend discipline at Sectors and Corporate levels allowed Alstom to achieve over €500 million of savings at the end of 2013/14 vs 2012/13 cost base.

Net profit amounted to €556 million, down 28% compared to last year.

It was impacted by restructuring costs (€220 million in 2013/14 compared to €137 million last year), higher financial expenses and tax rate, as well as some specific legal charges and write-offs.

- Positive Free Cash Flow in the 2nd half

After a large cash outflow in the first half of 2013/14, the free cash flow was positive at €340 million in the second half, supported by efficient working capital management and higher down payments. For the full year, the free cash flow amounted to €(171) million, particularly affected in the first half by un favorable cash profile of some contracts executed during the period.

The Group had a gross cash in hands of €2.3 billion at the end of March 2014 and a confirmed undrawn credit line of €1.35 billion.

At 31 March 2014, net debt stood at €3,019 million compared to €2,342 million at 31 March 2013. This increase over the year mainly resulted from the negative free cash flow and the payment of the dividend for 2012/13.

Equity remained stable over the period, standing at €5,109 million at 31 March 2014 from €5,087 million at 31 March 2013 (adjusted for revised IAS 19).

No dividend will be proposed to the next Annual General Meeting to be held on 1 July 2014.

- Strategic reorientation

As disclosed last week, Alstom received a binding offer from GE to acquire its Energy business. The scope of the proposed transaction includes Thermal Power, Renewable Power and Grid Sectors, as well as corporate and shared services. The proposed price represents an Equity Value of €12.35 billion and an Enterprise Value of €11.4 billion, or 12.2x FY13 EBIT.

In the context of this binding offer, Alstom may not solicit offers from third parties for the acquisition of its Energy business. The Group has however reserved the right to consider unsolicited offers for its Energy business and engage in discussions with bid-

ders demonstrating a serious interest that could lead to a superior offer for Alstom.

Should the project be approved and completed, Alstom would refocus on its Transport activities, for which it is a global leader. Alstom would use the sale proceeds to strengthen its Transport business, pay down debt and return cash to its shareholders. The planned disposal of a minority stake in Alstom Transport is consequently put on hold (Alstom Press, 7 May 2014).

Ansaldo: cariche sociali e Comitati del Consiglio di Amministrazione

In aprile si è tenuta la prima riunione del Consiglio di Amministrazione della Società, nominato dall'Assemblea degli Azionisti per gli esercizi 2014-2016. Il Consiglio, presieduto da S. DE LUCA, ha confermato S. SIRAGUSA quale Amministratore Delegato e L. CALABRIA quale Vice Presidente del Consiglio.

G. GUAZZI, Responsabile Affari Societari e Assicurativi della Società, è stata confermata quale Segretario del Consiglio.

All'Ing. SIRAGUSA sono state inoltre confermate tutte le deleghe operative necessarie per la gestione della Società e del Gruppo.

Si rammenta che, dal 1° gennaio 2014, l'Ing. SIRAGUSA è anche Direttore Generale della Società.

Il Consiglio ha altresì provveduto alla nomina del Comitato Controllo e Rischi e del Comitato per le Nomine e la Remunerazione.

Fanno parte del Comitato Controllo e Rischi gli Amministratori indipendenti G. CAVALLINI (Presidente), P. PIERRI e B. POGGIALI.

Fanno parte del Comitato per le Nomine e la Remunerazione gli Amministratori indipendenti B. PAVESI (Presidente), G. CAVALLINI e G. GALLAZZI.

Il Consiglio ha inoltre:

- (i) nominato quale Amministratore incaricato del sistema di con-

trollo interno e gestione dei rischi l'Amministratore Delegato Ing. SIRAGUSA;

- (ii) confermato quale Responsabile della funzione di Internal Audit il dott. M. GIGANTI;

- (iii) confermato il dott. R. CARASSAI, Chief Financial Officer della Società, quale Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari ex art. 154-bis del TUF.

Il Consiglio, infine, ha valutato l'indipendenza – ai sensi dell'art. 148, comma 3, del TUF (applicabile agli amministratori ex art. 147-ter, comma 4, del TUF), del Codice di Autodisciplina promosso da Borsa Italiana e dell'art. 37 del Regolamento Consob n. 16191 del 29 ottobre 2007 – degli Amministratori B. POGGIALI, B. PAVESI, G. CAVALLINI, P. PIERRI e G. GALLAZZI. Nell'effettuare la propria valutazione sulla sussistenza dei requisiti di indipendenza ai sensi del Codice di Autodisciplina, il Consiglio di Amministrazione ha adottato i criteri di valutazione indicati in tale Codice. Il Collegio Sindacale ha, a sua volta, verificato la corretta applicazione dei criteri adottati dal Consiglio di Amministrazione.

È stato altresì valutato il possesso in capo ai sindaci dei requisiti di indipendenza previsti dall'art. 148, comma 3, del TUF e dal Codice di Autodisciplina.

Il Curriculum Vitae degli Amministratori è disponibile sul sito internet della società www.ansaldo-sts.com.

L'Ing. S. DE LUCA detiene numero 92.737 azioni di Ansaldo STS S.p.A. (Comunicato stampa Ansaldo STS, 15 aprile 2014).

Ansaldo: corporate offices and Board of Directors' Committees

The Board of Directors, appointed today by the Shareholders' Meeting for the financial years 2014 – 2016, held its first meeting today. The Board, chaired by S. DE LUCA, confirmed S. SIRAGUSA

NOTIZIARI

as CEO and L. CALABRIA as Vice-Chairman of the Board.

G. GUAZZI, Head of Corporate Affairs and Group Insurances, was confirmed as Secretary of the Board.

The Board also confirmed to Mr. SIRAGUSA all the powers to manage the Company and the Group.

We also remind that, starting from 1st January 2014, Mr. SIRAGUSA is the General Manager of the Company.

The Board also appointed the Control and Risk Committee and the Nomination and Remuneration Committee.

The members of the Control and Risk Committee are the following independent directors: G. CAVALLINI (Chairman), P. PIERRI and B. POGGIALI.

The members of the Nomination and Remuneration Committee are the following independent directors: B. PAVESI (Chairman), G. CAVALLINI and G. GALLAZZI.

Furthermore, the Board:

- (i) appointed the CEO Mr. SIRAGUSA as director in charge of the internal control and risk management system;
- (ii) confirmed Mr. M. GIGANTI as the Head of Internal Audit;
- (iii) confirmed Mr. R. CARASSAI, Chief Financial Officer of the Company, as director in charge of drafting the company's financial statements, pursuant to Article 154-bis of the TUF (Consolidated Law on Finance).

Finally, the Board assessed - pursuant to Article 148, paragraph 3, of the TUF (applicable to directors pursuant to Article 147-ter, paragraph 4, of the TUF), to the Corporate Governance Code adopted by Borsa Italiana S.p.A. and to Article 37 of Consob Regulation no. 16191 of 29th October 2007 - the independence of the directors B. POGGIALI, B. PAVESI, G. CAVALLINI, P. PIERRI and G. GALLAZZI. In assessing the independence requirements pursuant to the Corporate Governance Code, the Board of Directors adopted the assessment criteria set out

by the Code itself. The Board of Statutory Auditors verified the correct application of the criteria adopted by the Board of Directors.

The independence requirements relating to Statutory Auditors, pursuant to Article 148, paragraph 3, of the TUF and to the Corporate Governance Code were also assessed.

The Curriculum Vitae of the Directors is available on the company's website at www.ansaldo-sts.com.

Mr. S. DE LUCA holds n. 92,737 of Ansaldo STS shares (Ansaldo STS press, 15 April, 2014).

VARIE OTHERS

Turchia, Tunnel Eurasia di Istanbul: a Italferr la supervisione lavori

Italferr si è aggiudicata il contratto (5,3 milioni di dollari) per la supervisione dei lavori e la revisione del progetto dell'Eurasia Tunnel, la galleria stradale sottomarina che collegherà la sponda europea di Istanbul con quella asiatica.

È l'ennesimo successo internazionale della società di ingegneria del Gruppo FS Italiane, che consolida in questo modo la sua presenza in Turchia, dove sta anche progettando la linea metropolitana tra il centro di Ankara e l'aeroporto di Esenboga.

Lungo circa 15 chilometri, di cui 3,4 sotto il livello del mare, ad una profondità di circa 25 m, l'Eurasia Tunnel attraverserà lo stretto del Bosforo in parallelo al tunnel ferroviario del Marmaray. Una volta completato, consentirà il collegamento tra i due continenti in 15 minuti, a fronte degli attuali 100 minuti.

Italferr, in raggruppamento con la Società turca Altinok, si è aggiudicata il contratto battendo Yuksel Proje, la principale società di progettazione turca, la tedesca Bernard Ingenieuria GmbH e l'austriaca Geconsult GmbH.

Il Tunnel Eurasia sarà realizzato

dal consorzio ATAS (Avrasya Tuneli Insaat ve Yatirim), costituito tra la società di costruzioni turca Yapi Merkezi e le coreane SK E&C, Samwhan Corporation and Hanshin.

L'intero progetto è stato finanziato dalla European Bank for Reconstruction and Development (BERS) con un prestito di 150 milioni di dollari (Comunicato stampa Italferr, 19 maggio 2014).

Turkey: Istanbul Eurasia Tunnel, Italferr supervision work

Italferr was awarded the contract (5.3 million dollars) for the supervision of the works and the redesign of Eurasia Tunnel, the underwater road tunnel that connect the European Bank of Istanbul with Asian.

Is yet another international success of Italian engineering group FS, which consolidates this way its presence in Turkey, where he is also planning the subway between downtown Ankara Esenboga airport.

Along about 15 km, of which 3.4 below sea level, at a depth of approximately 25 meters, the Tunnel crosses the Eurasia Bosphorus Strait in parallel to the tunnel Marmaray railway. Once completed, it will allow the connection between the two continents in 15 minutes, in the face of the current 100 minutes.

Italferr, grouping with the Turkish company Altinok, was awarded the contract beating Yuksel Proje, leading Turkish Designer, Germany's Bernard Ingenieuria GmbH and the Austrian Asso GmbH.

The Tunnel will be built by the Consortium Eurasia ATAS (Avrasya Tunel Insaat ve Yatirim) formed between the Turkish construction company Yapi Merkezi and Korea SK E&C, Samwhan Corporation and Hanshin.

The entire project was funded by the European Bank for Reconstruction and Development (EBRD) with a loan of 150 million dollars (Italferr Press, May 19, 2014).