

## Notizie dall'interno

*Dott. Ing. Massimiliano BRUNER*

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### **FrecciaRossa 1000: primo viaggio ufficiale, a bordo il Presidente S. MATTARELLA**

Esordio ufficiale per il Frecciarossa 1000 con un ospite d'eccezione: il Presidente della Repubblica, S. MATTARELLA. Il Capo dello Stato, di ritorno da Milano, dove ha partecipato alle celebrazioni per la Festa della Liberazione, ha scelto di raggiungere la Capitale a bordo del nuovissimo convoglio Alta Velocità di Trenitalia.

Il Frecciarossa 1000, il primo dei 50 ordinati da Trenitalia, uscito dagli stabilimenti di AnsaldoBreda e Bombardier con una speciale dedica a P. MENNEA, è partito da Milano Centrale ed è giunto a Roma Termini, compiendo quindi il viaggio, senza fermate intermedie, in 2 ore e 55 minuti.

A bordo, oltre al Presidente, erano presenti, tra gli altri, G. DELRIO, Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, D. FRANCESCHINI, Ministro dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, M. MESSORI, Presidente del Gruppo FS Italiane, M.M. ELIA, Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane, M. MORETTI, Amministratore Delegato di Finmeccanica, L. BERTLING, Presidente e Chief Operating Officer Bombardier Transportation, e M. OLIVIERI, vedova di P. MENNEA.

A bordo era presente anche una delegazione di tecnici e ingegneri delle due imprese costruttrici, AnsaldoBreda e Bombardier, rappresentate dai rispettivi vertici aziendali.

Il treno, progettato e costruito per raggiungere la velocità commerciale di 360 km/h, dopo circa due anni di test e prove tecniche ha ricevuto, lo

scorso 14 aprile, l'Ammissione all'Inserimento in Servizio da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria. Così, dal prossimo 14 giugno, con l'avvio dell'orario ferroviario estivo, inizierà il suo servizio commerciale, percorrendo la rete AV da Torino a Napoli.

La sua velocità massima, in questa prima fase, sarà di 300 km/h. Le sue caratteristiche tecniche e costruttive ne assicureranno, da subito, prestazioni di assoluta eccellenza in termini di accelerazione, aderenza, frenatura e sicurezza. Altrettanto eccellente il comfort, garantito, tra l'altro, da ampie poltrone ergonomiche, corridoi spaziosi, ambienti insonorizzati e con vibrazioni pressoché inesistenti, luci a led e servizi studiati per rispondere al meglio alle diverse esigenze e necessità di ogni viaggiatore.

Saranno inizialmente otto le corse in orario svolte dal Frecciarossa 1000 sulla rotta Roma-Milano, con quattro prolungamenti su Napoli, sette su Torino e quattro fermate a Rho Fiera Expo Milano 2015. L'offerta è destinata a crescere a settembre, con l'utilizzo del nuovo treno su altre sei corse e, ancora, a dicembre 2015, quando i collegamenti effettuati con il 1000 saliranno a 22 al giorno. A oggi sono sei i treni completi già consegnati dalle aziende costruttrici a Trenitalia. La consegna dell'intera commessa si completerà entro i primi mesi del 2017 (*Comunicato Stampa Gruppo FSI*, 25 aprile 2015).

#### **7 defibrillatori nelle stazioni in Veneto e Trentino Alto Adige**

Sette defibrillatori DAE nelle stazioni ferroviarie in Veneto e Trentino Alto Adige: due dispositivi andranno a Venezia Mestre, gli altri a

Bolzano, Padova, Venezia S. Lucia, Verona e Vicenza grazie alla sinergia che ha visto in campo a livello nazionale l'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF), il Servizio di Polizia Ferroviaria della Polizia di Stato (POLFER) e l'Associazione Nazionale dei Medici Cardiologi Ospedalieri (ANMCO) con la prima distribuzione strutturata di defibrillatori al di fuori delle strutture sanitarie: dallo scorso dicembre sono stati consegnati 60 dispositivi nelle maggiori stazioni ferroviarie in tutta Italia.

Il progetto, interamente finanziato dall'ANSF, prevede anche la formazione, a cura dei medici di ANMCO, degli agenti Polfer chiamati ad utilizzare i dispositivi. Una stretta collaborazione e un'attenta organizzazione che vede i partner del progetto, ognuno seguendo il proprio fine istituzionale, al servizio della collettività.

Nelle due regioni, sono stati istruiti 69 operatori Polfer che hanno seguito i corsi a Venezia, Verona e Trento, terminati lo scorso 1° aprile. Si è trattato di formazione del tipo BLS-D (Basic Life Support-Defibrillation), cioè tecniche di rianimazione cardiopolmonare completate con l'utilizzo del defibrillatore automatico esterno (DAE) e con manovre anti-soffocamento.

I corsi hanno rispettato lo standard didattico ANMCO-AHA (American Heart Association), utilizzando come supporto didattico-pratico lo stesso tipo di defibrillatore HS1 in dotazione operativa. La formazione è stata condotta sotto la direzione e l'intervento didattico della Dott.ssa S. BONI. Ogni corso ha avuto la durata di sei ore.

Un training che ha dato i propri frutti. Nei giorni scorsi, il personale Polfer che aveva partecipato ai corsi, in servizio alla stazione di Mestre, ha salvato la vita ad un turista filippino di 53 anni in arresto cardiaco. L'evento si è verificato sul marciapiede del binario 1. I primi a soccorrerlo sono stati gli agenti della Polfer che hanno utilizzato il defibrillatore in attesa dell'intervento del 118. L'uso dell'ap-

parecchio è risultato necessario per la sopravvivenza dell'uomo: la tempestività e l'efficacia dell'azione sono stati fondamentali per tenere in vita il malcapitato (*Comunicato stampa ANSF*, 13 maggio 2015).

**TRASPORTI URBANI**

**Torino: nasce il Tram 6**

Da domenica 19 aprile 2015 è in servizio una nuova linea di tram a Torino denominata "6" che collegherà piazza Hermada a piazza Statuto. La linea 6 nasce con l'intento di dare una soluzione a diverse esigenze di trasporto (fig. 1).

Anzitutto nei giorni dell'Ostensione della Sindone, la nuova linea permetterà a pellegrini e turisti di raggiungere agevolmente il Duomo. Inoltre anche gli studenti del Campus universitario Luigi Einaudi avranno a disposizione un mezzo tranviario ad

alta capienza per raggiungere il centro e la stazione di Porta Susa.

Infine viene ripristinato, accogliendo le richieste dei residenti, un collegamento tranviario con il quartiere Oltre Po. I tram utilizzati saranno i più moderni della flotta, le motrici Cityway serie 6.000, bidirezionali. La linea 6 sarà anche interessata da prossimi lavori di adeguamento per l'accessibilità delle persone disabili in fermata.

Il percorso è inedito per una linea tranviaria: dal capolinea di piazza Hermada, il 6 percorre corso Gabetti, attraversa il ponte sul Po e prosegue in corso Regina Margherita, piazza Repubblica, via Milano, via San Francesco d'Assisi (ritorno in via Bertola e via XX Settembre con passaggio davanti al Duomo), via Pietro Micca, via Cernaia, piazza XVIII Dicembre (stazione Porta Susa) fino a piazza Statuto.

La linea è in funzione tutti i gior-

ni dalle 6.30 alle 23.00, con passaggi ogni 15 minuti fra le 7.00 e le 21.00. L'istituzione della linea 6 comporterà, sempre a partire dal 19 aprile, le seguenti altre modifiche:

- *Linea 10.* Prolungherà il suo percorso da piazza Statuto fino a corso Principe Eugenio, angolo corso Regina Margherita (Rondò della Forca), ove effettuerà il nuovo capolinea.
- *Linea 13b.* Non sarà più attiva. Il suo percorso sarà coperto in parte dalla linea 6; inoltre sul percorso continuerà comunque ad essere gestita, appositamente potenziata, la linea 13 con autobus.
- *Linea 75.* Transiterà per corso Tortona invece che per corso Belgio e corso Regina Margherita.
- *Linea Star 1.* Non raggiungerà più piazza Hermada (capolinea linea 6).

(*Comunicato stampa GTT*, 15 aprile 2015).



(Fonte: GTT)

Fig. 1 – Il percorso per la nuova Linea "6" di Torino.

### Milano: ATM Leonardo si tinge di rosso per EXPO

È entrato in servizio il treno “simbolo” di ATM per Expo: il nuovo “Leonardo” con livrea rossa e finiture bianche (fig. 2).

I numerosi visitatori che in questi giorni si stanno recando all'Esposizione Universale utilizzando la M1 hanno l'opportunità di arrivare al Sito di Expo a bordo anche del modernissimo e fiammante nuovo treno rosso. Sono 30 in tutto i “Leonardo” acquistati da ATM con risorse proprie per un importo complessivo di 220 milioni di euro. Anche grazie a questi importanti investimenti, nei giorni dell'inaugurazione di Expo, la M1 ha sostenuto regolarmente il maggiore afflusso di passeggeri.

ATM ha rispettato il cronoprogramma, nell'ambito del progetto di rinnovo della flotta, anche per sostenere l'aumento di mobilità nel semestre. L'Azienda, inoltre, per Expo ha messo in campo un piano di potenziamento dei mezzi pubblici, sia in metropolitana, sia in superficie, e uno schieramento eccezionale di personale addetto all'assistenza alla clientela.

*Servizio potenziato* - Per tutta la durata di Expo, infatti, il servizio sulla M1 è stato potenziato del 53%, sul-

la M2 del 10% e sulla M3 dell'8%, con particolare attenzione alle stazioni di interscambio della linea M1 a Lotto con M5, a Cadorna con M2, a Duomo con M3, a Loreto con M2.

Il servizio delle metropolitane è anche prolungato nell'orario serale, l'ultimo treno della M1 parte da Rho-Fiera Expo alle 00.10 nei giorni feriali e alle 00.40 nei sabati e nei festivi. Le linee notturne di superficie, che abitualmente sono in vigore solo nel weekend, sono attive tutti i giorni, anche ad agosto (*Comunicato stampa ATM*, 6 maggio 2015).

### Roma: Atac, il CdA nomina il nuovo Direttore Generale

Il Consiglio di Amministrazione di Atac, presieduto dall'Ing. R. GRAPPPELLI, ha nominato il Dott. F. MICHELI nuovo Direttore Generale dell'azienda. Il candidato è stato selezionato in coerenza con il profilo di cui al bando pubblicato nelle scorse settimane sulla stampa e sul sito aziendale a cui hanno risposto 149 candidati.

Tra i principali requisiti richiesti spiccano l'aver maturato una significativa esperienza in posizioni apicali di primarie società industriali e di servizi con rilevanza nazionale, e il possedere esperienze e competenze

specifiche nello sviluppo di processi organizzativi complessi. Ciò al fine di ottemperare a quanto previsto dal piano industriale 2015-2019, in corso di attuazione, e tenuto conto delle indicazioni formulate dall'Assessorato alla Mobilità di Roma Capitale, con particolare riguardo all'impegno che tutta l'azienda dovrà mettere in campo in vista del Giubileo.

Il nuovo Direttore Generale assumerà la responsabilità di tutte le aree gestionali e di business dell'azienda, riportando direttamente agli organi di governo societario. L'ingresso del nuovo DG è previsto dal 18 maggio. Il Consiglio di Amministrazione e il Collegio Sindacale si congratulano con il Dott. F. MICHELI per il prestigioso incarico e formulano i migliori auguri di buon lavoro.

F. MICHELI (Roma, 1946), è laureato in Sociologia con Lode. Entra nel 1965 in Technicolor S.p.A, dove assume nel tempo prima l'incarico di Responsabile Relazioni Industriali, per poi divenirne Direttore del Personale. Dal 1976 al 1998 assume, tra gli altri e in successione, gli incarichi di Direttore del Personale e dell'Organizzazione di Gucci, Direttore Centrale Risorse Umane e Tecniche del Banco di Sardegna, Direttore della Pianificazione e Sviluppo del Personale e delle Relazioni Industriali del Gruppo Banca di Roma.

Tra il 1998 e il 2002 è responsabile della Divisione Rete Territoriale e Direttore Centrale Risorse Umane di Poste Italiane. Tra il 2002 e il 2008 è Direttore Risorse Umane e Organizzazione, e, successivamente, Direttore Generale Responsabile del Governo delle Risorse e Chief Operating Officer di Banca Intesa. Dal 2008 al 2010 è Direttore Generale e Responsabile Divisione Banca dei Territori di Intesa Sanpaolo e dal 2011 al luglio 2012 assume l'incarico di Senior Advisor del CEO di Intesa Sanpaolo per lo sviluppo organizzativo, le politiche delle Risorse Umane e le Relazioni Industriali.

Dal 2012 al 2014 è Chief Operating Officer del Gruppo Intesa San Paolo. Entra in Consiglio e assume la carica di Amministratore Delegato



(Fonte: ATM)

Fig. 2 – Il Leonardo, tinto di Rosso, per la metropolitana milanese.

e Direttore Generale della “macchina operativa” ISGS, Intesa Sanpaolo Group Service.

Intanto da martedì 12 maggio, ai sensi del DPR 753/80, Atac ha iniziato il pre-esercizio del nuovo tratto di Linea C della metropolitana fra Parco di Centocelle e Lodi. Il pre-esercizio, che simula l'esercizio di rete ma senza passeggeri, è propedeutico all'apertura dell'esercizio al pubblico.

La chiusura dell'attività del pre-esercizio è stimata in 45 giorni. La conseguente apertura al pubblico della tratta è quindi da prevedersi entro la prima metà di luglio (*Comunicato stampa ATAC*, 08 e 15 maggio 2015).

### INDUSTRIA

#### **OICE, primi quattro mesi 2015: -14,7% sul primo quadrimestre 2014**

Il primo quadrimestre 2015 si chiude con un segno negativo, -14,7% in valore rispetto al 2014; nel mese di aprile -24,9% in valore rispetto allo stesso mese del 2014. Questi in estrema sintesi i dati dell'osservatorio OICE-Informatel pubblicati con l'aggiornamento al 30 aprile 2015.

Nel mese appena trascorso le gare per servizi di ingegneria e architettura sono state 355 (di cui 21% sopra soglia), per un importo complessivo di 35,4 milioni di euro (17,6% sopra soglia). Rispetto ad aprile 2014 il numero dei bandi rilevati cresce del 14,5% (-38,2% sopra soglia e +21,0% sotto soglia) e il loro valore scende, come detto, del 24,9% (-52,2% sopra soglia e +71,7% sotto soglia).

Complessivamente, nei primi quattro mesi del 2015 sono state indette 1.274 gare (di cui 100% sopra soglia) per un valore di 144,4 milioni di euro (90,6% sopra soglia). Il confronto con il primo quadrimestre 2014 è fortemente negativo: il numero delle gare sale del 3,2% (+11,1% sopra soglia e +2,6% sottosoglia), ma il loro valore scende del 14,7% (-28,1% sopra soglia e +23,9% sotto soglia).

“L'analisi dei dati di questi primi mesi del 2015 – ha dichiarato P. LOTTI,

Presidente OICE - mostra che la diminuzione del valore messo in gara discende direttamente dalle gare sopra soglia e che se il mercato si mantiene ancora su valori superiori a quelli del 2012-2013 lo si deve all'incremento registrato dal valore delle gare sotto soglia. La frantumazione del mercato verso i piccoli incarichi è un segno della mancanza di risorse per investimenti in opere importanti, ma è anche il segno del frazionamento dei bandi per restare sotto la soglia prevista per gli affidamenti diretti, eludendo la normativa. La stessa ANAC ha dimostrato di recente che nella maggior parte dei grandi comuni la domanda pubblica di servizi è frammentata in miriadi di micro-affidamenti sottostimati ad arte per non fare gare pubbliche. In questo humus di incarichi al di sotto dei 40.000 e dei 100.000 euro la concorrenza è inesistente o largamente compromessa perché si instaura un rapporto diretto con il singolo affidatario che non giova alla qualificazione dell'offerta. E infatti - ha continuato P. LOTTI - quando ci si presenta sui mercati esteri si patiscono non poche difficoltà rispetto a concorrenti che vengono da paesi in cui la domanda interna, oltre ad esistere, qualifica anche l'offerta di servizi di ingegneria. La Corte dei conti e l'Unione europea da sempre affermano che qualità ed efficienza derivano da un mercato ben regolato e tale da selezionare il migliore offerente in un rapporto qualità/prezzo soddisfacente per entrambe le parti. Tutto ciò non sta accadendo in Italia e così si rischia di non utilizzare al meglio le poche risorse disponibili che, se indirizzate su progetti di scarsa qualità, finiranno per perpetuare le anomalie che ormai da anni affliggono il nostro settore. Occorre invece puntare su una accurata programmazione degli interventi e individuare tutte le risorse disponibili per attuare quanto programmato in progetti validi utilizzando appieno i fondi europei. Per fare questo - ha concluso il Presidente OICE - da un lato occorre potere contare su di una progettazione qualitativamente valida perché frutto di una sana e corretta concorrenza, arginando le frammentazioni di incarichi e, dall'altro, trovare e destinare adeguate

risorse da mettere a servizio degli enti locali che vogliono fare gare o proporre concorsi di progettazione”.

Tornando ai dati dell'osservatorio, sono sempre troppo alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino ad aprile il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2013 è al 35,6%; per le gare indette nel 2014 scende al 30,8%. Passando al mercato europeo dei servizi di ingegneria e architettura, per gare pubblicate nella gazzetta comunitaria, si rileva che il numero delle gare italiane è passato dalle 90 dei primi quattro mesi del 2014 alle 100 del 2015: +11,1%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi per servizi di ingegneria e architettura mostra nel primo quadrimestre 2015 una crescita del 13,3%. Rispetto al totale delle gare pubblicate dai paesi europei il numero di quelle italiane rimane comunque molto modesto, solo l'1,8%. Si tratta di un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 34,9%, Germania 24,8%, Polonia 9,7%, Svezia 4,7%, Gran Bretagna 4,0%.

L'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, general contracting, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), cala in valore e cresce in numero: il valore messo in gara tra gennaio ed aprile scende del 22,8% rispetto ai primi quattro mesi del 2014, mentre il numero sale dell'11,8%. Nei quattro mesi anche gli appalti integrati, considerati da soli, hanno lo stesso andamento: calano del 23,4% in valore e crescono dell'8,9% in numero. Il valore dei servizi di ingegneria e architettura compreso nei bandi per appalti integrati rilevati nel quadrimestre è stato di circa 33,0 milioni di euro, nel mese di aprile 12,9 milioni di euro (*Comunicato stampa OICE*, 12 maggio 2015).

#### **FSI: approvato il bilancio 2014 con il margine industriale in crescita**

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane, riunitosi oggi sotto la presidenza di M. MESSORI, ha esaminato e approvato il

progetto di relazione finanziaria annuale della società, che include anche il bilancio consolidato di Gruppo, al 31 dicembre 2014.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane presenta nel 2014 un Ebitda in crescita (+3,9%), che si attesta a 2.113 milioni di euro (+80 milioni rispetto al 2013), in linea con gli obiettivi espressi nel Piano, a conferma della solidità dell'impianto industriale dei propri business.

Tale risultato deriva in parte dall'aumento dei ricavi operativi, che sfiorano gli 8,4 miliardi, in crescita dello 0,7% sul 2013 (+61 milioni), e in particolare dalla crescita dei ricavi da servizi di trasporto, che vedono la positiva performance dei prodotti a marchio Freccia, in aumento di oltre 113 milioni, e in parte dalla riduzione dei costi operativi di circa 20 milioni (-0,3%).

L'Ebit, pari a 659 milioni, pur attestandosi a un valore positivo di rilievo, risente di maggiori ammortamenti (+30 milioni, +2,7%) e sconta soprattutto significative svalutazioni e perdite di valore, pari a 275 milioni (50 milioni nel 2013).

Questi ultimi elementi sono prevalentemente dovuti al fatto che, nel corso dell'esercizio 2014, alcuni provvedimenti normativi e regolatori hanno significativamente modificato il quadro in cui opera il Gruppo determinando forti riduzioni del valore. Ciò vale soprattutto per gli asset riferiti alla Business Unit Cargo di Trenitalia e al patrimonio immobiliare di FS Logistica.

Il Gruppo FS Italiane chiude comunque il 2014 con un importante utile netto, pari a 303 milioni (-34,15% rispetto al 2013), confermando il percorso positivo in termini di performance avviato negli ultimi anni.

In tale contesto vanno sottolineati i risultati raggiunti delle due maggiori società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

Trenitalia chiude l'esercizio 2014 con un risultato netto di 59,5 milioni, in diminuzione del 67,2% rispetto al 2013 a seguito degli effetti derivanti dalla già citata svalutazione degli asset della Business Unit Cargo per

oltre 185 milioni. Positiva, invece, la performance industriale: l'Ebitda cresce di oltre il 5% e raggiunge 1.456 milioni, grazie a un miglioramento dei ricavi operativi dell'1,4% (+79 milioni di euro) e a una sostanziale invarianza dei costi operativi (+0,2%).

Rete Ferroviaria Italiana (RFI) realizza un risultato netto di 140 milioni (270 milioni nel 2013) nonostante il già citato impatto di fattori normativi e regolamentari che hanno influenzato negativamente anche la sua gestione. L'Ebitda si riduce, infatti, di 69 milioni, a seguito della diminuzione dei ricavi operativi del 7% (-193 milioni sul 2013), prevalentemente dovuta a minori corrispettivi provenienti da Stato, legati all'ulteriore efficientamento dei processi manutentivi della rete. Lo stesso Ebitda beneficia di un sensibile abbattimento dei costi operativi (-124 milioni sul 2013, -6%). Il peggioramento del risultato netto, nonostante minori accantonamenti e oneri netti finanziari, si deve a maggiori imposte (+128 milioni di euro) derivanti per lo più da nuovi provvedimenti normativi in materia fiscale.

Infine, nel corso del 2014 il Gruppo è riuscito a dare continuità anche alle azioni programmate nel proprio Piano di Investimenti aumentando la spesa del 10%. Alcuni numeri al riguardo: 4.261 milioni di euro (in autofinanziamento per 1.495 milioni di euro), di cui 2.853 milioni di euro relativi ad interventi sull'infrastruttura ferroviaria, 1.099 milioni di euro per interventi connessi ai servizi di trasporto ferroviario e 309 milioni di euro per investimenti da parte di altre società del Gruppo, soprattutto estere.

Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane si conferma pertanto una realtà industriale solida e in forte crescita sul piano nazionale e internazionale, sempre più sensibile ed efficiente rispetto alle richieste del mercato.

Nella sezione del sito <http://www.fsitaliane.it/fsi/Investor-relations/Bilanci> sarà a breve disponibile un documento di sintesi sui principali risultati conseguiti nell'esercizio dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

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 comunicato corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 24 aprile 2015).

### **NTV, il Cda nomina Flavio Cattaneo nuovo amministratore**

Il Consiglio d'amministrazione di NTV, riunitosi oggi, ha approvato il nuovo piano strategico con il relativo business plan, e ha nominato F. CATTANEO (fig. 3), Amministratore delegato, conferendogli tutte le deleghe necessarie alla gestione della società.



(Fonte: NTV)

Fig. 3 – Il nuovo AD di NTV, F. CATTANEO.

A. PERRICONE mantiene la carica di Presidente di NTV (*Comunicato stampa NTV*, 26 febbraio 2015).

### **FNM: nuovo presidente del Consiglio di Amministrazione e integrazione Collegio Sindacale**

Il Consiglio di Amministrazione di FNM, ha nominato il dott. L. CARDINETTI, Presidente del Consiglio di Amministrazione, confermandone la legale rappresentanza.

Si comunica altresì che, ai sensi di legge e di Statuto, il Sindaco supplente dott. L. BOMARSI è subentrato quale Presidente del Collegio Sindacale al dimissionario dott. C.A. BELLONI.

Si rammenta infine che l'Assemblea degli azionisti convocata per il giorno 25 maggio 2015 (1° convocazione) e 26 maggio 2015 (2° convocazione) provvederà alla nomina del Consiglio di Amministrazione e del Collegio Sindacale cessati per scadenza del termine (*Comunicato stampa FNM*, 19 maggio 2015).

## VARIE

### FSI: Fitch conferma il rating "BBB+"

L'agenzia Fitch Ratings ha rilasciato la valutazione annuale del profilo di credito di Ferrovie dello Stato Italiane.

FS Italiane vede confermato il proprio Long-Term Issuer Default Rating a "BBB+". L'outlook rimane Stabile, riflettendo quello della Repubblica Italiana.

Nel comunicato stampa l'agenzia afferma che «La redditività e l'indebitamento del Gruppo FS rimangono in linea con lo scenario base di Fitch, tra le aspettative che la parziale privatizzazione prevista per il 2016 non diminuirà né la sua integrazione con il settore pubblico italiano né il suo ruolo chiave nello sviluppo delle infrastrutture nazionali, implicando un'elevata probabilità di supporto straordinario da parte del governo nazionale in caso di necessità.»

Inoltre l'agenzia conferma il rating "BBB+" al Programma di emissioni obbligazionarie EMTN ed ai due titoli attualmente quotati (ISIN: XS1004118904 and XS0954248729) (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 13 maggio 2015).

### Verso il Giubileo: i lavori di potenziamento del nodo di Roma

Apertura del tracciato ferroviario fra le stazioni Valle Aurelia e Vigna Clara, consolidamento del progetto

dell'anello ferroviario Nord e realizzazione di una pista ciclabile tra Monte Ciocci e Roma San Pietro. Questi gli interventi più rilevanti che, in vista del Giubileo, Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) si appresta ad avviare nel nodo di Roma per il potenziamento infrastrutturale della rete ferroviaria urbana. Inizia così a concretizzarsi quanto previsto nell'accordo siglato da RFI e Roma Capitale, il 1 dicembre 2014.

Oggi è stato effettuato un sopralluogo tra Pineto e Vigna Clara dal Sindaco di Roma I. MARINO, dall'Assessore alla Mobilità e ai Trasporti, G. IMPROTA, con M.M. ELIA, AD di FS Italiane, e M. GENTILE, AD di Rete Ferroviaria Italiana.

#### • Linea Valle Aurelia-Vigna Clara

La linea a doppio binario - circa 7 km di cui 4,4 km nella galleria Cassia Monte Mario, oggetto negli ultimi anni di importanti interventi di adeguamento infrastrutturale - sarà connessa alla linea FL3 Cesano-Viterbo in corrispondenza della stazione Valle Aurelia.

Ciò permetterà di migliorare sia i collegamenti ferroviari verso Roma San Pietro e Roma Ostiense sia l'interscambio con la metro A, stazione Valle Aurelia.

Gli interventi a Vigna Clara prevedono: innalzamento dei marciapiedi, per facilitare l'entrata e l'uscita dai treni; realizzazione di percorsi tattili per ipovedenti; installazione di due ascensori, dei sistemi di videosorveglianza e del cancello elettrico per la chiusura notturna della stazione. La fine lavori è prevista entro il 2016, per un investimento complessivo di circa 102 milioni di euro.

#### • Linea Vigna Clara-Roma Tiburtina

L'intervento prevede la chiusura dell'anello ferroviario Nord, con la realizzazione di nuovi tratti di linea che collegheranno Vigna Clara agli impianti Roma Smistamento e Roma Tiburtina. I nuovi ponti sui fiumi Tevere e Aniene sono le opere più impegnative previste nel progetto.

Per risolvere il problema degli insediamenti abusivi presenti nell'area

di via Camposampiero (zona Tor di Quinto) è stato elaborato un primo studio di fattibilità con alcune varianti di tracciato per by-passare la zona occupata. Le soluzioni sviluppate consentiranno anche di collegare la stazione di Tor di Quinto, gestita da ATAC; qui potrà essere realizzato anche un parcheggio con una capacità di circa 1.000 posti auto.

#### • Pista ciclabile

Il nuovo percorso ciclopedonale, da Monte Ciocci a Roma San Pietro, si estenderà per 1.450 m, di cui 600 su sedime ferroviario; è in corso di verifica la possibilità di utilizzare il vecchio sedime della FL3 che comprende il ponte ad archi e la successiva galleria in direzione S. Pietro che corrono parallelamente al nuovo tracciato in corrispondenza di Valle Aurelia. Sarà la prosecuzione della pista ciclabile (circa 5 km), già realizzata da RFI, fra il Parco di Monte Ciocci (presso la fermata Valle Aurelia) e la stazione Monte Mario.

La nuova pista rientra nel più ampio progetto che prevede la realizzazione, nell'area urbana di Roma, di piste ciclabili per circa 20 km, di cui circa 11 su sedime ferroviario: Monte Ciocci - Roma San Pietro (1.450 m), Roma Tiburtina - San Lorenzo - Roma Termini (3.550 m), Roma Prenestina - Salone - Ponte di Nona (13 km) e Torricola - Parco Appia Antica (1.200 m) (*Comunicato Stampa Roma Capitale*, 9 aprile 2015).

### ANIE/AICE: la tecnologia ci aiuta a limitare i danni. Impariamo a sfruttarla a pieno

Possibile che ancor oggi un principio d'incendio generi tanto danno, come è accaduto nel caso del disastro che ha messo in ginocchio l'Aeroporto di Fiumicino nei giorni scorsi e che ha penalizzato fortemente il funzionamento dello scalo romano e dei trasporti nel Paese? Non secondo AICE, l'Associazione che all'interno di Federazione ANIE rappresenta le aziende produttrici di cavi per energia e ascensori, cavi per comunicazione e conduttori per avvolgimenti elettrici.

"Non abbiamo certezze riguardo

l'accaduto, ma a meno di concomitanze eccezionali, difficilmente un principio d'incendio per cause elettriche scatena tanti danni in un tempo così rapido. A condizione che, ovviamente, siano usati i cavi adeguati" incalza S. BULLETTI, Presidente AICE.

L'innovazione tecnologica incorporata nei cavi, infatti, consente di offrire un'adeguata sicurezza per prevenire gli incendi o limitarne gli effetti. In particolare l'industria italiana è produttrice d'eccellenza di cavi LSOH (low smoke zero halogen), che uniscono la capacità di non propagare l'incendio e non rilasciare il calore con quella di avere una bassa emissione di fumi e gas tossici, facilitando così l'intervento dei soccorsi nelle aree colpite da incendi. Premesso che i danni da incendi per cause elettriche sono principalmente dovuti al fuoco e all'inquinamento da sostanze corrosive (quale è il cloro), i cavi LSOH operano da diretti antagonisti di queste due cause, perché facilitano la non propagazione dell'incendio e la sua autoestinzione, impedendo l'emissione di gas nocivi. Se l'impianto è realizzato con questa tipologia di cavi, la minore velocità di propagazione del fuoco permette interventi risolutivi con danni ridotti, l'ambiente non si inquina con fumi che sono estremamente pericolosi per la vita umana, rendendo possibili rapidi interventi di bonifica per rendere agibili le aree interessate.

Le regolamentazioni edilizie di molti Paesi, però, attualmente non impongono obblighi riguardo all'utilizzo di cavi LSOH. Scegliere prodotti sicuri in questi casi è la logica conseguenza di una corretta informazione da parte degli organi legislativi competenti, rafforzata da adeguate regolamentazioni nazionali, ma soprattutto da una più diffusa consapevolezza degli utenti finali delle differenze di rischio dovute ad impieghi di tecnologie diverse.

"Infrastrutture critiche come gli aeroporti non dovrebbero prescindere da questa tecnologia - commenta S. BULLETTI, Presidente di AICE - Ma per le stesse ragioni si deve pensare all'impiego di queste tecnologie non solo in ambienti pubblici o assimi-

labili, ma anche in ambienti civili, abitazioni, e soprattutto nei palazzi dove la concentrazione abitativa fa sì che le quantità di cavo impiegate siano notevoli ed i rischi associati importanti, vista la presenza di numeri elevati di individui. C'è ancora molto lavoro da fare, nonostante l'impegno del nostre aziende nella promozione dei nuovi prodotti: ciò avviene sia per mancanza di indicazioni dalle autorità nazionali competenti, che intendiamo sensibilizzare nei confronti di questa importante problematica, sia per una ritrosia da parte di alcuni progettisti legata a retaggi di tipo economico. Retaggi che, per altro, a mio avviso non hanno fondamento, considerando che le differenze di costo tra cavi standard e cavi LSOH non superano il 10%. La nostra Associazione auspica quindi che queste tecnologie siano in futuro sfruttate a dovere, al fine di garantire la massima sicurezza per gli utenti di luoghi di rischio quali appunto le infrastrutture critiche".

"Su questo tema, la Comunità Europea si è già adoperata emettendo una norma di riferimento (ovvero il Regolamento Prodotti da Costruzione EU 305/11) - conclude il Presidente BULLETTI. - Il regolamento CPR nasce infatti per far fronte ad una delle preoccupazioni principali delle autorità europee: la sicurezza delle persone e dei beni in caso di incendio. Sicurezza che si è tradotta nella determinazione di criteri di valutazione delle prestazioni che i prodotti che devono soddisfare in caso di incendio. La Commissione Europea ha quindi deciso di introdurre una classificazione specifica per i cavi, riconoscendo l'importanza del loro comportamento al fuoco ed il loro ruolo in caso di incendio. Detta classificazione si applica a tutti i cavi installati permanentemente nelle costruzioni, siano essi per il trasporto di energia o di segnali, con con-

duttori di rame, alluminio o fibra ottica. Spetta ora alle autorità nazionali di ogni paese determinare quali classi di prestazione si applicano nei differenti ambiti. Le prestazioni di un prodotto, e quindi l'appartenenza ad una determinata classe, devono essere poi controllate e certificate da organismi indipendenti (notified bodies)".

"Come Associazione dei Cavisti Italiani ci adopereremo perché il recepimento del regolamento Europeo sia il più possibile esteso e chiaramente normato in Italia a beneficio della sicurezza delle persone, dei beni e delle attività di comune interesse. Ben consapevoli, purtroppo, che ad oggi l'utilizzo dei cavi LSOH è pari a circa un decimo del consumo totale di cavi installati in opere civili (abitazioni, ospedali, musei, centri commerciali, aeroporti). È indubbio che questa situazione richiede un'importante attenzione da parte di tutte le figure coinvolte in questo processo: noi di AICE siamo naturalmente pronti a dare il nostro contributo di produttori" (*Comunicato stampa ANIE*, 20 maggio 2015).

### Agenda Strategica di Ricerca e Innovazione del Cluster Tecnologico Nazionale "Trasporti Italia 2020"

Il Cluster Tecnologico Nazionale "Trasporti Italia 2020", a un anno dalla costituzione, ha organizzato la sua prima Assemblea pubblica presso il Forum della Borsa della Ricerca in corso di svolgimento a Bologna (fig. 4).



(Fonte: DITECFER)

Fig. 4 - La presentazione della Agenda "Trasporti Italia 2020".

Il Cluster Trasporti rappresenta il punto di riferimento nazionale in tema di ricerca e innovazione e si propone quale elemento di aggregazione e di animazione della ampia compagine di attori industriali e di ricerca presenti sul territorio, con lo scopo di accrescere la capacità di coesione e di progettualità di innovazioni in risposta alle sfide sociali e competitive poste dalla strategia EUROPA 2020.

Il sistema di attori che ruota attorno al Cluster ha dedicato l'anno trascorso alla redazione di una prima Agenda Strategica di Ricerca e Innovazione, che individua e focalizza le traiettorie su cui il Paese dovrebbe investire nei prossimi anni per mantenere ed accrescere la propria capacità competitiva.

A presentare e discutere il documento il Presidente del Cluster, N. DI GIUSTO (CRF); il Consigliere del Ministro dell'Istruzione, Università e Ricerca, Prof. M. CALDERINI; il Direttore Generale per la Politica Industriale, la Competitività e le PMI del Ministero per lo Sviluppo Economico, S. FIRPO; la Dirigente Ricerca e Innovazione di Confindustria, N. AMODIO; il Coordinatore del Consiglio Scientifico del Cluster, Prof. G. MASTINU; il Vicepresidente della Regione Abruzzo, G. LOLLÌ.

Per il Consigliere del Ministro dell'Università e Ricerca, Prof. M. CALDERINI, "i Cluster hanno dato risposta a due esigenze: dare coerenza e compattezza ad un'agenda nazionale di ricerca e innovazione, stante che le politiche a ciò relative sono oggi largamente regionali; migliorare l'efficacia dei finanziamenti per la ricerca e l'innovazione. Le evidenze degli ultimi anni hanno infatti dimostrato che bandi generalisti 'erga omnes' non hanno dato i risultati sperati e che era necessario passare a strumen-

ti più di 'programmazione negoziata'. I Cluster, infatti, costituiscono una struttura intermedia leggera che sta tra il sistema imprenditoriale e scientifico ed il Ministero, e svolgono un ruolo fondamentale nell'individuare le traiettorie tecnologiche che il sistema Italia ritiene più importanti. I Cluster, cioè, aiutano i Ministeri - che hanno in mano gli strumenti e le risorse - ad avere sul tavolo dei dossier forti, credibili e condivisi, in modo che le risorse possano essere utilizzate in maniera più specializzata. I Cluster si stanno rivelando anche una buona piattaforma di collaborazione tra i diversi Ministeri, stimolando importanti sinergie e convergenze. Per rendere ancora più coerenti le attività nazionali, è inoltre in corso di costituzione un tavolo permanente tra i 12 Cluster".

Il Cluster Trasporti rappresenta i settori Ferroviario, Automotive, Vie d'Acqua e ITS-Intermodalità-Logistica. Il lavoro presentato oggi ha visto il coinvolgimento di 166 esperti delle Imprese e degli Enti scientifici e alla presentazione di 660 schede progettuali, volte a rilevare le intenzioni di investimento dei soggetti presenti nel Cluster in progetti di collaborazione.

Per il settore ferroviario, le principali traiettorie di innovazione riguardano nuovi concepts di veicolo; infrastrutture sostenibili e intelligenti; sistemi di segnalamento, comunicazione e controllo più affidabili e sostenibili; sviluppo di sistemi di mobilità in grado di rispondere ai mutamenti demografici ed ai cambiamenti negli stili di vita.

Nel campo dei nuovi "concepts" di veicolo, la fanno da padrone gli interventi atti ad accrescere l'efficienza energetica di treni, tram e metropolitane. Tra le traiettorie di ricerca più disruptive, le proposte per nuovi carrelli merci a ridotta aggressività sui

binari da poter utilizzare anche sulle linee AV/AC senza aggravarne i costi di manutenzione, ed in grado di trasportare tutti i tipi più diffusi di mezzi per poter sfruttare al meglio tutta la lunghezza del convoglio; in questo modo si intende aiutare il riequilibrio modale ferro-gomma, che vede l'Italia fortemente al di sotto della media europea. Aumenta anche la sensibilità - al netto degli obblighi UE - verso l'accessibilità dei veicoli e delle infrastrutture da parte di categorie di passeggeri a ridotta mobilità.

Gli attori del comparto ferroviario presenti nel Cluster sono 30: RFI, AnsaldoBreda, AnsaldoSTS, Thales Italia, ECM, IDS Ingegneria dei Sistemi, 9 PMI, i 2 Distretti Tecnologici di Toscana - Ditecfer - e Campania - Dattilo -, Politecnico di Milano e Torino, Università di Firenze, Genova, Napoli, Padova, Pisa, Roma, 5 Istituti del CNR.

La "governance" ferroviaria del Cluster vede nel "Comitato di Indirizzo Strategico e di Gestione" RFI (G. COSTA), AnsaldoSTS (G. BOCCHETTI), Argos Engineering (A. BARTOLOMEI), Politecnico di Milano (Prof. F. RESTA); nel "Consiglio Scientifico" Thales Italia (L. RUCHER) e Università di Firenze (Prof. B. ALLOTTA); il Coordinamento del WG Ferroviario è curato da Ditecfer (V.E. BOCCI).

Il Cluster "Trasporti Italia 2020" è un'Associazione Riconosciuta, aperta all'adesione di tutti gli attori operativi nel campo dei trasporti di superficie aventi sede in Italia. La partecipazione comporta il pagamento di un contributo associativo annuale. Per ogni informazione e/o richiesta di adesione si può contattare la Segreteria del Cluster: cluster.trasporti@anfia.it (*Comunicato stampa Ditecfer Distretto per le Tecnologie Ferroviarie, l'Alta Velocità e la Sicurezza delle Reti S.c.a.r.l.*, 18 maggio 2015).