

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTO SU ROTAIA

AV Dia.Man.Te di RFI: visita dei Ministri LUPI e QUAGLIARELLO

Il treno diagnostico di RFI, Dia.Man.Te. (acronimo di Diagnostica e Manutenzione Tecnologica), e le attività che periodicamente effettua sulle linee Alta Velocità per monitorarne e certificarne lo stato di sicurezza, è stato visitato a Roma Termini dai ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio LUPI, e delle Riforme Costituzionali, Gaetano QUAGLIARELLO.

I ministri sono stati accolti dall'amministratore delegato del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Mauro MORETTI, accompagnato dall'AD di RFI Michele Mario ELIA.

Dia.Man.Te. ultimo nato fra i treni diagnostici del Gruppo FS Italiane, da gennaio è inserito nel ciclo industriale della produzione in quanto certifica lo stato dell'infrastruttura ferroviaria ai fini della sicurezza e della programmazione di piani di manutenzione, costantemente aggiornati in base ai dati forniti dal treno diagnostico.

Dia.man.te. è in grado di controllare, istante per istante, oltre 200 parametri relativi a: armamento (binario e pietrisco); energia (linea di alimentazione elettrica dei treni); segnalamento (sistema ERTMS/ETCS - European Rail Traffic Management System/European Train Control System); telecomunicazioni (sistema radio GSM-R) e dinamica di marcia dei treni.

Il treno, ideato e progettato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane), è attrezzato con tecnologie

d'avanguardia tutte made in Italy realizzate dal Gruppo Mer Mec di Monopoli il cui amministratore delegato Andrea CERTO e il cui presidente Vito PERTOSA, erano anch'essi presenti alla visita.

La flotta dei treni diagnostici di Rete Ferroviaria Italiana, tra le più moderne ed innovative al mondo, comprende anche l'ETR500 Y1 (specializzato in controlli alle interazioni ruota-rotaia e pantografo-catenaria e nella certificazione delle linee per la operatività), Archimede, operativo dal 2003, dedicato alle linee convenzionali per testarne armamento, energia, segnalamento, telecomunicazioni e dinamica di marcia.

A questi si aggiungono Talete, misura tutti i valori di allineamento e di livello delle rotaie utilizzando laser a triangolazione ottica e giroscopi; Aldebaran, che per primo ha impiegato la tecnologia laser per misurare tutti i parametri della linea di contatto e dell'interazione tra pantografo e cavi; Caronte è il primo al mondo a certificare su tutta la rete il corretto funzionamento dei sistemi di protezione della marcia dei treni e Galileo che effettua il controllo con ultrasuoni e la video-ispezione digitale dell'integrità delle rotaie (*Comunicato stampa RFI*, 4 luglio 2013).

Galleria di base del Brennero: certificazione Italcertifer

Sarà Italcertifer (Gruppo FS Italiane) a verificare, nei prossimi anni, l'interoperabilità dei sottosistemi ferroviari (infrastruttura, energia, gestione e controllo del traffico e segnalamento) della nuova galleria di base del Brennero.

Italcertifer, infatti, si è aggiudicata l'appalto offrendo il prezzo più

basso alla gara pubblica, di rilevanza europea, bandita da BBT (Brenner Basistunnel-SE), valore complessivo di circa 1 milione e 300mila euro, per certificare la conformità dei lavori alla normativa CE e ai requisiti STI (Specificata Tecnica di Interoperabilità).

I tecnici e gli specialisti di Italcertifer saranno impegnati nelle fasi ante, in corso e post operam dei lavori per la galleria di base del Brennero effettuando le verifiche di conformità di tutte le fasi realizzative: dalla progettazione al controllo dei lotti costruttivi, dai test di verifica a conclusione dei lavori alla certificazione finale dell'opera.

La galleria di base, elemento centrale della nuova linea ferroviaria del Brennero, che collega l'asse da Monaco a Verona, è un'importante opera d'ingegneria ferroviaria, all'avanguardia per il 21esimo secolo. Una volta completata, sarà il tunnel ferroviario più lungo a livello mondiale: circa 55 km (30 in Austria, 25 in Italia), a doppia canna, che diventano 64 km con le gallerie di interconnessione di Innsbruck.

Con la commessa BBT, Italcertifer conferma il proprio ruolo nel mercato nazionale della certificazione delle grandi opere, grazie all'esperienza acquisita con il Sistema Alta Velocità della rete ferroviaria nazionale. Esperienza che, trasferita in commesse estere, ha permesso l'affermazione di Italcertifer sui più titolati competitor internazionali.

Italcertifer, che opera in campo internazionale è riconosciuta dal Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti come Organismo Notificato per attività di verifica di conformità alla normativa CE e accreditata come Organismo di Ispezione per il controllo dei requisiti necessari per la validazione dei progetti di opere pubbliche (*Comunicato stampa Italcertifer*, 8 luglio 2013).

FSI sulla costituzione della Autorità dei Trasporti

Il Gruppo FS Italiane accoglie con soddisfazione l'avvio dell'Auto-

rità dei Trasporti annunciata oggi dal Presidente del Consiglio dei Ministri e l'indicazione dei suoi componenti, nomi di alto profilo e di indiscussa competenza.

La costituzione dell'Autorità è garanzia per un sistema di regole uguali per tutti i player presenti sul mercato e permetterà di intervenire tra l'altro sul forte squilibrio tra le diverse modalità: un problema che ha ricadute sull'ambiente e sui costi sociali.

L'auspicio è che l'Authority nazionale possa operare affinché anche sul mercato continentale siano eliminate quelle asimmetrie e quegli ostacoli che impediscono una corretta concorrenza (*Comunicato stampa FSI*, 12 luglio 2013).

TRASPORTI URBANI

Il bilancio di Brescia Mobilità

Il bilancio di Brescia Mobilità chiude il 2012 con un utile di 110.519 euro e questo avendo comunque assorbito mancati corrispettivi da parte del Comune di Brescia per i contratti di servizio in corso con Brescia Mobilità, completamente rispettati dalla società, per euro 2.100.000. Va da sé che ove tali corrispettivi fossero stati erogati l'utile sarebbe stato proporzionalmente e di gran lunga maggiore.

Il bilancio di Brescia Trasporti SpA chiude il 2012 con un utile di 171.207 euro e questo avendo comunque assorbito mancati corrispettivi da parte del Comune di Brescia per i contratti di servizio in corso per euro 3.100.000. Ove tali corrispettivi fossero stati erogati l'utile sarebbe stato proporzionalmente e di gran lunga maggiore;

- il bilancio di Sintesi SpA chiude il 2012 con un utile di euro 46.031;
- il bilancio di Metro Brescia società a responsabilità limitata chiude il 2012 con un piccolo utile;
- anche APAM Esercizio SpA, per il tramite di NTL srl, (Brescia Tra-

sporti detiene il 50% delle azioni di NTL, insieme con ATB Bergamo SpA), chiude il 2012 con un utile di euro 391.629;

- OMB International srl, dopo 3 anni di utile, ha chiuso il 2012 con un disavanzo di euro 1.198.006 e la società OMB ha approntato un piano industriale triennale di recupero di utilità che vede l'aumento del fatturato l'utile già dal 2013.

Il bilancio consolidato di Gruppo ha chiuso con un disavanzo di - 2.782.000 euro, con la doverosa precisazione che il bilancio consolidato va letto in modo tecnico, sapendo che, rispetto alla sommatoria dei singoli bilanci vengono eliminate le partite infra-gruppo tra le varie Società.

Anche in questo frangente va ricordato che ove i 5,2 milioni di euro di corrispettivi dovuti da parte del Comune fossero stati erogati, l'utile da consolidato sarebbe stato di almeno 2,4 milioni di euro.

I bilanci sopra esposti sono stati approvati dagli organi competenti e tutti certificati da società indipendente.

Pertanto la paventata ipotesi di risultati negativi molto superiori (riportati impropriamente come "buchi") è destituita di alcun fondamento. Il gestore desidera ricordare infine che il Gruppo Brescia Mobilità si occupa di: trasporto pubblico su gomma in Brescia, Comuni contermini ed altri Comuni, quali Desenzano, Mantova, etc., servizi scolastici e noleggio Gran Turismo, servizi HBus per disabili, parcheggi in struttura in Brescia e in alcuni Comuni della Provincia, parcometri in Brescia e in alcuni Comuni della Provincia, semafori, ZTL, telecamere di controllo del traffico e sistema di videosorveglianza per la sicurezza cittadina, multaphot, City Logistics, Bicimia, impianti fotovoltaici e speciali, studi e progetti di mobilità e di realizzazione di arredo e infrastrutture viarie, produzione e vendita di compattatori, cassonetti, autobus ibridi, sistemi per la raccolta integrata e biotrituratori e occu-

pa complessivamente, con Metro Brescia e APAM Esercizio, 1206 addetti, con un fatturato complessivo (sommatoria dei fatturati delle Società) di 123 milioni di euro, ed una previsione di supero dei 150 milioni di euro nel 2013.

La società ha inoltre realizzato, per conto del Comune, la Metropolitana di Brescia, che oggi gestisce, avendo traghettato il progetto attraverso le molteplici e complesse difficoltà, anche economiche e finanziarie, che hanno caratterizzato e come sempre caratterizzano progetti di questa portata, assai rari da vedersi completati nei tempi e nei modi che hanno distinto la Metropolitana di Brescia. È inoltre tradizione del Gruppo Brescia Mobilità, in ottica di piena trasparenza, presentare pubblicamente alla Stampa i bilanci approvati con una specifica e puntuale pubblicazione di accompagnamento, (*Comunicato stampa Brescia Mobilità*, 10 luglio 2013).

ATM: 4 ulteriori treni per la linea 2 della metropolitana di Milano

Accordo trilaterale tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Comune di Milano e ATM per l'ottenimento del contributo statale di 21 milioni di euro per quattro ulteriori treni che andranno ad ammodernare la linea 2 della metropolitana, per i quali ATM sarà co-finanziatore con risorse proprie. La giunta comunale ha dato il via, con specifica delibera, alla convenzione trilaterale che sarà formalizzata nelle prossime settimane presso il Ministero. Con questa convenzione, Atm diventa di fatto soggetto attuatore dell'intero intervento.

Entro l'estate del 2014, quattro Meneghino si aggiungeranno alla flotta della linea verde. Con la messa in linea di questi quattro treni, a beneficiarne saranno anche i processi di manutenzione dell'intera flotta della linea 2.

Sono quattro mezzi già in fase di costruzione e che si vanno ad aggiungere ai trenta già oggetto della

gara di ATM del 2012, con un investimento di 209 milioni.

Quello deliberato dal Comune di Milano è il testo della convenzione trilaterale che regola l'erogazione del contributo statale assegnato dal Cipe (21 milioni di euro) nel 2011, ma sbloccato solamente nei primi giorni di giugno di quest'anno, grazie all'intervento, oltre che di ATM, del Comune di Milano e alla pronta sollecitudine del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Infatti, il 4 giugno 2013 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha concordato il testo definitivo della convenzione trilaterale Ministero/Comune/ATM per l'accesso ai fondi, dando di fatto il via all'operazione.

Un grande risultato e un grande esempio di collaborazione tra diversi soggetti istituzionali. L'anno prossimo i quattro Meneghino saranno già sulla linea 2 della metropolitana, totalmente equipaggiati di aria condizionata, uno degli aspetti di cui giustamente i clienti della verde oggi risentono di più (*Comunicato stampa ATM Milano, 12 luglio 2013*).

TRASPORTI INTERMODALI

Piemonte: accordo tra FS Logistica e CIM sull'Interporto di Novara

FS Logistica, i principali Soci del CIM, (Comune di Novara, Finpiemonte Partecipazioni, Società Autostrada Torino Alessandria Piacenza e Sito S.p.a) e CIM (Centro Intermodale Merci di Novara) hanno siglato un articolato accordo per dare ulteriore impulso al trasporto merci e alla logistica dell'intera zona di Novara, considerata, con 500 camion al giorno e 196 treni a settimana, una delle principali aree di afflusso delle merci del Sud Europa.

FS Logistica, società del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane attiva nel campo della logistica e della valorizzazione dei propri asset immobiliari, è proprietaria di aree, anche attrezzate, a Novara Boschetto. Tali

aree sono considerate strategiche da CIM in quanto agevolmente integrabili alle proprie e perciò ideali per potenziare l'offerta di servizi destinati agli operatori del trasporto delle merci.

La partnership industriale, di durata pluriennale, prevede che FS Logistica metta a disposizione di CIM le proprie aree a Novara a fronte di corrispettivi, di diritti di governance sul CIM, nonché di una riserva di capacità terminalistica nei terminal intermodali controllati da CIM che sarà utilizzabile dalle società del Gruppo FS. Sono state inoltre previste opzioni all'eventuale trasferimento della proprietà dei succitati asset immobiliari in CIM che le Parti potranno esercitare al verificarsi di determinate condizioni.

«L'accordo raggiunto tra CIM e il Gruppo FS rappresenta un tassello fondamentale per lo sviluppo di CIM Novara come polo fondamentale per la logistica e il traffico intermodale del Nord Italia. Come Regione Piemonte - ha dichiarato l'Assessore ai Trasporti Piemontese Barbara BONINO - seguiremo ora con particolare attenzione l'adeguamento delle linee per le merci a servizio dei trafori svizzeri, in particolare il nuovo tunnel di base del San Gottardo, per il quale riteniamo opportuno si potenzino i tracciati via Luino e via Chiasso, supportati dalla cosiddetta Gronda Ovest di Milano».

«Un momento di grande rilevanza: - ha dichiarato il Sindaco di Novara Andrea BALLARÈ - l'Interporto di Novara da "scommessa" in scala locale e regionale diventa a tutti gli effetti un asset nazionale nel sistema della logistica. L'ingresso di FS nel Consiglio di Amministrazione è stato reso possibile dalle scelte che il Comune ha compiuto creando le condizioni per un riassetto della governance della società. Ora l'obiettivo è una ulteriore crescita di CIM che generi ricchezza e ricadute sul territorio anche e soprattutto dal punto di vista occupazionale». (*Comunicato stampa FS Logistica, Regione Piemonte, Comune di Novara, Novara Hub del*

Nord-Ovest, CIM SpA Interporto di Novara, 4 luglio 2013).

INDUSTRIA

ENEL Energia e TRENITALIA: efficienza energetica della manutenzione ferroviaria

Enel Energia e Trenitalia hanno siglato un accordo per l'ottimizzazione e l'efficienza energetica degli impianti di manutenzione dei Frecciarossa. In particolare, il protocollo d'intesa, firmato da Gianfilippo MANCINI, Direttore Divisione Generazione ed Energy Management e Mercato Italia di Enel, e da Vincenzo SOPRANO, Amministratore Delegato di Trenitalia, prevede interventi di efficientamento dell'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli per la manutenzione.

Secondo quanto stabilisce l'accordo, Enel Energia si occuperà della realizzazione del check-up e dell'analisi dei consumi di energia della struttura collegata alla stazione centrale di Napoli, attraverso l'installazione, gestione e analisi di un sistema di monitoraggio dei carichi elettrici. Questa operazione porterà alla definizione della "base line" dei consumi e all'individuazione delle opportunità di razionalizzazione ed efficientamento energetico. A conclusione della fase di analisi, Enel Energia elaborerà un piano per la razionalizzazione dei consumi, con la descrizione degli interventi tecnologici e i relativi costi, insieme a un'analisi di fattibilità per l'installazione di impianti fotovoltaici per la generazione distribuita.

Grazie alle attività di Enel Energia per l'efficientamento dell'Impianto Dinamico Polifunzionale di Napoli, migliorerà la competitività di Trenitalia in termini di performance economiche, innovazione tecnologica e sostenibilità.

«Con questo accordo con Trenitalia prosegue l'impegno di Enel Energia sulla strada della promozione di servizi per l'efficienza energetica in grado di soddisfare le esigenze dei clienti business e della Pubblica am-

ministrazione con prodotti e offerte innovative ed economicamente vantaggiose, ha affermato Gianfilippo MANCINI, Direttore Divisione Generazione, Energy Management e Mercato Italia di Enel. Con queste iniziative Enel Energia mette a disposizione dei clienti il suo know how esclusivo nella filiera della produzione e gestione dell'energia e collabora attivamente nelle strategie di contenimento ed efficientamento dei consumi.

“L'accordo siglato – ha dichiarato Vincenzo SOPRANO, amministratore delegato di Trenitalia – costituisce un ulteriore passo di un percorso che Trenitalia ha intrapreso da tempo e considera tra le proprie peculiari missioni: contribuire al risparmio energetico e alla riduzione delle emissioni inquinanti legate al trasporto. L'impianto di manutenzione dei Frecciarossa di Napoli è già oggi un centro di eccellenza, sotto diversi aspetti – ha proseguito Soprano. Migliorarne l'efficienza energetica razionalizzando i consumi e individuando fonti di approvvigionamento pulite e rinnovabili non potrà che esaltare i plus dell'impianto e dei nostri Frecciarossa, testimonial di quell'Alta Velocità targata FS che, in pochi anni, ha rivoluzionato la mobilità del nostro Paese.” (*Comunicato stampa Enel Energia*, 9 luglio 2013).

FSI, collocati bond per un totale di 750 milioni di euro

Grande richiesta per i bond di Ferrovie dello Stato Italiane, collocati sui mercati finanziari internazionali lo scorso 15 luglio.

Il totale dell'operazione è stato di 750 milioni di euro, con una domanda di circa 3,6 miliardi (+470%).

Il 57% è stato collocato sul mercato internazionale, con punte di forte interesse registrate in Gran Bretagna e Germania.

Le risorse reperite con quest'operazione, come già annunciato, saranno utilizzate per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie e per l'acquisto di nuovo materiale rotabile.

Il programma di emissioni obbli-

gatarie di FS Italiane ha ricevuto il long-term senior rating pari a quello della Repubblica Italiana (BBB+/BBB rispettivamente per Fitch/S&P's) ed è basato su un forte “Investment Grade” stand-alone assessment (bbb- da S&P's).

Gli Arrangers del Programma di Medium Term Notes (complessivi 4,5 miliardi di euro) sono Deutsche Bank, Crédit Agricole, UniCredit, J.P. Morgan (*Comunicato stampa FSI*, 24 luglio 2013)

OICE: aggiornamento mensile sugli appalti pubblici di ingegneria e architettura

Nonostante il recupero di giugno, oltre 57 milioni di euro per un +37,9% in valore su giugno 2012, il primo semestre del 2013 si chiude con un pesante -18,6% sul primo semestre del 2012. Questi in estrema sintesi i dati aggiornati al 30 giugno 2013 dell'osservatorio OICE-Informatel.

Infatti le gare per servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese sono state 341 (di cui 43 sopra soglia), per un importo complessivo di 57,0 milioni di euro (47,1 sopra soglia). Rispetto al mese di giugno 2012 il numero delle gare scende del 2,0% (+48,3% sopra soglia e -6,6% sotto soglia) e il loro valore cresce del 37,9% (+74,5% sopra soglia e -31,0% sotto soglia).

Molto negativo rimane il confronto tra il primo semestre del 2013 e quello del 2012: nei mesi di gennaio-giugno 2013 sono state bandite 1.940 gare per un importo complessivo di 205,5 milioni di euro che, rispetto ai primi sei mesi del 2012, crescono dell' 1,1% nel numero (+5,8% sopra soglia e +0,7% sotto soglia) e calano del 18,6% nel valore (-23,5% sopra soglia e -5,8% sotto soglia).

“I dati positivi di giugno sono importanti. Potrebbero significare una prima inversione di tendenza a seguito degli interventi del Governo – ha dichiarato Luigi IPERTI, Vice Presidente Vicario OICE – dopo un semestre ancora in discesa. Purtroppo, invece, la domanda pubblica di ingegneria e architettura si mantiene

sempre molto al di sotto delle potenzialità dell'offerta e delle necessità del Paese, basta confrontarla con quella degli altri paesi europei. Ed inoltre, fino ad oggi, appaiono deludenti le risposte date su due temi fondamentali: pagamento degli arretrati e provvedimenti per l'internazionalizzazione. Sul primo punto il decreto 35 ha rappresentato una prima risposta ma assolutamente insufficiente perché la quota di arretrati è enorme e i 20 miliardi stanziati per quest'anno non risolvono nulla, data la gravità della situazione. Ormai molte imprese sono costrette a chiudere anche per il mancato introito dei crediti con le Amministrazioni. Sul secondo punto c'è un intervento immediato da effettuare ed è quello dell'eliminazione del contributo integrativo del 4% sul fatturato estero, che sta mettendo fuori mercato le nostre imprese e le nostre società; il Governo dovrebbe cogliere al volo l'opportunità del decreto-legge 76 sul lavoro per risolvere questo gravissimo vulnus che non fa altro che penalizzarci quando concorriamo all'estero. E' un intervento a costo zero che non si comprende per quale ragione ritardi; speriamo che il Ministero del lavoro risolva al più presto la questione per evitare che, accanto alle ben note difficoltà in Italia, questo onere improprio non renda più difficile vendere all'estero, dove - come rilevato anche nel Rapporto OICE-Cer sulle società di ingegneria - il 2013 evidenzia difficoltà ad acquisire nuovi contratti a causa dell'aumento della concorrenza.”

Continuano ad essere alti, seppure in diminuzione, i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino a giugno il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2011 è al 39,1%, per quelle indette nel 2012 è al 34,4%. Il ribasso raggiunge il 52% nell'aggiudicazione della gara pubblicata dal comune di Marsala (TP) per la fornitura di servizi tecnici relativi alla gestione integrata e alla tutela della salute e sicurezza nei luoghi di lavoro, interni ed esterni, in cui operano i dipendenti del comune di Marsala, con un importo a base d'asta di 370.221

euro, aggiudicata per 176.928 euro.

Valutando il valore messo in gara per macro regioni è da notare che nel primo semestre del 2013, rispetto allo stesso periodo del 2012, cresce solo il Centro, +182,6%; mentre sono in calo: Meridione, -17,1%. Nord - Ovest, -68,4%, Isole, -4,3%, e Nord - Est, -49,4%. Il risultato del Centro è dovuto ai bandi pubblicati da stazioni appaltanti con sede nella Capitale ma che interessano tutto il Paese (ad esempio i bandi Consip).

Analizzando la posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 154 dei primi sei mesi 2012 alle 163 del 2013: +5,8%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un andamento simile a quello italiano: +6,9%. Rimane comunque sempre molto modesta, al 2,1%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 37,5%, Germania 14,7%, Polonia 7,7%, Gran Bretagna 4,8%.

Sempre in forte calo l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme. Il valore messo in gara nei primi sei mesi del 2013 scende del 41,9% rispetto agli stessi mesi del 2012 (*Comunicato stampa OICE*, 16 luglio 2013).

VARIE

FSI: una "Fondazione" per promuovere il patrimonio ferroviario Nazionale

Diventa operativa la Fondazione FS Italiane. Nel corso del primo Consiglio di Amministrazione della neonata Fondazione, presieduto da Mauro MORETTI, è stato nominato Direttore Luigi CANTAMESSA.

La missione della Fondazione FS, costituita il 6 marzo, è quella di promuovere, valorizzare e divulgare l'immenso patrimonio del Gruppo

FS Italiane, composto da treni storici, beni bibliotecari e archivistici, oltre ai materiali audiovisivi.

La Fondazione FS Italiane diventa quindi operativa, in un mese ricco di significato per il mondo ferroviario nazionale. Nel luglio del 1905, infatti, le Ferrovie dello Stato rilevarono la gestione delle reti ferroviarie del Regno d'Italia: Adriatica, Mediterranea e Sicula.

L'obiettivo della Fondazione FS Italiane, nel cui board siedono con Mauro MORETTI anche Michele Mario ELIA e Vincenzo SOPRANO, AD rispettivamente delle due altre Società fondatrici (Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia), non è quello di celebrare il passato ma dare impulso nel Paese alla riscoperta della storia delle ferrovie nazionali divulgandone la cultura, valorizzando il Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa, struttura museale unica nel suo genere, organizzando l'attività di treni storico-turistici, "gioielli di famiglia" del Gruppo FS Italiane, perfettamente restaurati e funzionanti, che in circa 10 regioni italiane con i treni d'epoca consentono la riscoperta dell'Italia "minore" dai paesaggi mozzafiato, agli itinerari alternativi per un turismo "dolce" nella provincia italiana.

Grazie a un team giovane, motivato, con grandi competenze tecniche e altamente specializzato, la Fondazione metterà inoltre a disposizione l'expertise del Gruppo FS Italiane su pregiati aspetti di "archeologia industriale".

Il team è guidato da Luigi CANTAMESSA, ingegnere, 35enne, nel Gruppo dal 2003, profondo conoscitore della storia ferroviaria italiana e con una grande passione per i treni. Laureato in Ingegneria dei Trasporti al Politecnico di Milano ha frequentato un corso di alto perfezionamento in Economia e Management delle Infrastrutture e dei Trasporti alla Scuola di Direzione Aziendale della Università Bocconi di Milano.

Tre gli ambiti operativi della Fondazione FS: "Servizio Rotabili Storici", che gestirà l'attività relativa ai 200 mezzi storici ancora operativi;

"Servizio Archivi e Biblioteca", che gestirà gli archivi cartacei e audiovisivi e la biblioteca; e "Servizio Infrastrutture e Musei" che curerà anche il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, nelle ex officine borboniche dell'Opificio Meccanico e Pirotecnico.

Con la Fondazione FS Italiane, uffici e archivi sono a Roma a Villa Patrizi (in Piazza della Croce Rossa) da sempre Sede di Ferrovie dello Stato, il patrimonio storico, fino ad oggi custodito dalle diverse Società del Gruppo, confluisce in un unico grande Archivio. Il patrimonio bibliotecario si compone di oltre 50mila volumi: monografie, collane e riviste, dall'epoca preunitaria ai giorni nostri.

Il patrimonio archivistico raccoglie i documenti dell'Archivio storico "Servizio Lavori e Costruzioni" e dell'Archivio Disegni, ex Servizio Materiale e Trazione.

Vasto anche il repertorio documentale dell'Archivio audiovisivo: oltre 500mila foto bianco e nero e a colori, con una vasta sezione di lastre in vetro realizzate dagli anni '20 agli anni '40 del Novecento; 3.500 cassette video; 3.000 pellicole cinematografiche realizzate dal Dopoguerra fino agli anni '70; e foto e filmati digitali in HD.

Nel Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, a Napoli Portici, sono esposte numerose locomotive, carrozze: dalla Bayard, all'ex carrozza reale; dalle littorine alle mitiche carrozze "Centoporte"; dai modellini dei treni antesignani dell'Alta Velocità: Arlecchino e Settebello, alla più varia oggettistica ferroviaria e ai suggestivi arredi d'epoca (*Comunicato stampa FSI*, 2 luglio 2013).

Master universitario di II livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari

Sono aperte le iscrizioni al Master di secondo livello in Ingegneria delle Infrastrutture e dei Sistemi Ferroviari, giunto ormai alla sua decima edizione.

Il Corso, promosso dall'Università di Roma "La Sapienza", in collaborazione con il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Roma Metropolitane, Almaviva, Bombardier, AnsaldoBreda ed Ansaldo STS, si propone di realizzare un percorso formativo finalizzato ad un perfezionamento scientifico multidisciplinare nel campo dei trasporti ferroviari, con l'obiettivo di preparare tecnici di alto livello in grado di soddisfare le esigenze delle Società ferroviarie e di ingegneria, dei Centri di ricerca, delle imprese e delle industrie che operano nel settore.

Il Master è destinato ai laureati di secondo livello in Ingegneria, nelle classi di laurea riportate nel Bando, con titolo preferenziale per le competenze nell'ingegneria elettrica, elettronica, meccanica e trasporti.

La selezione per l'ammissione al Master avverrà sulla base della valutazione dei titoli dei candidati e di una prova di accesso, volta a verificare le loro conoscenze tecniche, linguistiche (inglese) e capacità psico-attitudinali. Saranno ammessi al Master solo i primi 30 classificati.

Ferrovie dello Stato Italiane, Almaviva, Bombardier, AnsaldoBreda ed Ansaldo STS mettono a disposizione dei più meritevoli e dei residenti al di fuori della Regione Lazio finanziamenti per complessivi 60.000 euro.

Il Master richiede un impegno a tempo pieno per 7 mesi, da gennaio a maggio 2014 per lezioni, lavori di gruppo e visite didattiche, nei mesi di giugno e luglio per l'attività di stage in Azienda; mentre la prova finale, con discussione del progetto elaborato durante il periodo di stage, è prevista per il mese di settembre 2014.

Le domande di ammissione do-

MASTER UNIVERSITARIO DI II LIVELLO IN
**INGEGNERIA DELLE INFRASTRUTTURE
E DEI SISTEMI FERROVIARI**





A.A. 2013/2014 - X EDIZIONE
UN PERCORSO IMPORTANTE PER IL TUO FUTURO

Nel suo decennale, l'Università degli Studi di Roma **La Sapienza** promuove il Master insieme al **Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Roma Metropolitane, Almaviva, Bombardier, AnsaldoBreda e Ansaldo STS** del Gruppo Finmeccanica.

FINALITÀ:
Formare professionisti di **alto livello** tecnico, attraverso un perfezionamento multidisciplinare nel settore dei trasporti ferroviari.

DESTINATARI:
Giovani laureati di II livello in Ingegneria (nelle classi riportate nel Bando) con titolo preferenziale per le competenze in ingegneria elettrica, elettronica, meccanica e trasporti.

ORGANIZZAZIONE:
Corso di studi di **60 crediti** articolato in:
• 12 moduli didattici: 480 ore tra lezioni, seminari, project work e visite a cantieri e impianti. Le lezioni sono tenute da docenti dell'Università e Manager delle Aziende partner.
• 150 ore di stage presso le Società del Gruppo FS Italiane, Almaviva, Bombardier, AnsaldoBreda, Ansaldo STS.
• Elaborazione e discussione finale di un progetto.

MODALITÀ DI AMMISSIONE:
I candidati parteciperanno ad una selezione basata su titoli, conoscenze tecniche e linguistiche (inglese), capacità psico-attitudinali. Saranno ammessi al Master solo i **primi 30 classificati**.

COSTI E BORSE DI STUDIO:
La quota di iscrizione è di 3.000,00€. Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Almaviva, Bombardier, AnsaldoBreda, Ansaldo STS mettono a disposizione **borse di studio** dell'importo di:
• 1.800,00€ per i primi 10 classificati.
• 1.500,00€ per i successivi 10.
• 1.800,00€ in aggiunta per **15 residenti fuori dalla regione Lazio** (da almeno sei mesi); 5 per i residenti nelle **regioni del Nord**, 5 per i residenti nelle **regioni del Centro**, 5 per i residenti nelle **regioni del Sud e Isole** (secondo quanto riportato nel bando)

PRESENTAZIONE DOMANDE:
Le domande devono pervenire entro le ore **17.00 di lunedì 18 novembre 2013**.
Per la modalità di partecipazione consulta il bando integrale sui siti:
www.uniroma1.it
www.romametropolitane.it
www.almaviva.it
www.bombardier.com
www.ansaldobreda.it
www.ansaldo-sts.com
www.fsitaliane.it (sezione "Lavora con noi")

SEDE E DURATA:
Roma, da gennaio a luglio 2014, con discussione a settembre del progetto elaborato

vanno essere presentate entro le ore 17:00 del 18 novembre 2013, esclusivamente online alla pagina web: http://www.dicea.uniroma1.it/master_iisf/domanda_ammissione.

Per ulteriori informazioni è possibile consultare il Bando sul sito web

del Master (www.dicea.uniroma1.it/master_iisf), sul sito della Sapienza (www.uniroma1.it), nella sezione "didattica > offerta formativa > master", e sui siti delle Aziende partner. (*Comunicato stampa Segreteria Master IISF, Roma, 26 agosto 2013*).

