

Notizie dall'interno

Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Nazionale: ANSF ed ERA incontrano gli operatori ferroviari per un confronto il IV Pacchetto UE

A Roma si è tenuto il seminario di due giorni organizzato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza per le Ferrovie (ANSF) in collaborazione con l'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie (ERA) dedicato alle nuove disposizioni introdotte dal pilastro tecnico del IV Pacchetto ferroviario, entrato in vigore in Italia lo scorso 16 giugno.

Si tratta di una iniziativa di comunicazione rivolta alle imprese, ai costruttori, ai titolari di autorizzazioni di veicoli, agli organismi di valutazione e alle associazioni di riferimento del mondo ferroviario con lo scopo di agevolare la comprensione delle nuove modalità introdotte dalla normativa europea in materia di sicurezza sui binari.

Durante la giornata di oggi, dedicata alle imprese ferroviarie e alle associazioni di categoria, verranno affrontate le procedure per l'emissione del certificato di sicurezza unico, approfondendo aspetti legati ai certificati unici rilasciati dall'ERA come gli aspetti organizzativi, diritti e corrispettivi, processi di appello e revisione, legami tra la *supervision* e l'*assessment*.

Domani invece i lavori saranno indirizzati ai costruttori, ai titolari di autorizzazioni di veicoli, agli organismi di valutazione e alle associazioni di categoria, per approfondire i processi di rilascio delle autorizzazioni dei veicoli da parte dell'ERA con particolare approfondimento di aspetti

organizzativi, diritti e corrispettivi, processi di appello e revisione.

Il nuovo regime giuridico, introdotto dal IV Pacchetto ferroviario, ha modificato le modalità di richiesta ed emissione dei certificati di sicurezza, i documenti necessari alle aziende per svolgere qualsiasi attività sui binari, e le procedure per la messa sul mercato dei veicoli ferroviari. Le aziende possono ora rivolgersi direttamente all'ERA che, in accordo e con l'aiuto dell'ANSF, rilascia i titoli autorizzativi in relazione all'area d'uso del veicolo o alla tratta richiesta per il certificato di sicurezza unico.

L'ANSF e l'ERA hanno già sottoscritto il 7 giugno scorso un accordo che disciplina le responsabilità nel processo autorizzativo, stabilisce le procedure e le attività comuni. È in questo ambito di collaborazione che si pone il workshop di due giorni in corso da oggi a Roma e va inquadrato nell'attività di *dissemination* che l'ERA sta portando avanti presso gli Stati membri, alla quale l'ANSF ha aderito per consentire a tutti gli operatori nazionali di accedere a una informazione più ampia riguardo alle novità del settore (*Comunicato Stampa ANSF*, 8 ottobre 2019).

Campania: Gruppo FSI celebra 180 anni della Napoli-Portici

FS Italiane celebra i 180 anni della linea Napoli - Portici, prima infrastruttura ferroviaria italiana, alla presenza del Presidente della Repubblica S. MATTARELLA (Fig. 1). In occasione di uno degli anniversari più importanti della storia ferroviaria del Paese, il Presidente MATTARELLA ha percorso a bordo dello storico treno presidenziale la linea che il re Ferdi-

nando II di Borbone inaugurò il 3 ottobre 1839 con il primo viaggio in treno della storia della Penisola. Presenti L. DI MAIO Ministro degli Affari Esteri e della Cooperazione Internazionale, P. DE MICHELI Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, e G. BATTISTI Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane nonché Presidente della Fondazione FS Italiane.

La linea Napoli - Portici (7,5 km), primo tracciato ferroviario della Penisola, univa Napoli al Granatello di Portici. Il tragitto, inaugurato 22 anni prima dell'Unità d'Italia, fu percorso in 11 minuti da due convogli, ciascuno composto da 2 locomotive gemelle - la "Bayard" e la "Vesuvio" (progettate da BAYARD su prototipo dell'inglese G. STEPHENSON) - un tender e nove vagoni in grado di ospitare oltre 250 persone.

La prima ferrovia, realizzata in circa 3 anni, rientrava nell'ambizioso progetto previsto per collegare la Capitale del Regno con Nocera e Castellamare, per estendersi poi fino a Salerno.

Il tracciato cittadino della ferrovia percorreva l'attuale Corso Garibaldi - allora Via dei Fossi - tra Porta Nolana e Porta del Carmine, per svilupparsi sulla litoranea fino alla zona del porto del Granatello a Portici, dove oggi sorge l'attuale stazione di Portici-Ercolano.



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 1 - Il Presidente della Repubblica S. MATTARELLA e l'AD e DG del Gruppo FS Italiane G-BATTISTI.

Il treno presidenziale era inizialmente composto dalle 9 carrozze del treno reale di Casa Savoia, riconsegnate alle Ferrovie dello Stato fra il 1947 e il 1948 dalle Officine FS di Porta al Prato e di Voghera. Le carrozze, danneggiate durante la guerra, sono state restaurate negli anni Cinquanta ed equipaggiate con sistema di comunicazione gestito da una centrale telefonica installata sul convoglio. Nel corso degli anni, le vetture del treno presidenziale sono diventate 13, ma la composizione media variava, a seconda delle occasioni, fra le 7 e le 10 unità.

- *Dalla Napoli-Portici all'alta velocità, viaggio nei 180 anni della ferrovia italiana*

La Napoli - Portici, prima infrastruttura ferroviaria italiana, compie 180 anni. La linea, che si trovava allora nel Regno delle Due Sicilie, è stata inaugurata da re Ferdinando II di Borbone il 3 ottobre 1839, 22 anni prima dell'Unità d'Italia, con il primo viaggio in treno nella Penisola. Il tragitto da Napoli al Granatello di Portici - 7,5 km - fu percorso in 11 minuti da due convogli, ciascuno composto da 2 locomotive gemelle - la "Bayard" e la "Vesuvio" progettate su prototipo dell'inglese G. STEPHENSON - un tender e nove vagoni in grado di ospitare oltre 250 persone.

Per numero di abitanti Napoli era la prima città italiana e la seconda d'Europa, un polo industriale di grande rilievo grazie all'impulso al progresso dato alla città dalla dinastia borbonica, che si avvaleva delle più avanzate soluzioni e innovazioni tecnologiche dell'epoca in campo ferroviario, meccanico e navale.

La Napoli - Portici, costruita in circa 3 anni, rientrava nell'ambizioso progetto che l'ingegnere francese A. BAYARD de la Vingtrie presentò nel 1836 al Governo del re Ferdinando II per collegare la Capitale del Regno con Nocera e Castellammare, per estendersi poi fino a Salerno. Il progetto prevedeva la realizzazione di una linea ferroviaria sullo sfondo del Vesuvio attraverso le aree archeologiche di Ercolano e Pompei, i luoghi della Reggia di Portici e delle ville

barocche dell'aristocrazia lungo il Miglio d'Oro.

La Napoli - Portici fu il primo tratto della strada ferrata progettata da BAYARD a essere realizzato. Il tracciato cittadino della linea correva lungo l'attuale Corso Garibaldi - allora Via dei Fossi - tra Porta Nolana e Porta del Carmine, per svilupparsi sulla litoranea fino alla zona del porto del Granatello.

Granatello di Portici fu la prima stazione di transito della linea ferroviaria che collegava Napoli con Nocera e Castellammare. L'edificio originario, in stile neoclassico, sorgeva in prossimità del porto e della spiaggia del Granatello, lo stesso luogo dove si trova l'attuale stazione di Portici-Ercolano realizzata negli anni Ottanta dell'Ottocento. Le altre stazioni del tracciato (Resina, Torre del Greco, Torre dell'Annunziata, Scafati e Pagani) vennero completate successivamente.

Costruita tra i due comuni limitrofi di Portici ed Ercolano a ridosso delle banchine portuali, la stazione ha sempre ricevuto molte persone, soprattutto pendolari e studenti della vicina Università, da Napoli e Salerno. Oggi, le stazioni di Napoli e Portici-Ercolano, sulla linea Napoli - Salerno, sono unite ogni giorno da oltre 80 collegamenti regionali e metropolitani di Trenitalia.

In 180 anni, in Italia i km di binari della rete nazionale da 7,5 sono diventati oltre 16mila e 700 e la velocità di percorrenza è passata da 50 km/h a 300 km/h, con il record massimo di velocità di oltre 393,8 km/h raggiunto durante i test di omologazione del Frecciarossa 1000.

- *Fondazione FS Italiane: il museo di Pietrarsa, memoria delle ferrovie del paese*

Il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa di Fondazione FS Italiane custodisce la memoria delle Ferrovie del Paese. Inaugurato nel 1989, in occasione dei 150 anni delle Ferrovie italiane, il Museo si sviluppa su un'area di circa 36mila metri quadrati. Una collezione unica di locomotive e carrozze storiche, modelli, plastici,

macchinari, oggetti di interesse storico esposti in padiglioni ottocenteschi affacciati sul Golfo di Napoli.

Il Museo di Pietrarsa sorge lungo i binari della storica linea Napoli - Portici, lungo l'attuale direttrice Napoli - Salerno. Con la Fondazione FS Italiane il Museo ha visto una vera e propria rinascita.

Fondazione FS Italiane si è impegnata per rendere Pietrarsa un vero e proprio moderno polo culturale, ma anche congressuale: il Museo Nazionale Ferroviario è, infatti, una location ideale per eventi e uno tra i più grandi Centri congressi del Mezzogiorno, capace di accogliere fino a 2.500 persone in tutti i suoi spazi di cui 800 nel solo Padiglione della Locomotive a Vapore. Nel 2018 i visitatori del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa sono stati oltre 170mila. Il Museo ospita 55 mezzi fra locomotive, carrozze e "Littorine", cimeli ferroviari, modellini di treni e il grande plastico "Trecentotreni" (lungo 18 metri e largo 2 metri).

- **LA STORIA**

Il Decreto Reale per l'acquisto di una prima parte del terreno su cui poi sarebbe stato costruito il complesso di Pietrarsa, dove inizialmente sorgevano le officine dei Borboni, risale al 1840. Il primo edificio è stato costruito nel 1842. Nel 1843 le officine, dove in un primo momento si produceva materiale meccanico e pirotecnico per la Marina, furono destinate alla costruzione e alla riparazione di locomotive e vagoni ferroviari. All'esterno, nel piazzale sul mare, si erge la statua in ghisa di Ferdinando II. Alta più di 4 metri e fusa nell'Opificio nel 1852, ritrae il sovrano mentre ordina la fondazione delle Officine.

- **IL RESTAURO**

Il 31 marzo 2017 il Presidente della Repubblica S. MATTARELLA ha inaugurato il completamento del restauro architettonico dell'intero complesso del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa (Fig. 2).

Il progetto della Fondazione FS, con un investimento economico



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 2 – L'intervento del Presidente della Repubblica S. MATTARELLA .

complessivo di circa 15 milioni di euro, ha interessato le imponenti architetture ottocentesche dei padiglioni e gli ampi spazi aperti affacciati sul mare del Golfo di Napoli. Fra i principali interventi realizzati ci sono il restauro completo dei padiglioni espositivi, i nuovi impianti di illuminazione, il restauro dell'edificio e della pensilina d'epoca della fermata ferroviaria di Pietrarsa, il restauro della statua di Ferdinando II, la riqualificazione dell'area convegni con il restyling di tutti gli ambienti interni che ospitano gli eventi. Sono stati fatti anche interventi a livello urbano e ambientale in collaborazione con le Istituzioni locali: fra queste, la realizzazione della passeggiata ciclopedonale costiera, il miglioramento della ricettività alberghiera e il risanamento della fascia costiera.

- **LA CARROZZA RISTORANTE**

Nei giardini a mare di Pietrarsa oggi è collocata la carrozza 1921, tra i primi esempi di carrozze italiane interamente a cassa metallica e non in legno entrate in esercizio a partire dal 1922. La vettura è stata trasformata negli anni '30 in carrozza ristorante per i treni del mare istituiti dal regime fascista per le colonie eliote rapiche. Lo stile degli interni, passato alla storia come lo stile "anni Venti", era raffinato ed elegante, con riferimenti alla Belle Époque, all'art-nouveau e allo stile liberty. Niente era lasciato al caso nel progetto della carrozza, dagli accessori, raffinati e semplici allo stesso tempo alla robustezza dei materiali usati. Il legno pregiato usato per gli interni faceva

da cornice ai particolari di lusso, come le soglie delle porte d'accesso in bronzo con impresso la scritta "Ferrovie dello Stato". La carrozza, accantonata nel dopoguerra, fu ricostruita negli anni '70 come refettorio e spogliatoio per gli operai dell'armamento. Fu sventrata e gli interni furono demoliti. Fondazione FS Italiana, grazie ad un lavoro di digitalizzazione degli archivi, ha ritrovato i disegni tecnici originari del treno consentendo la ricostruzione integrale della carrozza, presentata in anteprima al Presidente della Repubblica S. MATTARELLA in occasione delle celebrazioni dei 180 anni della linea Napoli - Portici.

- **PADIGLIONE A: LOCOMOTIVE A VAPORE**

È l'ambiente più grande del Museo, uno spazio di 5.000 m² dedicato all'esposizione delle più importanti locomotive a vapore delle FS. L'area è denominata anche "Salone delle vaporiere". Il padiglione, originariamente, era destinato al montaggio/smontaggio e riparazione delle locomotive a vapore. La fossa di visita, presente al centro della sala, è una testimonianza di queste attività un tempo svolte da decine e decine di operai. All'ingresso uno dei pezzi più famosi del Museo, la riproduzione (1939) della locomotiva Bayard, gemella della Vesuvio che il 3 ottobre del 1839 trainò il convoglio inaugurale della Napoli-Portici. Ai due lati del salone, allineate su due fronti contrapposti, le locomotive a vapore che hanno fatto la storia della trazione a vapore in Italia. Tra le macchine è possibile ammirare la locomotiva 290, una delle più antiche, il cui prototipo risale al 1889, alcune loco tender, la 477, mastodontica locomotiva fabbricata a Praga, passata in servizio alle FS dopo la Prima Guerra mondiale; la 640.088, l'ultima macchina riparata a Pietrarsa; la 740.115, che trasportò la salma del Milite ignoto da Aquileia a Roma nel 1921. E ancora la 680.037 che, nel 1907, stabilì un primato, raggiungendo con un treno di 210 tonnellate, la velocità di 118 km/h. Infine, la 625, soprannominata dai ferrovieri "la si-

gnorina", per le sue forme aggraziate. Prima dell'uscita del padiglione, sulla sinistra, sono allineate anche alcune famose locomotive elettriche trifasi.

- **PADIGLIONI B E C : CARROZZE E "LITTORINE" E GALLERIA DELLE LOCOMOTIVE**

Nel corpo di fabbrica dei padiglioni "B" e "C", che in origine ospitava le caldarerie e i forni, sono esposte carrozze e automotrici. È qui che si trovano alcuni dei pezzi più pregiati del Museo. Un esemplare importante è la carrozza numero 10 del Treno Reale, costruita dalla Fiat nel 1929 per le nozze di Umberto II di Savoia con Maria Josè del Belgio. La carrozza, "Presidenziale" dal 1946, è stata donata al Museo dall'allora Presidente della Repubblica Francesco COSSIGA nel 1989. Faceva parte degli 11 vagoni del Treno Reale e si distingue per la ricchezza degli arredi: il salone da pranzo con tavolo decorato in mogano lungo 8 m e 26 posti a sedere e il soffitto intarsiato con lamine d'oro e medaglioni con stemmi delle quattro Repubbliche marinare. Tra i mezzi esposti spiccano poi alcune Automotrici diesel "Littorine" dalla classica livrea "castano" e "castano-isabella" degli anni '30, una "carrozza centoposte ABZ 66546" del 1930 e, infine, il prototipo originale della locomotiva elettrica E 444.001 "Tartaruga" che nel 1967, nel corso del viaggio inaugurale, superò i 200 Km/h sulla tratta Campoleone - Latina della Direttissima Roma - Napoli. Il Padiglione "C", in comunicazione con il Padiglione "B" "ex caldarerie e forni" di cui costituisce un'estensione, ospita alcuni modelli di locomotive elettriche a corrente continua 3000V C.C. impiegate dalla fine degli anni '20 del Novecento sulla rete nazionale sia per il traino di treni merci che per viaggiatori. Sono esposte: una poderosa E 428.209 costruita dalla Tecnomasio Brown-Boveri nel 1934, con testata aerodinamica, capace di raggiungere i 130 Km/h, in servizio sino alla fine degli anni '50 al traino dei grandi treni direttissimi che collegavano il Nord con il Sud del Pae-

se (come la Freccia del Sud da Milano per Palermo - Siracusa); una locomotiva E 626.005 costruita nel 1927 ed una E 326.004 (anni di costruzione 1930-1933). Nel padiglione, quasi a sottolineare il profondo legame di Pietrarsa con la storia d'Italia, hanno trovato posto anche due busti ottocenteschi raffiguranti Papa Pio IX e Giuseppe Garibaldi.

- **PADIGLIONI D, E, F: LOCOMOTIVE DIESEL E MACCHINARI D'OFFICINA**

In origine i padiglioni ospitavano le fucine, il centro molle e i locali per la riparazione dei tubi bollitori. Il nucleo a due piani verso la statua di Ferdinando II era invece utilizzato come deposito. Nel Padiglione D trovano oggi posto alcuni esemplari di locomotive diesel da manovra destinate, cioè, alla movimentazione dei veicoli negli scali e negli impianti ferroviari. Tra i modelli esposti la famosa locomotiva diesel da manovra D 207.020 detta anche "sogliola" per la particolare forma schiacciata della cabina. Tale locomotiva fu costruita dalla ditta Antonio Badoni di Lecco (ABL) su licenza della tedesca Breuer a partire dal 1931 e rimase in produzione fino al 1952. Le sue dimensioni e la forma così schiacciata le consentivano di essere utilizzata anche per manovre in spazi limitati e raccordi ferroviari privati. Nel Padiglione E è stata allestita una sala cinema modernamente attrezzata nella quale è possibile vedere filmati d'epoca sulla storia delle ferrovie. Il Padiglione F "ex centro molle" è dedicato alla storia produttiva dell'Opificio di Pietrarsa e alle sue attrezzature. Sono presenti enormi magli per la forgiatura del ferro, inizialmente alimentati a vapore e poi ad aria compressa; una grande "calandra" di fabbricazione americana per la piegatura delle lamiere, una imponente gru e un'alesatrice verticale doppia, utilizzata per forare le bielle delle locomotive.

- **PADIGLIONE G: MODELLISMO**

Il padiglione, che in origine ospitava le tornerie, costituisce il nucleo più antico delle officine, perché costruito nel 1840. Lo spettacolare edi-

ficio, detto "La Cattedrale", è caratterizzato dalla grandiosità degli archi a sesto acuto che conferiscono all'immobile un aspetto suggestivo e maestoso. Sono esposti arredi d'epoca, oggettistica ferroviaria, vecchie macchine per l'emissione dei biglietti e modellini ferroviari. Tra le curiosità, eleganti sedili in legno della vecchia sala d'attesa proveniente dalla stazione di Roma Trastevere, un esempio di vecchio "armamento ferroviario napoletano" con rotaie a doppio fungo su blocchi di pietra lavica e numerosi modellini ferroviari che riproducono stazioni e impianti ferroviari di tutta la rete nazionale. Nel padiglione è esposto anche il grande plastico "Trecentotreni", di 40m², un tempo installato nella stazione di Roma Termini e ora, recuperato e restaurato, perfettamente funzionante. Al centro delle due navate, illuminate dai finestroni laterali, è esposta anche la prima motrice verticale a vapore, costruita nel 1846 con un basamento di ghisa in stile neoclassico (*Comunicati in Cartella Stampa Gruppo FSI*, 5 ottobre 2019).



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 3 – Lo svelamento della targa commemorativa al Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa.



(Fonte: Gruppo FSI)

Fig. 4 – Il treno storico presidenziale.

TRASPORTI URBANI

Roma: Atac, approvato bilancio 2018, primo utile nella storia dell'azienda

L'Assemblea di Atac SpA ha approvato il Bilancio di Esercizio chiuso al 31.12.2018. Per la prima volta nella sua storia, la società ha chiuso il Bilancio con un utile di esercizio, pari a 839.558 euro, che sconta ammortamenti per 70,38 mln ed accantonamenti per 8,70 mln. Si ricorda che nel 2017 il Bilancio aveva registrato una perdita di 120 mln e nel 2016 di 213 mln.

Nel 2018 il servizio di trasporto complessivamente erogato ha evidenziato, rispetto all'anno precedente, un incremento del 2,1%, mentre i ricavi delle vendite e delle prestazioni, nonostante le criticità che hanno condizionato l'avvio del piano di rinnovo della flotta bus, sono aumentati del 2,14% (da 829,6 mln del 2017 a 847,4 mln del 2018). L'aumento dei volumi di servizio e dei ricavi è stato accompagnato da una lieve contrazione dei costi di produzione (-0,1% rispetto al dato 2017), risultato che permette di rilevare come l'azienda stia operando irreversibilmente un recupero di produttività ed efficienza coerente con l'operazione di rilancio prevista nel Piano Industriale.

Il Conto Economico presenta un margine industriale (MOL) ormai stabilmente positivo che, al netto delle partite non gestionali al 31.12.2018, ha superato i 70 mln, conseguendo i livelli previsti dal Piano di Concordato.

Dichiarazione della Sindaca, V. RAGGI. "L'approvazione del bilancio di esercizio 2018 di Atac rappresenta un altro tassello nel percorso di risanamento dell'azienda del trasporto pubblico. Un percorso che ci ha permesso di mantenere pubblica la società attraverso il piano di concordato che a giugno scorso ha ricevuto l'approvazione del Tribunale di Roma. I risultati ottenuti sono incoraggianti e ci spingono a proseguire sulla strada che abbiamo intrapreso. Un ringraziamento va ai lavoratori che

stanno contribuendo con il loro impegno al rilancio di Atac, per offrire un servizio migliore ai cittadini”.

Dichiarazione del Presidente Atac, P. SIMIONI. “Sono molto soddisfatto per questo storico Bilancio 2018, approvato dall’Assemblea di Atac, con il quale l’Azienda per la prima volta registra un margine lordo in grado di pagare gli ammortamenti e realizza il primo utile della sua storia. Partendo da una perdita di 120 milioni di euro del 2017, con l’esercizio 2018 l’Azienda ha consolidato l’equilibrio economico/finanziario, in linea con gli sfidanti obiettivi previsti dal Piano di Concordato. Siamo sulla strada giusta”.

- Atac, lotta all’evasione: a settembre elevate oltre 20.000 sanzioni: cresciuti del 50% i passeggeri controllati rispetto a settembre 2018

Proseguono i risultati positivi di Atac nella lotta all’evasione tariffaria. A settembre 2019 l’azienda ha controllato 356.857 passeggeri (pari a circa 12.000 al giorno), il 50% in più rispetto allo stesso mese del 2018 ed ha elevato quasi 700 multe al giorno (complessivamente 20.861 sanzioni), il 29% in più rispetto allo stesso mese del 2018.

I risultati di settembre confermano il trend di miglioramento che prosegue ormai da diversi mesi. In particolare, nei primi nove mesi del 2019 sono stati controllati oltre 2 milioni e 700 mila passeggeri, il 39% in più rispetto allo stesso periodo del 2018, e sono state elevate oltre 169 mila multe, il 40% in più rispetto al periodo Gennaio - Settembre dell’anno scorso.

Anche sul versante dei pagamenti dei verbali entro i primi 5 giorni si conferma il notevole miglioramento favorito dalla dotazione alle squadre di verifica di pos per il pagamento tramite carte elettroniche. A settembre 2019, infatti, gli importi derivanti dal pagamento delle sanzioni entro i cinque giorni sono aumentati dell’88% rispetto allo stesso mese del 2018. Complessivamente, nei primi nove mesi del 2019 i verbali pagati entro i primi cinque giorni sono cre-

sciuti del 116% rispetto allo stesso periodo del 2018 (*Comunicati Stampa ATAC*, 26 Settembre e 10 Ottobre 2019).

TRASPORTI INTERMODALI

Lombardia: Giornate del Sollevamento e dei Trasporti Eccezionali, si chiude l’edizione 2019

Si è chiusa a Piacenza sabato 5 ottobre la settima edizione del GIS, le Giornate Italiane del Sollevamento e dei Trasporti eccezionali, confermandosi, ancora una volta, un momento cruciale e la fiera più importante a livello europeo dedicata al settore.

Il successo riscontrato in termini di numero e qualità dei visitatori conferma il valore aggiunto di focalizzarsi sulle fiere di settore come opportunità di mostrare le eccellenze dell’industria e di creare momenti di confronto costruttivo, relazioni e collaborazioni commerciali. La settima edizione del GIS ha infatti registrato oltre 11.000 visitatori certificati provenienti da tutta Italia e con una forte componente di operatori del settore da tutto il mondo. Da sottolineare la tipologia delle persone che sono intervenute, composta per la quasi totalità da professionisti del settore e potenziali clienti interessati ad avere un’occasione per incontrare, in un unico posto, le eccellenze del *Made in Italy* e i *player* più importanti a livello globale.

Il numero degli espositori ha superato quota 400 (all’ultima edizione erano 359, con una crescita del 20%), con una rilevante presenza di aziende multinazionali che hanno visto nel GIS un’opportunità unica per farsi conoscere dal mercato italiano ed europeo.

Oltre al mondo aziendale, numerose sono state le presenze e le adesioni da parte di istituzioni e associazioni imprenditoriali che hanno anche organizzato e sostenuto i momenti di confronto pubblico su tematiche care al settore, come forma-

zione e aggiornamenti tecnici e di scenario politico-economico.

In concomitanza con le Giornate del Sollevamento, inoltre, si sono tenute le 3 cene di gala che hanno visto la partecipazione di circa 800 operatori del settore. Durante le serate si sono svolte le premiazioni di alcune eccellenze del settore, con gli ITAL-PLATFORM-Italian Access Platform Awards, per i costruttori e agli utilizzatori di piattaforme per i lavori aerei, con gli ITALA-Italian Terminal and Logistic Awards per i costruttori e gli utilizzatori di macchine per la movimentazione industriale e portuale e la logistica meccanizzata e, infine, con gli ILTA-Italian Lifting & Transportation Awards, per gli utilizzatori di gru, autogru e trasporti eccezionali.

“Con i dati in nostro possesso e sulla base dei commenti entusiastici di gran parte dei nostri 428 espositori – dichiara F. POTESTÀ, direttore di Mediapoint & Communications e organizzatore del GIS – possiamo affermare che la mostra piacentina è stata un grande successo, per il quale dobbiamo anche ringraziare i Ministeri, gli Enti e le Associazioni che ci hanno sostenuto, ma anche tutti gli espositori che hanno creduto nel format innovativo del nostro evento, acquisendo aree espositive dimensionalmente più grandi del passato per potervi mettere in mostra un più ampio numero di macchine e attrezzature. Un ringraziamento particolare anche all’Esercito Italiano che ha partecipato al GIS 2019 con i mezzi utilizzati per sollevare, trasportare e movimentare dal 2° Reggimento del Genio Pontieri di Piacenza e dal 2° Reggimento Alpini di Cuneo, presenza espositiva alla quale sono state abbinare mostre fotografiche illustranti le numerose attività svolte dall’Esercito Italiano in caso di calamità naturali, e non solo.”

Al crescente processo di internazionalizzazione del GIS, ha giovato la presenza dell’associazione Europea ESTA – la più grande federazione continentale delle imprese specializzate nel sollevamento e nel trasporto eccezionale – che ha tenuto il

suo meeting autunnale di 2 giorni proprio all'interno del quartiere fieristico di Piacenza Expo. Un riconoscimento importante circa l'importanza dell'evento e la dimensione internazionale che il GIS sta acquisendo ad ogni sua edizione.

“La nostra soddisfazione più grande – conclude F. POTESTÀ – è stata quella di essere riusciti a dimostrare, con questa 7^a edizione del GIS, che è anche possibile organizzare in Italia manifestazioni di nicchia di rilevanza internazionale che costituiscano una vetrina ottimale per tutte le aziende nazionali che operano nella relativa filiera, e ciò senza far loro affrontare gli assai più onerosi investimenti richiesti per partecipare alle fiere estere.” Ulteriore materiale sulla fiera è consultabile su www.gisexpo.it (*Comunicato Ufficio stampa GIS 2019 - Community Group*, 14 Ottobre 2019).

Liguria: avvio della Zona Logistica Semplificata (ZLS) Porto e Retroporto di Genova

Presentato presso Palazzo San Giorgio agli *stakeholder* il percorso di avvio formale della Zona Logistica Semplificata Porto e Retroporto di Genova istituita dalla legge 130/2018. L'incontro odierno, che ha visto per la prima volta invitate le Regioni Piemonte, Lombardia ed Emilia Romagna, fa seguito alle riunioni e all'attività istruttoria condivisa nei mesi scorsi con Regione Liguria, Comune di Genova, Struttura Commissariale e rappresentanze degli operatori portuali.

L'AdSP partendo dall'illustrazione dello stato di avanzamento delle misure della legge “Genova” 130/2018 riguardanti il porto e il sistema logistico, ha presentato una panoramica sulla ZLS e i propri strumenti attuativi e di governance. In particolare il presidente SIGNORINI ha illustrato i prossimi passaggi formali per dare avvio a tutti gli atti necessari alla piena operatività della ZLS:

- la costituzione del Comitato di Indirizzo della ZLS che dovrà comprendere rappresentanti delle

Regioni, del MIT e della Presidenza del Consiglio;

- la redazione del Piano di Sviluppo Strategico che rappresenta il documento programmatico e operativo ai fini dell'attuazione delle misure previste per la ZLS.

Come unanimemente emerso nel corso del dibattito, le iniziative promosse dalla ZLS e l'orizzonte temporale che la caratterizza, costituiscono un'indiscutibile opportunità per lo sviluppo del Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale e del complessivo contesto produttivo e logistico di riferimento. In particolare, la ZLS rappresenta un elemento di ulteriore valorizzazione dei consistenti interventi infrastrutturali, materiali ed immateriali, che interesseranno l'area portuale e retroportuale. (*Comunicato Stampa Autorità di Sistema Portuale del Mar Ligure Occidentale*, 10 Ottobre 2019)

INDUSTRIA

Nazionale: Gruppo FSI, approvata semestrale 2019 con utile netto di periodo a 362 milioni

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato Italiane ha approvato, in data odierna, la Relazione finanziaria semestrale del Gruppo FS Italiane al 30 giugno 2019.

I ricavi operativi del Gruppo salgono, rispetto al primo semestre 2018, a 5,98 miliardi di euro con un incremento complessivo di 126 milioni di euro (+2,2%). L'incremento dei ricavi è accompagnato dalla significativa crescita del Margine Operativo Lordo (EBITDA) di 91 milioni di euro che arriva a 1,3 miliardi di euro (+7,5%). L'EBITDA Margin si attesta al 21,7%.

L'EBIT cresce passando dai 426 milioni di euro nel primo semestre del 2018 ai 454 milioni di euro nel primo semestre del 2019 (+6,6%), segno della buona tenuta operativa dei business. Anche il risultato netto di periodo, conseguentemente, raggiunge i 362 milioni di euro (+15 milioni, +4,3%).

Alla crescita del Gruppo contribuiscono le positive performance dei ricavi da servizi di trasporto che, raggiungendo i 3,75 miliardi di euro, segnano un incremento di 100 milioni di euro rispetto al primo semestre 2018. Nello specifico, mostrano un segno positivo tutte le componenti legate al trasporto: crescono infatti i ricavi relativi ai servizi passeggeri su ferro Long Haul e Short Haul (complessivamente +48 milioni di euro), i ricavi connessi al trasporto passeggeri su gomma (+39 milioni di euro) e i ricavi del settore merci su ferro (+12 milioni di euro).

Gli investimenti, in linea con il trend storico, continuano a rappresentare un elemento centrale nelle politiche di sviluppo del Gruppo che, nel primo semestre dell'anno, ha consuntivato una spesa di oltre 2 miliardi di euro di investimenti che, per più del 50%, ha interessato il mantenimento in efficienza e sicurezza della rete sia convenzionale sia AV/AC.

Il Gruppo mantiene, inoltre, un elevato livello di solidità finanziaria con mezzi propri che, al 30 giugno 2019, si attestano a 42,1 miliardi di euro e con una posizione finanziaria netta pari a 8,6 miliardi di euro.

In crescita i servizi relativi al trasporto regionale, effetto della grande attenzione posta dal Gruppo FS Italiane sui treni pendolari in termini di sicurezza e di qualità del viaggio. La domanda soddisfatta nel periodo gennaio-giugno 2019, con oltre 12 miliardi di passeggeri-km, è risultata in crescita dell'1,3% rispetto al primo semestre dell'anno precedente, in termini di volumi di traffico complessivi, sia nazionali sia esteri. In progressione positiva anche la soddisfazione degli utenti e gli altri indicatori dell'esperienza del viaggio: comfort (84,8%), informazioni a bordo treno (84,9%) e security (83,5%).

I costi operativi, nonostante la crescita del fatturato, restano sostanzialmente in linea con il primo semestre del 2018 attestandosi a 4,68 miliardi di euro (+0,8%), anche grazie all'attuazione crescente di politiche di *saving* avviate a partire dal

secondo semestre 2018, volte a creare ulteriore valore per il Gruppo

Il numero complessivo del personale del Gruppo passa da 81.356 a fine giugno 2018 a 83.167 unità, principalmente per effetto di nuove assunzioni.

Guardando ai settori operativi, il settore Trasporto – in cui la società leader è Trenitalia, seguita dai gruppi Mercitalia e Busitalia, rispettivamente nei business del trasporto merci e su gomma, e Netinera Deutschland, operativo in Germania – chiude con un risultato netto realizzato nel periodo pari a 163 milioni di euro. Il primo semestre vede inoltre il settore Infrastruttura – con Rete Ferroviaria Italiana e Anas – chiudere anch'esso in positivo per ben 191 milioni di euro.

Nella sezione Relazioni finanziarie del sito web fsitaliane.it è disponibile un documento di sintesi con il dettaglio dei principali risultati conseguiti nel periodo dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

• *Nota per il lettore:*

Il Dirigente Preposto alla redazione dei documenti contabili societari, Roberto MANNOZZI, dichiara ai sensi del comma 2 dell'articolo 154-bis del Testo Unico della Finanza che l'informativa contabile contenuta nel presente documento corrisponde alle risultanze documentali, ai libri e alle scritture contabili (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 7 ottobre 2019).

Lombardia: Expo Ferroviaria 2019, record di visitatori e appuntamento al 2021

Con 8.400 presenze l'appuntamento, confermandosi punto di riferimento dell'industria ferroviaria in Italia, si è chiusa a Rho Fiera Milano la nona edizione di EXPO Ferroviaria, la vetrina italiana per tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari. I numeri riconfermano la centralità e l'importanza che l'evento ricopre nel panorama dell'industria ferroviaria internazionale, momento di confronto e presentazione delle novità e innovazioni del settore.

La tre giorni milanese ha visto un'affluenza di 8.400 visitatori tra manager, dirigenti e ingegneri. La partecipazione di visitatori stranieri, provenienti da 64 paesi e dalle delegazioni di operatori ferroviari provenienti da Brasile, Giappone, Vietnam, Colombia, Cile, Thailandia, USA e Australia ha messo in luce, ancora una volta, lo spirito sempre più internazionale dell'esposizione, che ha accolto le principali multinazionali e i principali *players* del settore: 280 espositori, provenienti da 21 paesi, di cui oltre 100 presenti per la prima volta.

La visita del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti P. DE MICHELI nel corso della prima giornata ha ribadito la centralità del trasporto ferroviario in Italia e ha visitato i principali stand e innovazioni in Fiera. Tra questi infatti, Stadler Rail AG ha presentato in anteprima assoluta, il modello in scala 1:1 del treno FLIRT DMU realizzato per il gruppo FNM; la società ETS con "ARCHITA-ETS Mobile Mapping System" un sistema modulare all'avanguardia di rilevamento mobili per indagini di ingegneria civile e di infrastrutture; Alstom Ferroviaria con le sue soluzioni innovative e sostenibili sia a livello ferroviario sia di trasporto urbano. Lucchini RS Group ha posto l'accento sull'evoluzione della manutenzione delle sale montate, settore in cui l'avvento della digitalizzazione mette a disposizione degli operatori strumenti sempre più innovativi e all'avanguardia.

Uno sguardo particolare sul futuro con gli "ERCI Innovation Award 2019" dove sono state premiate Siemens Mobility e D_Rail per le migliori innovazioni europee 2019 sviluppate all'interno dei Distretti Tecnologici Ferroviari di ERCI da una Grande Impresa e da una PMI e IVM Srl si è aggiudicata il Premio della Giuria Europea "Coup de Cœur" con POWERVE- PORTable WEigher for Railway VEHICLES, una bilancia statica portatile per rotabili.

L'esposizione è stata inaugurata dalla tavola rotonda cui hanno partecipato: il Presidente ANIE ASSIFER

G. GAUDIELLO, l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) M. GENTILE, il Presidente FNM A. GIBELLI, l'Assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano M. GRANELLI, l'Amministratore Delegato di Trenord M. PIURI, e l'Assessore alle Infrastrutture trasporti e mobilità sostenibile della Regione Lombardia C. M. TERZI. La prossima edizione di EXPO Ferroviaria tornerà a Milano nell'autunno 2021 (*Comunicato Stampa Mailander per Expo Ferroviaria*, 4 ottobre 2019).

VARIE

Nazionale: FS, Deliberazione del CdA su dossier Alitalia

Il Consiglio di Amministrazione di FS Italiane riunitosi in data odierna ha deliberato la disponibilità a proseguire il confronto per la definizione di un Piano industriale condiviso, solido e di lungo periodo volto a valutare la formulazione di un'offerta finale per l'acquisto da Alitalia SAI S.p.A. in Amministrazione Straordinaria e Alitalia Cityliner S.p.A. in Amministrazione Straordinaria dei complessi aziendali a queste ultime facenti capo, con la partecipazione anche di una primaria compagnia aerea che apporti competenze commerciali, di *network*, operative, tecniche, di gestione e di *management*, che si impegni a condividere e far proprio il Piano industriale oltre a sottoscrivere una quota di capitale nella Newco.

La partecipazione di FS Italiane non può quindi prescindere da ulteriori approfondimenti in merito:

- alla definizione di un assetto azionario di Newco che veda FS Italiane come socio di minoranza;
- alla individuazione di un Partner industriale che partecipi al capitale della Newco con una quota significativa;
- al raggiungimento di un accordo sull'assetto di *governance* e sul Top Management della Newco con gli altri soci;

- alla definizione finale del Piano industriale della Newco, condiviso e fatto proprio dal Partner industriale che dovrà assumere un ruolo determinante nella responsabilità di gestione ed implementazione dello stesso.

Condizioni che FS Italiane ritiene possano essere soddisfacentemente superate con ulteriori sessioni di lavoro. Da ultimo è stata sottolineata l'importanza che venga trovata adeguata soluzione ad alcune tematiche di contesto, essenziali per consentire la formulazione di un'offerta vincolante, tra le quali:

- l'esigenza che l'Amministrazione Straordinaria sia messa in condizione di gestire i complessi aziendali fino al closing dell'operazione e il necessario turnaround organizzativo, anche attraverso idonei strumenti di mitigazione sociale;
- la clearance comunitaria in merito ai provvedimenti finanziari adottati in favore di Alitalia;
- le iniziative istituzionali necessarie per consentire ad Alitalia l'armonico sviluppo del Piano industriale a condizioni di mercato (*Comunicato Stampa Gruppo FS*, 15 ottobre 2019).

Nazionale: Direzione Generale per le Investigazioni Ferroviarie e Marittime, Relazione Annuale 2018

Il 2018 è stato segnato dall'incidente di Pioltello sotto vari profili.

Innanzitutto si è trattato, dopo molti anni, di un incidente sulla rete nazionale non dovuto a fattori esterni al sistema ferroviario, con morti tra i passeggeri: ciò dimostra sia che, come più volte ribadito, il rischio zero non esiste, sia che, per quanto lusinghieri siano i risultati raggiunti in termini di bassa incidentalità, non si deve mai abbassare la guardia. In secondo luogo, gli ostacoli frapposti dalla magistratura inquirente competente, a dispetto delle chiarissime disposizioni di legge e del protocollo di accordo e collaborazione sottoscritto, hanno talmente rallentato il processo investigativo tecnico che questo non è, ad oggi, ancora concluso. D'altra parte, poiché non tutti i mali vengono per nuocere, tale ingiustificato, scandaloso ritardo nell'accesso alle prove e nella conseguente produzione del report tecnico non è passato inosservato alla Commissione Europea, che ha sollecitato lo Stato italiano al rispetto della direttiva, producendo, come esito finale, un impegno serio e convinto del competente Dipartimento del Ministero della Giustizia, che ha portato alla sottoscrizione definitiva dell'accordo da parte di tutte le Procure della Repubblica d'Italia. Sempre nel 2018 sono state avviate le prime investigazioni sui sistemi di trasporto a impianti fissi non di tipo ferroviario, con l'indagine investigativa sull'incidente della scala mobile della fermata Repubblica - linea Metro A di Roma, e quella sulla morte del capo servizio della funivia di

Monteviasco (VA). Di contro il settore della navigazione si è mantenuto su livelli di incidentalità contenuti, senza che si siano registrati eventi di particolare gravità. Rimangono però immutati, quando non aggravati, i due problemi fondamentali che impediscono a questa struttura di spiegare appieno le proprie potenzialità. *In primis*, la revisione coerente dell'impianto normativo, con una legge-quadro sull'incidentalità che definisca i coefficienti di rischio accettabili e chiarisca in modo esplicito i casi di intervento del giudice penale e con la sistematizzazione delle leggi previgenti, espungendo quanto non più coerente con le norme attuali.

Il secondo problema consiste nella dotazione umana e strumentale dell'ufficio, assolutamente insufficiente per svolgere i compiti assegnati dalla legge, per altro in continuo aumento, da ultimo con quelli ulteriormente recati dal D. Lgs. 50/2019, a fronte della riduzione delle risorse. Va rilevato, infine, l'impegno profuso nella semplificazione ed informatizzazione di tutti i flussi informativi connessi alle segnalazioni di eventi incidentali nel settore ferroviario, marittimo e dei sistemi di trasporto ad impianti fissi; in merito, infatti, si prevede che dal 1° gennaio 2020 tutte le segnalazioni potranno essere inserite direttamente tramite il portale web dedicato (*Estratto della Relazione Annuale 2018, Prefazione, DiGIFeMa, 27Settembre 2019*).