

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### TRENITALIA Lazio: nuovi treni e locomotori per il trasporto regionale

Quattro carrozze completamente ristrutturate e quattro nuovi locomotori E464-Bombardier (fig. 1) per i pendolari di TRENITALIA del Lazio. Li ha consegnati oggi il direttore regionale di TRENITALIA A. SEMPLICE alla presenza dell'assessore regionale ai trasporti F. LOLLOBRIGIDA (fig. 2). Entro la fine del 2011 la flotta laziale di TRENITALIA si arricchirà di due nuovi treni a doppio piano (tipo Vivalto), 5 locomotori di ultima generazione e 20 vetture caratterizzate da interni ristrutturati con sedili più confortevoli, finestrini e bagni rinnovati, arredi più gradevoli.

Sono questi i primi frutti del Con-

tratto di Servizio, recentemente rinnovato fra TRENITALIA e Regione Lazio, che ha posto le condizioni per attivare un piano di investimenti pari a 266 milioni di euro di cui 231 milioni messi a disposizione dalla società di trasporto del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane e 35 dalla Regione. Il piano prevede complessivamente l'arrivo di 26 nuovi treni e il restyling di 97 vetture "media distanza".

Le consegne delle vetture ristrutturate (fig. 3) procederanno fino alla fine del 2012, mentre quelle dei convogli di nuova costruzione saranno avviate nell'ultimo trimestre 2011 e interesseranno il triennio 2012-14. Inoltre, nell'autunno di quest'anno, sarà completato, sull'intera flotta, il programma di decoro avviato nel 2010 con la sostituzione dei rivestimenti dei sedili con materiale lavabile ed eco-compatibile. Positivi i primi bilanci dei nuovi contratti di pulizie, dopo un avvio lento, legato



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 1 - Il loco E464 di Bombardier in consegna per il trasporto regionale.



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 2 - Conferenza stampa del direttore regionale di TRENITALIA A. SEMPLICE e dell'assessore regionale ai trasporti F. LOLLOBRIGIDA in occasione della consegna del materiale rotabile per il trasporto regionale.

anche a questioni legali (ricorsi delle ditte risultate non aggiudicatarie), i miglioramenti sono tangibili: 21 cantieri di pulizia, il 97% in più di interventi, 420 al giorno a fronte dei 260 degli anni passati, e un aumento del 27% degli operai al lavoro. Continua l'impegno per la rimozione dei graffiti: nel 2010 ne sono stati rimossi 57 mila m<sup>2</sup>, mentre nel primo semestre 2011 ben 38 mila m<sup>2</sup>. Nuovi macchinari, attrezzature e nuovi prodotti per la smacchiatura e profumazione degli ambienti, consentono di operare efficacemente anche negli impianti periferici (Cassino, Formia, Civitavecchia, Nettuno, Ciampino, Velletri, Tivoli e tanti altri) dove precedentemente era difficoltoso intervenire in maniera efficace.



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 3 - Risultato finale della ristrutturazione degli interni di una carrozza adibita al trasporto regionale.

Oltre all'ammodernamento e al potenziamento della flotta regionale, sono allo studio di TRENITALIA e della Regione nuovi modelli di offer-

ta che, già dal prossimo cambio orario di dicembre, potranno arrecare benefici alla mobilità pendolare da e per Roma (Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 7 luglio 2011).

**TRASPORTI URBANI**

**Roma: project financing per il completamento della linea C della metropolitana**

È stata presentata oggi, da parte dell'Associazione Temporanea di Imprese costituita da Astaldi SpA (mandataria), Vianini Lavori SpA, Consorzio Cooperative Costruzioni, Ansaldo STS, la "Proposta per l'affidamento in concessione delle attività di progettazione, realizzazione, direzione dei lavori e forniture necessarie al completamento della Linea C dalla stazione Colosseo alla stazione Farnesina con la gestione dell'intera Linea".

La proposta avanzata si sviluppa

dalla stazione Colosseo fino alla stazione Farnesina, attraversando il centro storico, per circa 7 km con 7 stazioni (fig. 4):

- Venezia;
- Chiesa Nuova;
- San Pietro;
- Ottaviano;
- Oslavia;
- Auditorium;
- Farnesina.

I Municipi interessati sono: Municipio I (Centro storico), Municipio XVII (Prati), Municipio II (Parioli), Municipio XX (Cassia/Flaminia).

Dalla relazione che accompagna la proposta risulta che le stazioni sono così collocate:

- 1) *Stazione Venezia:* è ubicata sotto l'omonima piazza in una posizione che collega il centro barocco di Roma e l'area archeologica di via dei Fori Imperiali. Una delle due uscite è prevista su piazza SS. Apostoli, dove vi è un nodo di

scambio lungo la direttrice via Nazionale-via IV Novembre-via del Plebiscito-corso Vittorio Emanuele II. La seconda uscita è prevista a piazza Madonna di Loreto.

- 2) *Stazione Chiesa Nuova:* è ubicata sotto l'omonima piazza in prossimità della chiesa di Santa Maria in Vallicella e dell'adiacente Oratorio dei Filippini.
- 3) *Stazione San Pietro:* è ubicata a ovest di Castel Sant'Angelo, nei pressi di largo Giovanni XXIII/piazza Pia e lungotevere Vaticano.
- 4) *Stazione Ottaviano:* è ubicata in corrispondenza della omonima stazione già esistente della Linea A ed è posizionata lungo via Barletta come da Progetto Preliminare originario.
- 5) *Stazione Oslavia:* è ubicata sotto piazza Bainsizza e sostituisce la stazione Clodio/Mazzini che era ubicata a 500 m dalla stazione Ottaviano.
- 6) *Stazione Auditorium:* è ubicata negli spazi aperti circostanti il



(Fonte: Romametropolitane)

Fig. 4 - La linea C della metropolitana di Roma.

Palazzetto dello Sport tra viale Pietro De Coubertin e viale Tiziano. Questa stazione e quella di Farnesina hanno una diversa configurazione rispetto a quella del precedente Progetto Preliminare, essendo ora a due gallerie separate invece che a galleria unica.

- 7) *Stazione Farnesina*: è ubicata al di sotto della superficie del deposito "Farnesina" delle auto rimosse, nelle vicinanze del Ministero degli Esteri, del complesso monumentale del Foro Italico, dello stadio della Farnesina, degli istituti della Pubblica Amministrazione, delle residenze universitarie ecc. Sono previsti due accessi ubicati rispettivamente di fronte al Ministero degli Esteri e su via Antonino da S. Giuliano, lato Ponte Milvio. Si prevede, per la stazione terminale della tratta, un ampliamento delle aree di sosta già esistenti con due ampi parcheggi di scambio.

La stazione Risorgimento è stata eliminata, in quanto non compatibile con l'insieme delle nuove opzioni progettuali, in particolare con la nuova configurazione della stazione San Pietro.

Roma Metropolitana, nella sua qualità di Soggetto Aggiudicatore dell'opera, avvierà immediatamente l'analisi e la verifica dei circa 400 elaborati presentati. In particolare sarà oggetto di attento esame il piano economico-finanziario, il profilo trasportistico e urbanistico dell'opera e delle connesse valorizzazioni immobiliari e la salvaguardia del patrimonio storico-artistico. Roma Metropolitana ha già provveduto a costituire un gruppo di lavoro interno dedicato in via esclusiva a tale tematica e conta di completare le complesse attività di esame entro la fine del mese di luglio.

Una volta completata l'istruttoria, Roma Metropolitana trasmetterà al Sindaco di Roma Capitale una specifica relazione per le superiori determinazioni dell'Amministrazione Capitolina, cui seguirà, in caso di esito positivo, il coinvolgi-

mento della Regione Lazio, del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e poi, in ultima definitiva analisi, del CIPE (Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) (*Comunicato stampa Comune di Roma - Romametropolitane*, 31 maggio 2011).

### **Torino: GTT e riduzione del tasso di evasione sui mezzi pubblici**

Prosegue sulle linee 19 e 30 la sperimentazione, avviata il 1° luglio, che cambierà alcune abitudini della clientela: si passa infatti da un sistema banalizzato di salita - discesa dei passeggeri (dove è possibile entrare e uscire indistintamente da tutte le porte) ad uno definito, in termini tecnici, in avanti; questo secondo sistema riserva una porta ad uso esclusivo della discesa e una porta ad uso esclusivo della salita: in pratica, i passeggeri possono prendere l'autobus solo usando la porta anteriore e scendere solo usando quella centrale; appena a bordo, devono mostrare al conducente il loro titolo di viaggio valido (abbonamento o biglietto, che andrà comunque convalidato nell'obliteratrice).

Per l'avvio del progetto dell'incarrozzamento in avanti, è stato scelto il periodo di chiusura scuole che è una stagione più calma, in cui è possibile abituare gradualmente la clientela ai nuovi processi. Si tratta di una scelta importante, che avvicina i cittadini, gradualmente, ai sistemi futuri di controllo elettronico (BIP).

Inoltre gli autobus in servizio sulle linee 19 e 30 dispongono di emettitrici automatiche; con 1,50 euro, si può acquistare un titolo di viaggio valido fino al termine della corsa: un'ulteriore possibilità per evitare sanzioni, che non sostituisce i sistemi tradizionali, né va intesa come una nuova tariffa; i biglietti e gli abbonamenti, infatti, possono continuare ad essere acquistati presso i consueti punti vendita (*Comunicato stampa GTT*, 1 luglio 2011).

### **Milano: lavori di ammodernamento della rete tranviaria**

Proseguono i lavori di ammodernamento della rete tranviaria milanese che porteranno vantaggi in termini di comfort di viaggio, sicurezza, diminuzione della rumorosità e aumento della velocità del mezzo pubblico.

Da sabato 23 luglio per quattro mesi circa gli interventi si svolgeranno in Viale Espinasse e comporteranno modifiche per la linea tram 19 nel tratto compreso tra Piazzale Santorre di Santarosa e Piazza Firenze. In questa tratta sarà possibile utilizzare in alternativa la linea bus 57.

Ecco nel dettaglio il percorso della linea tram 19.

*Direzione Roserio*: percorso regolare fino a Piazza Firenze, poi, invece di proseguire in Viale Certosa prosegue in Via Bartolini, Via Masolino da Panicale, Piazza Prealpi, Via degli Artieri, Via Mac Mahon, Piazza Castelli, Via Console Marcello, Via Monte Altissimo, Via De Rossi, Piazzale Santorre di Santarosa, Viale Espinasse, percorso regolare.

*Direzione Stazione Genova*: da Piazzale Santorre di Santarosa, invece di proseguire in Viale Espinasse, svolterà a sinistra in Via De Rossi, Via Monte Altissimo, Console Marcello, Piazza Castelli, Via Mac Mahon, Via degli Artieri, Piazza Prealpi, Via Masolino da Panicale, Via Bartolini, Piazza Firenze, per poi riprendere il percorso regolare.

Il programma, avviato da ATM nell'ambito del suo piano di impresa, ha già portato alla sostituzione di 33 km di binario e all'ammodernamento tecnologico di 136 deviatoi con oltre 40 cantieri la scorsa estate. Quest'anno gli interventi, in programma sempre nei mesi estivi per minimizzare i disagi ai cittadini, comporteranno il rinnovo di ulteriori 9 km di binario e 22 deviatoi. Complessivamente saranno 15 i principali cantieri concentrati in estate, 47 gli interventi previsti per il 2011 (*Comunicato stampa ATM*, 19 luglio 2011).

INDUSTRIA

**Presentazione del P.I. del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane**

Investimenti per 27 miliardi di euro in 5 anni, di cui 6 in nuovi treni, e un fatturato di Gruppo che nel 2015, con le attività estere, punta a superare i 10 miliardi di euro. Abbattimento dei costi operativi di ulteriori 300 milioni con un'incidenza sul fatturato contenuta al 74% e con l'obiettivo di far crescere tutti i principali indicatori di redditività (ROI servizi trasporto 7,3% - EBITDA margin 26% - EBIT margin 10%).

E poi, un'offerta ad hoc per le esigenze di mobilità delle grandi aree metropolitane, il rilancio del trasporto merci, l'espansione sui mercati internazionali, la possibile apertura per alcuni business ai capitali privati e istituzionali, la messa a reddito del patrimonio no core.

Dopo l'imponente opera di risanamento, che ha permesso di recuperare in meno di cinque anni un disavanzo di oltre 2,2 miliardi di euro, il Piano industriale 2011-2015 delle Ferrovie dello Stato, presentato oggi agli operatori finanziari e ai media nazionali e internazionali, punta al consolidamento economico del Gruppo e ad una sua progressiva espansione sui mercati internazionali, in uno scenario di crescente competitività.

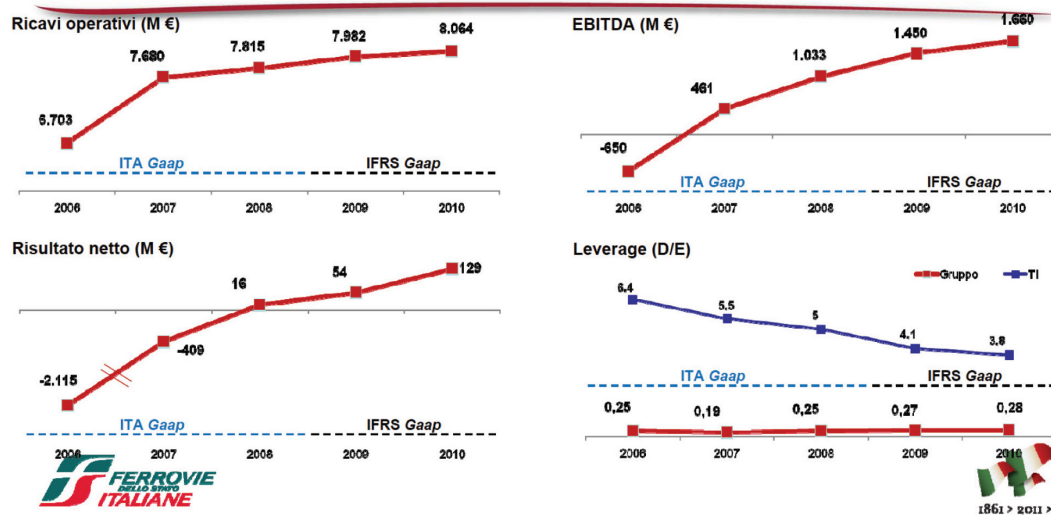
Le FS affronteranno queste sfide, d'ora in poi, fregiandosi, nella loro nuova denominazione, dell'aggettivo "Italiane" che, nella proiezione internazionale del Gruppo e nella sua volontà di consolidare la propria presenza in Europa e nel mondo, ne evidenzia, già nel marchio, le radici di provenienza.

Il Piano industriale 2011-2015 del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane prende quindi le mosse dai risultati conseguiti nel quadriennio 2007-2010 (fig. 5). Un percorso che ha permesso di trasformare la vecchia

azienda di Stato in una vera impresa, eliminando inefficienze e sprechi, riducendo strutture ridondanti, ridisegnando i processi produttivi e i propri core business, facendo crescere i ricavi e delineando nettamente i confini tra servizi a mercato e servizi universali.

Negli ultimi anni, completato l'asse AV Torino-Salerno, sono stati avviati nuovi servizi di successo, come le Freccie AV, sono stati siglati con le Regioni nuovi contratti di servizio finalmente esigibili e di durata sufficiente ad intraprendere consistenti investimenti, sono stati ampliati i confini del portafoglio di business trasporto, acquisendo il controllo del Gruppo Arriva Deutschland (fig. 6), oggi Netinera Deutschland e la piena proprietà di TX Logistik in Germania, oltre ad aver siglato una nuova partnership con la francese Veolia Transport. Sempre sul fronte della presenza oltre confine (per una informazione più dettagliata, vedi notizia successiva "Attività internazionali del Gruppo FS in Europa"),

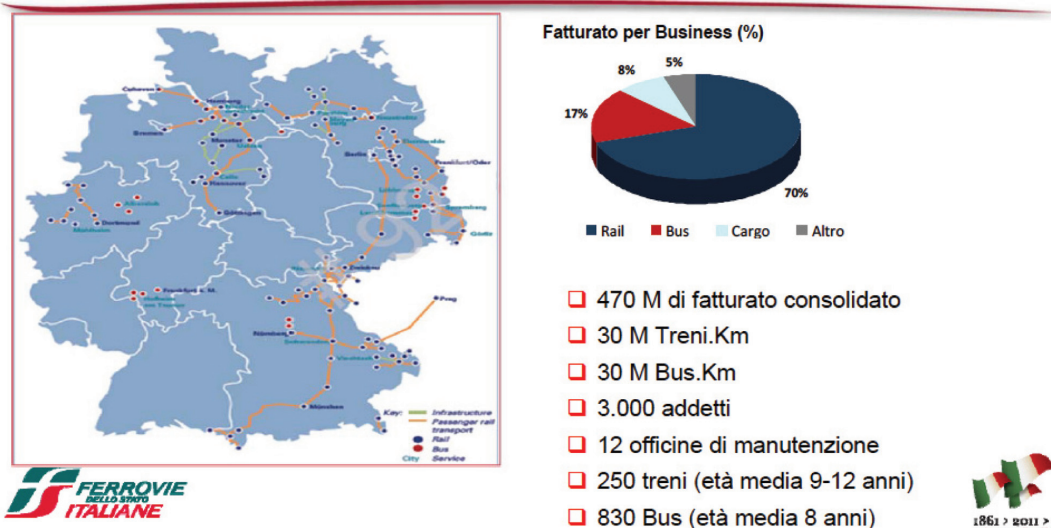
**Il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane: I KPI economici, finanziari e patrimoniali**



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 5 - I risultati economici del Gruppo FS - Estratto della "Presentazione del Piano Industriale".

## Servizio universale di trasporto regionale/locale: Il Gruppo FS in Germania



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 6 - Consuntivo dell'impegno FS in Germania - Estratto della "Presentazione del Piano Industriale".

non si può non citare la costante e progressiva conquista da parte della società di ingegneria Italferr di spazi di mercato praticamente in tutti i continenti.

Per quanto riguarda i servizi a mercato, l'affidabilità, l'impegno sulla qualità, il continuo upgrading e una costante flessibilità dell'offerta sono le parole "chiave" per fronteggiare la concorrenza dei nuovi operatori. Prevista per il 2014 la consegna dei primi sei ETR 1000, i treni ad altissima velocità in costruzione presso AnsaldoBreda-Bombardier, che segneranno un ulteriore deciso cambio di marcia nell'offerta AV.

Per i Servizi Universali di lunga percorrenza, ancora oggi non in equilibrio economico/finanziario, il Gruppo FS si pone l'obiettivo di rivedere, insieme ai ministeri competenti, l'offerta a contratto razionalizzando il network, le frequenze e le fermate, proponendo nuovi modelli dedicati al Sud.

Nell'ambito dei servizi universali regionali e locali, insieme ad una maggiore integrazione modale, da realizzare attraverso nuove partnership con Imprese locali, sulla scorta di esperienze già sviluppate (TRENORD), il Piano industriale prevede uno sviluppo dei servizi metropolitani e una coerente specializzazione della flotta dedicata. L'obiettivo, da negoziare con le Regioni interessate, è velocizzare e razionalizzare l'offerta dei treni provenienti/destinati a aree esterne ai grandi bacini urbani, aumentando al contempo le corse e le fermate dei convogli operanti all'interno delle aree metropolitane. Il Piano industriale evidenzia il perdurante e consistente gap tra i ricavi unitari del trasporto regionale in Italia (12,9 cent. euro a passeggero/km) rispetto, ad esempio, a Germania (19,5) e Francia (22,4). Ogni centesimo di euro di incremento medio dei ricavi unitari permetterebbe l'acquisto, ogni anno, di 20 nuovi treni metropolitani.

Deciso rilancio anche per i servizi alle merci (Trazione e Logistica) che il Gruppo intende sviluppare attraverso tutte le sue società (fig. 7), da TRENITALIA a TX Logistik a FS Logistica, puntando al raggiungimento del break even già nel 2013. La strategia di "turnaround" prevede: un nuovo modello di governance, per eliminare le residue diseconomie, recuperare efficienza e produttività, focalizzare le attività sugli assi forti, ampliando il business all'estero, con un occhio di attenzione al Centro e Est Europa, migliorare i processi con un forte investimento in tecnologia, attivare le necessarie sinergie e partnership per presidiare i punti chiave di accesso al servizio, come porti ed interporti, opportunamente selezionati. Tutto questo auspicando, e operando affinché si uniformi il più possibile, in tutta Europa, il quadro di oneri, incentivi e norme che regolano il settore merci, contribuendo a determinare il peso delle diverse modalità.

## I servizi alle merci: La strategia per il Piano 2011-2015

Sviluppo della trazione ferroviaria e di tutte le attività della filiera merci e logistica

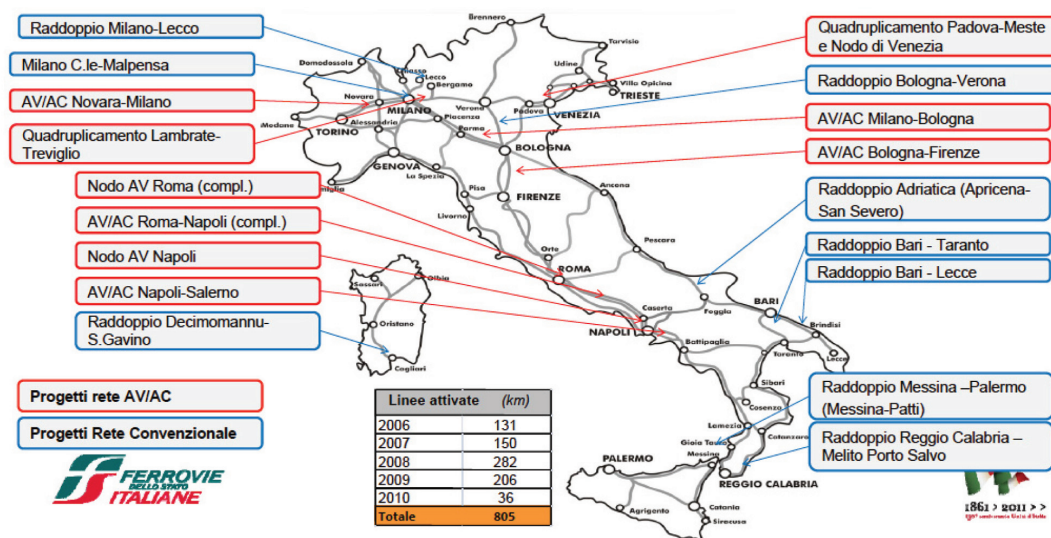
- ❑ Omogeneizzare in UE l'assetto regolatorio intermodale e intramodale
- ❑ Focalizzare le attività sugli assi forti
- ❑ Sviluppare il business all'estero (focus sul Centro/Est Europa)
- ❑ Recuperare competitività con progetti specifici per aree particolarmente soggette alla concorrenza
- ❑ Migliorare i processi industriali attraverso un forte investimento in tecnologia (anche ICT) e in materiale rotabile (acquisto nuovi carri, *leasing* loco interoperabili)
- ❑ Selezionare e presidiare punti chiave dell'infrastruttura di trasporto (es. i porti) per attivare sinergie e *partnership*
- ❑ Nuovo modello organizzativo e di governance



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 7 - Strategia del Gruppo FS per il trasporto merci - Estratto della "Presentazione del Piano Industriale".

## Infrastruttura: Le principali opere completate (2006-2010)



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 8 - Impegno del Gestore dell'Infrastruttura RFI: le principali opere completate - Estratto della "Presentazione del Piano Industriale".

Per TRENITALIA il nuovo Piano industriale prefigura una ricapitalizzazione con un aumento in cash per circa 900 milioni, finalizzato a riequilibrare ulteriormente la sua situazione patrimoniale e ad affrontare con maggior stabilità i rilevanti impegni sul fronte investimenti.

Rete Ferroviaria Italiana continuerà a concentrare la sua attività nel perimetro di stretta pertinenza, definito dalla Concessione con lo Stato, quale Gestore dell'infrastruttura nazionale. In tale ambito RFI proseguirà nella sua missione di potenziamento (figg. 8 e 9), anche tecnologico, della rete, con un impegno di spesa di oltre 17 miliardi su quella convenzionale e di 3,5 su quella AV/AC, quest'ultima in autofinanziamento. Saranno consegnate da qui al 2015 tutte le nuove stazioni AV, da Roma Tiburtina a Torino Porta Susa, da Napoli Afragola a Firenze Belfiore e Bologna Centrale e proseguirà l'impegno delle Società controllate, Grandi Stazioni e Centostazioni, per la valorizzazione dei relativi asset (Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 22 giugno 2011).

**Attività internazionali del Gruppo FS in Europa**

Le Ferrovie dello Stato Italiane sono un punto di riferimento nel settore ferroviario internazionale, grazie al livello di eccellenza raggiunto nell'innovazione tecnologica, in particolare per il sistema di segnalamento e controllo treno ERTMS/ETCS livello 2, adottato sulle nuove linee Alta Velocità/Alta Capacità italiane. Primato che ha permesso alle Ferrovie italiane di confermare il traguardo della rete ferroviaria italiana quale rete più sicura in Europa.

In ambito internazionale, il Gruppo FS è attivo in vari settori: dai servizi di ingegneria ferroviaria, all'assistenza tecnica a Ministeri e Agenzie governative; dalla partecipazione a gare internazionali per la realizzazione di grandi progetti ferroviari, stazioni incluse, secondo gli schemi tradizionali e di project financing e Private Public Partnership (PPP), ai servizi di trasporto passeggeri e merci.

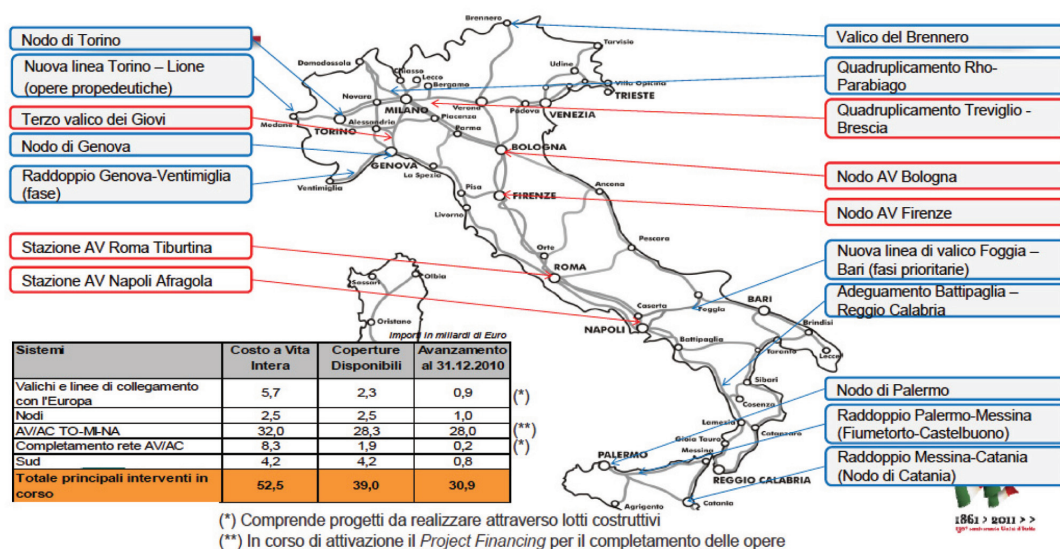
La leadership tecnologica e la

credibilità acquisita consentono alle Società del Gruppo Ferrovie dello Stato di partecipare a gare e a progetti in diverse aree del mondo, nonché di stringere importanti accordi con diversi operatori internazionali.

In Germania, il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane - il terzo più grande operatore ferroviario in Europa - è da quest'anno protagonista di rilievo nel mercato ferroviario con Netinera Deutschland, uno degli operatori privati leader nel trasporto pubblico regionale di passeggeri su ferro e gomma. La Società è nata dall'acquisto, in partnership con Cube Infrastructure, di Arriva Deutschland (febbraio 2011). Netinera Deutschland (holding con sede a Berlino, oltre 3.100 addetti) ha un fatturato consolidato di oltre 470 milioni di euro, più di trenta milioni di treni/km e di trentuno milioni di bus/km.

La presenza del Gruppo FS in Germania si è ulteriormente consolidata con l'acquisizione da parte di TRENITALIA - Società di trasporto del Gruppo - del pacchetto azionario

**Infrastruttura: Le principali opere in corso**



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 9 - Impegno del Gestore dell'Infrastruttura RFI: le principali opere in completamento - Estratto della "Presentazione del Piano Industriale".

residuo della controllata TX Logistik AG (marzo 2011).

TX Logistik opera dal 1999 nel mercato ferroviario tedesco ed europeo, soprattutto sull'asse Nord-Sud, offrendo servizi di trazione transfrontaliera con le sue filiali in Austria, Svizzera e Svezia e proponendo servizi logistici innovativi e di successo.

Il mercato di TX Logistik, che nel 2010 ha fatturato 150 milioni di euro e che conta su circa 300 dipendenti (di cui 150 tra macchinisti e manovratori), si estende dalla Scandinavia fino in Italia, attraversando le Alpi.

In Francia, nel mese di gennaio 2011, TRENITALIA ha dato vita, in joint-venture paritetica con Veolia Transport (Società del Gruppo Veolia Environnement, presente in 28 paesi con oltre 77 mila dipendenti), ad un nuovo player per il mercato ferroviario europeo, pronto a competere nel settore dell'Alta Velocità e in quello dei servizi passeggeri di lunga distanza, transfrontalieri e regionali.

La nuova Società, entro l'anno inizierà a svolgere la propria attività con servizi notturni sulle rotte Parigi - Venezia e Parigi - Roma e parteciperà inoltre alle gare per i servizi ferroviari in Europa.

Il Gruppo FS è impegnato anche sul fronte della valorizzazione immobiliare e dello sfruttamento commerciale delle stazioni ferroviarie. In Repubblica Ceca le FS, attraverso la controllata Grandi Stazioni, stanno lavorando per la ristrutturazione e la gestione delle stazioni di Praga, Karlovy Vary e Mariánské Lázně.

In Romania, Italferr (Società di ingegneria del Gruppo FS) e TRENITALIA stanno fornendo assistenza tecnica alle ferrovie rumene, la prima occupandosi dell'ammodernamento di alcune linee del Corridoio 4, così come della direzione lavori della tratta Curtici - Simeria, la seconda redigendo il nuovo contratto di servizio passeggeri.

In Serbia e Montenegro, Italferr ha anche elaborato in collaborazione con l'Istitut CIP (la società di ingegneria delle Ferrovie serbe) lo studio tecnico/economico, finanziato dal Governo

italiano con fondi FAS nel quadro del "progetto pilota Mezzogiorno-Balceni", per l'ammodernamento di oltre 450 km di linea ferroviaria (opere civili e tecnologiche), di cui 290 in Serbia e 165 in Montenegro.

In Serbia, l'Unione Europea ha affidato all'Associazione Temporanea di Imprese (ATI) costituita da Italferr e Tecnogramma (Gruppo MerMec) l'incarico di creare il nuovo sistema informatizzato (RMS - Railway Management System) delle Ferrovie serbe. Nell'ottobre 2010 è stata predisposta una fotogrammetria aerea degli asset ferroviari lungo il "Corridoio 10" e la tratta serba della linea Belgrado - Bar per creare il database dell'intera infrastruttura ferroviaria. Le due Società, poi, creeranno un nuovo sistema di diagnosi e manutenzione "intelligente" grazie a sofisticati veicoli diagnostici e avanzati software per la gestione e lettura dei dati.

Italferr sta inoltre completando lo studio della messa in sicurezza della linea Belgrado - Bar, mentre proseguono le attività relative al progetto esecutivo della linea Bar - Vrbina in Montenegro, e l'assistenza tecnica in Bosnia - Herzegovina.

Infine, in Polonia, le FS collaborano da anni con le ferrovie polacche (PKP). Dal 1995 è attiva una società di spedizioni ferroviarie merci denominata Pol-Rail, partecipata al 50% da TRENITALIA, che ha avuto una crescita costante negli anni sia in termini di fatturato che di volumi trasportati, divenendo una delle principali società di settore dell'Europa dell'Est. Dal 1996, Pol-Rail opera anche in Romania attraverso la società controllata Rom-Rail (*Cartella Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 22 giugno 2011).

**Lucchini cede il 100% di ASCOMETAL ad APOLLO**

Lucchini ha annunciato oggi di aver raggiunto un accordo per la vendita del 100% del capitale di Ascometal S.A. a Captain BidCo SAS, una Società francese di proprietà di affiliati

ad Apollo Global Management LLC (NYSE: APO; con i suoi affiliati, "Apollo").

Lucchini intende utilizzare i proventi della vendita per ridurre l'indebitamento come parte di un rifinanziamento degli affidamenti bancari della Società e per la gestione corrente.

G. TURNER, Senior Partner di Apollo Management ha dichiarato: "Siamo soddisfatti di aver raggiunto un accordo per l'acquisizione di Ascometal, una società d'eccellenza nel settore dell'acciaio. Il nostro investimento in Ascometal è coerente con il nostro approccio, teso a investire in settori di cui abbiamo significative conoscenze ed esperienze e in società nelle quali crediamo di poter creare valore. Siamo pronti a lavorare con il management per rendere ancora più forte il futuro della società".

M. CALCAGNI, CEO del gruppo Lucchini, ha dichiarato: "Siamo molto soddisfatti dell'accordo raggiunto con Apollo, che garantirà ad Ascometal una prospettiva di consolidamento e sviluppo e permetterà alla Lucchini di ridurre il proprio indebitamento ed avere la liquidità che serve per avviare da subito la ricerca di una partnership industriale per gli stabilimenti italiani del Gruppo".

Non sono stati forniti altri dettagli dell'operazione. La transazione, la cui finalizzazione è prevista nel corso dell'ultimo trimestre del 2011, è subordinata all'approvazione delle autorità competenti.

Lucchini è stata assistita da Deutsche Bank AG in qualità di financial advisor. Per Apollo, hanno agito da financial advisor e finanziato l'operazione BofA Merrill Lynch e Morgan Stanley. Apollo è stata inoltre assistita da DC Advisory come financial advisor e da Wachtell Lipton e Clifford Chance in qualità di legal advisor.

Apollo è una società di "asset management" con uffici a New York, Los Angeles, Londra, Francoforte, Lussemburgo, Singapore, Mumbai e



Hong Kong. Il patrimonio gestito, al 31 marzo del 2011, era pari a 70 milioni di dollari. Apollo opera nel private equity, nei mercati dei capitali e nel real estate (*Comunicato News Lucchini SpA*, 15 luglio 2011).

VARIE

**Seminario CIFI-ASSTRA: formazione per la sicurezza e l'esercizio delle imprese ferroviarie**

Il seminario, organizzato in forma di workshop, si è svolto a Milano il giorno 28 giugno 2011 presso il punto RFI-EXPO in Stazione Porta Garibaldi, alla presenza di qualificati esponenti di RFI, dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) e di diverse Imprese ferroviarie associate in ASSTRA.

Obiettivo del seminario è stato quello di esaminare, nel quadro della liberalizzazione della formazione in campo ferroviario, dell'evoluzione del quadro normativo e dei provvedimenti emanati e in fase di predisposizione da parte di ANSF, programmi e prospettive di sviluppo delle attività di formazione e qualificazione professionale degli operatori dei gestori delle reti e delle imprese ferroviarie. Nel corso dei lavori, si è sviluppato un interessante confronto fra le visioni e gli obiettivi dell'Agenzia e quelle degli Operatori ferroviari.

Una sessione conclusiva è stata dedicata a esercitazioni di laboratorio con l'ausilio di simulatori per valutare le opportunità che l'impiego di queste tecnologie possono fornire ad innovare e rafforzare contenuti e metodologie della formazione professionale finalizzata alla sicurezza ed all'esercizio delle imprese ferroviarie.

Dopo gli interventi di saluto e apertura dei lavori da parte di M. BROGLIA, Preside della Sezione CIFI di Milano, e di M. NITTI, Vice Presidente ASSTRA (figg. 10 e 11), che ha



(Fonte: Informativa Ing. MASI)

Fig. 10 – Le rappresentanze dei relatori al seminario.

sottolineato la grande rilevanza della formazione professionale degli operatori per le Imprese ferroviarie, è intervenuto G. BIESUZ, Ad di TRENORD e Presidente Sezione Trasporto Ferroviario ASSTRA, che ha espresso la necessità di una modernizzazione delle procedure connesse con i processi formativi e di abilitazione del personale operativo delle imprese ferroviarie, al fine di ridurre i costi di gestione.



(Fonte: Informativa Ing. MASI)

Fig. 11 – La nutrita partecipazione al seminario.

Ha poi preso la parola U. LEBRUTO di RFI, che ha illustrato l'organizzazione aziendale del processo formativo, considerato pilastro fondamentale per l'ottenimento ed il mantenimento dell'Autorizzazione di sicurezza, articolato come percorso, tipologie di formazione, certificazione delle competenze, abilitazioni e addestramento sul campo (sempre con costante riferimento alla sicurezza), mantenimento delle competenze, qualificazione professionale, centralità dei comportamenti delle persone. LEBRUTO ha inoltre fornito dati ed

informazioni riguardanti rispettivamente il numero di partecipanti e giornate-uomo nel processo tecnico-formativo di RFI (anno 2010) ed il nuovo modello organizzativo della sicurezza dell'Impresa.

Per TRENORD sono quindi intervenuti S. CONTI, M. PASOTTO, A. COLZANI solo per citare alcuni, che hanno illustrato vari aspetti riguardanti la Società, "key data" (linee servite, passeggeri trasportati, flotta rotabili, servizi offerti, impianti di manutenzione, forza lavoro ecc.) e le logiche del nuovo modello organizzativo, il Sistema di Gestione della Sicurezza (SGS), il Sistema di Acquisizione e Mantenimento delle Competenze professionali (SAMAC) ed infine valutazioni circa l'utilizzo dei simulatori nella formazione professionale, sulla base dell'esperienza maturata con il Consorzio 2train (costituito a livello europeo tra università, istituti di ricerca, I.F., costruttori tecnologie formazione), ai cui lavori LeNORD ha partecipato in qualità di utilizzatore dei sistemi e tecnologie di formazione.

In rappresentanza di ANSF, C. BARGILLI ha esposto l'evoluzione del quadro formativo, il ruolo della formazione, la necessità di operare a livello di sistema realizzando opportune interconnessioni fra le figure professionali coinvolte negli aspetti della sicurezza, i ruoli e le competenze rispettivamente dell'Agenzia e degli Operatori ferroviari, i provvedimenti emanati dall'Agenzia che hanno creato i presupposti per la liberalizzazione della formazione in campo ferroviario.

L'intervento di C. MASI di SH-RAIL, azienda che fornisce simulatori per la formazione professionale del personale operativo delle imprese ferroviarie, ha esposto le possibili linee guida di un approccio integrato alla formazione professionale che, attraverso metodologie e strumenti innovativi, può consentire ai Gestori delle Reti ferroviarie ed alle Imprese di Trasporto, con progressivo crescente interfacciamento/integrazione fra le diverse funzioni operative connesse con la sicurezza e l'esercizio

ferroviario, di ottemperare all'esigenza di interfacciamento sistemico già espressa dall'Agenzia, ottenendo nel contempo significativi vantaggi in termini di una maggiore efficacia e di significativi risparmi economici nei processi formativi. Ha altresì introdotto i temi oggetto della sessione di laboratorio, che hanno riguardato dimostrazioni pratiche su simulatori realizzati da SHRAIL, in particolare il simulatore A.C.E.I. di Casalpusterlengo installato presso la Scuola Professionale di RFI a Milano ed un simulatore di guida dei treni integrato con il simulatore A.C.E.I. di Seveso (simulatore A.C.E.I. operativo presso il Centro di Formazione di FERROVIENORD a Saronno).

Le dimostrazioni, brevi ma molto efficaci, sono state effettuate rispettivamente da S. VITALI (istruttore di RFI) e R. MACRÌ (istruttore di TRENORD), assistiti da E. PETTINELLI, D. CARUSO e F. FUCARINO di SHRAIL. Infine si fa notare che accedendo al sito internet [www.cifi.it](http://www.cifi.it) (home page) ed in particolare nella sezione "Atti e convegni" è possibile reperire documentazione relativa al seminario Workshop ASSTRA – CIFI (*Informativa Ing. MASI, aut. Ing. MARCHI, 30 giugno 2011*).

### Stazione AV Tiburtina: aperto il nuovo svincolo di "Ponte Lanciani"

Completato il "polipone", un moderno sistema di rampe e connessioni che permetterà agli automobilisti romani di raggiungere via dei monti di Pietralata, la Motorizzazione Civile, ponte Lanciani o via Fiorentini. È il nuovo svincolo di ponte Lanciani della Nuova Circonvallazione Interna (NCI) realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) per conto del comune di Roma. La Capi-



(Fonte: Gruppo Ferrovie dello Stato)

Fig. 12 - Apertura del nuovo svincolo di "Ponte Lanciani": il taglio del nastro di F. GHERA, Assessore ai lavori pubblici, e di M. RETTIGHIERI, direttore Programmi e Investimenti Direzione Centro di Rete Ferroviaria Italiana.

tale quindi potrà contare già da oggi su un ampliamento della viabilità stradale che coinvolge tutto il settore est della città. A tagliare il nastro (fig. 12) F. GHERA - Assessore ai lavori pubblici e M. RETTIGHIERI - direttore Programmi e Investimenti Direzione Centro di Rete Ferroviaria Italiana.

A partire da agosto sulla Tangenziale Est si tornerà a circolare su due corsie per ogni senso di marcia. Via Maes tornerà a servizio del solo traffico locale. Per settembre è prevista l'apertura della nuova rampa della A24 (il cosiddetto tronchetto della Roma - L'Aquila) sulla Tangenziale Est. Sempre a fine estate terminerà l'intervento nei pressi della Batteria Nomentana.

"Con l'apertura delle nuove rampe si aggiunge un altro tassello importante per la realizzazione della nuova circonvallazione interna (NCI)

e dopo settembre è prevista l'apertura del sottopasso in corrispondenza di Via Nomentana" commenta F. GHERA, assessore ai lavori pubblici "La Nuova Tangenziale Est e la nuova Stazione Tiburtina, una volta completati i lavori, saranno da ausilio a tutto il quadrante est della nostra Città e miglioreranno la qualità della vita di residenti e cittadini".

Dunque si raccolgono i frutti di un intervento che non solo migliorerà la viabilità capitolina ma rappresenta per Rete Ferroviaria Italiana espressione di alta ingegneria e professionalità.

"L'opera di ingegneria più significativa e impegnativa, fra quelle realizzate per la NCI, è il sottopasso ferroviario di Via Batteria Nomentana, realizzato in completa sicurezza, senza aver mai sospeso la circolazione ferroviaria" ha spiegato M. RETTIGHIERI di RFI "un sottopasso di 130 metri, realizzato attraverso la spinta di quattro monoliti, lunghi fra i 15 e i 28 metri. I complessi lavori per realizzare la "Nuova Circonvallazione Interna" (NCI) stanno procedendo secondo il programma. Entro fine anno saranno conclusi mettendo fine a quella serie di percorsi alternativi necessari ai cantieri" ha infine concluso il direttore Investimenti Centro di Rete Ferroviaria Italiana.

Circa 92 ettari, per due terzi di proprietà FS e per la restante parte quasi integralmente di proprietà del Comune, trasformati in un nodo di interscambio modale per la mobilità.

Obiettivo del piano è migliorare notevolmente la circolazione stradale nel tratto compreso fra la Batteria Nomentana ed il Piazzale Ovest, attraverso la realizzazione di un nuovo tratto di viabilità primaria denominata Nuova Circonvallazione Interna (*Cartella stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 15 luglio 2011*).