

L'Amministrazione Ferroviaria

dal 1974

5-6/2019



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano



**FS ITALIANE
PIANO INDUSTRIALE DA 58 MILIARDI DI
INVESTIMENTI**

**FS ITALIANE: dieci anni di Alta Velocità,
cambiato il Paese e la vita delle persone**

La prima ferrovia di pianura attraverso le Alpi Svizzere sta per diventare realtà

**ANSF Sicurezza Ferroviaria:
“Incidenti in crescita. Ancora allarme per pedoni e manutenzione”**



Rivista "AF -
L'Amministrazione
Ferroviaria"

www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Anno XLV • MENSILE DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE FERROVIARIO
Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano • CAFI Associazione NO PROFIT con personalità giuridica (n. 12/2001)
Iscritta al Registro Nazionale della Stampa n. 7397 ed a quello degli Operatori della Comunicazione (n. 6114/01)

I Soci CAFI hanno diritto a ricevere per email una copia della presente rivista.

I non Soci hanno la possibilità di acquistarla al costo di Euro 5,00 secondo le modalità riportate all'interno.

Si ricorda che la presente rivista è tutelata come opera d'ingegno e qualsiasi utilizzo non consentito è illegale.

Associarsi al CAFI al costo di 60 € annui (5 € al mese)



L' associazione al CAFI dà diritto:

- all'abbonamento gratuito alla rivista "L'Amministrazione Ferroviaria" con invio sull'email indicato;
- a ricevere gratuitamente, con l'invio al domicilio privato, l'agenda annuale del CAFI;
- allo sconto del 50% sul prezzo di copertina su tutti i testi editi a cura del Collegio.

Modalità di associazione (per i ferrovieri in servizio)

Compilare la sottostante delega di trattenuta a ruolo e inviarla all'indirizzo
e-mail **cafinews@gmail.com** oppure inviarla tramite fax al numero
06.4881634

Il sottoscritto..... CID.....

Profilo/Qualifica.....

SOCIETÀ FS

IMPIANTO

DOMICILIO PRIVATO Via/P.zza.....

n.....CAP.....CITTÁ.....PROV.....

Telefono privato.....

E-MAIL personale.....

E-MAIL FS

CHIEDE:

che gli venga trattenuto l'importo annuo di euro 60,00 da suddividere in quote mensili
di Euro 5,00 al Cod. 831, relativo all'**associazione al CAFI**.

- I dati forniti saranno custoditi ai sensi del D.lgs 196/2003 ed utilizzati esclusivamente per le finalità richieste.
- Eventuali revoche decorrono dal 1° gennaio successivo alla data di presentazione.

Data

Firma

Tutti, anche i non ferrovieri possono associarsi con pagamento diretto secondo le modalità PAY PAL disponibili sul portale www.cafi2000.it, oppure con versamento sul c/c postale n. 54311006 intestato a
"L'Amministrazione Ferroviaria" via G. Giolitti, 46 - 00185 Roma

Rivista mensile di istruzione, formazione ed aggiornamento professionale, edita dal C.A.F.I.
Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano
Roma, via Giolitti 46, 00185 - Iscrizione al ROC n. 6114/01

Una copia: Euro 5,00 – Abbonamento annuo: Euro 60,00 – Associazione al CAFI: Euro 60,00
I versamenti relativi agli abbonamenti ed ai numeri arretrati debbono essere effettuati
sul c/c postale n. 54311006 intestato a: L'Amministrazione Ferroviaria via Giolitti, 46 - 00185 Roma.

L'abbonamento decorre dal 1° del mese successivo alla data del versamento.

- Il contenuto degli articoli pubblicati rispecchia le tesi dell'autore, che risponde altresì dell'esattezza delle leggi, opere, date ed avvenimenti citati.
- La pubblicazione, anche parziale, di articoli, foto e grafici è consentita solo se preventivamente autorizzata dal Direttore responsabile de «L'Amministrazione Ferroviaria» ed accompagnata dalla citazione della fonte.
- I manoscritti, anche se non pubblicati, non saranno restituiti.

Autorizzazione
del Tribunale di Roma
n. 15272
del 16 Novembre 1973

Direzione, amministrazione:
C.A.F.I.
v. Giolitti, 46 - 00185 • Roma
tel e fax 06.4881634
cafinews@gmail.com

.....

Direttore Responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

**IL CAFI E' ABBONATO
A FERPRESS.
SI AVVALE PERTANTO
DEI SUOI SERVIZI DI
RASSEGNA STAMPA**



**ALCUNE NOTIZIE VENGONO
RIPORTATE DAI SITI
ISTITUZIONALI DELLE
SOCIETA' DEL GRUPPO FS,
COMPRESA ANAS, E ALTRI
OPERATORI ECONOMICI DEL
TRASPORTO**

Segreteria redazionale
Alessia Nigro
Tel. Fax 06.4881634
E-mail redazione:
cafinews@gmail.com

A questo numero
hanno collaborato:
Armando Conte
Gabriele D'Antino
Giovanni Saccà

Composizione e impaginazione:
Alessia Nigro

Variazioni di indirizzo
o di riferimenti
per la spedizione
di "L'Amministrazione
Ferroviaria" ai Soci CAFI
e articoli per la pubblicazione su AF
dovranno essere inviati
al seguente indirizzo:
cafinews@gmail.com
tel. 06.4881634

Siti Internet:
www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

L'AV/AC italiana, una esperienza storica da moltiplicare

L'Editoriale
di Alessandro Bonforti
Direttore di "AF" e Presidente C.A.F.I.

Cari Soci CAFI e cari lettori,
le Ferrovie dello Stato Italiane, festeggiano i 10 anni
dell'Alta Velocità/Alta Capacità ferroviaria (2009-
2019). Insieme all'autostrada A1 Milano-Napoli è ad
oggi (ma speriamo di ripartire con le opere che svi-
luppano il Paese ed implementano la nostra rete logi-
stica) la più grande opera infrastrutturale fatta in
Italia nel dopoguerra e, come avvenuto per questa
storica ed epica opera (passatemi il termine), anche
la AV/AC ferroviaria ha avuto importanti ritorni a
fronte degli ingenti investimenti fatti. Gli effetti sono
evidenti nell'economia nazionale (PIL e occupazione),
nell'evoluzione del sistema dei trasporti, nel turismo,
nel mercato immobiliare dei centri urbani (tante per-
sone vivono e lavorano in modo decentrato rispetto
a prima in quanto un viaggio in treno per un pend-
olare città-città, spesso è più breve di un viaggio peri-
feria-centro). L'alta velocità (e pochi ci credevano) ha
cambiato in parte anche il trasporto merci che, con
l'avvio nel novembre 2018 del servizio Mercitalia
Fast, è diventato sempre più rapido e orientato verso
le esigenze dei clienti.

L'alta velocità ferroviaria in Italia è stata una rivoluzio-
ne nello stile di vita delle persone e nella mobilità del
Paese. "La mobilità, come altri servizi, costituisce un
importante elemento di libertà, di pari dignità socia-
le, strumento che sottrae all'emarginazione territori
e popolazioni, con particolare riguardo alle aree
interne. È una missione di cui non va mai sottovalutata
la finalità di interesse generale", ha scritto il
Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella,
nel testo pubblicato sul numero di giugno de "La
Freccia", per celebrare la Festa della Repubblica.

In altre parole, l'AV/AC è stata un'occasione storica
imperdibile, che per lungimiranza (e fortuna!) e impe-
gno, per una volta ancora, non è andata persa.
Realizzata! ...nonostante le polemiche, di tutti i tipi,
ormai diventate obsolete di fronte all'evidenza dei
fatti.

Fatemi però, per una volta, rendervi partecipi di
considerazioni di mia personale esperienza. Ho avuto
infatti l'onore di far parte del personale della TAV,
come dirigente, dal 1995 al 2010, dapprima come
Responsabile Reti TLC e quindi come Responsabile
Tecnologie Area Nord. E' stata una esperienza bellissi-
ma trascorsa al fianco di persone estremamente
preparate e motivate. In giro per l'Italia nei nostri
cantieri per partecipare alle riunioni di avanzamento
che mi competevano, ho avuto modo di apprezzare

non solo i miei colleghi (TAV ed anche di Italferr, la
nostra società di ingegneria ferroviaria), ma anche
quelli delle società realizzatrici delle opere civili e
degli apparati industriali tecnologici. Non è un caso,
ma una logica conseguenza che oggi le Ferrovie della
Stato Italiane, grazie all'opera della TAV (permesso-
mi di usare per una ultima volta la denominazione
originaria), si siano stabilmente inserite nel business
internazionale dei realizzatori di opere ferroviarie AV
(vedi i contratti in essere ed in sviluppo di Italferr) e
che i nostri apparati tecnologici, di controllo marcia
treno (non vi tedio con le sigle, ma sono quegli appa-
rati sviluppati esattamente nel corso e per l'uso della
AV italiana), si siano dimostrati così efficienti, econo-
mici ed affidabili, da essere diventati appetibili sia
come Asset industriale da acquisire, sia come vincen-
ti nelle gare internazionali. Ed abbiamo strappato il
predominio in questo mercato a Nazioni partite ben
prima di noi.

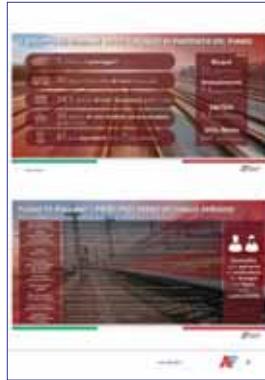
Una storia a parte meritano le migliaia di persone
che hanno costituito il pacifico esercito degli operai,
tecnici e responsabili della realizzazione di questa
opera ferroviaria. In villaggi di migliaia persone, collo-
cate in punti strategici dell'Italia, hanno costituito
quella linfa vitale che per più di 15 anni ha dato vita
ad un sogno. Molti di loro, finita la AV/AC hanno con-
tinuato con grandi opere in Italia (es. Variante di
Valico), in molti altri posti ed addirittura in Cina per
le olimpiadi a Beijing (Pechino). E' mia modesta opi-
nione che sia stato un vero peccato non far di tutto
per mantenere, sia pure con una struttura giuridica-
mente autonoma da fare operare sul mercato, questo
nucleo specialistico, che lavorava così bene (nei tempi
e nei costi, al netto delle ambientalizzazioni decise
politicamente come necessarie ed utili per il Paese) e
che aveva sviluppato, fra l'altro delle competenze
antesignate di controllo dei lavori, tali che le proce-
dure dell'ANAC mi sembrano dovere molto a quelle
elaborate dall'AV/AC. Per fortuna è rimasta Italferr.
Un ultimo pensiero, reverente e triste, va alle vittime
degli incidenti sul lavoro. Tutti, tutti si sono adoperati
per la sicurezza al massimo grado, ma è comunque
successo.

A loro, il nostro ricordo e quello di chi dopo di noi
continuerà ancora ad utilizzare questa opera.
Vostro, Alessandro Bonforti - Direttore AF

4



7



17



Sommario

1 Editorial

L’AV/AC italiana, una esperienza storica da moltiplicare
di Alessandro Bonforti

4 COMUNICATO STAMPA

FS ITALIANE, PIANO INDUSTRIALE DA 58 MILIARDI DI INVESTIMENTI

7 SLIDES PIANO INDUSTRIALE 2019 - 2023

dal sito www.fsitaliane.it.

20



17 COMUNICATO STAMPA

**ANSF Sicurezza Ferroviaria: “Incidenti in crescita.
Ancora allarme per pedoni e manutenzione”**

20 La prima ferrovia di pianura attraverso le Alpi Svizzere sta per diventare realtà

di Giovanni Saccà

32 Strada e ferrovia: conflitto o integrazione collaborativa?

di Gabriele D’Antino

2

32



40



46



40 Comunicati stampa Società del Gruppo FS

a cura della Redazione

- FS ITALIANE: dieci anni di Alta Velocità, cambiato il Paese e la vita delle persone
- Italian Tech: con imprese e start up per sviluppare innovazione e digitalizzazione
- RFI: completato trasferimento di 20mila reperti della Necropoli Himera
- Siglato protocollo tra Regione Puglia e RFI per la gestione degli interventi di emergenza sanitaria nelle aree e sulle linee ferroviarie
- Trenitalia: affidata la fornitura di 14 Frecciarossa 1000 a Hitachi Rail e Bombardier Transportation Italy
- Oscar del Turismo 2019: Trenitalia compagnia ferroviaria preferita dai viaggiatori
- Trenitalia: vinta gara per servizio ferroviario metropolitano nel nodo di Torino
- Fondazione FS/Museo Ferroviario di Pietrarsa, MANN e MUSA: ingresso ai tre siti con un solo biglietto
- Fondazione FS, Trieste Campo Marzio: al via il restauro del museo ferroviario
- Officina Grandi Riparazioni di Bologna: una storia di eccellenze tecniche

46 ITALO ARRIVA IN COSTIERA AMALFITANA PER L'ESTATE

di Armando Conte

49



49 A.E.M. Associazione Europea del Mediterraneo Convegno "Le Macroregioni Europee del Mediterraneo e l'area dello Stretto"

FS ITALIANE, PIANO INDUSTRIALE DA 58 MILIARDI DI INVESTIMENTI

Roma, 10 maggio 2019

Sono 58 miliardi di euro gli investimenti previsti nel nuovo Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane. Un impegno record, un valore mai così alto, che conferma il Gruppo quale primo investitore in Italia, con punte fino a 13 miliardi all'anno (+75% vs i 7,5 miliardi del 2018). Uno sforzo, sostenuto per il 24% con risorse di Gruppo, che potrà contribuire alla crescita dell'Italia con la creazione di un indotto per 120mila posti di lavoro all'anno, 15mila assunzioni dirette in cinque anni e un contributo annuo all'aumento del PIL fra lo 0,7 e lo 0,9%. I ricavi raggiungeranno nel 2023 i 16,9 miliardi, l'EBITDA 3,3 miliardi e l'utile netto arriverà a 800 milioni. La strategia di FS Italiane mette al centro i bisogni delle persone, viaggiatori e dipendenti, dopo un decennio in cui il Gruppo si è dapprima concentrato sul lancio dei nuovi servizi AV e poi sull'integrazione delle diverse modalità di trasporto. L'obiettivo è trasformare la mobilità collettiva in Italia, migliorando significativamente il livello di servizio alle persone, con un forte salto di qualità e la personalizzazione dell'offerta. La crescita stimata all'anno è di 90 milioni di passeggeri in più e, di conseguenza, meno 600 milioni di chilogrammi di CO₂ e 400mila auto sulle strade. Il Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane è stato presentato oggi da Gianfranco Battisti, Amministratore Delegato e Direttore

- 42 mld per infrastrutture, 12 mld per nuovi treni e bus, 2 mld per metro, 2 mld per altre tecnologie
- nel 2023 16,9 mld ricavi, 3,3 mld EBITDA, 800 mln utile netto
- contributo annuo aumento PIL fino allo 0,9%
- ogni anno +90 mln passeggeri, -400mila auto e -600 mln Kg CO₂

Generale, e Gianluigi Castelli, Presidente. Presenti il Presidente del Consiglio dei Ministri Giuseppe Conte, il Ministro dell'Economia e delle Finanze Giovanni Tria e il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Danilo Toninelli.

Primo Gruppo in Italia per investimenti

Gli investimenti del Piano industriale 2019-2023 sono dedicati principalmente alle infrastrutture: 42 miliardi di euro, di cui 28 per le opere ferroviarie e 14 per le strade; 12 miliardi (di cui l'88% con risorse di Gruppo) per nuovi treni e bus, 2 miliardi per le metropolitane, 2 miliardi per i servizi Information Technology. In totale, trasversali a tutti i settori, oltre 6 miliardi di euro per tecnologie e digitalizzazione. Accelerazione investimenti al Sud Il primo risultato concreto di quest'iniezione massiccia di investimenti sarà l'accelerazione di 1.600 cantieri RFI e Anas in tutta Italia. Analoga attenzione è riservata ai processi di manutenzione sia per le infrastrutture sia per le società di trasporto del Gruppo. Gli investimenti per lo

2019-2023 PIANO INDUSTRIALE

sviluppo del trasporto merci beneficeranno, per la prima volta in Europa, dell'emissione di green bond. Fondamentali sono le opere strategiche con un impatto considerevole sull'avanzamento dei progetti ferroviari quali Terzo Valico, Brennero, Brescia – Verona – Padova, Napoli – Bari e Palermo – Catania – Messina. Proprio al Sud, per le infrastrutture sono destinati 16 miliardi di euro nell'arco di Piano. Di questi, il focus sui progetti stradali riguarda l'A2 Autostrada del Mediterraneo, la Strada Statale Jonica e l'A19 Palermo-Catania. Nuovi servizi personalizzati Oltre duemila nuovi mezzi: treni, bus, locomotori e carri merci, per avere la flotta più giovane d'Europa e migliorare sia gli spostamenti (lavoro, studio, svago e turismo) sia la logistica. Nella previsione di una maggiore concentrazione della popolazione nelle aree metropolitane, una parte consistente di nuovi mezzi sarà dedicata al trasporto locale con 600 nuovi treni regionali, anticipando al 2023 la consegna di 239 convogli, e 1.421 bus di cui oltre 500 a zero emissioni (elettrici/ibridi/a metano). Saranno 14 i nuovi Frecciarossa 1000 per consolidare i collegamenti alta velocità; 714 carri e 100 locomotori di nuova generazione concorreranno ad aumentare la quota modale nel trasporto merci. Il trasporto urbano su ferro sarà ridisegnato con cinque nuove tipologie di servizio, caratterizzate da specifiche frequenze che nelle ore di punta arriveranno a 8 minuti per i servizi urbani, 30' per suburbani e interregionali, 60' per regionali e 15' per fly connect. La security e l'assistenza clienti saranno potenziati saranno potenziate con 800 addetti in più. Il servizio di customer care regionale, primo in Europa, sarà affiancato da servizi digitali alle persone, call center gratuito, chatbot per informazioni e assistenza e un

sistema di rimborsi semplificato e immediato. Venti milioni di turisti stranieri in più saranno intercettati grazie a servizi dedicati e a un'ampia combinazione di mobilità integrata: biglietti unici, una migliore distribuzione multicanale e una customer experience personalizzata. Sarà così incrementata l'accessibilità ai luoghi ad alta vocazione turistica, ridistribuendo i flussi non solo nelle grandi città.

Più crescita per la qualità

Una struttura coordinata e integrata faciliterà le connessioni fra le tre porte di accesso del Paese: stazioni, porti e aeroporti. Da dicembre 2018 Roma Fiumicino è collegata alle altre città italiane con 6 Frecce al giorno; entro l'arco di Piano anche Milano Malpensa sarà connessa a Verona, Padova, Venezia, Bologna e Roma con nuovi collegamenti AV. Previsto poi il potenziamento delle connessioni con aeroporti (Bologna, Catania, Genova, Venezia) e porti (ad esempio Civitavecchia). La crescita in Europa, con il presidio del mercato domestico, e fuori Europa, con l'esportazione del know-how di eccellenza del Gruppo, permetterà di aumentare i ricavi al 2023 fino a 2,3 miliardi. La valorizzazione delle conoscenze nella gestione di progetti infrastrutturali e di trasporto nei mercati extra europei si articolerà offrendo servizi di sviluppo, gestione e manutenzione di linee ferroviarie sia alta velocità sia convenzionali, sistemi metropolitani di mobilità integrata, infrastruttura, merci e logistica, consulenza specialistica e formazione del personale. Obiettivi che saranno raggiunti grazie a una newco dedicata alle attività extra UE e un centro di competenza per quelle in Europa. Il Piano industriale 2019-2023 prevede, infine, un nuovo ruolo di FS Italiane

per la riqualificazione delle città con il potenziamento dei nodi ferroviari, la rigenerazione degli spazi e interventi per migliorare la mobilità in ambito urbano. Per raggiungere questo obiettivo il Gruppo investirà 5,3 miliardi di euro con una valorizzazione del patrimonio pari a 1,9 miliardi di euro.

Focus qualità

Altro fondamentale obiettivo del Piano industriale 2019-2023 di FS Italiane è un forte incremento degli indici di puntualità, cui sono dedicati 5,5 miliardi di euro di investimenti. Gli interventi, sia per l'infrastruttura sia per il settore trasporto, hanno l'obiettivo di aumentare la puntualità di cinque punti percentuali nel trasporto regionale e dieci in quelli a mercato.

Fondamentale importanza riveste il siste-

ma tecnologico ERTMS (European Rail Traffic Management System): già installato sulle linee AV/AC, sarà progressivamente esteso anche alla rete convenzionale, con il conseguente aumento della capacità dei binari e la riduzione della congestione sulle linee. Gli investimenti nelle nuove tecnologie saranno dedicati anche a robotica e droni, Internet of Things (IoT), intelligenza artificiale, blockchain. La digitalizzazione investirà anche i processi industriali delle società operative del Gruppo, in particolar modo le attività di diagnostica predittiva sia per l'infrastruttura sia per i treni, attività che ridurranno l'incidenza dei guasti, migliorando l'esperienza di viaggio. Nascono infine tre nuovi Centri di eccellenza: FS Technology, FS International e FS Security.



IL GRUPPO FS ITALIANE OGGI: IL PUNTO DI PARTENZA DEL PIANO



1 miliardo di **passeggeri**



50 milioni di tonnellate **di merci** trasportate



24,5 mila km **di rete ferroviaria** gestiti in Italia



30 mila km **di rete stradale ed autostradale** gestiti in Italia



83 mila **dipendenti** di cui 7 mila all'estero

(2018)

Ricavi

12 miliardi €/anno

Investimenti

7,5 miliardi €/anno

EBITDA

2,5 miliardi €/anno

Utile Netto

560 milioni €/anno

* base come base



PIANO FS ITALIANE: I PRINCIPALI TREND DI LUNGO PERIODO

Invecchiamento della popolazione	<ul style="list-style-type: none"> • 30% di over 65 al 2040
Cambio comportamentale consumatori nuove generazioni	<ul style="list-style-type: none"> • Generazione <i>digital native</i>, sempre connessa, più di 6 ore al giorno, più istruita rispetto alle generazioni precedenti, attenta al bilanciamento vita/lavoro, alla flessibilità sul lavoro e alla salute • Focalizzazione su esperienza d'uso e non esclusivamente sul prodotto, attenzione ad alta personalizzazione e basso impatto ambientale
Crescita flussi turistici	<ul style="list-style-type: none"> • Crescita del turismo mondiale che raggiungerà i 2 miliardi di viaggiatori • +20 Mln di turisti stranieri in Italia grazie al nuovo ruolo di FS Italiane nello sviluppo del turismo per il Paese • Forte incidenza giovani (30%)
Tecnologia pervasività digital nelle abitudini di consumo	<ul style="list-style-type: none"> • 100% italiani connessi con device mobili attraverso reti di telecomunicazione ad alta capacità (4G/4G+/5G) • 40% degli italiani utilizzerà piattaforme di integrazione «multimodale» in modalità <i>mobility-as-a-service</i> • 1 acquisto ogni 4 realizzato online con conseguente «stress» delle reti logistiche di prossimità
Incremento consumo collettivo	<ul style="list-style-type: none"> • Radoppio uso di mezzi condivisi al 2030
Elettrificazione mobilità	<ul style="list-style-type: none"> • Fino a 15% mezzi privati elettrici al 2030, in alcune città 100% di mezzi pubblici elettrici
Liberalizzazione mercato europeo	<ul style="list-style-type: none"> • Apertura in Europa, dal 2020, del mercato ferroviario a lunga percorrenza (incluso Alta Velocità)
Concentrazione grandi aree urbane	<ul style="list-style-type: none"> • Aumento urbanizzazione a livello mondiale (dal 54% della popolazione mondiale al 68% nel 2050) • Diminuzione della popolazione in Italia ma aumento nelle aree metropolitane (di cui 30% Milano e Roma)
Significativi aspetti ambientali e climatici	<ul style="list-style-type: none"> • 7.000 comuni italiani soggetti a rischio idrogeologico • 40% del territorio a rischio sismico



Centralità delle persone ed evoluzione dei bisogni con focus sulla sostenibilità



PIANO FS ITALIANE: FOCALIZZATO SUI BISOGNI DELLE PERSONE E SULLA QUALITÀ DEL SERVIZIO

Gruppo FS Italiane negli ultimi 10 anni



FOCUS SU PRODOTTO MONO MODALE
(es. lancio Alta Velocità)



INTEGRAZIONE MODALE

Nuovo paradigma

2019-2023

1 Miliardo
di persone

83.000
dipendenti

**CENTRALITÀ DEI BISOGNI DELLE PERSONE
ATTRAVERSO SERVIZI DI QUALITÀ**



PIANO FS ITALIANE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI PROSSIMI 5 ANNI

1
**PIÙ INVESTIMENTI
PER QUALITÀ SERVIZI**

Mai così alti nella storia

58 Mid Euro di investimenti 2019-2023
1º Gruppo per investimenti in Italia, fino a **13 Mid Euro all'anno**
Emissione **Green Bond** anche per **trasporto merci**, prima volta in UE

Accelerazione avvio cantieri

+4 Mid Euro di investimenti su RFI e ANAS
1.600 cantieri (1.000 RFI e 600 ANAS)

Più risorse su tutti i processi
di manutenzione industriale

+4 Mid Euro tra RFI, ANAS, Trenitalia e Polo Mercitalia
Maintenance business merci, nuovo impianto per manutenzione 11 mila carri

Rilancio e nuovi
affidamenti lavori al Sud

16 lotti sbloccati nel **2019** per un valore di **15 Mid Euro** e altri **14 lotti** in
realizzazione **entro il Piano** per un valore complessivo di **25 Mid Euro**
Terzo Valico, completamento linea alta velocità asse orizzontale
Brescia - Verona - Padova, Brennero, Napoli - Bari, Palermo - Catania - Messina



PIANO FS ITALIANE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI PROSSIMI 5 ANNI

AZIONI PER LA QUALITÀ

2

La più alta crescita
di nuovi passeggeri
sarà accompagnata da:

Forte incremento della qualità
dei servizi per i pendolari

Modello customizzato
con servizi
ad alto valore aggiunto

Lancio della piattaforma
dedicata ai turisti

Più occupazione
e personalizzazione
servizi ai dipendenti

Target incremento di 90 Mln di nuovi passeggeri all'anno

+239 nuovi treni al 2023 (anticipo rispetto al 2025), dimezzamento età media da 21 anni a 10 anni.

Incremento frequenza in orari di picco, fino a 1 treno ogni 8 minuti su servizio urbano
40% della nuova flotta **su gomma** prevista **zero emissions**

Personalizzazione del servizio in base ai bisogni del cliente

Servizi innovativi (esempio: Busitalia unica società TPL con possibilità di acquisto biglietti *on board* con carta di credito).

20 Mln di turisti target addizionali entro il 2023, partendo dagli attuali 100 Mln

Progetto per ridistribuzione flussi turistici incrementando l'accessibilità a luoghi

ad alta vocazione turistica.

Offerte dedicate con nuovi collegamenti città/aeroporto e con centri turistici minori.

Estensione servizi NUGO per info e acquisto **servizi turistici**

15 mila nuove assunzioni dirette nel Gruppo nei prossimi 5 anni

Nuovi servizi digitali per **smart recruiting** e **learning and working**

Ampliamento **servizi di welfare** e **nuova policy diversity**



PIANO FS ITALIANE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI PROSSIMI 5 ANNI

PIÙ FOCALIZZAZIONE PER LA QUALITÀ

3 PUNTUALITÀ

Investimenti mai così alti

+5,5 Mid Euro di investimenti per interventi su infrastruttura e circolazione per aumentare affidabilità/puntualità della rete

3 Forte incremento puntualità con nuovo modello di presidio

TARGET: +5 p.p. puntualità reale servizi regionale

TARGET: +10 p.p. puntualità reale servizi a mercato

Nuovo sistema di rilevazione
livello di soddisfazione
di tutta la clientela

Più trasparenza con indicatori tarati sul valore percepito, con nuovo modello di rilevazione del livello di soddisfazione del cliente

4 DIGITALIZZAZIONE AL SERVIZIO DELLE PERSONE

Avviati progetti per **4 Mid Euro per upgrade tecnologico** su infrastrutture (es. diagnostica avanzata, ERTMS) e servizi ai consumatori (es. manutenzione predittiva Trenitalia, nuovo servizio Wi-Fi a bordo, nuova App Trenitalia)

Investimenti in nuovi paradigmi tecnologici es. **robotica per la logistica, droni per la safety, intelligenza artificiale per meccanismi predittivi**

Ecosistema di servizi digitali su App del Gruppo in logica **wallet**

5 MODELLO ORGANIZZATIVO

Focalizzazione e specializzazione
con Centri di eccellenza

Organizzazione più semplice e focalizzata (es. uscita dal business long haul gomma, incorporazione due società Polo Mercitalia)

3 nuove Società specializzate come Centri di eccellenza

Nuovo modello organizzativo per servizi di trasporto europei attraverso presidio industriale focalizzato nelle Società operative



PIANO FS ITALIANE: NOVITÀ PIÙ RILEVANTI PROSSIMI 5 ANNI

PIÙ CRESCITA PER LA QUALITÀ

6

CRESCITA CONNESSIONI TRA PORTI, INTERPORTI, AEROPORTI E STAZIONI

7

CRESCITA INTERNAZIONALE
Presidio europeo e esportazione know how

8

RIQUALIFICAZIONE URBANISTICA
Ruolo centrale nella riqualificazione delle città italiane

9

CRESCITA DEL PRESIDIO DELLE INFRASTRUTTURE

Nuovi aeroporti connessi con la rete ferroviaria nazionale

Ad esempio Catania, Venezia, Bologna, Genova

Nuovi collegamenti diretti AV con FCO, MXP

o collegamenti AV/giorno FCO, nuovi collegamenti AV MXP in arco di piano

Potenziamento collegamenti con porti

Ad esempio Civitavecchia

Newco dedicato extra UE e centro di competenza unico UE

+1 **Mld Euro (+66%)** ricavi al 2023 attraverso due direttive di crescita: più focalizzazione sul mercato «domestico» europeo e esportazione extra UE del know how del Gruppo

1,8 Mld Euro per Sviluppo di soluzioni per Smart City

1,9 Mld Euro di investimenti per potenziamento infrastrutture nodi urbani

1,6 Mld Euro per progettazione e gestione infrastrutture trasporto rapido di massa

1,9 Mld Euro di patrimonio non funzionale da valorizzare,

tra cui 1 Mln mq a Milano su ex scali ferroviari

Sensoristica diffusa per la prevenzione dei rischi idrogeologici

1.350 punti con mitigato rischio idrogeologico sulla rete ferroviaria

531 interventi ripristino dissesto idrogeologico sulla rete stradale



1 SISTEMA TRASPORTI: IN 5 ANNI CRESCITA RECORD INVESTIMENTI AL 2023 FINO A 13 MLD € ANNO

Investimenti annuali

Miliardi di euro

+75%

7,5

13

2018¹

TRENITALIA

2023¹

+6%

Investimenti nel 2023

rispetto al precedente Piano

Forte accelerazione per l'acquisto di **nuovi treni del trasporto regionale** (+2,2 Mld, +239 treni al 2023)

Continuiamo a essere
1° Gruppo industriale
in Italia per investimenti

¹ Include Anas



1 58 MILIARDI DI INVESTIMENTI IN 5 ANNI

Investimenti cumulati 2019-2023

Miliardi di euro

58

28

14

12

2

2

Totale

Infrastruttura
ferroviaria

Strade

Treni e bus

Metro

Altre tecnologie

% Risorse Gruppo
(14 mld €)

24%

3%

0%

88%*

60%

100%

*Inclusi circa 6 mld di investimenti destinati a rinnovo flotta treni regionali che rientrano nei Contatti di Servizio con le Regioni



2 NUOVI MEZZI IN ITALIA, PIÙ DI 2.000 NEI PROSSIMI 5 ANNI

ETÀ MEDIA FLOTTA
da 21 anni al 2018
a 10 anni al 2023

REGIONALE

AV

MERCI

BUS

Forte
accelerazione
sull'acquisto
di nuovi treni
nel trasporto
regionale
(+2,2 Mld,
anticipando
10 treni al 2019
e 239 treni al
2023 rispetto al
2025)



Numero

POP

ROCK

altro

FRECCIAROSSA 1000

LOCO

CARRI

BUS

216

250

128

14

100

714

1.421
di cui oltre 500
a zero emissioni



2 LA PROMESSA DEL NUOVO SERVIZIO AI PENDOLARI

- MAGGIORE SEGMENTAZIONE DEL MODELLO DI OFFERTA** CON SERVIZI DI TRASPORTO PIÙ PERSONALIZZATI E DI ALTA QUALITÀ
- INCREMENTO FREQUENZE NELLE ORE DI PICCO** FINO A UN TRENO OGNI 8 MINUTI
- INTRODUZIONE NUOVO SERVIZIO PER INCREMENTO SECURITY E ASSISTENZA CON 800 NUOVE PERSONE A DISPOSIZIONE DEI PENDOLARI**
- INTRODUZIONE PROGRAMMA LOYALTY DEDICATO**



FERROVIE ITALIANE

12

2 NUOVI SERVIZI DI ASSISTENZA ALLE PERSONE IN TUTTE LE FASI DI VIAGGIO



FERROVIE ITALIANE

13

2 DIGITALIZZAZIONE DEI PERCORSI DI SVILUPPO PROFESSIONALE ASSUNZIONE, FORMAZIONE E LAVORO



14 Target in arco di Piano



4 DIGITALIZZAZIONE: INIZIATIVE GIÀ AVViate

INFRASTRUTTURA

- 5.000 km di rete ferroviaria coperti da sensori digitali
- Diagnostica avanzata
- Nuova tecnologia digitale europea ERTMS
- Digitalizzazione e reingegnerizzazione della *supply chain* RFI

SERVIZI AI PASSEGGERI

- Manutenzione predittiva Trenitalia
- Nuovo servizio Wi-Fi a bordo treno
- Evoluzione App Trenitalia per miglioramento attività di prenotazione
- Estensione servizi non solo trasportistici ma legati all'«esperienza viaggio» nel suo complesso



15

4 DIGITALIZZAZIONE: ULTERIORI 2 MLD EURO PER INVESTIMENTI IN NUOVI SERVIZI DIGITALI NEI 5 ANNI

PRINCIPALI TECNOLOGIE E APPLICAZIONI

STRUMENTI

Robot e Droni

- Automazione della manutenzione infrastruttura e materiale rotabile
- Incremento qualità delle ispezioni e della *safety*

Artificial Intelligence

- Introduzione *chatbot* a supporto dei viaggiatori
- Algoritmi *artificial intelligence* per gestione circolazione treni
- Incremento personalizzazione dei servizi con tecniche di *precision marketing* automatizzato
- Automazione controllo accessi/*face recognition*

- Fondo *Venture Capital* aziendale a sostegno innovazione settore trasporti (*mobility tech*) in partnership con altri investitori (es. CdP)

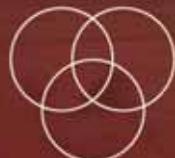
- Lancia *Digital Factory* per ridisegno dei processi in logica *agile*
- Sviluppo *Lab Innovazione* e ecosistema di *open innovation*



16

5 GOVERNANCE PIÙ SEMPLICE E PIÙ FOCALIZZATA MAGGIOR RESPONSABILIZZAZIONE DELLE PERSONE

Da presidio centralizzato ...



... a presidio focalizzato



3 CENTRI DI ECCELLENZA
PER LO SVILUPPO DI COMPETENZE SPECIALISTICHE

- **FS Technology**
per sviluppo e diffusione competenze digitali dentro e fuori dal Gruppo
- **FS International**
per trasferimento *know how* in selezionati Paesi target ad alto potenziale
- **FS Security**
per protezione da minacce e attacchi digitali e fisici

RIVOLUZIONE ORGANIZZATIVA
ATTRAVERSO INGRESSO NUOVE COMPETENZE NEL POLO MERCI

NUOVO MODELLO ORGANIZZATIVO
SERVIZI DI TRASPORTO EUROPEI CON PRESIDIO INDUSTRIALE FOCALIZZATO NELLE SOCIETÀ OPERATIVE



6 NUOVO MODELLO DI INTEGRAZIONE RETI E SERVIZI FOCUS SUL TRASPORTO PASSEGGERI

Da dicembre 2018	Da aeroporto Roma FCO a Firenze / Bologna / Venezia / Genova / Pisa 6 collegamenti AV al giorno	
In arco di Piano	Da aeroporto Milano MXP a Verona / Padova / Venezia / Bologna / Roma nuovi collegamenti AV	
Dal 2020	Da aeroporto Bologna / Catania / Genova / Venezia Potenziamento connessioni aeroporto-stazione	
Dal 2020	Potenziamento connessioni porto-stazione Es. Civitavecchia	

16



PIANO INDUSTRIALE: OBIETTIVO CRESCITA SUPERIORE AL 30%



* Valore calcolato come della Ebitda 2019-2023 per moltiplicatore di settore (10x)



PIANO GRUPPO FS ITALIANE CONTRIBUIRÀ A CRESCITA ECONOMICA E OCCUPAZIONE DEL PAESE ...

58€ mld
di investimenti
nell'arco di Piano



Occupazione
nell'indotto

100 ÷ 120 mila

posti di lavoro all'anno, di cui 50 mila aggiuntivi
nell'arco di piano



PIL

0,7 ÷ 0,9%

contributo al Pil all'anno di cui 30bp aggiuntivi
nell'arco di piano



Produzione
linda
(indotto)

25 ÷ 35 € mld

di produzione linda (indotto) all'anno



20

... E ALLO SVILUPPO DI UNA MOBILITÀ SOSTENIBILE PIÙ QUALITÀ DELLA VITA, PIÙ SOSTENIBILITÀ PER IL PAESE



+ 90 mln

passeggeri/anno
nei nostri treni



- 400 mila

auto/anno
sulle strade



- 600 mln

Kg CO₂/anno



ANSF

Sicurezza Ferroviaria:



“Incidenti in crescita. Ancora allarme per pedoni e manutenzione”

Roma, 10 aprile 2019

Nel 2018 si sono verificati 116 incidenti ferroviari significativi: 113 sulla rete gestita da RFI e 3 sulle reti di competenza dei gestori regionali. Pur restando sotto la media europea, il dato è in crescita rispetto al 2017 e risente, in termini di vittime, delle gravi conseguenze degli incidenti avvenuti a Pioltello il 25 gennaio 2018 e a Caluso il 23 maggio 2018 che hanno causato rispettivamente 3 morti e 34 feriti gravi e 2 morti e 21 feriti gravi. Le vittime sono in aumento nel 2018 rispetto al 2017: i decessi passano da 55 a 75 e i feriti gravi da 37 a 89.

Sull'incidentalità ferroviaria l'Italia mostra ancora margini di miglioramento sul fronte della manutenzione, della cultura della sicurezza e sull'implementazione tecnologica delle reti regionali. È questa in sintesi quanto emerge dalla “Relazione sulla sicurezza ferroviaria 2018” presentata oggi dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF) presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti alla presenza del Ministro Danilo Toninelli. La relazione è basata su una analisi preliminare, con dati non ancora consolidati, che anticipa il report annuale che verrà inviato, come da obbligo di legge, entro il mese di settembre al Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e all'Agenzia Europea per le Ferrovie.

“I numeri, peraltro influenzati negativamente da incidenti gravissimi e luttuosi eventi fuori dall'ordinario – ha commentato il ministro Danilo Toninelli- non consentono alcuna

distrazione e alcun rallentamento sul percorso di rafforzamento dei presidi di sicurezza delle linee ferroviarie. Chi sceglie il treno per spostarsi, magari per andare ogni mattina a scuola o al lavoro, deve sapere di poter viaggiare con il massimo grado di protezione. Dunque, soprattutto i gestori regionali devono mettersi rapidamente al passo con gli standard più avanzati di controllo della marcia dei treni e devono investire sulla qualità delle loro linee. L'altro tema che mi sta davvero a cuore è quello dell'attraversamento dei binari da parte dei pedoni, causa primaria di incidenti mortali. Su questo fronte, accanto alla messa in sicurezza delle tratte, bisogna lavorare alla creazione di nuovi sottopassi e alla bonifica di quelli esistenti, che spesso sono inservibili. Ma serve anche un'operazio-



Ing. Marco D'Onofrio - Direttore ANSF

ne di sensibilizzazione culturale, che il mio ministero ha già avviato, mirata a far percepire davvero quanto possa essere realmente pericoloso attraversare un binario. La nascita di Ansfisa servirà, infine, a migliorare l'azione di vigilanza sulle infrastrutture ferroviarie, inquadrandola in un contesto sistematico di sorveglianza delle nostre reti”.

“I dati del 2018 mostrano un andamento in controtendenza rispetto ai risultati positivi degli ultimi 10 anni – ha commentato Marco D’Onofrio, Direttore dell’ANSF che ha illustrato la Relazione - Non bisogna quindi per alcun motivo abbassare la guardia sulla sicurezza ferroviaria. L’Agenzia sta seguendo con la massima attenzione l’efficacia dei processi manutentivi dei gestori e delle imprese ferroviarie, mentre sul fronte delle linee regionali occorre accelerare i piani di messa in esercizio dei sistemi di protezione della marcia del treno e le attività per il conseguimento delle autorizzazioni. Non siamo più disposti ad accettare posticipi sull’implementazione tecnologica di queste linee. Da segnalare, infine, che l’ANSF nel 2019 sarà impegnata nelle nuove attività conseguenti al recepimento del IV pacchetto ferroviario, all’estensione dell’ambito di competenza alle ferrovie isolate, al processo di nascita di Ansfisa ed al potenziamento del proprio organico”.

Investimenti dei pedoni

Nel 2018 il 78% degli incidenti (91 casi, 88 sulla rete RFI e 3 sulle regionali) è stato causato da cadute di persone dai veicoli ferroviari in movimento e dagli investimenti di pedoni. Questa tipologia di incidente è alla base del 90% delle morti sui binari con 68 decessi e 22 feriti nel 2018. Il dato, ancora non completamente depurato dal fenomeno dei suicidi che, in quanto atto volontari vanno conteggiati in diversi contesti, appare in aumento rispetto agli anni precedenti: nel 2017 infatti gli incidenti sono stati 75 e 72 nel 2016. Inoltre, nel 2018 si sono registrati

5 incidenti relativi all’indebita salita o discesa dai treni con 4 feriti gravi e 1 morto. L’andamento italiano in questo tipo di eventi è superiore alla media dei maggiori Paesi europei. La causa va ricercata principalmente in comportamenti individuali impropri sui quali è necessario incrementare la consapevolezza degli utenti. Permane inoltre l’importanza dell’adozione di sistemi tecnici e tecnologici per impedire il manifestarsi del fenomeno.

Deragliamenti

Nel 2018 sulla rete RFI sono avvenuti 8 deragliamenti per un totale di 37 vittime (3 morti e 34 feriti gravi). Le vittime registrate sono tutte relative al tragico evento di Pioltello del 25 gennaio 2018. Il confronto con le principali realtà europee nel periodo 2007-2017 mostra per l’Italia valore comunque inferiori alla media dei principali paesi europei. Il dato è in crescita rispetto agli anni precedenti con 5 deragliamenti nel 2017 (4 su RFI e 1 sulle regionali) e 2 nel 2016. Dagli elementi a disposizione dell’ANSF i deragliamenti del 2018 sono tutti riconducibili a problematiche manutentive e in particolare dell’infrastruttura. A tal fine L’Agenzia già dal 15 gennaio 2018 aveva emesso una specifica circolare rivolta a tutti gli operatori ferroviari richiamandoli all’importanza di una corretta manutenzione; e ha poi impartito ulteriori disposizioni nei confronti di RFI, definendo azioni immediate a breve e a lungo termine finalizzate ad un riesame complessivo dei processi interni per garantire un efficace presidio dei processi manutentivi di propria competenza; tale riesame ha comportato l’avvio di un processo di revisione dei processi manutentivi di cui l’Agenzia segue costantemente l’evoluzione.

Cantieri ferroviari

Sulla rete RFI nel 2018 si sono registrati 8 incidenti significativi relativi ad attività lega-

te a cantieri ferroviari con 8 vittime, di cui 2 morti e 6 feriti gravi. Il dato è in aumento rispetto agli anni precedenti (l'evento nel 2016 e 2017) e conferma l'urgenza delle direttive che l'Agenzia ha impartito ai gestori delle infrastrutture, con particolare riferimento ai processi relativi alla qualificazione dei fornitori esterni, alla formazione del personale e all'adeguatezza dell'organizzazione e delle risorse impiegate.

Passaggi a livello

Nel 2018 circa il 3% degli incidenti significativi e circa il 15% delle vittime (3 morti e 34 feriti gravi) sono avvenuti in corrispondenza di un passaggio a livello. Il dato del 2018 è in netto decremento rispetto al 2017 ma l'impatto generato dagli eventi è superiore a quello rilevato nel periodo di riferimento. Due morti e 21 feriti gravi sono legati alla collisione di un treno passeggeri con un trasporto stradale eccezionale, indebitamente presente sulla sede ferroviaria in corrispondenza di un passaggio a livello a semibarriera avvenuta a Caluso il 23 maggio 2018. Il confronto con le principali realtà europee nel periodo 2007-2017 mostra per l'Italia valore inferiore alla media del periodo.

Situazione linee regionali interconnesse.

Al 31 dicembre 2018 risultano 8 reti regionali interconnesse con uno stato di completamento sistema di controllo della marcia del treno pari allo 0%. Solo un gestore presenta uno stato di completamento pari al 100%, mentre i restanti hanno presentato piani di adeguamento che si sviluppano su più anni. Il panorama sopra delineato, anche in considerazione delle criticità segnalate dalle attività di audit e ispezione, evidenzia la necessità di allineare al più presto la dotazione tecnologica e l'organizzazione a supporto della sicurezza degli operatori ferroviari che svolgono la propria attività sulle reti regionali interconnesse a quanto presente sulla rete nazionale.

Potenziamento dell'organico. Nel 2018 l'Ansf ha avviato quattro concorsi pubblici e due procedure di mobilità per il reclutamento complessivamente di 46 unità di personale tutte nell'area tecnica. L'assunzione di tale personale risulta indispensabile per potenziare le attività di controllo (anche in termini di ispezioni ed audit) oltre che per fare adeguatamente fronte alle nuove competenze, già attribuite, sulle ferrovie interconnesse e a quelle in via di attribuzione sulle ferrovie isolate, tenuto anche conto degli esodi per quietanza nel frattempo intervenuti.



LA PRIMA FERROVIA DI PIANURA ATTRaverso le Alpi Svizzere STA PER DIVENTARE REALTÀ

di Giovanni Saccà

Responsabile Studi Trasporti Ferroviari C.A.F.I.

<http://nuke.af-cafi.it/>

Sabato 25 maggio 2019 si è svolta l'ultima giornata dell'evento Porte Aperte al cantiere AlpTransit Camorino, della Galleria di base del Ceneri, per consentire alla popolazione di dare uno sguardo finale ai lavori eseguiti prima della messa in esercizio della Galleria¹. La Nuova Ferrovia TransAlpina (NFTA o Alptransit) è il più grande progetto mai intrapreso in Svizzera per aumentare in modo drastico la capacità dei

collegamenti ferroviari attraverso le Alpi, in modo da facilitare al massimo i collegamenti tra il nord e il sud dell'Europa (Fig. I).

Le opere principali dell'Asse del San Gottardo sono costituite da tre nuovi tunnel di base alpini: lo Zimmerber, il San Gottardo e il Ceneri.

L'opera principale dell'Asse del Lötschberg è il tunnel di base del Lötschberg.

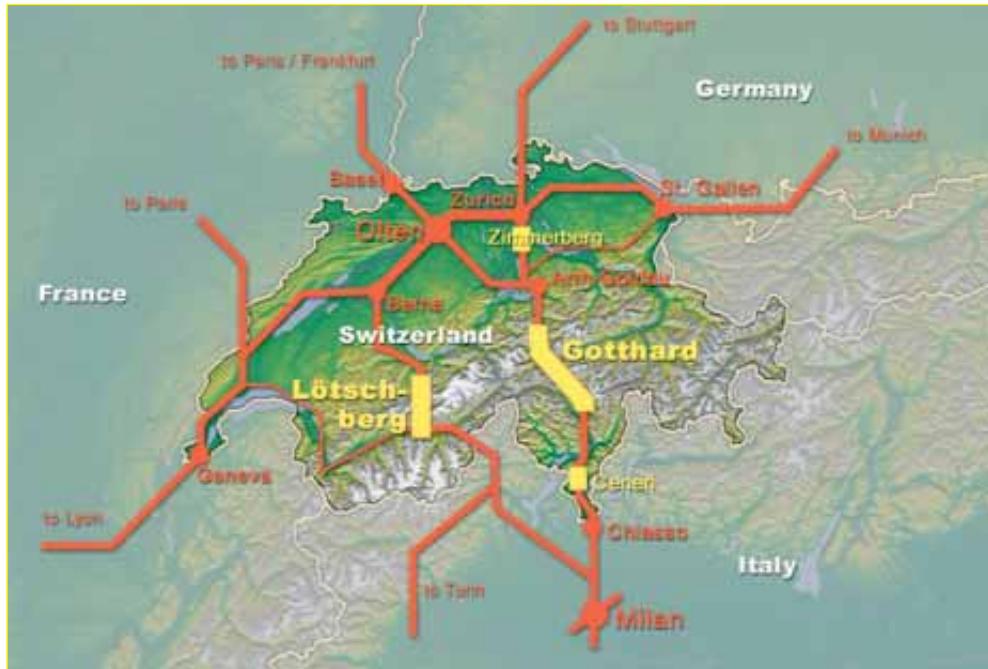


Fig. I - Il progetto AlpTransit/NFTA in Svizzera

https://www.alptransit.ch/fileadmin/dateien/baustellenbesuche/gbc_porte_aperte_2019_05_25.pdf

Le nuove linee ferroviarie per caratteristiche tecniche equivalgono a tratte di pianura in quanto a pendenze e raggi delle curve, per cui consentono di abbreviare in modo significativo le distanze e i tempi di percorrenza aumentando sia la velocità di marcia sia la lunghezza massima dei treni. L'idea di realizzare un sistema ferroviario celere attraverso la Svizzera risale al 1947 quando Carl Eduard Gruner, ingegnere e pianificatore del traffico di Basilea, presentò uno schizzo di un'idea visionaria che riguardava la realizzazione di una galleria di base del San Gottardo come parte di un sistema ferroviario celere. Nei decenni successivi la Confederazione svizzera elaborò vari progetti per realizzare tale sogno.

Il 2 maggio 1992, dopo la firma del Trattato di Maastricht, la Svizzera, pur non avendolo sottoscritto, ha stretto l'accordo con la Comunità Europea per creare lo "Spazio Economico Europeo".

Dato che tre comitati erano contrari al progetto AlpTransit con motivazioni diverse (tracciato, costi dell'opera, entità del progetto), il 27 settembre 1992 si svolse un referendum popolare. In tale occasione il 64% della popolazione svizzera votò a favore del decreto federale sulla costruzione della trasversale ferroviaria alpina (decreto sul transito alpino). In questo modo venne posta la base per la pianificazione e la costruzione degli assi NFTA: San Gottardo e Lötschberg (Fig.2).

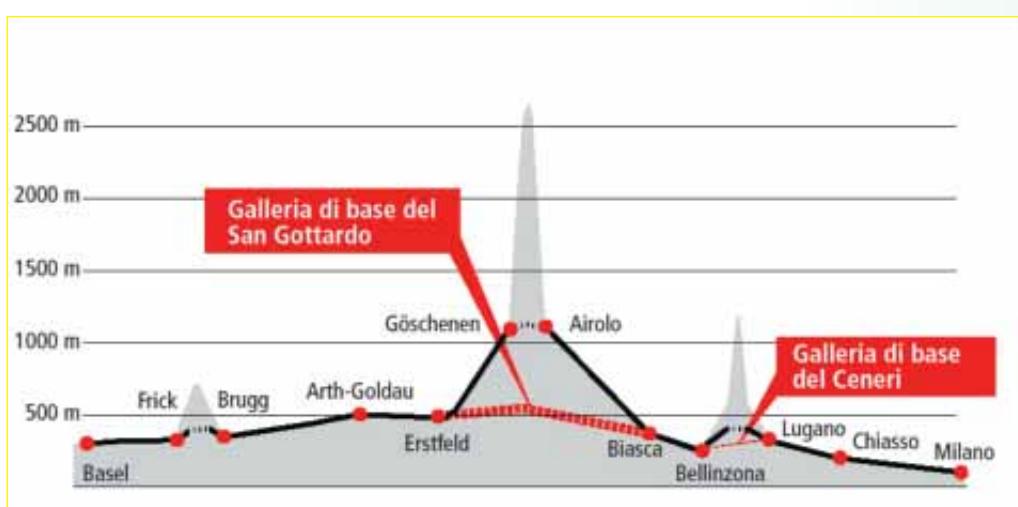


Fig. 2 - Nuovo asse del San Gottardo

Poco dopo l'approvazione del progetto AlpTransit, un gruppo di cittadini promosse una iniziativa popolare denominata "Iniziativa delle Alpi" per iscrivere nella Costituzione svizzera l'obbligo di trasferire le merci dalla strada alla ferrovia. Il 20 febbraio 1994 il popolo svizzero venne chiamato alle urne e la proposta venne approvata dal 51,9% dei votanti.

Il 24 aprile 1996 il Consiglio Federale decise a favore della costruzione e del finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici. Fu decretato che il progetto NFTA venisse realizzato a tappe. Secondo la votazione popolare il progetto globale sull'asse del San Gottardo sarebbe stato realizzato con le gallerie di base dello Zimmerberg, del San Gottardo e del Ceneri, mentre la Galleria di base del Lötschberg avrebbe dovuto essere costruita parzialmente a binario unico.

Il 12 maggio 1998, secondo quanto pattuito con il Consiglio federale svizzero, venne fondata la Società AlpTransit San Gottardo SA, società affiliata al 100% delle Ferrovie federali svizzere (FFS) come committente della nuova trasversale ferroviaria alpina sull'asse del San Gottardo.

Nel 1998 il Consiglio federale decise di modificare la "tassa sul traffico pesante" (da forfettaria a dipendente dalla dimensione e tipo del veicolo e dai chilometri percorsi) in modo da completare il finanziamento di AlpTransit. Come ogni nuova tassa, per entrare in vigore doveva essere approvata dalla maggioranza dei cittadini svizzeri. Il popolo si recò alle urne il 27 settembre 1998 e il 57,2% dei cittadini approvò la modifica della tassa.

Il 29 novembre 1998, con il 63,5% favorevole, la popolazione svizzera accettò il progetto sulla costruzione e sul finanziamento dell'infrastruttura dei trasporti pubblici.

Il 4 novembre 1999 iniziarono ufficialmente i lavori di costruzione della Galleria di base del San Gottardo. Il 1 giugno 2016, alla presenza di circa una mezza dozzina di capi di stato e rappresentanti dei governi di tutta l'Europa, venne inaugurata la Galleria di base del San Gottardo, che con i suoi 57 km di lunghezza è la galleria ferroviaria più lunga al mondo.

Durante il weekend del 4/5 giugno 2016, più di 80.000 visitatori hanno partecipato alla grande festa popolare sui 4 piazzali del San Gottardo.

I lavori di costruzione della Galleria di base del Monte Ceneri, lunga 15,4 km, sono iniziati il 2 giugno 2006 e si prevede che verrà messa in esercizio entro la fine del 2020.

I miglioramenti infrastrutturali del progetto AlpTransit consentiranno ad un maggior numero di treni merci di attraversare le Alpi in tempi più brevi, mentre per i treni viaggiatori saranno possibili velocità sino a 250 km/h (Fig. 3).

Considerando che l'Asse ferroviario del Gottardo a regime sarà in grado di fare transitare ogni giorno 260 treni merci e 68 treni passeggeri, nell'ipotesi che tutti i 260 treni merci siano lunghi 750m e trasportino 100 TEU / treno avremmo una capacità totale pari a 26.000 TEU / giorno ovvero circa 9 milioni di TEU / anno.

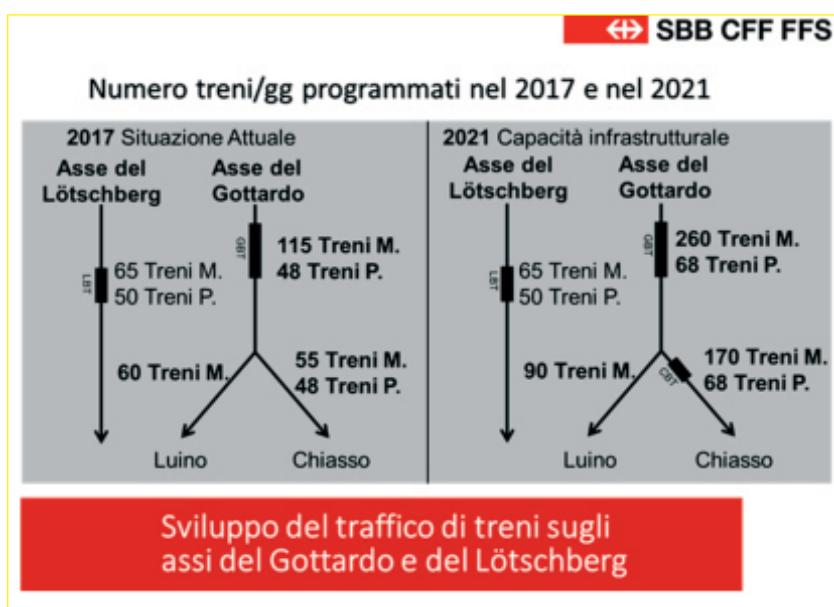


Fig. 3 - Confronto tra la capacità attuale delle linee ferroviarie svizzere con quella che si avrà nel 2021² dopo l'attivazione in esercizio della galleria del Ceneri e quindi dell'asse TEN-T Reno-Alpi (ex Rotterdam-Genova o dei due mari)

² Fonte: https://www.fercargo.net/public/allegati/allegato_52.pdf

Con le gallerie di base del San Gottardo e del Ceneri il tempo di viaggio tra Zurigo e Milano si ridurrà di circa 45 minuti, ammontando a poco più di tre ore (Fig. 4).

Con il completamento del corridoio Reno-Alpi verranno modificati gli attuali equilibri economici tra l'area mediterranea e quella del nord Europa (fig. 5) in quanto i porti del

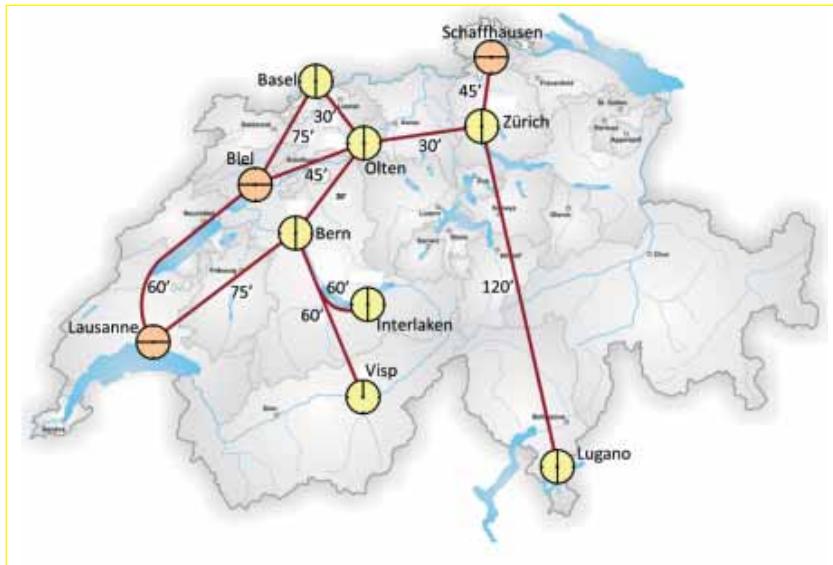


Fig. 4 - I tempi di percorrenza fra le città svizzere previsti dopo il completamento di AlpTransit

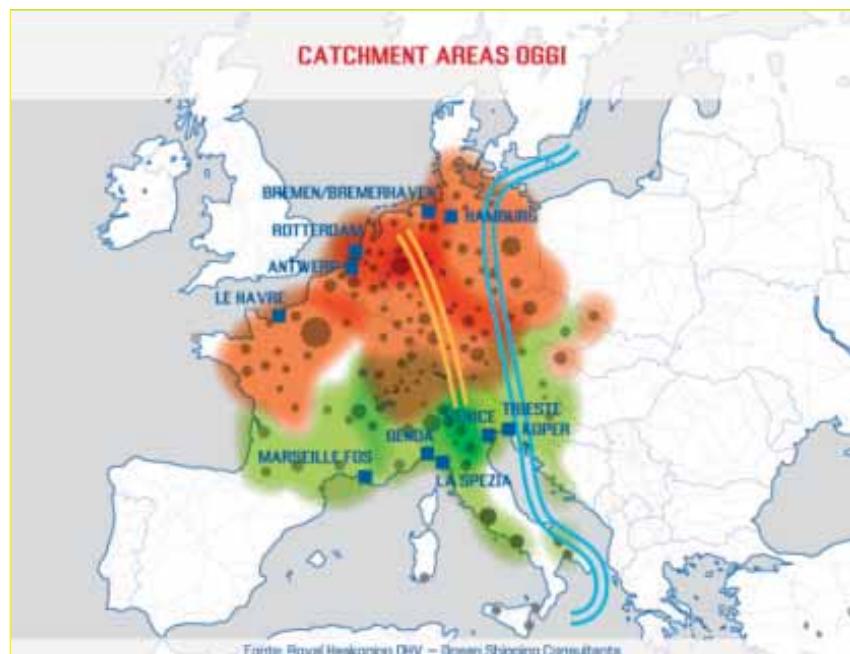


Fig.5 – Aree attualmente servite dai porti europei

CATCHMENT AREAS DOPO IL COMPLETAMENTO DEL CORRIDOIO RENO-ALPINO
E CONSIDERANDO UN MINORE COSTO DEL TRASPORTO VERSO I PORTI DEL MEDITERRANEO

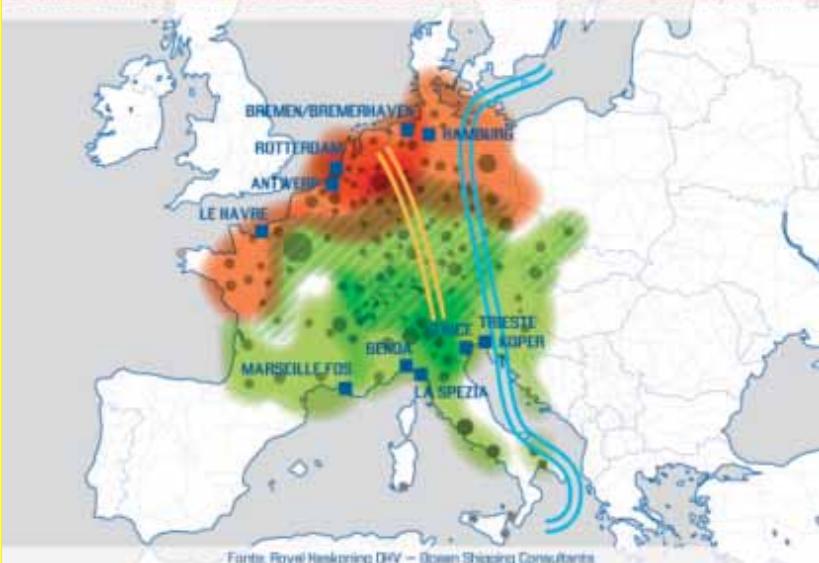


Fig. 6 – Aree che potrebbero essere servite dai porti europei con il completamento del corridoio TEN-T Reno-Alpi

Mediterraneo ed in particolare i porti italiani avranno la possibilità di spostare in modo significativo l'area di contendibilità economica³ (fig. 6).

Il rapporto tra Mediterranean Gateways e Northern Gateway, che attualmente è pari a circa 30/70 (basato sui costi e transit time relativi all'import dall'Asia) dovrebbe assestarsi su un rapporto 40/60 grazie ad una migliore connettività attraverso le Alpi.

Ulteriori miglioramenti infrastrutturali lungo i quattro corridoi TEN-T che interessano l'Italia (Mediterraneo, Reno-Alpi, Scan-Med e Adriatico-Baltico) potrebbero tradursi in ulteriori opportunità per l'Italia (fig. 7).

Se i quattro i corridoi avessero le stesse capacità del nuovo Asse ferroviario del Gottardo, la capacità totale ferroviaria attraverso le Alpi potrebbe arrivare sino a circa 36 milioni di TEU/anno, avendo equiparato il traffico merci a quello dei soli containers e tralasciato la capacità stradale dato che, in base a quanto stabilito dagli accordi europei, quando saranno ultimati i corridoi TEN-T, normalmente i trasporti via strada dovrebbero essere utilizzati solo per distanze inferiori ai 300 km.

CORE NETWORK CORRIDORS INTERESSANTI L'ITALIA

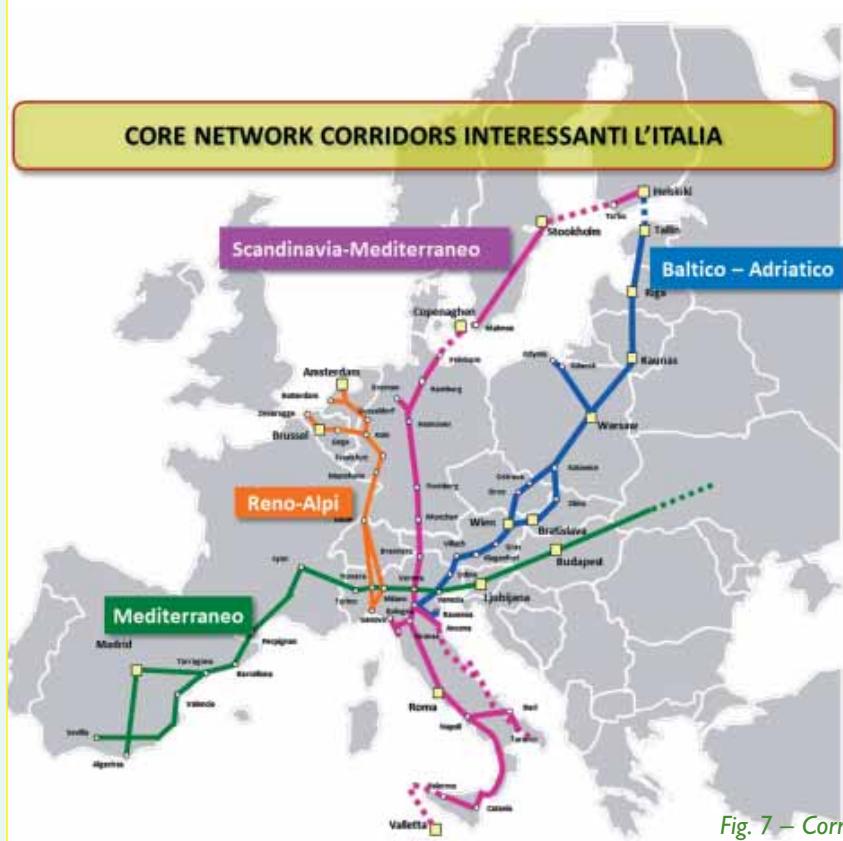


Fig. 7 – Corridoi Core TEN-T interessanti l'Italia

³ Fonte: <https://www.contshipitalia.com/it/news/inside-industry-evoluzione-delle-catchment-areas-dei-porti-europei>

Il mercato del nord Italia che nel 2017 è stato pari a circa 8.5 Milioni TEU (fig. 8), per dimensioni è unico nel Mediterraneo, ma quasi il 25% del traffico arriva dal Nord Europa e quindi subisce un maggior onere di trasporto di 1.000 km. terrestri e 2.100 miglia marine. Superata questa disfunzione sarebbe possibile servire anche la Svizzera, il Sud Germania e altri paesi europei.



Fig. 8 - Mercato del nord Italia nel 2017

Inoltre, migliorando la frequenza delle connessioni ferroviarie e riducendo ancora di più i costi di trasporto attraverso il sistema Southern Gateway, il saldo potrebbe potenzialmente portare ad un rapporto 60/40 in favore dei porti che si affacciano sul Mar Mediterraneo. In aggiunta a questi elementi strutturali, lo sviluppo del network legato all'iniziativa One Belt One Road (via della Seta), guidata dal governo cinese, potrebbe introdurre cambiamenti significativi nello scenario competitivo dell'Europa (fig. 9).



Fig. 9 - Via della seta e Macroregione alpina⁴

In questo scenario i porti della costa ligure e adriatica potrebbero trarre i maggiori benefici se le Grandi Opere a ciò necessarie venissero realizzate tempestivamente.

⁴ Youtube "Costruire Europa Saccà" <https://www.youtube.com/watch?v=s5QYoOkJzpw&t=1s>

Date però le limitazioni infrastrutturali dei porti liguri, del porto di Venezia e di Trieste, dovute alla particolare orografia e alle problematiche di conurbazione urbana, che oggettivamente ne limitano la potenzialità se non a fronte di ingenti investimenti, sarebbe opportuno che venisse rivisto il progetto "TPAV-C: VGATE Deep Sea Multimodal Terminal"⁵ commissionato dalla Società VGATE S.r.l. di Mestre (VE) e concepito nell'interesse del Nord-Est italiano, convertendolo in un progetto / strategia di Valore europeo e in particolare di interesse per le macroregioni adriatica ionica, alpina, baltica e del Danubio. Come si legge nella documentazione relativa all'analisi costi-benefici del Terzo Valico⁶, che si prefigge l'obiettivo di potenziare i collegamenti ferroviari tra il sistema portuale ligure e dell'alto Tirreno con il nord del paese e il centro nord d'Europa (Rotterdam e Anversa), in fondo a pag. 14 dell'Allegato I – "Analisi costi-benefici del Gruppo di Lavoro sulla valutazione dei progetti" viene affermato che la capacità massima del porto di Genova potrà raggiungere il valore di 4,5 milioni di TEU in più rispetto all'attuale 1,5 Milioni di TEU e che tale limite "non viene peraltro mai raggiunto negli scenari considerati nell'analisi" (fig.10).



Fig. 10 - Esempio di andamento dei TEU con cap a 6 milioni di TEU (Porto di Genova)

Il porto di Trieste per quanto riguarda il traffico container ha totalizzando nel 2017 la cifra record di 616.156 TEU. Raddoppiando il molo VII, terminal container, come da Piano Regolatore Portuale attualmente in vigore, dovrebbe essere in grado di raddoppiare la capacità fino a raggiungere 1,5 milioni di TEU⁷ o al massimo 2,5 milioni di TEU secondo altre fonti.

Il Terminal Plurimodale D'Altura-Chioggia (Venezia)⁸, se realizzato nel rispetto del progetto commissionato dalla Società V-

GATE S.r.l., così come risulta nell'allegato "Analisi economica" del 28/11/2018 (TPAV-C_VGATE_R_0021_Analisi_economica⁹) sarà in grado di ospitare contemporaneamente due navi oceaniche con una capacità fino a 18'000 TEU in modo da poter gestire:

- fino 500kTeu per anno nella fase 1;
- da 500k Teu a 1,1 MTeu per anno nella fase 2;
- da 1,1 MTeu a 2,0 MTeu per anno.

⁵ <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Info/6933>

⁶ Fonte: Documenti datati 13 dicembre 2018 predisposti dagli esperti della Struttura Tecnica di Missione del MIT

<http://www.mit.gov.it/comunicazione/news/terzo-valico-ultimata-lanalisi-costi-benefici-e-analisi-giuridica>

⁷ Fonte: https://it.wikipedia.org/wiki/Porto_di_Trieste

⁸ Fonte: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6933/9752>

⁹ <https://va.minambiente.it/File/Documento/316867>

Come si può facilmente dedurre i valori massimi raggiungibili dall'adeguamento dei porti dei Genova, Trieste e Venezia sono abbondantemente inferiori a quelli di qualsiasi porto del Mare del Nord a cui si vorrebbe fare concorrenza in modo da riequilibrare la "Catchment Areas" (fig. 11).



Fig. 11 - PortGraphic: Classifica dei primi 15 porti europei per la gestione dei container nel 2018¹⁰

Come affermato da Bruno Musso, armatore di Grendi, e da Fabiola Mascardi, ex manager di Ansaldo Energia, “è necessario realizzare una soluzione coraggiosa e innovativa per la logistica del Nord Italia per poter ribaltare i ruoli di forza tra porti del Nord Europa e Genova”. Recentemente e in più occasioni, riscuotendo vivo interesse tra gli stakeholders, Musso e Mascardi hanno ripresentando il progetto denominato il B.R.U.C.O.¹¹ (Bi-level Underpass for Container Operations), senza però ricevere l’avallo politico¹².

¹⁰ <https://www.porteconomics.eu/2019/03/02/portgraphic-top15-container-ports-in-europe-in-2018/>

¹¹ <http://www.easternational.it/backend/processed/20180614040908-ZPTHLPBruno%20Musso%20-%20IL%20BRUCO%20Genova%2016.5.18.pdf>

¹² <https://www.grendi.it/news/603.htm>

Tale progetto, predisposto dal SiTI¹³ (Istituto Superiore sui Sistemi Territoriali per l’Innovazione di Torino costituito dalla Compagnia di S. Paolo e dal Politecnico di Torino) e da alcuni imprenditori genovesi è stato presentato la prima volta nel 2008 ricevendo l’interesse da parte della Regione Piemonte e della Regione Liguria, che hanno firmato un protocollo d’intesa.

Successivamente, durante il Convegno «Il Gottardo c’è» a cui ha partecipato anche la Regione Lombardia, si era ipotizzata la costituzione di comitato di Promozione del «Porto oltre l’Appennino», ma a tutt’oggi senza alcun seguito.

A giudizio dello scrivente, in alternativa, bisognerebbe valutare la possibilità di realizzare il progetto il B.R.U.C.O. nel Nord-Est anziché nel Nord-Ovest, in quanto nel Veneto non bisogna superare gli Appennini per andare dal “Porto Off-Shore” al “Porto Secco” e quindi non bisogna realizzare nessun tunnel ferroviario dedicato lungo 38 km e quindi si eviterebbe di realizzare un’opera confrontabile con il terzo valico.

In pratica potrebbe rientrare tra gli interessi nazionali oltre che macroregionali europei la trasformazione del Progetto relativo al Terminal Plurimodale D’Altura - Chioggia (Venezia) (Fig. 12) nel porto strategico italiano più importante d’Italia in grado di diventare per i containers

la porta d’ingresso del Sud Europa in Mediterraneo della “Via della seta” in grado di gestire più di 10 milioni di TEU/anno.

Il “Porto Secco” potrebbe essere realizzato nel Veneto, in parte in provincia di Rovigo e in parte in provincia di Venezia, riutilizzando l’area abbandonata di Porto Maghera, e collegando i due nuovi interporti a tutti i quattro corridoi TEN-T che attraversano l’Italia. Ciò consentirebbe di modificare drasticamente l’Analisi Costi Benefici di tutte le nuove linee ferroviarie da realizzare in Italia, valichi internazionali di base compresi. Tutti gli interventi relativi a quest’ipotesi dovrebbero consentire l’aumento drastico del traffico ferroviario merci in modo tale da creare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro, aumentare il gettito IVA del valore delle merci sbarcate e sdoganate non solo in Italia ma anche in Croazia e Slovenia e quindi giustificare ampiamente l’attuazione dei corridoi europei della TEN-T in Italia.

Il traffico merci generato dall’attuazione di tale progetto, che potrebbe rientrare negli accordi recentemente sottoscritti dal Governo italiano con la Cina (Via della

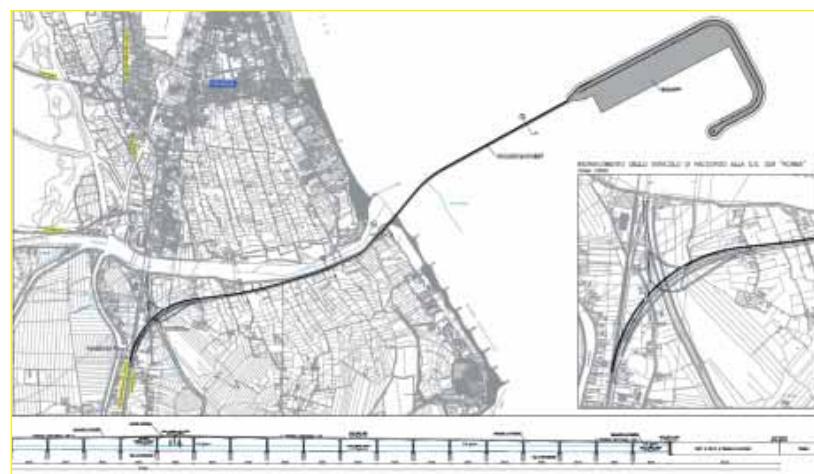


Fig. 12 – Localizzazione del Terminal Plurimodale D’Altura-Chioggia (Venezia)¹⁴ da potenziare allungando le banchine in modo da poter servire contemporaneamente almeno 4 navi oceaniche portacontainers da 18-22.000 TEU/cad.

¹³ http://www.siti.polito.it/index.php?id=6&t=tpl_32&l=ITA

¹⁴ Fonte: <https://va.minambiente.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/6933/9752?pagina=2>

seta), sarebbe tale da giustificare ampiamente la realizzazione del quadruplicamento della linea Rovigo-Padova, della nuova linea ferroviaria Padova-Brescia, della gronda sud di Milano e il potenziamento di tutte le tratte di accesso ai nuovi valichi di base alpini con la Francia, la Svizzera, con l'Austria e con la Slovenia.

Inserendo tale progetto nell'ambito di una strategia nazionale, si potrebbe pensare di quadruplicare anche la linea ferroviaria da Rovigo a Bologna in modo da consentire, dopo aver completato i previsti lavori di adeguamento della Direttrice adriatica e del Sud Italia, di poter servire anche i traffici provenienti dai porti di Taranto, Napoli, Gioia Tauro, ecc., che ovviamente dovranno essere adeguati in modo da poter suppor-

tare i nuovi traffici internazionali merci (Fig.13) per garantire significativi benefici allo sviluppo dell'occupazione anche alle regioni meridionali. A tal proposito si ricorda che gli attuali interporti della Pianura Padana non sono dimensionati per ricevere il traffico ferroviario dai porti dell'Italia meridionale, che attualmente svolgono solo funzioni di transhipment, e pertanto sarebbe opportuno dimensionare il nuovo interporto di Rovigo in modo tale da potersi interfacciare anche con i porti dell'Italia meridionale.

Volendo assegnare un nome alla nuova ipotesi di progetto potremmo chiamarlo E.U.P.A.T. (European Plurimodal Adriatic Terminal), che è simile a quello che ho già prospettato su questa rivista nel 2014

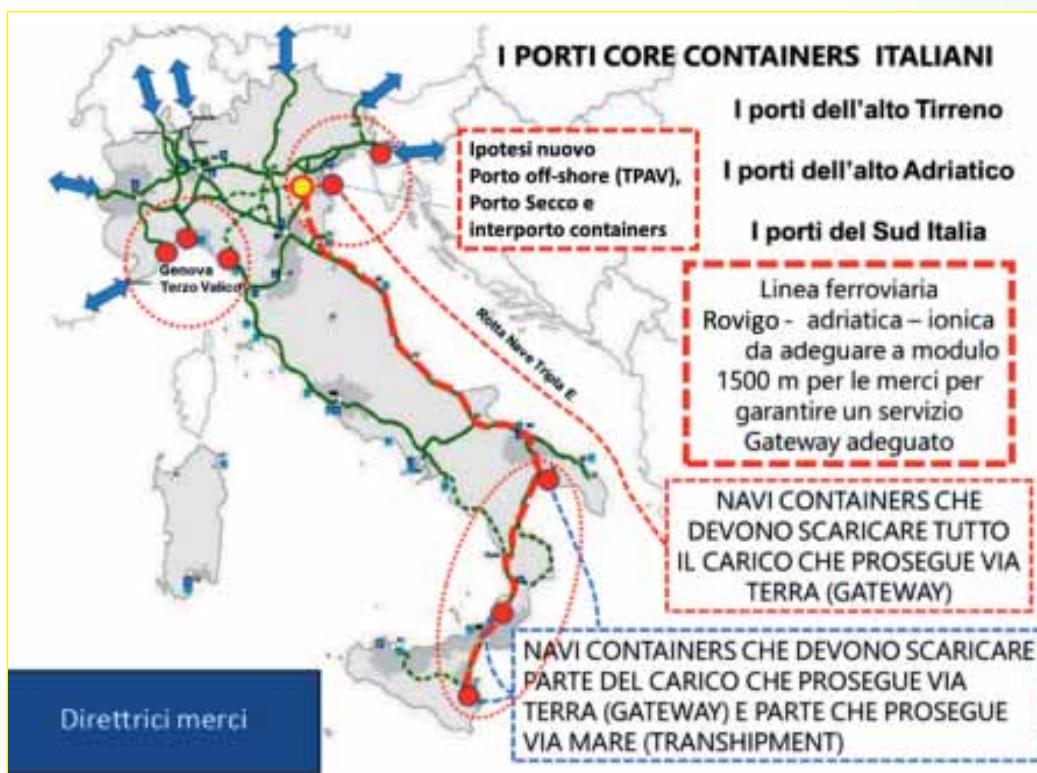


Fig. 13 – Ipotesi di adeguamento delle direttive merci a seguito della realizzazione del nuovo porto off-shore TPAV, potenziato nel rispetto degli obiettivi proposti dal progetto “Il B.R.U.C.O.” ovvero aggiungendo un “Porto Secco” a servizio del nuovo “Porto Off-Shore” di Venezia/Chioggia e dei nuovi interporti veneti Rovigo/Venezia in modo da poter gestire almeno 10 milioni di TEU/anno.

“Venezia: il porto di domani”¹⁵. Il porto deve essere progettato per gestire circa 10 milioni TEU/anno altrimenti le grandi navi oceaniche da 18-22.000 TEU non avranno alcun interesse ad attraccare in tale porto, così come dimostrato dall’Armatore Bruno Musso e dalla dott.ssa F. Mascardi nella loro presentazione del 16 maggio 2018¹⁶.

Il “Porto Secco” potrebbe essere costruito nelle immediate vicinanze del porto dell’isola, ad esempio a cavallo del fiume Adige lungo l’attuale ferrovia Rovigo-Chioggia, che ovviamente andrà adeguata ai nuovi traffici. Il traffico tra il “Porto Secco” e il “Porto Off-Shore” dovrebbe essere completamente automatizzato, così come previsto dal progetto “Il B.R.U.C.O.”, tramite navette ferroviarie automatiche, utilizzando l’infrastruttura specifica (viadotto di collegamento tra il porto Off-Shore e il “Porto Secco”) da realizzare con l’obiettivo di ridurre al minimo lo spazio necessario per la costruzione dell’isola portuale e massimizzarne la capacità¹⁷.

Da un punto di vista operativo i container in arrivo al “Porto Off-Shore” dovrebbero essere caricati direttamente su vagoni ferroviari dedicati e automaticamente inoltrati al “Porto Secco”.

Il numero di servizi giornalieri verrà dimensionato in base al traffico sostenuto dal ponte marittimo e alla quota dei beni che verranno inoltrati al “Porto Secco”. Si potrebbe prevedere di caricare i contenitori anche su due piani, utilizzando carri speciali così come già avviene in altri continenti.

I nuovi Interporti di Rovigo e di Venezia Marghera dovranno essere adeguatamente raccordati sia con il “Porto Secco” e con i corridoi TEN-T. Tra l’altro la posizione dei nuovi interporti sarebbe tale da poter riutilizzare sia le vie di terra (stradali e ferroviarie) sia le vie navigabili (canal bianco e i fiumi Adige, Brenta e Po). In tal modo il nuovo porto potrebbe svolgere sia le funzionalità Gateway tramite i corridoi Core TEN-T, sia quelle di Transhipment verso i porti dell’Alto Adriatico (Fig.14).

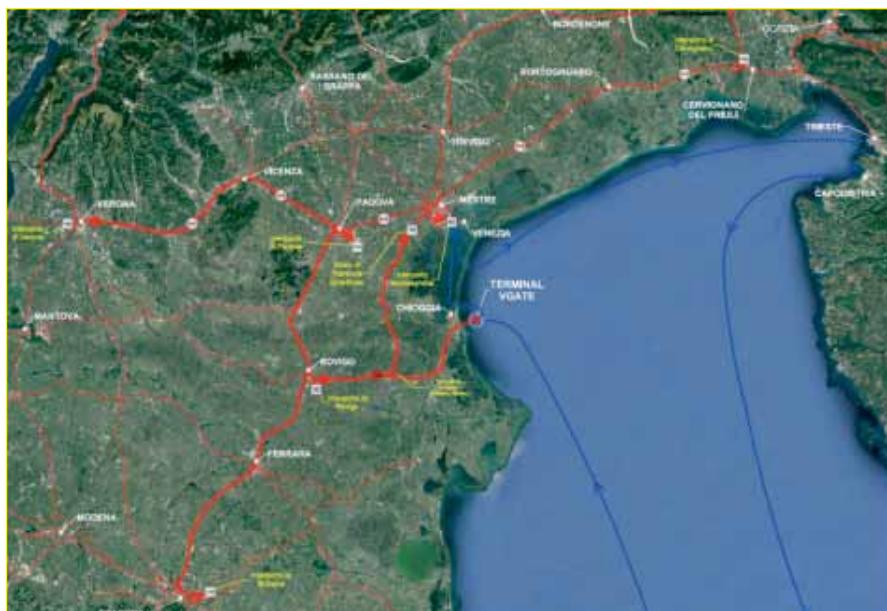


Fig. 14 – Inquadramento general e localizzazione del Terminal Plurimodale d’Altura VGATE¹⁸

¹⁵ http://nuke.af-cafi.it/Portals/0/sacca3_marzapr2014.jpg

¹⁶ <http://www.easternational.it/backend/processed/20180614040908-ZPTHLPBruno%20Musso%20-%20IL%20BRUCO%20Genova%2016.5.18.pdf>

¹⁷ Fonti: libro a cura di Lami I. M., 2007, Genova: il porto oltre l’Appennino, Ed. Celid, Torino. Libro a cura di Bruno Musso, 2008, Il porto di Genova. La storia, i privilegi, la politica, Ed. Celid, Torino.

Libro a cura di Bruno Musso, Roscelli R., Lami I. M. e Rosa A., 2009, Il BRUCO - Bi-level Rail Underpass for Container Operations, Ed. Celid, Torino.

Libro a cura di Bruno Musso, 2016, Il cuore in porto. Mursia Editore, Milano

In corrispondenza degli interporti interessati dai nuovi traffici internazionali potrebbero insediarsi nuove attività in grado di attrarre investimenti, anche stranieri, per effettuare lavorazioni sulle merci e creare decine di migliaia di nuovi posti di lavoro (Tab.I). Non bisogna dimenticare di aggiungere tra i benefici quello diretto per lo Stato che è pari all'IVA applicata al valore di tutta la merce sbarcata e inoltrata via terra, non solo verso il territorio italiano, ma anche quella diretta alle altre nazioni europee.

	Fatturato (€)	Utile (€)	Beneficio per lo Stato (€)	Occupati per 1.000 Teus
Container in transito	300	20	110	5
Container lavorato	2.300	200	1.000	42

Tab. I - Differenziale in termini di valore aggiunto prodotto da un container in transito ed un container “logisticizzato”¹⁹

Tutto ciò, tra l'altro, consentirebbe di modernizzare e consolidare i sistemi di trasporto pubblico locale a sostegno dei lavoratori coinvolti nelle nuove attività migliorando le condizioni economiche della popolazione e la qualità della vita.

Tale ipotesi potrebbe rientrare tra le iniziative sottoscritte nel CONTRATTO PER IL GOVERNO DEL CAMBIAMENTO sottoscritto il 18 maggio 2018²⁰, che a pagina 49, tra l'altro, stabilisce:

“L’Italia per la sua collocazione geografica al centro del Mediterraneo rappresenta la naturale cerniera di collegamento per i traffici provenienti dall’Estremo e Medio Oriente verso l’Europa.

Dobbiamo investire risorse adeguate per attrezzare i nostri porti con aree retro portuali capaci di garantire lo sdoganamento delle merci in loco, che devono poi essere trasportate grazie all’alta portabilità nelle destinazioni finali.

I principali porti italiani debbono avere lo status di porti gateway (aree di sdoganamento merci) e non porti transhipment (di solo passaggio tra una nave e l’altra). Uno status fortemente pregiudicato dalla recente legislazione sul riordino portuale.

Senza un’adeguata rete di trasporto ad alta capacità non potremmo mai vedere riconosciuto il nostro naturale ruolo di leader della logistica in Europa e nel Mediterraneo”.

¹⁹ Fonte: Elaborazione su fonti varie (Confindustria e Confetra Assemblee Annuali 2003 e 2004 - Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, 2008)

²⁰ “Nuovo Governo e Contratto per il cambiamento: che cosa c’è per il traffico merci e per l’intermodalità”
http://nuke.af-cafi.it/Portals/0/nuovogoverno_AF-4_6_2018.jpg

Strada e ferrovia: conflitto o integrazione collaborativa?



di Gabriele D'Antino

Laureato in Scienze della Comunicazione

Attivo nel campo della solidarietà sociale

La mobilità delle merci è una componente essenziale del mercato interno dell'UE. Essa contribuisce, in modo significativo, a rendere competitivi l'industria e i servizi europei, e, inoltre, ha un impatto sostanziale sulla crescita economica e sulla creazione di posti di lavoro.

Negli ultimi anni, il volume di trasporto interno delle merci (su strada, rotaia e per vie navigabili interne) in tutta l'UE si è attestato a circa 2 300 miliardi di tonnellate-chilometro all'anno, e di questo il trasporto su strada rappresenta approssimativamente il 75 % del totale. Ma è noto che il trasporto ha anche un impatto negativo sull'ambiente e sulla qualità della vita, poiché sono responsabili di circa un terzo del consumo energetico e delle emissioni totali di CO₂.

Ne deriva che il cambiamento di modalità di trasporto efficienti e sostenibili, come il trasporto su rotaia e per vie navigabili interne, piuttosto che su strada, consentirebbe

di ridurre la dipendenza del nostro Paese e dell'Europa dall'importazione di petrolio e la riduzione dell'inquinamento. Infatti, le emissioni di CO₂ provenienti dal trasporto ferroviario sono 3,5 volte inferiori, per tonnellata-chilometro, a quelle prodotte dal trasporto su strada (fonte:Agenzia europea dell'ambiente).

Tale mutamento di modalità del trasporto favorirebbe, inoltre, la diminuzione dei costi associati alla congestione stradale, destinati ad aumentare, secondo le stime attuali, di circa il 50 % nel 2050, raggiungendo nell'UE circa 200 miliardi di euro all'anno, ed anche la riduzione del numero di vittime. Il discorso è valido, in particolare, per il nostro Paese, ove il trasporto su strada delle merci è assolutamente prioritario.

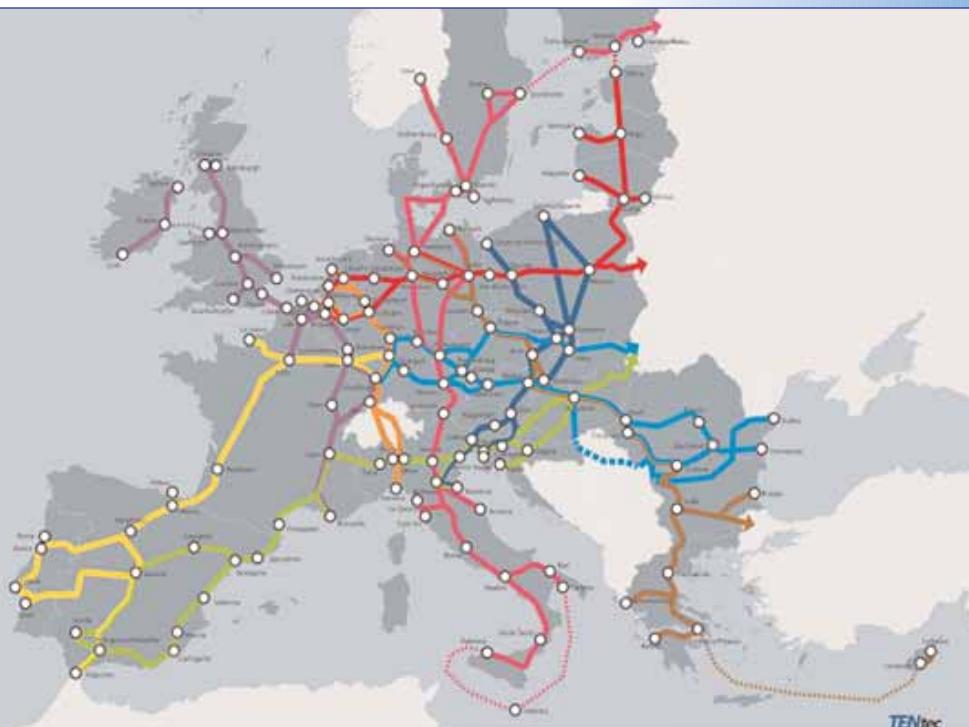
Si consideri, al riguardo, che la Cina sta puntando tutto sulla realizzazione di un mastodontico sistema ferroviario per modernizzare il Paese e creare il più grande mercato economico mondiale che si muove sui binari e attraversa una rete di oltre 81.000 km, mentre in Italia il trasporto ferroviario delle merci rap-

presenta una quota di traffico assolutamente minoritaria rispetto alle altre modalità. Anche in questo campo purtroppo il nostro Paese con il suo 6% circa del trasporto merci rappresenta il fanalino di coda dell'Europa, dove il comparto ferroviario delle merci si attesta ad una quota che varia tra il 12% e il 18% mentre in alcuni paesi "virtuosi" come l'Austria addirittura supera il 30%.

Lo spazio ferroviario europeo unico

Nell'UE esiste una rete che è calcolata in circa 216. 000 km di linee ferroviarie operative che possono considerarsi come una possibile alternativa al trasporto su strada, soprattutto nei casi in cui, per percorrere medie e lunghe distanze, il trasporto merci ferroviario risulterebbe più competitivo. In generale, i treni a media e lunga percorrenza nell'UE oltrepassano almeno una frontiera.

In Europa, il costo totale di un viaggio internazionale in treno varia a seconda dei diritti nazionali di accesso, del livello di concorrenza, dei tempi di percorrenza e dell'economia di



scala ottenuta. In particolare, gli ingenti costi fissi aggiuntivi relativi al primo e all'ultimo miglio (ad es., per il carico e/o lo scarico nei terminal) si suddividono in modo più uniforme su medie e lunghe distanze. Di conseguenza, il costo totale per tonnellata-chilometro del trasporto ferroviario delle merci su tali distanze può essere inferiore a quello del trasporto su gomma delle stesse merci. Inoltre, il trasporto ferroviario rappresenta il mezzo di trasporto più economico per alcuni tipi di prodotti specifici, come i combustibili minerali solidi, le materie prime e i prodotti chimici.

Nel trasporto merci su ferrovia sono presenti diverse parti interessate:

- gli spedizionieri (che scelgono la modalità di trasporto che meglio si addice alle loro esigenze);
- le imprese ferroviarie (operatori ferroviari che forniscono il servizio di tra-

sporto delle merci;

- i gestori delle infrastrutture;
- gli organismi nazionali di regolamentazione, con il compito di garantire alle imprese ferroviarie l'accesso equo e non discriminatorio alla rete ferroviaria;
- le autorità nazionali preposte alla sicurezza, per il rilascio di certificati di sicurezza per le imprese ferroviarie e delle autorizzazioni per veicoli ferroviari.

Nel nostro Paese la ferrovia oggi esiste ancora solo dove i camion non riescono a soddisfare la domanda, come nei porti per gli spazi ridotti, e nell'automotive per i picchi dei volumi, mentre sulle tratte internazionali benefichiamo delle scelte per l'intermodalità ferro gomma degli altri paesi: in conclusione, in nessun caso l'attuale presenza della ferrovia è conseguente a scelte di politica e quindi di pianificazione dei trasporti.



Il trasporto ferroviario di merci a livello nazionale risulta molto rilevante in Germania e in Polonia, che complessivamente rappresentano il 46% del totale trasportato in Europa; seguono la Francia e la Romania.

Dal 2013 è operante il quarto pacchetto ferroviario per il completamento dello spazio ferroviario europeo unico, che si avvale di due pilastri principali: il pilastro tecnico, che, tra l'altro, rafforza il ruolo dell'Agenzia ferroviaria europea (responsabile del rilascio dei certificati di sicurezza alle imprese ferroviarie e delle omologazioni dei veicoli in tutti gli Stati membri), e il pilastro relativo alla governance e all'apertura dei mercati. Quest'ultimo ha il compito di rafforzare il ruolo dei gestori dell'infrastruttura e di liberalizzare i mercati del trasporto nazionale di passeggeri.

Dal giugno 2016 sono entrate in vigore le regole tecniche del quarto pacchetto ferroviario, consistenti in una serie di misure adottate dal Parlamento europeo e dagli Stati membri per rendere maggiormente competitivo ed innovativo il servizio ferroviario nell'Unione europea. In particolare, queste regole tendono a promuovere norme ed omologazioni ferroviarie comuni europee, contribuendo quindi alla competitività del settore ferroviario e alla creazione di un mercato interno più integrato. Il che costituisce un passo avanti verso il completamento dello spazio ferroviario unico europeo. Dalla stessa data, l'Agenzia dell'Unione Europea per le ferrovie ha sostituito l'Agenzia ferroviaria europea (ERA), con il compito di semplificare il gran numero di norme tecniche nazionali nell'ottica della riduzione dei costi burocratici ed amministrativi per le imprese, non più tenute a chiedere le autorizzazioni dai singoli Stati membri.

Per aiutare gli Stati membri e le regioni a trasferire il trasporto delle merci dall'infra-

struttura stradale all'infrastruttura ferroviaria, l'UE concede finanziamenti per investire nelle infrastrutture ferroviarie. Tra il 2007 e il 2013, circa 28 miliardi di euro sono stati stanziati dal bilancio dell'UE per finanziarie infrastrutture ferroviarie: 23,5 miliardi di euro tramite la politica di coesione (Fondo europeo di sviluppo regionale (FESR) e Fondo di coesione) e 4,5 miliardi di euro tramite il programma delle reti transeuropee di trasporto (TEN-T)15, sostituito dal meccanismo per collegare l'Europa (CEF) a partire dal 2014.

Purtroppo esiste una serie di ostacoli allo sviluppo di un sistema europeo di trasporti ferroviari forte e competitivo. Le infrastrutture ferroviarie si sono rivelate poco adatte a fornire servizi transeuropei soprattutto a causa della mancanza di collegamenti transfrontalieri, della presenza di strozzature su assi importanti e della necessità di potenziare le infrastrutture. Poi vi sono problemi di interoperabilità dovuti al fatto che la rete ferroviaria europea è costituita da un mosaico di reti ferroviarie nazionali con caratteristiche tecnico-operative e procedure amministrative specifiche. Infine, vi è la necessità di far emergere un mercato competitivo dei trasporti ferroviari.

Situazione attuale in Italia e prospettive future

I dati relativi al trasporto delle merci in generale elaborati da Confetra e relativi al complessivo trasporto nel nostro Paese nel 2017, ed in particolare nel secondo semestre, registrano un aumento del volume in tutte le modalità del trasporto.

Nel trasporto marittimo, il traffico container, espresso in teu dei porti gateway mostra un incremento del 7,4% rispetto all'anno precedente e quello ro-ro dell'8,1%: Ne hanno beneficiato quasi tutti i porti, ad eccezione di quelli di Gioia Tauro

(-12,4%) e Cagliari (-38,7%). Vi è un calo anche delle rinfuse, (-4,7%) dovuto principalmente alla crisi dell'Ilva, che ha penalizzato il porto di Taranto.

Nell'autotrasporto nazionale, il carico completo è cresciuto del 6,1%, il collettame del 3,5%, mentre in quello internazionale il traffico nei valichi registra un aumento del 7,4%. I volumi trasportati oltre frontiera sono aumentati del 6% del fatturato.

Il trasporto merci per ferrovia è aumentato solo dell'1,5% al contrario del trasporto aereo, che registra un incremento del 10% nel peso, del 5% nel numero di spedizioni e del 6% nel fatturato. Gli aeroporti italiani hanno superato abbondantemente la spedizione di un milione di tonnellate. Il settore delle spedizioni registra un incremento delle movimentazioni del 4,2 nel settore stradale con un aumento del fatturato del 5%. Il settore marittimo è aumentato del 4,4% (5,5 % in più del fatturato).

Il trasporto merci ferroviario ha una *performance* differente in altre parti del mondo, dove rappresenta spesso la modalità di trasporto predominante, e raggiunge quote di mercato pari o superiori al 40 % negli Stati Uniti, in Australia, in Cina, in India e in Sudafrica, ecc. Ciò è dovuto generalmente ad un'elevata percentuale di materie prime trasportate tramite ferrovia e al fatto che tutti i paesi indicati si estendono su vaste aree geografiche soggette ad un unico decreto legislativo nazionale, ad un solo regime linguistico e ad un unico sistema tecnico riguardante i servizi ferroviari, situazioni, queste, che non si rinvengono nell'UE.

La scelta del mezzo di trasporto

Quotidianamente, milioni di tonnellate di merci attraversano l'UE per raggiungere fabbriche, magazzini o abitazioni. Il trasporto merci su rotaia (e il trasporto combinato strada-rotaia) si pone in concorrenza

diretta con il trasporto su strada; gli spedizionieri confrontano regolarmente le due modalità per decidere quale tipo di trasporto utilizzare. Ovviamente, scelgono quello più rispondente alle proprie esigenze, avendo particolare riguardo all'affidabilità, al prezzo, all'assistenza ai clienti, alla frequenza e alla durata del trasporto e la modalità del trasporto viene effettuata in base a criteri economici e non certo in base alle priorità strategiche indicate dallo Stato o stabilite dall'UE.

Alcuni prodotti, come le materie prime, sono, per loro natura, più idonei ad essere trasportati su rotaia. Tuttavia, per essere competitivo con il trasporto su gomma per altri tipi di prodotti, il settore ferroviario deve misurarsi con diversi ostacoli che condizionano le scelte degli spedizionieri, come, tra gli altri, gli orari, i canoni di accesso e la puntualità.

In vari casi gli operatori storici traggono ancora vantaggio dalla posizione dominante ricoperta in passato ed è possibile che vi siano ancora conflitti di interesse che, generando pratiche discriminatorie, falsano la concorrenza nei servizi ferroviari.

Ciò può accadere, ad es., nell'accesso ai terminal e alle componenti dell'infrastruttura (come binari secondari, stazioni di smistamento). E' noto che i terminal e altre strutture principali costituiscono una parte fondamentale dell'infrastruttura ferroviaria e in alcuni casi i nuovi operatori hanno difficoltà ad accedere a tali infrastrutture alle stesse condizioni dell'operatore storico.

Altra posizione discriminatoria può determinarsi nell'assegnazione di tracce ferroviarie. Infatti, per trasportare le merci, gli operatori ferroviari devono, prima di tutto, chiedere al gestore dell'infrastruttura la possibilità di far viaggiare un treno tra due località in un dato periodo. In alcuni casi, gli operatori storici beneficiano ancora di alcuni vantaggi nell'assegnazione delle tracce.

Vi è poi il problema della disponibilità del materiale rotabile. Invero, mentre i nuovi operatori ferroviari potrebbero avere difficoltà di accesso a detto materiale per avviare la loro attività (si pensi, in particolare, alle locomotive per il loro costo elevato), gli operatori storici hanno ereditato un ampio parco di locomotive e di carri dalla preesistente impresa ferroviaria integrata, quasi sempre sovvenzionata con risorse pubbliche. Ed è noto che gli operatori storici sono generalmente restii a dare in affitto o a vendere ai propri concorrenti, ad un prezzo equo, il materiale rotabile in eccedenza.

Infine, vi sono problemi di manutenzione del materiale rotabile ed in particolare delle locomotive. I nuovi gestori possono incontrare difficoltà ad accedere ai centri di manutenzione, poiché in non pochi casi tali centri appartengono in parte all'operatore storico.

La complementarietà delle modalità di trasporto

Oggi prevale una politica di coesione nel settore dei trasporti nell'ottica della creazione di un sistema di trasporti sostenibile, multimodale ed elastico. I finanziamenti della politica di coesione non sono specificamente destinati al trasporto merci su rotaia in quanto tale e possono interessare tutte le diverse modalità di trasporto, al fine di ridurre le disparità regionali.

I nuovi strumenti del meccanismo per collegare l'Europa si incentrano quasi interamente sui progetti ferroviari transfrontalieri, con un'attenzione particolare posta sulle tratte transfrontaliere e sull'interoperabilità, con vantaggi per i servizi di trasporto merci su rotaia, data la loro particolare competitività sulle lunghe e medie distanze.

Il programma del trasferimento graduale del trasporto merci dalla strada alla ferrovia rappresenta una delle azioni prioritarie previste dal *Piano Nazionale per la riduzione*



delle emissioni nocive e la “decarbonizzazione” dell’economia italiana.

L'iniziativa, promossa a suo tempo dal Ministro dell'ambiente, interpreta pienamente lo spirito e le indicazioni della politica dei trasporti sia a livello comunitario che nazionale, per lo sviluppo di una mobilità sostenibile. Essa si propone di promuovere e valorizzare l'attività del trasporto merci – a vantaggio reciproco delle due modalità – quale supporto strategico indispensabile per lo sviluppo economico del paese. Risultano così invertiti i tradizionali valori della spirale “crescita del trasporto = aumento delle emissioni nocive” attraverso la combinazione funzionale dei due vettori, strada e ferrovia, diretta a togliere dalla strada una parte significativa dei flussi del traffico pesante dai grandi assi di scorrimento Nord-Sud ed Est Ovest.

Circa le percorrenze a medio-lungo raggio, occorre studiare quelle misure utili a favorire l'integrazione operativa tra ferrovia e strada, che si può ottenere attraverso prodotti “combinati” per il trasporto delle unità intermodali di carico. Si potranno mettere a fattor comune i grandi flussi di trasferimento delle merci tra le aree di origine e di destinazione, anche tramite un'appropriata utilizzazione del patrimonio esistente dei terminal intermodali quali nodi logistici di interscambio fra strada e ferrovia.

Dall'analisi dell'attuale situazione con riguardo al flusso del trasporto merci, infatti, la ripartizione strada/ferrovia è pari al 94% per la strada e al 6 % per la ferrovia, mentre la somma totale delle merci movimentate in via alternativa alla strada, cioè ferrovia più cabotaggio più idrovia, nel complesso raggiunge una quota del 13%. I risultati che si potranno ottenere invertendo parzialmente l'attuale dinamica competitiva strada-rotaia sono stati oggetto di studio e valutati da parte dei competenti

Ministeri e organismi interessati in un abbattimento graduale dei costi esterni che gravano sull'ambiente, fino ad oltre il 50% dell'attuale valore di tali costi. Ciò consentirebbe un risparmio stimabile attorno ai 3 miliardi di euro l'anno, obiettivo particolarmente ambizioso, ma che si potrà raggiungere attraverso una collaborazione costruttiva tra l'industria, le società logistiche, il comparto dell'autotrasporto e le imprese ferroviarie.

Le prospettive di sviluppo del traffico di rotabili all'interno dei porti italiani e degli scambi commerciali con i Paesi del Mediterraneo indicano un crescente flusso di transito di camion che utilizzano il sistema portuale nazionale per accedere al complesso del mercato europeo. Pertanto il traffico di attraversamento rischia di intasare una rete stradale già sufficientemente satura, soprattutto per quanto riguarda le infrastrutture di trasporto di attraversamento dell'arco alpino.

Il trasporto ferroviario può rappresentare un utile strumento di contenimento della congestione stradale, ma solo se le caratteristiche della rete ferroviaria consentiranno ai treni di trasportare camion e trailer dai Porti di sbarco, oltre le alpi. Al momento questo è possibile solo per i porti del versante adriatico, mentre non lo è per quelli del versante tirrenico, il quale invece assorbe una quota maggioritaria di traffico di rotabili, anche perché alimentato dagli scambi di merce con le isole.

A tale proposito occorre porre all'attenzione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e del Gestore della Rete Ferroviaria la criticità della dorsale tirrenica al fine di poter riequilibrare la dotazione ferroviaria delle due dorsali nazionali (tirrenica e adriatica), come è stato posto in evidenza nel Convegno del 13 novembre 2018 a Villa Lubin in Roma dai diversi oratori intervenuti.

Si è messa in moto negli ultimi due anni una grande trasformazione che dovrebbe portare ad un beneficio strutturale per l'intero sistema logistico nazionale: è la rivoluzione dell'ultimo miglio. I risultati si potranno constatare nell'arco dei prossimi 5 anni, ma le basi sono state poste con i progetti avviati da Rete ferroviaria italiana con il sostegno del MIT per potenziare il collegamento della rete ferroviaria con porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche, per un investimento di circa un miliardo. Tale investimento si inquadra nel programma strategico del Ministero denominato "Connettere l'Italia" e si somma ai 4 miliardi già previsti per gli interventi diretti al trasporto merci, nell'ottica dello sviluppo dei servizi intermodali e del trasferimento di quote crescenti di merce dalla strada alla ferrovia.

Anche gli interporti costituiscono snodi logistici strategici perché consentono lo scambio intermodale tra la strada e il ferro. Il 14 dicembre 2018 è una data importante, ad es., per l'interporto di Trento, perché l'accordo RFI-Provincia autonoma di Trento mira a potenziare con due nuovi binari il terminal di Trento Roncfort e sviluppare l'autostrada viaggiante RooLa/Rollende Landerstrasse. I due nuovi binari saranno elettrificati e avranno una lunghezza complessiva di 750 metri, con la possibilità di disalimentare la trazione elettrica durante le operazioni di carico e scarico dei camion a bordo dei treni merci. Lo scalo rappresenta una novità assoluta nell'ambito degli scali italiani.



Pubblichiamo gli estratti di alcuni comunicati stampa emssi dalle Società del Gruppo FS. Per leggere il comunicato completo cliccare sui relativi link



FS ITALIANE: dieci anni di Alta Velocità, cambiato il Paese e la vita delle persone

Milano, 3 giugno 2019 - L'alta velocità ferroviaria in Italia è stata una rivoluzione nello stile di vita delle persone e nella mobilità del Paese. Gli effetti, dopo dieci anni (2009-2019), sono evidenti nell'economia nazionale (PIL e occupazione), nell'evoluzione del sistema dei trasporti, nel turismo, nel mercato immobiliare dei centri urbani. L'Alta Velocità/Alta Capacità è stata la più grande opera infrastrutturale fatta in Italia nel dopoguerra, insieme all'autostrada A1 Milano Napoli. "La mobilità, come altri servizi, costituisce un importante elemento di libertà, di pari dignità sociale, strumento che sottrae alla emarginazione territori e popolazioni, con particolare riguardo alle aree interne.

È una missione di cui non va mai sottovalutata la finalità di interesse generale", ha scritto il Presidente della Repubblica italiana, Sergio Mattarella, nel testo pubblicato sul numero di giugno de La Freccia, per celebrare la Festa della Repubblica.

L'alta velocità ha cambiato, inoltre, il concetto di viaggio e di pendolarismo, il trasporto merci che, con l'avvio nel novembre 2018 del servizio Mercitalia Fast, è diventato sempre più rapido e orientato verso le esigenze dei clienti. L'AV ha contribuito, con milioni di persone trasportate, al successo dei grandi eventi (Expo Milano 2015).



A.D. di FS Italiane Gianfranco Battisti

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/FS-anniversario-dieci-anni-Alta-Velocita-Italiana-2019>

Italian Tech: con imprese e start up per sviluppare innovazione e digitalizzazione

Nel Piano industriale 2019-2023 previsti investimenti per 6 miliardi di euro

Torino, 20 maggio 2019 - Collaborare con imprese e start up del settore tech per sperimentare attività innovative ed estendere il paradigma dell'open innovation.

È l'impegno di FS Italiane, main corporate sponsor della Italian Tech Week di Torino, per lo sviluppo di soluzioni tecnologiche all'avanguardia in grado di rendere la mobilità collettiva e condivisa sempre più integrata e sostenibile.

La digitalizzazione è uno dei principi del nuovo Piano industriale 2019-2023 del Gruppo FS Italiane. Piano che prevede l'investimento di oltre 6 miliardi di euro in tecnologie per garantire servizi sempre più di qualità, incentivando le persone a scegliere il treno e abbandonare l'auto privata per i propri spostamenti.

Dell'investimento totale in digitalizzazione, quattro miliardi saranno dedicati all'upgrade tecnologico dell'infrastruttura ferroviaria e ai servizi per le persone. In particolare, l'estensione alla rete convenzionale del sistema tecnologico ERTMS (European Rail Traffic Management System), attualmente installato sulle linee AV/AC; la manutenzione predittiva della flotta di Trenitalia; un nuovo servizio Wi-Fi a bordo dei treni; e la nuova App Trenitalia. Due miliardi saranno, invece, investiti in robotica e droni, Internet of Things (IoT), intelligenza artificiale e blockchain, per l'automazione della manutenzione dell'infrastruttura e dei treni e l'incremento della personalizzazione dei servizi dedicati ai viaggiatori.

<http://www.fsnews.it/fsn/Sala-stampa/Comunicati/Italian-Tech-con-imprese-e-start-up-per-sviluppare-innovazione-e-digitalizzazione>

RFI: completato trasferimento di 20mila reperti della Necropoli Himera

Nell'ambito delle attività per il raddoppio ferroviario Fiumetorto-Cefalù Ogiastrillo

Palermo, 2 maggio 2019 - Completato il trasferimento degli oltre 20.000 reperti archeologici, consegnati alla Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di Palermo, portati alla luce dalla Necropoli di Himera, lungo il tracciato del raddoppio ferroviario Fiumetorto-Cefalù Ogiastrillo (linea Palermo-Messina) entrato in esercizio a dicembre del 2017.

Una collaborazione decennale, fra Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane) e la Soprintendenza Beni Culturali e Ambientali di



Palermo, arricchita in ultimo dal fattivo impegno del compianto assessore regionale dei Beni Culturali e dell'Identità siciliana, l'archeologo Sebastiano Tusa.

Lo scavo archeologico della Necropoli della colonia greca di Himera, tra i più importanti d'Europa, ha portato alla luce migliaia di tombe (circa 9.300) e relativi corredi funerari che hanno consentito di approfondire la conoscenza delle popolazioni dell'epoca, anche sotto il profilo antropologico. Alla campagna di scavi, avviata nel 2008 e conclusa a fine 2010, è seguita l'attività scientifica di catalogazione e restauro dei reperti, custoditi finora in 16 container all'interno del cantiere ferroviario, meta, in questi anni, di studiosi e archeologi da ogni parte del mondo.

<http://www.fsnews.it/fsn/Sala-stampa/Comunicati/RFI-completato-trasferimento-20mila-reperti-Necropoli-Himera>

Pubblichiamo gli estratti di alcuni comunicati stampa emssi dalle Società del Gruppo FS.
Per leggere il comunicato completo cliccare sui relativi link



Siglato protocollo tra Regione Puglia e RFI per la gestione degli interventi di emergenza sanitaria nelle aree e sulle linee ferroviarie

È stato firmato a Bari, presso il Dipartimento Promozione della Salute, del Benessere Sociale e dello Sport per Tutti, il Protocollo condiviso per la gestione degli interventi di emergenza sanitaria nelle aree e sulle linee ferroviarie della Regione Puglia (testo già recepito con DGR n.255 del 15.02.2019).

Il protocollo è stato sottoscritto, per la Regione Puglia, dal Direttore ad interim del Dipartimento Angelosante Albanese e per RFI dagli ingegneri Giuseppe Marta, Direzione Territoriale Produzione Bari e Domenico Marino per RFI Direzione Circolazione Bari/Ancona, alla presenza del Direttore C.O. del 118 sovraprovinciale Bari/BT Gaetano Dipietro, in qualità di referente sanitario regionale per le maxiemergenze.

Il Protocollo è finalizzato ad evitare che possano verificarsi mancati o ritardati interventi, dettando una serie di regole e procedure omogenee, tese a consentire una più rapida ed efficace gestione degli interventi di soccorso sanitario effettuati dal Servizio Emergenza Urgenza 118 nell'ambito dell'esercizio ferroviario.

http://www.regione.puglia.it/web/pressregione/pressregione-rss/-/asset_publisher/V2vFLtqdAjTg/content/id/41637418

Trenitalia: affidata la fornitura di 14 Frecciarossa 1000 a Hitachi Rail e Bombardier Transportation Italy

Il valore economico complessivo è di 575 milioni di euro

Hitachi Rail S.p.A.

BOMBARDIER

Roma, 4 giugno 2019 - Trenitalia ha affidato la costruzione di 14 nuovi Frecciarossa 1000 a Hitachi Rail e Bombardier Transportation Italy per un valore economico di 575 milioni di euro, incluso il full service manutentivo per 10 anni.

I nuovi treni sono parte di un più ampio piano per rinnovare e ampliare la flotta di Trenitalia con due obiettivi: da una parte, con 600 treni regionali per un valore di sei miliardi di euro, migliorare la vita dei pendolari che ogni giorno si spostano in treno; dall'altra, consolidare la leadership nei collegamenti a media e lunga percorrenza e affacciarsi sui mercati europei in vista della liberalizzazione, nel 2020, del mercato ferroviario.

È così ampliata la flotta dei treni più veloci d'Europa: i nuovi Frecciarossa 1000, progettati e costruiti per velocità com-



merciale massima di 360 km/h, avranno le stesse caratteristiche tecniche e prestazionali dei 50 convogli che già circolano, da giugno 2015, sui binari italiani. I treni sono conformi a tutte le Specifiche Tecniche di Interoperabilità (STI) a livello internazionale.

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Trenitalia/Trenitalia-affidata-fornitura-14-Frecciarossa-1000-a-Hitachi-Rail-e-Bombardier-Transportation-Italy>

Oscar del Turismo 2019: Trenitalia compagnia ferroviaria preferita dai viaggiatori

Roma, 14 maggio 2019 - L'ambita statuetta dal titolo "La Viaggiatrice" anche quest'anno è stata assegnata a Trenitalia: "compagnia ferroviaria preferita dai viaggiatori". Alla presenza del ministro delle Politiche Agricole, Alimentari, Forestali e del Turismo Gian Marco Centinaio che ha aperto l'evento, sono stati infatti assegnati a Roma gli Oscar del Turismo, ovvero la quarta edizione di Italia Travel Awards, appuntamento che riunisce e celebra l'eccellenza dell'industria del turismo.

A ritirare il trofeo durante la cerimonia svoltasi il 7 maggio scorso all'Acquario Romano c'era Serafino Lo Piano, Responsabile Vendite Divisione Passeggeri Long Haul di Trenitalia, che al momento della consegna da parte della conduttrice, attrice e showgirl Roberta Lanfranchi del riconoscimento più prestigioso nel settore dei viaggi, ha voluto ricordare come, a dieci anni dalla nascita dell'Alta Velocità, vincere questo premio abbia un valore simbolico ancor più particolare.

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Trenitalia/Oscar-del-Turismo-2019-Trenitalia-compagnia-ferroviaria-preferita-dai-viaggiatori>



Serafino Lo Piano

Trenitalia: vinta gara per servizio ferroviario metropolitano nel nodo di Torino

Per la durata di dieci anni prorogabili per altri cinque

Torino, 24 maggio 2019 - Trenitalia ha vinto la gara per l'affidamento del Servizio Ferroviario Metropolitano (SFM) di Torino per la durata di dieci anni prorogabili per altri cinque.

A seguito della valutazione dell'offerta tecnica ed economica, l'Agenzia per la Mobilità Piemontese ha comunicato l'aggiudicazione provvisoria a favore di Trenitalia che ha presentato un'offerta che garantisce più collegamenti, maggiori servizi e massima integrazione ferro-gomma a beneficio dei pendolari, insieme al totale rinnovo della flotta entro il 2022.

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Trenitalia/Trenitalia-vinta-gara-per-servizio-ferroviario-metropolitano-nodo-Torino>

Pubblichiamo gli estratti di alcuni comunicati stampa emssi dalle Società del Gruppo FS.
Per leggere il comunicato completo cliccare sui relativi link



Fondazione FS/Museo Ferroviario di Pietrarsa, MANN e MUSA: ingresso ai tre siti con un solo biglietto

Acquistabile fino al 31 dicembre, opzioni per adulti, gruppi e scolaresche

Napoli, 13 maggio 2019 - Accesso ai tre siti museali - MANN, Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa e MUSA - con un solo biglietto integrato a prezzi particolarmente convenienti.

È possibile grazie all'accordo tra Fondazione FS Italiane, il Museo Archeologico Nazionale di Napoli (il MANN ha promosso la convenzione nell'ambito del progetto Obvia - Out of Boundaries Viral Art Dissemination) ed il Centro Museale "Musei delle Scienze Agrarie" (Università degli studi di



Napoli Federico II) che ha l'obiettivo di valorizzare il patrimonio storico, artistico e paesaggistico del territorio e incentivare gli spostamenti con la "Linea del Mare" (ovvero i treni della Linea 2 metropolitana di Napoli diretti verso le principali località della costa campana).

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Museo-Ferroviario-Pietrarsa-MANN-MUSA-ingresso-con-un-solo-biglietto>

Fondazione FS, Trieste Campo Marzio: al via il restauro del museo ferroviario

Inaugurato il cantiere, sarà il secondo Museo Ferroviario Nazionale. Termine lavori 2022, investimento complessivo 18,5 milioni di euro

Trieste, 4 maggio 2019 - Al via il cantiere per il restauro del Museo Ferroviario di Trieste Campo Marzio. Prende corpo uno dei più ambiziosi progetti della Fondazione FS che punta a realizzare nel capoluogo giuliano il secondo grande



Museo Ferroviario Nazionale, dopo quello di Pietrarsa.

Il taglio del nastro con una cerimonia nell'atrio della stazione ferroviaria, alla presenza del Presidente della Regione Friuli Venezia Giulia, Massimiliano Fedriga, che ha fortemente voluto l'avvio degli interventi, del Sindaco di Trieste, Roberto Dipiazza, del Presidente della Fondazione FS, Mauro Moretti e del Direttore Generale Luigi Cantamessa.

Il progetto nasce alla fine del 2016 con il primo studio di fattibilità per la riqualificazione e il restauro del sito che si è concretizzato con un Protocollo d'intesa, siglato nell'estate 2017 tra Ministero dei Beni e delle Attività Culturali e del Turismo, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Comune di Trieste, Ferrovie dello Stato Italiane, Rete Ferroviaria Italiana e Fondazione FS Italiane che ha definito le strategie comuni.

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Fondazione-FS-Trieste-Campo-Marzio-al-via-il-restauro-del-museo-ferroviario>

Officina Grandi Riparazioni di Bologna: una storia di eccellenze tecniche

Inaugurato lo spazio espositivo "Presidio di memoria"

Bologna, 14 maggio 2019 - Da più di cento anni punto di riferimento nel campo della manutenzione dei treni.

Da oggi è possibile ripercorrere la storia delle Officine Grandi Riparazioni (OGR) di Bologna visitando il "Presidio di Memoria", realizzato da Trenitalia e Fondazione FS Italiane in collaborazione con Parlamento regionale Emilia-Romagna, Cgil e Afeva (Associazione dei familiari delle vittime dell'amianto) all'interno dei locali messi a disposizione dall'Assemblea legislativa regionale dell'Emilia-Romagna.

Lo spazio espositivo è stato inaugurato il 13 maggio da Simonetta Saliera Presidente dell'Assemblea legislativa, Claudio Calvelli Responsabile del Servizio Materiale e Trazione di Fondazione FS e Marco Caposciutti Direttore Direzione Tecnica di Trenitalia, insieme all'Assessore regionale ai Trasporti Raffaele Donini, al Segretario CGIL Emilia-Romagna Luigi Giove e al Segretario di Afeva Emilia-Romagna Andrea Caselli, oltre a numerosi lavoratori ed ex lavoratori delle OGR.

Il Presidio di Memoria è un percorso guidato e corredata da fotografie, documenti e strumenti di lavoro, per consentire a tutti di conoscere questa importante realtà industriale. Oltre 250 gli oggetti in mostra, fra cui tachigrafi, termografi, micrometri, apparecchi ultrasuoni, cassette degli attrezzi, tute da lavoro, pigmenti di vernici e sapone della mestiereria, tutti raccolti nel corso di decenni e accuratamente selezionati dai lavoratori e dagli ex dipendenti fra tutti quelli fino ad ora custoditi all'interno della sede storica di via Casarini. Una carrellata di oggetti e immagini simbolo della professionalità e della passione di centinaia di ferrovieri e un tributo a quelli di loro che persero la vita per l'esposizione all'amianto, avvenuta negli anni in cui non vi era ancora consapevolezza della sua pericolosità.

<http://www.fsnews.it/fsn/Gruppo-FS-Italiane/Trenitalia/Officina-Grandi-Riparazioni-di-Bologna-una-storia-di-eccellenze-tecniche>



ITALO ARRIVA IN COSTIERA AMALFITANA PER L'ESTATE

di Armando Conte
Delegato Circoscrizionale CAFI Campania-Basilicata

I motivi per raggiungere la Costiera Amalfitana non mancano di certo: tra questi c'è l'Alta Velocità che permette di

arrivare a Salerno in poche ore e, inoltre, di visitare alcune delle spiagge più belle del Sud Italia in tutta comodità.

Infatti durante l'estate, nel periodo compreso fra il 15 giugno ed il 15 settembre, i viaggiatori Italo potranno utilizzare l'innovativo sistema di trasporto rotaia - gomma per godersi le vacanze al mare lungo la Costiera Amalfitana, potendo scegliere fra diverse località amate dai turisti ed ora più facilmente raggiungibili quali Vietri, Cetara, Maiori, Minori, Atrani e Amalfi.

Saranno disponibili 4 servizi giornalieri Italobus: 2 in partenza dalla stazione di Salerno verso la Costiera e 2 che torne-



ranno verso Salerno, da dove poter riprendere il treno Italo. Per tutti coloro che arriveranno in treno a Salerno ci sarà una partenza Italobus alle 11,35 (con arrivo ad Amalfi alle 13,00) ed un'altra alle 16,35 (termine corsa ad Amalfi alle 18,00). Per il ritorno dalla Costiera verso Salerno è disponibile un servizio Italobus alle ore 7,05 da Amalfi (arrivo a Salerno alle 8,30) ed un altro collegamento alle 13,40 (per arrivare a Salerno alle 15,05).

In questo modo chi viaggia con Italo potrà raggiungere le bellissime spiagge della Costiera con la comodità di un unico biglietto valido per il treno e per il bus. Un'occasione per visitare un patrimonio dell'umanità UNESCO come la Costiera Amalfitana: il paradiso dopo ogni curva, panorami mozzafiato ma anche dolce vita, tra mondanità e deliziose spiaggette. I suoi panorami sono ritenuti, a ragion veduta, tra i più belli del mondo. Amata da tempo immemorabile da viaggiatori, poeti, artisti, è una vera e propria icona del turismo in Italia, ed è fra le mete della Penisola più adorate dagli stranieri.

Da Punta Campanella si sviluppa lungo la costa sud della penisola sorrentina fino ad arrivare a Vietri sul Mare. Solcata da una litoranea di una settantina di chilometri scavata nelle rocce scese a picco sul mare tra i golfi di Napoli e Salerno, è uno degli itinerari più conosciuti e fotografati

del mondo. La sua fama non è dovuta solamente all'indiscutibile bellezza ed unicità di una natura lussureggianti ma anche alla piacevolezza della vacanza che qui si può trascorrere, fra arte e storia, vita attiva e relax, cibi dai sapori unici e vini di gran qualità.

Scopriamo alcune sue incantate e meravigliose località quali la Villa Guariglia e la Chiesa di San Giovanni Battista a Vietri, la Torre di Cetara nell'omonimo comune, la spiaggia maggiore con la sua Torre Salicerchio (o Normanna) e la spiaggia minore con le sue torri saracene a Maiori, la Basilica di Santa Trofimena e la Fontana dei Leoni a Minori, la Chiesa di San



Salvatore de' Biretto e quella dell'Immacolata ad Atrani, il Duomo e la Fontana di Sant'Andrea ad Amalfi. Annoveriamo ancora dei percorsi di montagna o che collegano borghi passando tra i terrazzamenti coltivati a limoneti con panorami mozzafiato, come il Sentiero dei Limoni, l'antica via che unisce Minori a Maiori affacciata sul Mar Tirreno e sul Golfo di Salerno con alle spalle i Monti Lattari, una perla custodita dal tempo, inserita dal "National Geographic" tra le 50 strade più belle del Mondo.

Costiera Amalfitana, un luogo dal fascino unico, a cui la natura ha dato tanto, ma che l'uomo da parte sua ha saputo arricchire con ingegno e cultura.

La Campania è da sempre al centro della strategia di Italo con 9 località servite, oltre ai nuovi ingressi della Costiera, fra treno e bus: Napoli, Afragola, Salerno, Caserta, Benevento, Pompei, Sorrento, Ercolano e Sala Consilina.

Grazie a Italobus oggi sono già 26 le località servite, che grazie a questi nuovi ingressi saliranno a 32, fra Nord e Sud Italia, con un network in continua espansione che consente l'avvicinamento del territorio al mercato dell'Alta Velocità. Italobus è l'esempio lampante di come un'azienda possa migliorarsi sempre più.



A.E.M.

Associazione Europea del Mediterraneo

Comitato Macroregione Mediterranea Occidentale C-MMO

AICCRE Calabria, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia, Aitef

Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano, FAPI, BeGov

A.E.C., Vision & Global Trends, Biennale Habitat

Convegno
**LE MACROREGIONI
EUROPEE
DEL MEDITERRANEO
E L'AREA DELLO STRETTO**

Camera dei Deputati

Complesso di Vicolo Valdina 3/A, Sala del Cenacolo
Roma, 4 Luglio 2019 - ore 9.00

<http://www.experiences.it/archives/category/istituzioni/macroregione-del-mediterraneo>



La Macroregione Mediterranea Centro Occidentale
MMCO

Il Mediterraneo, considerati i legami storici tra le popolazioni delle due sponde, rappresenta lo spazio ideale per realizzare nuove forme di governance che mettano insieme gli interessi comuni a più regioni attraverso azioni sinergiche: da luogo emblematico di conflitto tra civiltà, può diventare area della cooperazione economica e del dialogo. La Sicilia massimamente per storia, apertura alle diversità, capacità di metabolizzare l'ibridismo culturale si candida ad essere naturale centro di incontro, piattaforma logistica dove allocare servizi di interesse a disposizione delle diverse realtà. Si tratta adesso di promuovere azioni sinergiche da parte degli enti territoriali per favorire opportunità che i nuovi assetti geopolitici nel Mediterraneo possono offrire per dare alla centralità geografica una dimensione politica.

Le Macroregioni rappresentano uno strumento idoneo ad agevolare la cooperazione transfrontaliera progettata in un'ottica di maggiore coesione economica: dunque migliori relazioni tra regioni di confine per più efficaci garanzie di diritti e di iniziative di sviluppo congiunto che riannodino legami socio-culturali.

Il convegno del 4 luglio, nella Sala Cenacolo della Camera dei Deputati, prosegue un percorso che coinvolge oltre un centinaio di professionisti e di esperti e vuole essere occasione di approfondimento a più voci, con l'auspicio di poter contare in primo luogo sull'adesione dei presidenti delle Regioni del Sud Italia e dei sindaci delle Città metropolitane, naturali protagonisti di un disegno di sviluppo dell'intero Mezzogiorno.

Roma, 4 Luglio 2019

Il Presidente A.E.M. – C-MMO Cosimo Inferra

Con il patrocinio di

- AICCRE Calabria, Molise, Puglia, Sardegna, Sicilia
- Associazione Europea del Mediterraneo A.E.M.
- Association Européenne des Cheminots - Italy
- Associazione Italiana Tutela Emigrati e Famiglie – Aitef
- BeGov Network Belinnovative BePositive BeBrave
- Biennale Habitat
- Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano CAFI
- Comitato Macroregione Mediterranea Centro Occidentale C-MMCO
- Federazione Autonoma Piccole Imprese FAPI
- Movimento Federalista Europeo Sezione Puglia
- Vision & Global Trends

Camera dei Deputati

Complesso di Vicolo Valdina 3/A

<https://binged.it/2MBGziN>

CONVEGNO LE MACROREGIONI EUROPEE DEL MEDITERRANEO E L'AREA DELLO STRETTO



Gruppo WA
MMCO



Associazione Europea del Mediterraneo A.E.M.



associazione
italiana
tutela
emigrati
famiglie
O.N.L.U.S.



BIENNALE HABITAT



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano



Vision &
Global Trends



C-MMCO



