

NOTIZIARI

euro, di cui oltre 8,5 in autofinanziamento/debito. Di questi 6,4 mld destinati a treni e tecnologie a servizio dei business, per migliorare la customer experience, e 1,7 mld alla rete AV/AC.

Circa 15 mld sono legati al contratto di programma tra Stato e RFI per il mantenimento degli standard di sicurezza sull'intero network e il potenziamento della rete convenzionale, con significativi interventi sulle infrastrutture nei nodi metropolitani, a vantaggio del trasporto locale, e sui corridoi TEN-T (Trans-European Networks - Transport) definiti dall'Unione Europea, con particolare riferimento al Sud Italia (Napoli-Bari, Salerno-Reggio Calabria, Sicilia). La conferma dei trasferimenti è subordinata alle decisioni che il Governo assumerà nei prossimi anni, in base alle risorse finanziarie disponibili e alle priorità degli interventi da realizzare per il potenziamento infrastrutturale ferroviario del Paese. Rete Ferroviaria Italiana, infatti, è il soggetto tecnico attuatore delle scelte politiche in materia.

Il piano di investimenti si realizzerà con un indebitamento complessivo che crescerà, nel quadriennio, di soli 0,3 mld di euro.

Il piano industriale 2014-2017 è fortemente orientato verso il trasporto pubblico locale con iniziative mirate ad una più efficace integrazione ferro/gomma, a interventi sulle infrastrutture e sui sistemi di gestione della circolazione, nonché sui modelli di offerta, capaci di fornire servizi più efficaci e adeguati alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici, le Regioni.

In particolare, per il trasporto su ferro gli investimenti in nuovi treni, tutti realizzati in autofinanziamento, saranno attuati in funzione dei contratti di servizio in essere e in coerenza con la durata degli stessi.

Il piano si caratterizza anche per una profonda rivisitazione dei modelli di business con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della governance nel settore merci dove saranno costituite business unit, specializzate

per corridoi nazionali ed europei. In questo modo potranno essere offerti prodotti e servizi di qualità crescente, con i vantaggi che ne conseguono per i clienti, e migliorare la redditività del relativo capitale investito.

È previsto anche un forte sviluppo sui mercati esteri delle attività di trasporto, in particolare da parte delle controllate tedesche (Netinera e TX Logistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer).

Si affaccerà nel mercato una nuova governance anche per la gestione del patrimonio immobiliare del Gruppo, dalla cui valorizzazione, assieme ad altre operazioni di portafoglio, deriveranno risorse per il finanziamento della crescita dei business core.

Rete Ferroviaria Italiana sarà strutturata con una nuova articolazione organizzativa, coerente con le nuove normative europee, che evidenzierà nettamente il ruolo di gestore unico della rete ferroviaria nazionale rispetto alla gestione di altri servizi a mercato.

Strategie e obiettivi, ambiziosi ma realistici, sono stati inquadrati in uno scenario macro-economico contrassegnato dai primi, seppur deboli, segnali di ripresa che offre, insieme a perduranti insidie, opportunità sia per l'intero Paese, quali l'EXPO 2015, sia per il gruppo, quali l'entrata in servizio sulle rotte interne dei nuovi Frecciarossa 1000.

Il piano 2014-2017 si prefigge quindi di consolidare le performance degli ultimi cinque anni (frutto di un'opera di risanamento, riorganizzazione e reindustrializzazione di tutti i processi), esaltare le potenzialità di tutte le Società operative ampliando, specializzando e valorizzando i relativi business, creare quindi le premesse per mettere in condizione l'azionista di decidere l'eventuale collocazione sul mercato di una parte delle azioni del Gruppo FS Italiane.

Tra qualche settimana, infatti, il CdA della Capogruppo FS Italiane approverà il sesto bilancio positivo consecutivo, con ricavi e utili in costante crescita, di un Gruppo che aveva chiuso l'anno di esercizio 2006

con un passivo di 2 mld e 115 milioni di euro (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 25 marzo 2014).

Expoferroviaria ed il mercato

 • *Il mercato ferroviario in Italia*

In termini di linee-km, la rete ferroviaria italiana è la quarta più ampia in Europa dopo Francia, Germania e Polonia. Dopo gli anni delle grandi implementazioni della rete Alta Velocità/Alta Capacità, ora è il trasporto locale ad occupare i primi posti nelle agende delle priorità istituzionali. Come in altri paesi europei, Francia in testa, anche in Italia gli investimenti si stanno dirigendo verso le infrastrutture ferroviarie urbane, con l'obiettivo di migliorare la mobilità nelle città, proteggere l'ambiente e ridurre le emissioni di anidride carbonica. Questo si traduce in nuove reti di metropolitane e tranvie o in ampliamenti delle reti già esistenti. Una tendenza confermata dall'elenco di opere infrastrutturali strategiche realizzate per il Paese nell'ultimo anno, dove spiccano, tra le altre, la Linea M4 di Milano (172 milioni di euro), la Linea C di Roma (300 milioni), la Linea 1 metropolitana di Napoli (195 milioni), parte della linea ferroviaria Rho - Monza (55 milioni), oltre al miliardo destinato alla manutenzione e gestione della Rete Ferroviaria.

Indicazioni utili all'orientamento nel mercato ferroviario italiano arrivano dal Piano Nazionale della Logistica, che contiene le linee guida fino al 2020. Il piano intende orientare il rapporto domanda-offerta attraverso una serie di azioni tese alla riduzione dell'inefficienza logistica ed al rilancio della competitività delle imprese, ma soprattutto alla creazione di una visione strategica e complessiva del sistema dei trasporti, con particolare riguardo alle specificità territoriali. Il piano insiste, tra l'altro, sull'importanza dell'intermodalità e della necessità di confermare i progetti prioritari TEN-T che garantiscono l'ancoraggio dell'Italia all'Europa. In questo senso le reti TEN-T sono una priorità per il Paese che va sostenuta per rispettare i benefici definiti dal Regolamento UE 913/2010 relativo alla rete ferroviaria europea per un trasporto merci com-

NOTIZIARI

petitivo. Unitamente ai Corridoi è necessario realizzare efficaci connessioni stradali e ferroviarie tra i porti, interporti ed aeroporti collocati in prossimità dei Corridoi e realizzare trasversali di collegamento tra i Corridoi.

I flussi attesi all'orizzonte del 2020 evidenziano criticità dei valichi ferroviari e stradali. Secondo il Piano nazionale il potenziamento del sistema ferroviario transfrontaliero e il trasferimento di quote di traffico dalla strada alla ferrovia portano non solo vantaggi dal punto di vista ambientale e della sicurezza, ma offrono importanti opportunità di sviluppo per l'intera filiera dell'industria ferroviaria.

Negli ultimi anni le opportunità di libero accesso all'infrastruttura ferroviaria hanno portato alla nascita di nuovi operatori nel settore merci e allo stesso tempo la concorrenza sulla più ampia scena europea ha portato, e continua a portare, a cambiamenti di proprietà e di consolidamento internazionale di società attive in questo difficile mercato. Nel 2012 l'Italia ha visto l'inizio dei servizi del primo operatore privato europeo per l'Alta Velocità, Nuovo Trasporti Viaggiatori, che ha chiuso il 2013 con 6,2 milioni di viaggiatori e oltre 17 mila treni-viaggio (Fonte NTV).

Per quanto riguarda il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, dopo il lavoro di risanamento degli anni passati, la società ha recentemente approvato il piano industriale 2014-2017, che prevede investimenti per 24 miliardi di euro in quattro anni, di cui circa 8,5 in autofinanziamento. Il piano è fortemente orientato al Trasporto Pubblico Locale, ad una più efficace integrazione ferro/gomma oltre alla messa a punto di nuovi modelli di offerta, più aderenti alle caratteristiche della domanda, da proporre ai committenti pubblici delle Regioni. È prevista inoltre una profonda rivisitazione dei modelli di business, con una ancor più chiara specializzazione in servizi a mercato e servizi universali e della governance nel settore merci dove saranno costituite business units, corrispondenti ai corridoi europei. È da sottolineare anche lo sviluppo sui mercati esteri delle attività di tra-

sporto, in particolare da parte delle società controllate (Netinera e TXLogistik) e di quelle di ingegneria e certificazione (Italferr e Italcertifer). Il piano arriva in uno scenario macro-economico che lascia intravedere i primi deboli segnali di ripresa e offre, insieme a perduranti insidie, anche oggettive opportunità sia per l'intero Paese (come l'Expo 2015), sia per il Gruppo, quali l'entrata in servizio dei nuovi Frecciarossa 1000 (Fonte FS).

• *Un riepilogo*

Chiude positivamente la sesta edizione di Expo Ferroviaria 2014, superate le aspettative di affluenza con 6400 visitatori tra ingegneri, manager e dirigenti. Lo spirito internazionale dell'esposizione è stato confermato dal grande numero di visitatori stranieri, circa il 20% del totale, provenienti da 64 paesi, tra cui Cina, India, Russia, Giappone e USA.

Alla sesta edizione di Expo Ferroviaria, al Lingotto Fiere di Torino dall'1 al 3 aprile 2014, hanno partecipato 280 espositori, di cui 65 esordienti, provenienti da 17 paesi. Tra i visitatori, Ferrovie dello Stato Italiane, con le principali società del gruppo, tra cui RFI e Trenitalia, il nuovo operatore dell'alta velocità NTV e i rappresentanti del trasporto regionale e locale come Ferrovienord e GTT Gruppo Torinese Trasporti. Ben rappresentate anche le ferroviarie urbane come la Metropolitana Milanese e la ATAC a Roma.

La manifestazione ha inoltre attratto numerosi professionisti di operatori ferroviari stranieri, come Infrabel dal Belgio, SNCF dalla Francia, DB dalla Germania e SBB dalla Svizzera. Ugualmente importanti per gli espositori i contatti con i rappresentanti delle industrie manifatturiere del settore, alla ricerca di nuovi prodotti e partnership (presenti anche Astra Rail dalla Romania, GE Transportation dagli USA, Hitachi Rail Europe, Qiqihar Railway Rolling Stock Co dalla Cina e Tüdemsas dalla Turchia).

Particolarmente interessante il programma di iniziative e convegni, che ha ricevuto l'adesione del Presidente della Repubblica Italiana. Di

grande interesse la conferenza organizzata dal Collegio Italiano degli Ingegneri Ferroviari CIFI su "Ferrovia e ambiente" e la presentazione dall'Associazione dell'industria ferroviaria Anie-Assifere sul programma europeo ShiftRail. Appreziate inoltre le numerose presentazioni presso il Forum Espositori, con contributi forniti dalle aziende leader del settore, tra cui ABB, Alstom, Siemens and Vossloh.

L'edizione 2014 ha visto l'esordio un programma di incontri B2B organizzati da Ceipiemonte, l'organismo regionale italiano dedicato all'internazionalizzazione del territorio, per un totale di 144 meeting fra aziende italiane e buyer rappresentanti di imprese straniere.

Sono state confermate le date e la sede per la prossima edizione di EXPO Ferroviaria, che si terrà nuovamente al Lingotto Fiere di Torino dal 5 al 7 aprile 2016. Nelle stesse date tornerà in Italia INTERTunnel, esposizione internazionale di materiali, prodotti e servizi per la costruzione e manutenzione dei tunnel e spazi sotterranei (Comunicato stampa Mailander - MacBrooks per Expoferroviaria, 7 aprile 2014).

VARIE

Centostazioni partner del master in Economia e Gestione Immobiliare dell'Università "Tor Vergata"

Perfezionare le competenze professionali nell'ambito del Real Estate Management.

È l'obiettivo dei laureati che partecipano alla IX edizione del *Master in Economia e Gestione Immobiliare* (MEGIM) dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", Macroarea di Economia, Dipartimento di Studi di Impresa, Governo, Filosofia, patrocinato da Assoimmobiliare.

Centostazioni, società tra Gruppo FS Italiane e Archimede 1 - Gruppo SAVE, impegnata nella valorizzazione di 103 stazioni ferroviarie italiane in tutti gli ambiti di gestione del Real Estate, dall'organizzazione, agli aspetti finanziari a quelli gestionali sarà partner del MEGIM per il secondo anno consecutivo.

NOTIZIARI

Il Master, articolato su 6 moduli didattici per complessive 400 ore, ha lo scopo di formare figure professionali in grado di organizzare, gestire e valorizzare i patrimoni immobiliari; operare nell'intermediazione immobiliare, anche connessa ai mercati finanziari; e assumere compiti operativi e direzionali nelle istituzioni, imprese, banche, assicurazioni e nelle libere professioni.

Nel corso delle lezioni, in programma nella facoltà di Economia dell'Università degli Studi di Roma "Tor Vergata", da aprile a novembre, saranno approfonditi argomenti che spaziano dal general management alla gestione ed organizzazione delle risorse, dal modulo sulla finanza immobiliare al modulo sul marketing e i mercati immobiliari.

Il MEGIM è riservato agli studenti in possesso del titolo di laurea specialistica o di primo livello in Economia, Giurisprudenza, Ingegneria, Architettura, Statistica, Scienze Politiche o laurea quadriennale del vecchio ordinamento nelle stesse discipline.

Il *Master in Economia e Gestione Immobiliare* sarà frequentato anche da dipendenti Centostazioni (Gruppo FS Italiane), in base all'accordo siglato con l'Università di Tor Vergata, che potranno incrementeranno così il proprio *know how* specialistico e professionale in relazione alle attività svolte e ai ruoli aziendali rivestiti (*Comunicato Stampa Università di Tor Vergata*, 9 aprile 2014).

Aiuti di Stato: ammodernamento del porto di Salerno

La Commissione europea ha ritenuto conforme alle norme dell'Unione europea in materia di aiuti di Stato il finanziamento di un progetto di investimenti pari a 71,1 milioni di EUR provenienti dai fondi regionali europei da realizzare nel porto di Salerno. Il progetto promuoverà gli obiettivi di trasporto dell'UE, come la salvaguardia di un'ampia gamma di collegamenti marittimi integrati in Europa, senza falsare indebitamente la concorrenza nel mercato interno.

Nel febbraio 2014 l'Italia ha noti-

ficato, ai fini dell'approvazione nel quadro delle norme in materia di aiuti di Stato dell'UE, la propria intenzione di finanziare un progetto dell'autorità portuale finalizzato al miglioramento delle strutture esistenti del porto di Salerno mediante la concessione di sovvenzioni provenienti dai fondi regionali dell'UE. L'investimento permetterà all'autorità portuale di garantire l'ingresso in condizioni di sicurezza a navi di maggiori dimensioni ampliando l'imboccatura portuale, dragando il fondale marino e il canale di accesso al porto e prevede anche il consolidamento di parte di uno dei moli esistenti.

La Commissione ha concluso che l'investimento contribuirà a preservare un'ampia gamma di collegamenti marittimi integrati nell'UE. Il finanziamento pubblico è necessario per incentivare l'autorità portuale a realizzare il progetto. Il progetto non può infatti essere fattibile senza un aiuto pubblico, dal momento che le entrate nette previste non coprono i costi di investimento. L'importo del finanziamento è limitato al minimo necessario per rendere possibile l'investimento. Il progetto comporterà una distorsione della concorrenza limitata perché il porto di Salerno è un piccolo porto regionale che serve principalmente la regione Campania. Pertanto, la Commissione ha concluso che l'aiuto concesso all'autorità portuale è conforme all'articolo 107, paragrafo 3, lettera c), del trattato sul funzionamento dell'Unione europea (TFUE) che autorizza gli aiuti di Stato per lo sviluppo di talune attività economiche.

La Commissione ha inoltre valutato se i futuri operatori portuali riceveranno un indebito vantaggio economico. I contratti di concessione per l'utilizzazione delle strutture portuali saranno aggiudicati mediante procedure di appalto pubbliche, aperte e non discriminatorie, nel rispetto delle disposizioni previste dal diritto dell'UE e dell'Italia in materia di appalti pubblici. Pertanto, la Commissione ritiene che i futuri operatori portuali non beneficeranno di alcun aiuto di Stato ai sensi delle norme dell'UE. Lo stesso vale per gli utilizzatori finali del porto di Salerno,

che pagheranno prezzi di mercato per i servizi offerti presso il porto.

Conformemente alla prassi decisionale della Commissione, gli aiuti agli investimenti in infrastrutture portuali sono approvati se soddisfano un obiettivo chiaramente definito di interesse comune, se sono necessari e proporzionati al raggiungimento di tale obiettivo e se non incidono sugli scambi fra gli Stati membri dell'Unione in misura contraria all'interesse comune.

La versione non riservata della decisione sarà pubblicata con il riferimento SA.38302 nel registro degli aiuti di Stato sul sito della DG Concorrenza, una volta risolte tutte le questioni relative alla riservatezza. Le ultime decisioni in materia di aiuti di Stato pubblicate su Internet e nella Gazzetta ufficiale figurano nelle e-News settimanali relative agli aiuti di Stato (*State aid Weekly e-News*) (*Comunicato stampa Commissione Europea*, 27 marzo 2014).

RFI, terzo valico: abbattuto diaframma galleria Borzoli

Abbattuto l'ultimo diaframma della galleria stradale tra Borzoli ed Erzelli, a Genova. La caduta del diaframma segna il completamento della prima galleria di collegamento stradale con lo svincolo di Genova-Aeroporto, opera complementare del primo lotto dei lavori per il Terzo Valico.

Con la nuova viabilità Borzoli-Erzelli i mezzi pesanti, destinati ai cantieri del Terzo Valico, eviteranno di attraversare l'abitato urbano di Genova e di interferire con il traffico viario delle strade comunali.

Il completamento della galleria stradale, realizzata dall'ATI Cipa-Pamoter per conto del General Contractor COCIV, avrà effetti positivi, alla conclusione dei lavori, anche sulla mobilità viaria complessiva dell'area genovese. Il completamento degli interventi è previsto per inizio 2015.

Entro l'estate inizieranno i lavori di scavo dell'imbocco della galleria stradale in direzione via Chiaravagna (*Comunicato stampa RFI*, 11 aprile 2014).