

## NOTIZIARI

## Notizie dall'interno

*(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)*

## TRASPORTI SU ROTAIA

**Accordo Trenitalia-Poste Mobile: il biglietto si paga anche dal cellulare**

Prenotare il biglietto ferroviario online e pagarlo con il proprio cellulare. Grazie ad un accordo tra Trenitalia, società di trasporto del Gruppo FS, e PosteMobile, l'operatore di telefonia mobile del Gruppo Poste Italiane, si inaugura oggi una nuova e comoda modalità di pagamento dei ticket ferroviari.

I clienti PosteMobile che hanno associato la propria SIM al Conto Corrente BancoPosta oppure alla Postepay di cui sono titolari, potranno infatti utilizzare il loro cellulare come canale di pagamento, semplice e sicuro, per acquistare i biglietti ferroviari precedentemente prenotati on-line.

Veloci e comode le fasi d'acquisto. Basterà collegarsi al sito di Trenitalia [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com), prenotare il biglietto con il servizio "Postoclick" (che già oggi consente di pagare il biglietto entro 48 ore presso oltre 76mila punti esterni convenzionati, tra Bancomat e Ricevitorie) e compilare l'apposito web form.

Il cliente riceverà quindi un SMS con il riepilogo dei dati relativi alla prenotazione e potrà convalidare la transazione inserendo sul telefonino il proprio codice di sicurezza personale (PMPIN\_PosteMobile PIN). In alternativa, una volta prenotato il biglietto on line con il servizio Postoclick, l'acquisto potrà anche essere perfezionato direttamente dal menù della SIM PosteMobile, selezionando la voce "Acquista".

Il costo del biglietto ferroviario sarà addebitato sullo strumento di pagamento associato alla SIM, mentre quello dell'operazione, di soli 12 centesimi, sul credito telefonico residuo. Con questo accordo cresce e si diversifica ancora di più la rete commerciale di Trenitalia. Il pagamento dal cellulare diventa un'interessante alternativa all'utilizzo della carta di credito e un'opportunità in più per i clienti che già si avvalgono di Postoclick.

Allo stesso tempo si ampliano per clienti PosteMobile le opportunità di usare il proprio cellulare come canale semplice e sicuro per il pagamento dei propri acquisti online. L'accordo con Trenitalia si aggiunge infatti a quelli siglati nel novembre scorso per l'acquisto di libri ed elettronica di consumo. Ulteriori informazioni e dettagli sulle modalità di acquisto su [www.postemobile.it](http://www.postemobile.it) e [www.trenitalia.com](http://www.trenitalia.com). (Comunicato stampa Poste Mobile, 13 maggio 2011)

**Treno storico per i 60 anni della Caritas Internationalis**

Un fischio e lo sbuffo di una centenaria locomotiva a vapore, dentro le mura del Vaticano, hanno salutato la partenza del Caritas Express, il treno storico realizzato dal Gruppo FS per celebrare i 60 anni della Caritas Internationalis. Dopo il saluto del Presidente del Gruppo FS L. CARDIA e la benedizione del Cardinale Ó. A. RODRÍGUEZ MARADIAGA, Presidente di Caritas Internationalis, alle 10 in punto è tornato quindi ad aprirsi il portone scorrevole che divide i binari del Vaticano da quelli italiani. Sotto i flash di fotografi e i riflettori di televisioni italiane e straniere è iniziato il viag-

gio verso Orvieto di questo speciale convoglio, composto da vetture degli anni '20 e '30.

Erano nove anni che un treno non percorreva ufficialmente i quasi novecento metri di binari della ferrovia internazionale più corta del mondo, quella che unisce la stazione di Città del Vaticano a Roma San Pietro FS. Era il gennaio del 2002 e a bordo di quel convoglio viaggiava Giovanni Paolo II, diretta ad Assisi per la Giornata di Preghiera per la Pace nel mondo. Quaranta anni prima, nel 1962, era stato Giovanni XXIII a compiere lo stesso viaggio. E una delle carrozze presidenziali che ospitarono allora il Beato Papa Roncalli è in composizione proprio al treno di oggi.

Il 60° compleanno della Caritas Internationalis è un'ulteriore occasione per sottolineare l'impegno sociale del Gruppo FS attuato anche con il concreto sostegno alle iniziative di solidarietà promosse nell'ambito delle stazioni e delle aree ferroviarie. Esempio storico di questo impegno è la collaborazione proprio con la Caritas diocesana di Roma per l'Ostello "Don Luigi Di Liegro", centro di accoglienza per i senza fissa dimora di Roma Termini (Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 21 maggio 2011).

**Ferrovie della Lombardia: obiettivo risparmio**

Una riduzione dei consumi e del livello di CO2 che supera il 5 per cento con l'attuale materiale rotabile e senza particolari investimenti, un risparmio pari al 10 per cento con l'adozione di treni più moderni e almeno il 15 per cento applicando una strategia più articolata, con introduzione di maggiori innovazioni tecnologiche, a regime presumibilmente entro il 2020. Sono i risultati dei test coordinati da ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, ed effettuati in Lombardia, Danimarca, Svezia, Romania e Germania nell'ambito del progetto europeo ECORailS, conclusosi con i meeting di Berlino di mercoledì

## NOTIZIARI

22 e giovedì 23 giugno e che ha dettato le linee guida per favorire il risparmio energetico e la riduzione dell'impatto ambientale dei servizi ferroviari regionali.

In Lombardia l'applicazione pilota è stata gestita da ALOT e ha permesso, tra l'altro, di mettere a punto le linee fondamentali di un piano d'azione che, applicando progressivamente molte delle misure suggerite da ECORails, metterà il servizio ferroviario regionale allo stesso livello delle migliori ferrovie europee per quanto riguarda le prestazioni energetiche ed ambientali. L'attuazione del piano potrà essere avviata già quest'anno nell'ambito del nuovo contratto di servizio tra la Regione e TRENORD, mentre tutti i nuovi treni che saranno acquistati avranno a bordo moderne apparecchiature per la misurazione dei consumi.

I test dimostrativi svolti negli scorsi mesi, con la collaborazione del Gruppo Ferrovie Nord in Valcamonica e sulle linee S di Milano, hanno evidenziato non solo che i treni nuovi sono energeticamente più efficienti, ma anche che, ottimizzando la guida e recuperando l'energia che si genera frenando, i consumi possono diminuire dall'8 al 16 per cento, con importanti benefici economici. Nel caso della Lombardia sono state impegnate in prima persona la Regione, la Provincia di Brescia ed il Gruppo Ferrovie Nord Milano, mentre tutti i principali costruttori di materiale rotabile ferroviario hanno partecipato agli incontri di consultazione.

ECORails, che rientra nel programma Intelligent Energy Europe, nel corso di due anni di intensa attività si è prefisso l'obiettivo di promuovere concretamente il risparmio energetico e la riduzione dell'impatto ambientale dei servizi ferroviari regionali. Il treno, già leader tra i mezzi di trasporto dal punto di vista ambientale, ha infatti ulteriori potenzialità e può contribuire in maniera decisiva a migliorare le performance energetiche nazionali e regionali. Molte tecnologie innovative e buone pratiche sono già disponibili, ma spesso non vengono applicate su vasta scala. Per questo motivo ECORails si è rivolto agli enti pubblici e al-

le imprese ferroviarie fornendo loro uno strumento concreto, costituito da un documento di linee guida pubblicato nelle principali lingue europee, che è stato presentato a Berlino nel corso della Conferenza finale di giovedì 23 giugno.

Tali linee guida, integrate da molte altre informazioni che potranno essere scaricate dal sito internet del progetto, affrontano tutti i temi decisivi per agevolare l'introduzione dei criteri ambientali nelle gare d'appalto per l'acquisto dei treni o nei contratti di servizio che le Regioni stipulano con le imprese ferroviarie. Oltre alla Conferenza finale del 23 giugno, il 22 nel pomeriggio, sempre a Berlino, si è svolta la riunione internazionale dei portatori di interesse europeo, chiamata User Platform, durante la quale sono stati discussi in dettaglio i risultati del progetto (*Comunicato stampa ALOT, 23 giugno 2011*).

### TRASPORTI INTERMODALI

#### Summit sul trasporto multimodale a Mantova

"Il trasporto multimodale nel nord Italia e il ruolo delle vie d'acqua interne": questo il titolo della due giorni convegnistica del 1 giugno a Mantova presso il Teatro Bibiena in via Accademia 47. A promuovere l'iniziativa la Direzione Generale Trasporti della Commissione Europea in collaborazione con Provincia di Mantova, Comune di Mantova e ALOT.

La multimodalità è uno dei fattori determinanti per lo sviluppo di un territorio e delle sue imprese. Purtroppo le opportunità offerte dal trasporto intermodale non sono sempre pienamente colte e sfruttate. Il collegamento per vie navigabili interne tra i porti del nord Adriatico e la Pianura Padana attraverso il Fissero Tartaro canal Bianco e il fiume Po rappresenta un'opportunità per ripensare il trasporto merci integrato in una delle aree più congestionate d'Italia.

L'appuntamento di Mantova rappresenta per istituzioni, enti locali e imprese, un'occasione unica di approfondimento e di confronto su priorità e necessità del territorio in vista della revisione delle reti di trasporto transeuropee.

Tra i momenti clou della due giorni, l'inaugurazione del 31 maggio al Teatro Bibiena della mostra "Il sistema idroviario del nord Italia e i lavori in corso per incrementare la funzionalità delle infrastrutture". Il giorno successivo dalle 9 workshop dedicato ai rappresentanti della Commissione Europea, del Parlamento Europeo, del Ministero dei Trasporti, delle Regioni, dei porti e degli operatori.

Tra gli interventi si ricordano quelli del viceministro del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti R. CASTELLI, degli assessori alla Mobilità delle Regioni Lombardia ed Emilia Romagna R. CATTANEO e A. PERI oltre a quello del sindaco N. SODANO (*Comunicato Provincia di Mantova, 01 giugno 2011*).

#### L'intermodalità come futuro dei trasporti

Si è concluso l'incontro del consorzio di progetto di BATCo - Baltic Adriatic Axis, organizzato dal Ministero dell'Ambiente italiano in cooperazione con la Regione Friuli Venezia Giulia e ospitato presso il Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti. Nei tre giorni di discussione tra partner progettuali era prevista anche la conferenza aperta al pubblico tenutasi il 9 giugno, in cui esperti di ambiente, trasporti e sviluppo economico si sono esercitati sul tema "*Il ruolo dell'intermodalità nelle Reti di Trasporto Transeuropee: vantaggi ambientali e logistici*".

H. SCHUSCHNIG del Governo Regionale della Carinzia (Austria), capofila di BATCo, ha presentato in dettaglio il progetto al pubblico intervenuto nella conferenza. Con oltre 3 milioni e 723mila euro stanziati con co-finanziamento del Fondo Europeo di Sviluppo Regionale (ERDF) tramite il

## NOTIZIARI



(Fonte: Allegato in comunicato stampa, Photo credit: ©Francesco Geri)

Fig. 1 - F. CROCCO (Ministero italiano dei Trasporti), P. ANGELINI (Ministero italiano dell'Ambiente), H. SCHUSCHNIG (Governo Regionale della Carinzia - Austria)

programma CENTRAL EUROPE, BATCo si propone di esaminare e sviluppare soluzioni di trasporto transnazionali, tecnologicamente avanzate e ambientalmente sostenibili per rilanciare la competitività del corridoio Baltico-Adriatico.

L'asse Baltico-Adriatico, unisce i maggiori porti (Gdynia, Gdansk, Koper, Trieste, Venezia, Ravenna) e i principali centri urbani dalla Polonia all'Italia ed insiste su un territorio di 40 milioni abitanti, attraversato ogni anno da più di 2,2 milioni di autocarri. Partecipano al progetto, iniziato nel marzo 2010 e con termine previsto nel 2013, diciotto partner (istituzioni, centri di ricerca, associazioni di categoria) da cinque stati europei (Austria, Italia, Polonia, Repubblica Ceca, Slovacchia).

L'area di studio coincide in parte con il corridoio ferroviario identificato come il numero 23 dalle reti di Trasporto Trans-Europee (TEN-T), stabilite nel 1996 per la coesione economica e sociale tra gli stati membri. Ha un'importanza strategica per il collegamento dell'Europa centrale agli emergenti mercati asiatici e incrocia altresì numerosi assi di trasporto (7 dei 10 corridoi Pan-europei, 6 dei 30 assi TEN-T), permettendo il collega-

mento con altre importanti regioni europee.

Tra le soluzioni proposte a livello europeo, nazionale e locale, le politiche per favorire l'intermodalità, intesa come uso combinato e coordinato di diversi vettori (strada, ferrovia, mare e aria) per il trasferimento di merci o passeggeri da una località a un'altra, nel corso della stessa spedizione o viaggio. Essa può rivelarsi utile al fine di razionalizzare i flussi di traffico, diminuire l'impatto ambientale e rendere i singoli viaggi più redditizi, con conseguente possibilità per gli operatori di trasporto di investire su qualità e specializzazione dei servizi.

Vanno in questa direzione le parole dell'Ing. F. CROCCO, Direttore Generale per le Infrastrutture ferroviarie del Ministero italiano delle Infrastrutture e dei Trasporti, per il quale: "oggi giorno è difficile realizzare infrastrutture che richiedano forti investimenti, e il nostro dovere come tecnici è anche quello di fornire ai politici soluzioni meno costose che non implicino necessariamente nuove costruzioni".

F. CROCCO ha, inoltre, affrontato il tema del minore impatto ambientale del trasporto su ferro, responsabile di una quota minima delle emissioni di gas serra in confronto al trasporto su

gomma. Il Direttore ha poi preso in esame le differenti esigenze del trasporto merci rispetto a quello di passeggeri, mettendo in evidenza come nel primo caso, sicurezza, tracciabilità e puntualità assumano un'importanza maggiore rispetto alla rapidità del viaggio, requisito che, invece, rimane fondamentale nel secondo caso.

L'Ing. SCHINTU, Direttore Generale dell'Associazione Italiana Società Concessionarie Autostrade e Trafori (AISCAT), d'altra parte, ha ribadito l'importanza del trasporto su gomma, più efficiente su medie e brevi distanze grazie alla capillarità della rete stradale italiana. Più che contrapposizioni, maggiori sinergie vanno ricercate con il trasporto su rotaia e su altri vettori: ad esempio il tratto finale del traffico merci può essere vantaggiosamente veicolato su strada e sempre la strada può servire da tramite per il passaggio da un mezzo all'altro (ad esempio, nel passaggio da nave a treno).

Come spiegato da K. FALLAST, esperto designato dal capofila del progetto, BATCo sta raccogliendo dati attuali sui trasporti nei territori interessati, utili per stabilire il grado di inquinamento dell'aria e per elaborare, insieme agli altri partner di progetto, scenari ambientali possibili con una rete integrata ed efficiente di trasporti. In questo senso, M. ONIDA, Segretario Generale della Convenzione delle Alpi, e B. CHATRE, della stessa istituzione, hanno fornito materiale per riflettere sulle specificità e le ricadute dei trasporti nelle aree di montagna attraversate dal collegamento Adriatico - Baltico, in particolare Alpi e Carpazi.

La sfida per il futuro è quella di avvicinare all'intermodalità le numerose aziende di dimensioni medio-piccole che costellano l'asse Baltico-Adriatico, avvezze all'utilizzo del solo autocarri per le proprie spedizioni a differenza dei gruppi di maggiori dimensioni. Laddove auspicabile, l'intermodalità va perseguita in quanto si traduce in maggiore efficienza del processo logistico, in minori costi e maggiore competitività dell'economia. (Annuncio stampa MIT, Regione Autonoma Friuli Venezia Giulia, Ministero dell'Ambiente, BATCo, EU European Regional Development Fund, 10 giugno 2011)

## NOTIZIARI

### INDUSTRIA

#### Wegh Group, Assemblea dei Soci

Nell'assemblea straordinaria del 6 Giugno 2011 WEGH Group ha aumentato il Capitale Sociale da 2.000.000,00 a 5.000.000,00 di Euro. La compagine Sociale ha deliberato di dotare l'Azienda dei capitali necessari a sostenere il progetto di crescita e sviluppo aziendale stabilito. Il piano triennale, presentato all'Assemblea dei Soci, individua gli obiettivi di espansione e l'ulteriore rafforzamento dell'internazionalizzazione Aziendale. Su questa base l'Assemblea ha voluto dotare l'Azienda dei mezzi finanziari volti a realizzare le azioni necessarie per il raggiungimento dei risultati attesi. (*Comunicato Wegh Group*, 7 giugno 2011).

#### OICE: continua in maggio l'arretramento del mercato, in forte discesa anche gli appalti "misti" di progettazione e costruzione

I primi cinque mesi del 2011 si chiudono con un segno fortemente negativo, -39,7% in valore rispetto allo stesso periodo del 2010. Nel solo mese di maggio si perde il 34,8% in valore rispetto a maggio 2010. Questi in estrema sintesi i dati dell'osservatorio OICE-Informatel pubblicati con l'aggiornamento al 31/05/2011.

A maggio le gare per servizi di ingegneria e architettura sono state 383 (di cui 31 sopra soglia) per un importo complessivo di 34,7 milioni di euro (15,9 sopra soglia). Rispetto a maggio 2010 il numero dei bandi rilevati sale dello 0,5% (-24,4% sopra soglia e +3,5% sotto soglia) e il loro valore scende, come detto, del 34,8% (-58,3% sopra soglia e +24,5% sotto soglia).

Complessivamente, nei primi cinque mesi del 2011 sono state indette 1.829 gare (di cui 181 sopra soglia) per un valore complessivo di 202,9 milioni di euro (136,6 sopra soglia). Il confronto con i primi cinque mesi del 2010 è

fortemente negativo: il numero delle gare sale del 7,3% (+8,4% sopra soglia e +7,2% sotto soglia), ma il loro valore scende del 39,7% (-49,2% sopra soglia e -2,1% sotto soglia). Rispetto alla media del valore messo in gara nei primi cinque mesi degli ultimi cinque anni, nel 2011 si perdono più di 120 milioni di euro, non tenendo conto della dinamica inflativa settoriale.

Il quadro è reso molto più difficile dal livello raggiunto dai ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti al 31 maggio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è salito al 41,6% (era al 41,1% a fine aprile). Il ribasso si spinge al 72% per una delle prime gare indette nel 2011 e già aggiudicata, pubblicata da 'Autostrada Brescia Verona Vicenza Padova' (PD) per il servizio di verifica di cui all'art. 112, d.lgs. 163/2006 e s.m., della progettazione preliminare, definitiva ed esecutiva dell'autostrada a31 Trento - Rovigo, tronco Trento - Valdastico Piovene Rocchette, con un importo a base d'asta di 5.018.804 euro, che è stata aggiudicata per 1.406.808 euro.

L'analisi della distribuzione territoriale delle gare nei primi cinque mesi del 2011, rispetto allo stesso periodo del 2010, consente di verificare come la tendenza recessiva registrata a livello nazionale investa tutte le grandi aree geografiche del Paese: Nord Ovest (-13,4% in numero e -33,0% in valore), Nord Est (-35,8% in numero e -72,2% in valore), Centro (+31,5% in numero e -38,1% in valore) e Meridione (+24,0% in numero e -23,5% in valore). In crescita solo le Isole (+66,3% in numero e +11,6% in valore).

La posizione dell'Italia in Europa si rileva dal numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, che è passato dalle 167 unità dei primi cinque mesi del 2010 alle 181 del 2011, +8,4%. Nell'insieme dei Paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta, nello stesso periodo, una crescita maggiore di quella italiana, +22,4%. Sempre molto modesta, al 2,8%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di para-

gonabile rilevanza economica: Francia 44,6%, Germania 11,7%, Polonia 6,8%, Spagna 4,3%, Gran Bretagna 3,9%.

Sempre fortemente negativo l'andamento delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione insieme. Nei primi cinque mesi del 2011, rispetto allo stesso periodo del 2010, quasi si dimezza il valore messo in gara: -45,3% (*Comunicato stampa OICE*, 14 giugno 2011).

### VARIE

#### FS: approvato il bilancio 2010

Il Consiglio di Amministrazione di Ferrovie dello Stato, presieduto da L. CARDIA, ha approvato il bilancio di esercizio della Società ed il consolidato di Gruppo al 31 dicembre 2010, per la prima volta redatti secondo i principi contabili internazionali (IAS/IFRS), adottati volontariamente dal Gruppo. Il Gruppo FS rafforza nel 2010 tutti i suoi obiettivi, chiude per il terzo esercizio consecutivo con un risultato netto positivo, 129 milioni di euro circa, in crescita rispetto ai 54 milioni dell'anno precedente (+ 139%).

Significativa la performance a livello di EBITDA, che supera gli 1,6 miliardi di euro (EBITDA margin pari al 20,6%) grazie a ricavi operativi che, per la prima volta nella storia del Gruppo, oltrepassano gli 8 miliardi di euro (a fine 2006 erano 6,7 miliardi) trainati dalla crescita dei ricavi da traffico.

Allo stesso tempo, scendono ancora i costi operativi (-128 milioni di euro sul 2009), grazie alla forte razionalizzazione avviata dagli ultimi mesi del 2006, e tuttora in corso, e agli interventi mirati di reingegnerizzazione dei principali processi industriali.

Positivo anche l'EBIT: 508 milioni di euro, con una crescita di 73 milioni sul 2009. Rispetto all'esercizio 2006, quando è stato avviato il piano industriale della riconversione del Gruppo (che ha fatto leva soprattutto sull'aumento dei ricavi e diminuzione dei costi), la variazione positiva del risultato netto è stata di 2,244 miliardi di euro.

## NOTIZIARI

Corrispondenti variazioni positive si sono avute nello stesso periodo per EBIT e per EBITDA (rispettivamente +2,436 e +2,310 miliardi di euro). Il 2010 del Gruppo FS si caratterizza in positivo anche per:

- l'ulteriore diminuzione del numero degli incidenti denominati "tipici" dalla classificazione internazionale di settore: negli ultimi anni si è passati dai 35 di fine 2006, a 23 del 2007, ai 19 del 2008, per arrivare a 13 nel 2009, e a 10 a fine 2010
- la presenza, in forte crescita, sugli scenari operativi internazionali che hanno visto il Gruppo FS conquistare quote di mercato del trasporto oltre confine attraverso le operazioni di acquisizione della maggioranza del gruppo Arriva Deutschland (oggi Netinera) e di alleanza con il Gruppo Veolia, entrambi protagonisti consolidati e fortemente presenti sul mercato trasportistico europeo.

*Principali dati di bilancio delle società controllate.* Tra le controllate del Gruppo FS, di seguito i principali indicatori delle due maggiori società:

- RFI-Rete Ferroviaria Italiana

Anche la società di gestione della rete infrastrutturale del Gruppo mostra, a fine 2010 e in coerenza con gli ultimi esercizi, un rafforzamento della propria performance economica con dati in rilevante crescita (EBITDA +68,9%; EBIT +109,1%). Il risultato netto migliora sensibilmente, passando dai 9 milioni di euro del 31 dicembre 2009 ai circa 92 milioni di fine 2010.

- Trenitalia

Anche nel 2010, la protagonista del miglioramento dei risultati di Gruppo è Trenitalia che - pur in presenza di perduranti difficoltà del panorama nazionale e internazionale del trasporto merci - vede crescere, in continuità con il trend degli ultimi anni, i suoi principali margini operativi: EBITDA +11,9%; EBIT +8,4%. Positivo anche il risultato netto: 73 milioni di euro, con un miglioramento sul 2009 di oltre 56 milioni di euro (a fine 2006 la perdita della società di trasporto del Gruppo era stata pari a 1.989 milioni di euro). Tali risultati sono stati ottenuti prose-

guendo nell'azione di sviluppo sia dei nuovi business sia di quelli tradizionali, anche attraverso investimenti mirati che sono stati realizzati mantenendo grande attenzione alla posizione finanziaria netta della società, rimasta sostanzialmente invariata nel 2010 rispetto all'anno precedente (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 17 maggio 2011).

### Roma, Stazione "Tiburtina": avanzamento dei lavori a giugno 2011

Da domenica 29 maggio sono in programma modifiche alla viabilità sulla Tangenziale Est della Capitale, nel tratto tra lo svincolo dell'A24 e l'uscita di via Tiburtina. Le modifiche sono dovute ai lavori per la realizzazione della Nuova Circonvallazione Interna e la contemporanea modifica di percorso della Tangenziale.

- In direzione di via Salaria il traffico sarà deviato per circa 400 metri in un nuovo tratto di galleria, artificiale e a due corsie, che passa sotto il ponte stradale della Nuova circonvallazione interna (Nci) per poi immettersi di nuovo sull'attuale sede, all'altezza dell'uscita di via Tiburtina-Ponte Tiburtino.
- In direzione San Giovanni il traffico sarà invece canalizzato su corsie variabili da due a tre, lungo il muro del Verano, per poi riprendere l'attuale configurazione di due corsie in direzione San Giovanni e due corsie in direzione A24, altezza rampa A24.

Le modifiche sono necessarie per realizzare il collegamento tra la Tangenziale Est e il nuovo ponte che, scavalcando il fascio di binari, si congiunge alla Nuova circonvallazione interna, nel tratto compreso tra lo svincolo dell'A24 e l'uscita di via Tiburtina. La Nuova Circonvallazione collegherà Batteria Nomentana allo svincolo dell'A24, spostando sul lato di Pietralata il percorso dell'attuale Tangenziale Est. Questa si svilupperà da Batteria Nomentana allo svincolo della A24. Da arteria di grande scorrimento l'attuale

tangenziale diventerà così una strada al servizio del quartiere, con sensibili miglioramenti per il traffico locale e riduzione dell'inquinamento acustico e atmosferico. Il progetto rientra nel più ampio programma di riqualificazione della stazione Tiburtina, futuro snodo dell'Alta Velocità, che si sviluppa su questa ampia area e a cui è anche affidato il compito di ricucire i quartieri di Pietralata e Nomentano, storicamente separati dalla ferrovia

I lavori in corso per la realizzazione di queste opere comportano modifiche alla attuale circolazione dei veicoli, sulla Tangenziale e sulle arterie limitrofe, come ad esempio la chiusura dello svincolo dell'autostrada A24 nel tratto di immissione alla stessa Tangenziale Est in direzione Salaria, con possibili disagi nelle diverse fasi di esecuzione dei lavori. Roma Capitale in collaborazione con Rete Ferroviaria Italiana ha eseguito un complesso studio sul traffico individuando soluzioni tecniche che consentano quanto più possibile di limitare il disagio (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 24 maggio 2011).

### Trasporto per mare: al via il progetto Empiric

Il 6 e 7 giugno l'Autorità portuale di Venezia e ALOT, agenzia controllata dalle province di Bergamo, Brescia, Cremona e Mantova, sono protagoniste al tavolo di lavoro per la partenza di Empiric - Enhancing Multimodal Platforms, Inland waterways and Railways service Integration in Central Europe, progetto che si pone l'obiettivo di migliorare le condizioni del trasporto marittimo nei Paesi dell'Europa Centrale quale alternativa al trasporto su gomma per favorire lo sviluppo dell'economia.

L'area interessata dal progetto, che avrà una durata complessiva di 36 mesi, è infatti caratterizzata da una continua crescita, ma allo stesso tempo da importanti carenze di infrastrutture di trasporto intermodale adeguate ed efficienti tali da non consentire di sfruttare appieno le enormi potenzialità di sviluppo del territorio. All'incontro di Vienna, oltre alle rappresentanze italia-



## NOTIZIARI

ne partecipano i 12 partner provenienti da Austria, Slovenia, Ungheria, Polonia, Germania e Repubblica Ceca, selezionati per la loro capacità di sviluppare il progetto nel loro territorio, grazie all'integrazione con gli stakeholders locali.

Obiettivo di Empiric, progetto co-finanziato dall'ERDF, European Regional Development Fund tramite il Programma Central Europe, è la creazione delle condizioni per investimenti in infrastrutture e servizi al fine di incrementare la competitività del trasporto multimodale acqua-ferrovia nel Nord Adriatico, dalla Lombardia alla Slovenia e verso Nord. La posizione geografica dell'area di progetto è in questo senso ottimale quale punto d'ingresso più vicino all'Europa Centrale per le merci derivanti via mare e garantisce fino a quattro o cinque giorni di navigazione in meno rispetto ai porti del Nord Europa per le merci provenienti dall'Asia, con conseguente ottimizzazione dei costi per le aziende di trasporto, quindi di competitività sul mercato, e riduzione dell'inquinamento, grazie alla diminuzione del trasporto su gomma.

Le azioni specifiche del progetto sono una iniziale analisi del mercato per identificare al meglio il flusso delle merci con un potenziale shift modale; una valutazione degli impatti delle infrastrutture già esistenti e quelle da realizzare e dei servizi nelle aree localizzate; il trasferimento del know how relativo al RIS (River Informatic Service) e del modello business del trasporto per acque interne; la preparazione del piano d'investimento; la definizione degli strumenti comuni per rafforzare l'attrattività del trasporto multimodale e delle infrastrutture, legando fra di loro le regioni di cooperazione. I target specifici del progetto sono le Pubbliche Amministrazioni, che devono predisporre l'adeguamento o la realizzazione di infrastrutture; le Autorità portuali e gli operatori del trasporto ferroviario, di quello idroviario e dello stradale; gli operatori nella logistica delle piattaforme intermodali, MTO, le agenzie marittime, terminalisti, spedizionieri; le imprese che utilizzeranno i servizi (*Comunicato stampa ALOT ed EU European Regional Development Fund*, 7 giugno 2011).

### Il patrimonio storico ferroviario dell'Emilia Romagna

Sabato 14 maggio si è tenuta la prima edizione del convegno su "Il patrimonio storico ferroviario dell'Emilia Romagna", organizzato presso l'Aula Magna "P. Manodori" dell'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia dall'ing. G. SAVI, socio del CIFI (sez. di Bologna) e vice presidente del Sodalizio Amici delle Ferrovie di Reggio Emilia (SAFRE).

Il convegno (vedi fig. 2) ha ottenuto il patrocinio del CIFI, di FER, della Regione Emilia Romagna, dell'Istituto Beni culturali dell'ER, della Provincia di Reggio Emilia, del Museo Ferroviario Piemontese, di ATC Bologna, di ACT Reggio Emilia e delle associazioni convenzionate con Trenitalia e altri operatori ferroviari presenti in Regione.

Scopo del convegno, era di far conoscere al pubblico il vasto patrimonio ferroviario (conservato sotto forma di rotabili funzionanti o preservati, collezioni private di cimeli e modelli ferroviari, archivi ferroviari pubblici e privati contenenti documentazione storica iconografica e documentale, e di incentivare la diffusione della cultura ferroviaria regionale attraverso la pianificazione di progetti che portino

alla consapevolezza del nostro patrimonio di archeologia industriale, e sviluppino nella collettività il desiderio di usufruire di tali importantissime risorse, che allo stato attuale sono per lo più misconosciute, a causa - purtroppo - anche di limitate risorse economiche messe a disposizione dagli Enti preposti, e dalla cronica sofferenza delle associazioni che diffondono la conoscenza del settore, da Piacenza a Rimini.

Al convegno sono state presentate alcune collezioni e archivi pubblici e privati, la collezione storica dell'ATC di Bologna, l'operato delle associazioni SAFRE di Reggio Emilia e ATSER di Rimini, e Ferrovie Emilia Romagna ha inviato un proprio delegato per rendere pubblico il piano di sviluppo del proprio settore rotabili storici per il prossimo futuro. Da ultimo, il Museo Ferroviario Piemontese ha portato la propria esperienza di effettuazione di treni storici a vapore in Emilia Romagna, con mezzi propri provenienti dalla Regione Piemonte, ed in sinergia con la locale associazione "Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara". In futuro il convegno, che nelle intenzioni degli organizzatori dovrebbe avere cadenza annuale, potrebbe essere ospitato in altre città della Regione, o nella Repubblica di San Marino (*Segnalazione dell'Amministratore CIFI*, 14 giugno 2011).



(Fonte: allegato alla segnalazione dell'Amministratore CIFI, Foto Marco Bruzzone/TuttoTreno).

Fig. 2 - Un momento del convegno.