

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### A Italferr la progettazione della linea Civitavecchia-Orte

Il 31 agosto 2010 Italferr, in qualità di capogruppo dell'ATI con Tecnic S.p.A., ha sottoscritto presso l'Aremol (Agenzia Regionale per la Mobilità del Lazio) il contratto per l'incarico di Progettazione Preliminare, verifica di assoggettabilità a VIA, progettazione definitiva per appalto integrato e studio di impatto ambientale per il ripristino del collegamento ferroviario tra il Porto di Civitavecchia e l'asse prioritario TEN-T n. 1 in località Orte.

Le prestazioni, che decorrono da inizio settembre, sono articolate in due fasi: la prima consistente nello studio tecnico-economico, progettazione preliminare, prefattibilità ambientale, procedura per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale; la seconda nella progettazione definitiva e studio di impatto ambientale, da attivarsi a valle dell'approvazione della precedente fase. L'incarico riveste particolare interesse, in quanto la linea, da tempo dismessa, è tornata recentemente di attualità.

La UE ha infatti riconosciuto alla linea Civitavecchia-Orte una funzione di connessione con l'asse europeo n. 1 Berlino-Brennero-Palermo, oltre che di incentivo all'utilizzo delle cosiddette "autostrade del mare", collegando il Porto di Civitavecchia, sul Mar Tirreno, allo scalo di Falconara, sull'Adriatico. Con questo affidamento, Italferr rafforza e soprattutto diversifica in termini di committenza,

la propria esperienza, acquisendo un'ulteriore qualificata referenza nel proprio settore di competenza (*Comunicato stampa Italferr*, 31 agosto 2010).

#### FS: quattro treni al giorno da e per l'aeroporto di Malpensa

In Frecciarossa all'aeroporto di Milano Malpensa. L'hub più importante del Nord Italia sarà collegato direttamente alla stazione di Milano Centrale e a tutte le principali città italiane dell'asse AV Nord/Sud.

Il nuovo servizio è stato presentato alla stampa dall'Amministratore Delegato del Gruppo *Ferrovie dello Stato* M. MORETTI. In viaggio sul Frecciarossa insieme all'AD il Presidente della Regione Lombardia R. FORMIGONI, l'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia R. CATTANEO e il Sindaco di Milano L. MORATTI. Ad accogliere il treno alla stazione di Malpensa il Presidente di SEA G. BONOMI.

Due le coppie di treni da e per l'Aeroporto. Il primo Frecciarossa AV 9520 parte da Napoli alle 10.50 e arriva a Malpensa Aeroporto alle 16.39 con fermate intermedie a Roma Termini (12.15), Firenze Santa Maria Novella (14.00), Bologna Centrale (14.40) e Milano Centrale (15.57). Il secondo Frecciarossa AV 9502 parte da Firenze S.M. Novella alle 7.00 e arriva a Malpensa Aeroporto alle 9.39 con fermate intermedie a Bologna Centrale (7.40) e Milano Centrale (8.57).

In senso opposto il primo Frecciarossa AV 9517 parte da Malpensa Ae-

roporto alle 12.21 e arriva a Napoli Centrale alle 18.10 fermando a Milano Centrale (13.15), Bologna Centrale (14.23), Firenze Santa Maria Novella (15.10) e Roma Termini (17.00). Il secondo Frecciarossa AV 9539 parte da Malpensa Aeroporto alle 19.21 e arriva a Firenze Santa Maria Novella alle 22.00 con fermate a Milano Centrale (20.15) e Bologna Centrale (21.23).

I tempi di viaggio del Frecciarossa da Milano Centrale a Malpensa Aeroporto e viceversa sono di 42 minuti. Il costo del biglietto è di € 15,00 per la prima classe e di € 12,00 per la seconda classe. Per il collegamento diretto tra Milano Centrale e l'aeroporto di Malpensa, Frecciarossa utilizza la nuova linea di RFI - il cosiddetto "passantino" - i cui lavori sono stati conclusi a giugno, che connette la stazione di Milano Centrale a quella di Milano Nord Bovisa (rete FERROVIENORD) (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 13 settembre 2010).

#### Regione Veneto: accordo tra Protezione Civile ed FS per la gestione delle emergenze

F. FIUMARA, Direttore Protezione Aziendale del Gruppo *Ferrovie dello Stato* e D. STIVAL, Assessore Regionale alla Protezione Civile del Veneto hanno siglato nella sede della Regione del Veneto, il Protocollo d'intesa che stabilisce le modalità per un'azione coordinata d'intervento nella previsione e prevenzione dei rischi e nella gestione delle emergenze.

Il documento, che si basa sul protocollo del 15 luglio 2008 tra il Gruppo FS e il Dipartimento Nazionale della Protezione Civile, definisce le necessarie sinergie per fronteggiare in modo efficace, in Veneto, eventuali criticità che scaturiscono da eventi di emergenza. In particolare, si punta sulla reciprocità operativa tra *Ferrovie dello Stato* e Protezione Civile regionale mediante l'uso di uomini, mezzi e tecnologie. I principali aspet-

## NOTIZIARI

ti disciplinati nel Protocollo, valido quattro anni, riguardano:

- scambio di informazioni fra le rispettive sale Operative, in caso di emergenze ferroviarie;
- presenza di un referente del Gruppo FS nella Sala Operativa Unificata Permanente (Co.R.Em.) di Protezione Civile della Regione Veneto;
- attivazione di un programma di formazione congiunta per la gestione delle emergenze;
- prosecuzione delle intese già sottoscritte con il Servizio Sanitario territoriale 118, per il soccorso dei passeggeri e del personale di bordo ed esercitazioni mirate all'intervento sanitario urgente;
- possibilità di estendere l'accordo alle articolazioni territoriali della Protezione Civile (Province, Prefetture) per una più efficace gestione delle emergenze sul territorio, nonché di definire accordi specifici per lo spostamento di materiale rotabile e personale volontario in zone colpite da emergenze.

Nel Protocollo, particolare attenzione è dedicata all'assistenza ai viaggiatori coinvolti in situazioni di criticità (distribuzione generi di conforto, evacuazione in aree di attesa e di ricovero) (*Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 30 settembre 2010).

## INDUSTRIA

### Firmato il contratto per i nuovi treni AV

Il TAR era stato chiamato ad esprimersi sul ricorso, respinto, presentato dalla società francese Alstom. "E' andata come auspicavamo. Subito dopo la sentenza del TAR del Lazio, TRENITALIA ha firmato il contratto con l'ATI Ansaldo-Breda/Bombardier". Lo ha dichiarato l'ad del Gruppo FS, M. MORETTI, parlando con i giornalisti prima della presenta-

zione dei treni "Frecciarosa" a Roma Termini.

Secondo i giudici della III sezione ter del Tribunale Amministrativo Regionale del Lazio, presieduti da E. SPERANZA, un'eventuale concessione della richiesta di sospensione dell'aggiudicazione della gara "determinerebbe un grave pregiudizio al servizio ferroviario pubblico". Il TAR era stato chiamato ad esprimersi sul ricorso, poi respinto, presentato dalla società francese Alstom a seguito della conclusione della gara internazionale per la fornitura di 50 nuovi treni ad Alta Velocità indetta da TRENITALIA.

Moretti ha inoltre aggiunto che il gruppo continuerà a valutare la richiesta danni per il periodo di stop delle procedure, causato dal ricorso presentato da Alstom, ma non solo. Le *Ferrovie dello Stato* infatti stanno valutando anche se agire nei confronti delle dichiarazioni del presidente di Alstom Transportation la scorsa settimana al salone InnoTrans di Berlino, definite da MORETTI "inqualificabili".

Anche AnsaldoBreda e Bombardier "esprimono soddisfazione per la decisione del TAR e, ribadendo le ragioni a sostegno della propria posizione, restano fiduciose per le ulteriori ed eventuali fasi del procedimento" (*Comunicato stampa Finmeccanica e Comunicato Stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 30 settembre 2010).

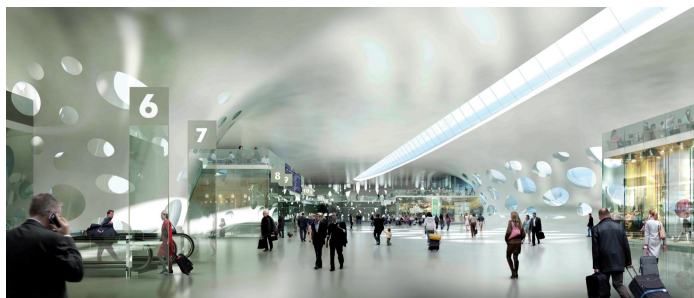
## VARIE

### Bologna Centrale: cantieri al lavoro per la riqualificazione della stazione storica

Al via i lavori di riqualificazione della stazione storica di Bologna Centrale, seconda tappa del più ampio progetto - articolato per fasi - di riconversione funzionale dell'area della stazione, avviato con la realizzazione della nuova stazione AV sotterranea.

Il piano di restyling è stato presentato (fig. 1) alle istituzioni e alla stampa da M. MORETTI, Amministratore Delegato del Gruppo *Ferrovie dello Stato* e da F. BATTAGLIA, Amministratore Delegato di Grandi Stazioni. Presenti A.M. CANCELLIERI, Commissario del Comune di Bologna, B. DRAGHETTI, Presidente della Provincia di Bologna e V. ERRANI, Presidente della Regione Emilia Romagna.

I lavori, che interesseranno oltre 12 mila m<sup>2</sup> di superfici interne e più di 2 mila m<sup>2</sup> di superfici storiche, avranno una durata di 24 mesi, durante i quali la stazione (dove ogni giorno fermano circa 700 treni e transitano 160 mila viaggiatori) continuerà ad essere operativa. Quattro le aree di intervento previste. Dal restauro e recupero architettonico dell'edificio, che sarà svolto in collaborazione con la Sovrintendenza, al miglioramento dei flussi, attraverso la realizzazione di nuovi sottopassi,



(Fonte Gruppo FS)

Fig. 1 - Ricostruzione informatica dell'interno della nuova stazione di Bologna.

ascensori e scale mobili. Dalla creazione di nuove aree al pubblico per i servizi, all'installazione di nuove tecnologie anche a supporto della sicurezza degli ambienti. L'investimento per queste opere sarà di circa 14 milioni di euro.

Il risultato sarà uno spazio di qualità per viaggiatori e cittadini, integrato con la stazione sotterranea per i treni AV, con il piano di opere che il Comune di Bologna sta progettando nell'area urbana intorno alla stazione storica e con il progetto architettonico di A. ISOZAKI (fig. 1): un vero e proprio *hub* ferroviario al servizio della città.

La stazione per le nuove linee veloci è la chiave di volta di tutto il progetto di potenziamento del Nodo di Bologna. Situata dalla parte opposta dell'attuale piazzale della Stazione Centrale in corrispondenza e al di sotto degli ultimi cinque binari, la stazione sotterranea è costituita da un grande vano di circa 640 m di lunghezza, 56 m di larghezza e 23 m di profondità. Al termine dei lavori, saranno ripristinati i binari di superficie demoliti per consentire l'attività del cantiere.

La stazione è articolata su tre livelli (fig. 2).

Il piano del ferro (-23 m) è il livel-

lo più basso, dove arrivano e partono i treni. È costituito da 4 binari, 2 banchine per i viaggiatori, lunghe 450 m e larghe 12,5 m circa, e 2 marciapiedi di servizio. Il collegamento con i livelli superiori avviene, oltre che con scale fisse, attraverso scale mobili e ascensori.

Il piano Hall AV (-15 m) è il livello che ospita i servizi di stazione: servizi per passeggeri (biglietteria, biglietterie automatiche, informazioni, deposito bagagli, zone di attesa e ristoro); servizi commerciali (noleggio auto, bar, caffetteria, edicola, tabacchi, libreria, negozi); servizi per la sicurezza (polizia, pronto soccorso).

Il piano Kiss & Ride è una strada sotterranea che attraversa la stazione in senso longitudinale, alla quale si accede in una prima fase dal sottovia di via Fioravanti e in modo definitivo dal nuovo Asse stradale denominato Nord-Sud. Alla strada hanno accesso i taxi, le auto private e i mezzi di servizio e soccorso. La strada, a senso unico, si ricollega alla superficie in via Serlio. In questo spazio avvengono le operazioni di carico e scarico dai mezzi su gomma dei passeggeri in arrivo e in partenza. Su via De' Carracci è infine prevista la realizzazione di un atrio.

Il parcheggio principale della sta-

zione è il cosiddetto "Camerone Salesiani". Lungo 150 m, largo 22 e profondo 26, è attiguo alla futura stazione AV, alla quale è collegato attraverso una galleria policentrica posta in sotterranea in corrispondenza del ponte Galliera di via Matteotti. La struttura è dotata di rampe di accesso carrabili elicoidali a servizio della nuova stazione, cui si collega in sotterranea con tapis roulant per i pedoni e con un passante stradale interrato per le auto con uscita su via Sebastiano Serlio. Si articola su 5 livelli (incluso il livello in superficie) e potrà ospitare circa 450 posti auto. L'opera è in fase di completamento (telecamere e impianti di sicurezza); l'attivazione è prevista in anticipo rispetto all'apertura della stazione sotterranea. All'interno della stazione AV sono previste poi due aree di parcheggio, ad un livello intermedio fra il Kiss&ride e la hall AV, collegate direttamente a quest'ultima da passerelle pedonali.

Sono in corso le opere di scavo. Sono stati già scavati e trasportati all'invaso di Corticella circa 290.000 m cubi di terreno (circa 3.000 m<sup>3</sup> al giorno). Il trasporto della terra avviene su rotaia dalla stazione di Bologna Arcoveggio.

Il piano di lavoro ha raggiunto quota -15 m rispetto al piano campagna e in alcuni tratti si è già raggiunta la quota finale di -23 m, con attività di scavo e demolizione al di sotto del piano delle opere di fondazione della Stazione AV (metodo top-down). Contestualmente si stanno completando alcune strutture che aumentano la stabilità del cassone, ponendo le carpenterie metalliche necessarie per varie lavorazioni di cantiere e i solai che, garantendo la sicurezza statica, permetteranno di chiudere orizzontalmente i livelli del cassone (*Cartella stampa, Gruppo Ferrovie dello Stato*, 24 settembre 2010).

**Roma: informativa sulla linea C**

La Linea C è una realtà corposa e fondamentale per la Capitale: 38 cantieri sono in piena attività e in avan-



(Fonte Gruppo FS)

Fig. 2 – Sezione della stazione sotterranea AV di Bologna.

zato stato di lavorazione per la costruzione di stazioni e pozzi intermedi; oltre 13 km di gallerie sono state scavate e completate con il definitivo rivestimento interno in conci di cemento armato; circa 1500 addetti lavorano a pieno ritmo per realizzare questa grande opera, la cui prima tratta funzionale sarà operativa alla fine del 2011.

Sono ad oggi interamente finanziate sia la tratta dal capolinea di Monte Compatri/Pantano a San Giovanni già in fase realizzativa, sia la tratta da San Giovanni a Colosseo, il cui Progetto Definitivo è stato approvato e finanziato dal CIPE il 22 luglio scorso. In termini di valore complessivo dell'investimento le due tratte corrispondono a 1.820 milioni (tratta Monte Compatri/Pantano-San Giovanni) e 792 milioni (tratta San Giovanni-Colosseo). A ciò si deve aggiungere il valore del completamento del "Tracciato Fondamentale" fino a Clodio/Mazzini. Per quest'ultima tratta (Colosseo-Clodio/Mazzini) - che in questi giorni il Contraente Generale ha proposto di realizzare in regime di project financing - al momento è solo possibile produrre una prima stima provvisoria di 950 milioni (1.200 milioni se si comprende anche la gestione della linea): questo perché la progettazione definitiva è tutt'ora in corso. Ciò porta il costo complessivo della Linea a circa 3.560 milioni (3.812 compresa l'eventuale gestione del servizio).

Per una valutazione dell'entità dei costi dell'opera, ci si deve riferire al valore stimato nell'anno 2000, quando il Comune di Roma concluse la lunga fase di progettazione dell'opera e diede avvio alla fase approvativa e di finanziamento durata quattro anni e conclusasi appunto con la Delibera del CIPE del 2004, che ha dichiarato congruo il costo di 3.047 milioni del Tracciato Fondamentale da Monte Compatri/Pantano a Clodio/Mazzini. Rispetto a tale valore previsto, un aumento del 17% (sempre considerando il costo dell'opera senza la sua gestione) nei 10 anni trascorsi dal 2000 ad oggi corrisponde al tasso d'inflazione registrato nel decennio. Peral-

tro, questo aumento è dovuto a ragioni note e documentate come le prescrizioni intervenute da parte delle Autorità di tutela del patrimonio archeologico e monumentale a seguito di nuove conoscenze acquisite sul campo, le prescrizioni di altre Amministrazioni, nonché le normative tecniche - come quelle in materia sismica e in materia di terre e rocce da scavo - che si sono modificate nel corso di questo decennio, imponendo nuove opere a tutela dell'ambiente e dei cittadini.

La cifra già citata di 3.047 milioni di Euro corrisponde al quadro economico del tracciato Monte Compatri/Pantano-Clodio/Mazzini più il deposito-officina di Graniti e tutte le opere integrative e compensative (tra le quali il centro sportivo di Teano completato e consegnato due anni fa): è questo il complesso dei lavori affidati nel 2006 al Contraente Generale.

Il tratto Clodio/Mazzini-Grotta-rossa, pur approvato anch'esso dal CIPE nel 2004 e inserito nel bando di gara del 2005, al momento non è finanziato e se ne sta peraltro studiando l'eventuale estensione fino all'ospedale Sant'Andrea. Durante la progettazione definitiva, della tratta dal Colosseo a Clodio/Mazzini che come si è detto è tutt'ora in corso, le rigide prescrizioni di tutela hanno invece imposto di eliminare la stazione di largo Argentina, a seguito delle indagini archeologiche condotte dal 2006 al 2008 che hanno accertato la presenza di rilevanti reperti incompatibili con lo scavo della stazione. (*Comunicato stampa Romametropolitana*, 28 settembre 2010).

### **Gioia Tauro: un accordo per rafforzare la leadership del porto nel Mediterraneo**

Creare un "Gateway" integrato al sistema ferroviario nazionale, grazie ad un modello gestionale definito. Rimuovere i vincoli logistici operativi in ambito portuale ("ultimo miglio"). Realizzare gli impianti destinati alla terminalizzazione ferroviaria e le relative opere di raccordo alla rete nazio-

nale ed al sistema di viabilità portuale. Eliminare alcuni "colli di bottiglia" sul sistema ferroviario nazionale.

Questi gli interventi che RFI avvierà per realizzare il "Sistema Intermodale Eccellente", una delle priorità strategiche dell'Accordo di Programma Quadro (APQ) per il Polo logistico intermodale del porto di Gioia Tauro, sottoscritto oggi a Roma.

L'investimento complessivo previsto da RFI è di 280,5 milioni di euro, provenienti da fondi PON - Reti E Mobilità 2007/2013. Gli interventi programmati da Rete Ferroviaria Italiana prevedono la ricostruzione della galleria Coreca fra Amantea e Campora San Giovanni, sulla linea Battipaglia-Reggio Calabria (investimento 65 milioni di euro), la costruzione della nuova Sottostazione elettrica (SSE) a Vibo Pizzo e il potenziamento di quella di Sambiasi (18,5 milioni di euro) e a Lamezia Terme il completamento del Piano Regolatore Generale della stazione e la realizzazione dell'Apparato Centrale Computerizzato (ACC), investimento 18 milioni di euro.

Inoltre, nell'ambito degli interventi previsti dall'APQ per il potenziamento dell'itinerario merci Gioia Tauro-Taranto-Bari sono previsti, in Calabria, interventi per uniformare le caratteristiche infrastrutturali e tecnologiche ed eliminare alcune criticità (26 milioni di euro), nonché l'avvio della prima fase del potenziamento della linea Metaponto-Sibari-Bivio San Antonello (investimento complessivo 153 milioni di euro).

Con il documento programmatico sottoscritto i ministeri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dello Sviluppo Economico e dell'Istruzione Università e Ricerca, RFI, la Regione Calabria, l'Autorità Portuale di Gioia Tauro e il Consorzio per lo Sviluppo Industriale della Provincia di Reggio Calabria mirano a rafforzare la posizione del porto di Gioia Tauro nel bacino del Mediterraneo, legandola in maniera sostanziale al potenziamento del sistema bi-modale ferro/nave. (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 28 settembre 2010).