

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### In arrivo un nuovo treno Vivalto sulla linea FR6 Cassino-Roma

Da questa mattina i pendolari della linea FR6 possono contare su un nuovo convoglio in più. La Regione Lazio, infatti, ha destinato alla tratta Roma-Frosinone-Cassino il nuovo treno Vivalto di seconda generazione, acquistato da Trenitalia Lazio nell'ambito del programma di rinnovamento del materiale rotabile, che entro la fine del 2014 porterà un totale di 26 treni in servizio nel Lazio e per i quali Trenitalia ha investito 266 milioni di euro, di cui 35 finanziati dalla Regione.

Il treno verrà impiegato negli orari di maggior afflusso, ovvero nella fascia tra le 6 e le 9 e tra le 17 e le 19 e con le sue 7 vetture a due piani potrà portare fino a 1200 passeggeri.

La linea FR6 comprende le seguenti stazioni: Roma Termini, Ciampino, Tor Vergata, Colle Mattia, Colonna Galleria, Zagarolo, Labico, Valmontone, Colferro-Segni, Anagni-Fiuggi, Sgurgola, Morolo, Ferentino-Supino, Frosinone, Ceccano, Castro-Pofi-Vallecorsa, Ceprano-Falvaterra, Isoletta-San Giovanni, Roccasecca, Piedimonte-Villa Santa Lucia-Aquino e Cassino.

Presenti all'incontro con la stampa, presso il binario 1 della Stazione Fs di Cassino, il presidente del Consiglio regionale, M. ABRUZZESE, l'assessore regionale alle Politiche per la Mobilità e il Tpl, F. LOLLOBRIGIDA, e il direttore regionale di Trenitalia Lazio, A. SEMPLICE.

"Con il Vivalto inaugurato oggi - ha affermato l'assessore LOLLOBRIGIDA - prosegue l'operazione di rinnovo

vamento del materiale rotabile che sta portando avanti l'amministrazione regionale. Questo convoglio, appena acquistato, sarà destinato sulla linea Roma-Cassino, in virtù delle criticità che abbiamo rilevato e nel tentativo di elevare la capacità di trasporto e migliorare il comfort di viaggio per i pendolari. L'assessorato sta lavorando affinché si creino i presupposti per rivedere il modello d'esercizio della FR6, sistemare le criticità e poter arrivare a presentare un'offerta razionalizzata che migliori la condizione dei pendolari".

"Da sempre - ha affermato il Presidente del Consiglio Regionale ABRUZZESE - le prospettive di sviluppo delle aree periferiche sono strettamente legate alla qualità del sistema infrastrutturale ed al basso costo nella capacità di mobilitazione della forza lavoro. E' per questo motivo che, quando parliamo di sviluppo del Lazio Meridionale non possiamo non considerare l'importanza della FR6, arteria strategica del traffico ferroviario regionale, che la Regione Lazio ha intenzione di valorizzare. Ne è dimostrazione concreta l'intervento che si è voluto fare acquistando questo nuovo treno 'Vivalto' che sarà presto messo in servizio sulla tratta Cassino-Roma. Voglio per questo ringraziare l'Assessore LOLLOBRIGIDA che molto sta facendo per migliorare la qualità del trasporto pubblico cercando di venire incontro alle tante richieste che ci pervengono dalle associazioni di pendolari ed il direttore regionale di Trenitalia A. SEMPLICE. Questo nuovo treno vuole essere una prima risposta alla domanda che giunge dai cittadini, andando a potenziare l'offerta ed a svecciare il parco del materiale rotabile regionale". "Il mio auspicio - ha concluso il Presidente - è che si giunga presto ad un nuovo mo-

dello di servizio che suddivida l'offerta ferroviaria su tre livelli: un servizio di breve e brevissima distanza a carattere suburbano e urbano con fermate capillari nell'hinterland romano; un servizio di distanza medio-lunga (Cassino, Frosinone) veloce, che escluda le fermate del servizio metropolitano ed un servizio sovragionale e veloce a lunga distanza che consenta di raggiungere le Regioni limitrofe in poche fermate".

Sulla stessa linea, anche l'intervento del Direttore Regionale di Trenitalia, A. SEMPLICE, che ha aggiunto: "Sulla Roma Cassino l'offerta attuale è di 84.000 posti su una domanda di circa 43.000 viaggi al giorno. I numeri segnalano un'offerta ben calibrata rispetto alla domanda; ciò non toglie che in determinate fasce orarie, in particolare dalle 7 alle 8,30 in arrivo a Roma e dalle 16 alle 18,30 in partenza da Roma, i treni siano sovraffollati. Questo tema è tipico di tutti i nodi metropolitani, certamente quelli italiani ma anche quelli europei. La risposta che Trenitalia mette in campo contro il sovraffollamento è imperniata su due assi: investimento di 231 milioni di euro in nuovi treni, per il solo Lazio entro il 2014 sono attesi 26 nuovi convogli, e nuovi modelli di esercizio che puntano a rendere più veloci i treni lunghi e più frequenti i treni metropolitani. Le linee guida di questo cambiamento sono: estensione progressiva del cadenzamento orario anche alla fascia mattutina, più treni veloci Cassino-Roma e Frosinone-Roma e più posti in ambito metropolitano" (FS News, 20 luglio 2012).

### TRASPORTI URBANI

#### La linea D della metropolitana di Roma

Dopo la realizzazione della linea C e della B1, secondo le previsioni del Nuovo Piano Regolatore Generale di Roma, la rete delle metropolitane sarà completata con la realizzazione della linea D (fig. 1), che collega la città storica, a nord, con i quar-



(Fonte Romametropolitane)

Fig. 1 – Schema di tracciato della Linea D della Metropolitana di Roma.

tieri Talenti, Montesacro e Salaria e, a sud, con Trastevere, San Paolo, Marconi, Magliana ed EUR.

Il tracciato ha origine a piazzale dell'Agricoltura, nel cuore dell'EUR. Dopo aver realizzato la corrispondenza con la linea B e la ferrovia Roma-Lido, la linea D oltrepassa il Tevere e si dirige verso nord per attraversare il quartiere di Magliana Nuova, poi sottopassa di nuovo - e per due volte - il Tevere, all'altezza di lungotevere Dante, e prosegue lungo la direttrice di viale Marconi (tra ponte Marconi e piazzale della Radio) fino alla stazione di Trastevere, dove scambia con i servizi ferroviari regionali e con quello per l'aeroporto. Dopo aver attraversato il quartiere di Trastevere, procedendo verso nord, la linea sottopassa ancora il fiume all'altezza dell'isola Tiberina, quindi prosegue verso nord-est, per scambiare con la linea C e successivamente con la linea A dopo aver servito l'area centrale con una nuova stazione nei pressi di piazza San Silvestro. Superate le Mura Aureliane, la linea attraversa il quartiere Trieste-Salaria e l'Aniene, per proseguire poi verso est su via dei Prati Fiscali e viale Jonio,

terminando nel quartiere Talenti. L'approvazione definitiva del Nuovo Piano Regolatore Generale ha introdotto inoltre un prolungamento della linea che porta il capolinea sud fino a via di Grotta Perfetta passando per via del Tintoretto.

*Gli obiettivi della linea.* Il ruolo principale della linea D è quello di completare la copertura, da parte del trasporto pubblico di massa, di quegli ambiti urbani non serviti dalle linee metro A, B e C e caratterizzati da una densità di residenti e posti di lavoro compatibile con tale modo di trasporto. Mentre la linea C supporta la mobilità che lega la direttrice sud-est verso i Castelli all'opposta direttrice nord-ovest, passando attraverso il centro, la linea D è pensata per collaborare con la linea B secondo un tracciato in parte parallelo ad essa, che si sviluppa da sud (EUR-Magliana) in direzione nord-est, verso Montesacro-Talenti.

*La realizzazione della linea D consentirà:*

- una migliore accessibilità del centro storico, attraverso la "chiusura della maglia" costituita dalle quattro linee metro con le quattro stazioni di corrispondenza - Ter-

mini (A/B), Colosseo (B/C), Venezia (C/D) e Spagna (A/D) - nonché con la realizzazione di una nuova stazione a piazza San Silvestro, nel cuore del centro storico;

- un conseguente e sostanziale alleggerimento della pressione esercitata dal traffico privato sul centro storico, rendendo possibile realizzare diffuse pedonalizzazioni del centro città;
- l'attraversamento di zone ad alta densità di residenze, uffici e negozi (Trieste, Salaria) non servite dalle altre linee metro;
- il collegamento al centro e tra loro di zone residenziali e commerciali della città consolidata, quali viale Marconi e Magliana Nuova a sud e Prati Fiscali, Montesacro Alto e Talenti a nord;
- un notevole incremento della capacità complessiva del sistema di trasporto pubblico urbano, anche attraverso la riorganizzazione del trasporto di superficie, in relazione alla progressiva messa in esercizio delle nuove linee metro;
- il decongestionamento di importanti arterie stradali (quali il Lungotevere e la via Olimpica) e di conseguenza un significativo miglioramento della qualità urbana e ambientale di vaste porzioni sia della città "storica che della città" consolidata;
- la valorizzazione delle relazioni tra la linea D e le altre componenti della mobilità esistenti o di programma, quali svincoli, parcheggi, piste ciclo-pedonali, sottopassi di aree ferroviarie e gli stessi "corridoi della mobilità", sia in termini di organizzazione di spazi e percorsi, sia di progettazione e realizzazione di opere comuni;
- la riqualificazione delle aree attraversate che, in molti casi, sia a sud che a nord, presentano zone di disagio urbano e ambientale;
- il miglioramento delle condizioni ambientali in termini di inquinamento sia acustico che atmosferico. (dall'Area Stampa Romametropolitane).

**All'interno delle pensiline del servizio urbano di Trento è vietato fumare**

I trasgressori sono soggetti alla sanzione amministrativa del pagamento di una somma da euro 27,50 a euro 275,00; la misura della sanzione è raddoppiata qualora la violazione sia commessa in presenza di una donna in evidente stato di gravidanza o in presenza di lattanti o bambini fino a dodici anni.

Ai sensi dell'art. 16 della L. 689/1981, è ammesso il pagamento in misura ridotta pari al doppio del minimo, mediante versamento sul c/c postale n. 295386, intestato al "Tesoriere capofila della Provincia autonoma di Trento, UniCredit Banca S.p.A.", sede di Trento, via Galilei 1, 38100 Trento, oppure tramite bonifico bancario indicando il seguente codice IBAN: IT 12 S 02008 01820 000003774828, intestato al Tesoriere medesimo, indicando nella causale la data e il numero del verbale.

Organo competente ad emettere l'ordinanza ingiunzione/archiviazione è il Dirigente del Servizio Polizia amministrativa provinciale della Provincia autonoma di Trento.

La vigilanza è esercitata, oltre che dalle Forze dell'Ordine, dai dipendenti del Servizio Polizia amministrativa provinciale a ciò espressamente autorizzati, dai dipendenti dell'Azienda Provinciale per i Servizi Sanitari appositamente incaricati, dai Corpi di Polizia Urbana dei Comuni. L'osservanza del presente divieto è esercitata dal personale aziendale appositamente incaricato (*Comunicato Stampa Trentino Trasporti Esercizio*, 30 agosto 2012).

**GTT: il numero dei passaggi si adatta al numero dei passeggeri**

I tagli relativi alle risorse destinate al trasporto pubblico comportano inevitabili razionalizzazioni del servizio, in parte già attuate (per il 2013, com'è noto, la riduzione media delle risorse è pari al 15%), ma sono

anche un'occasione per ripensare alla struttura della rete, adattarla alle esigenze attuali, semplificarla e riammodernarla.

Proprio per questo motivo negli scorsi mesi è stato eseguito, in collaborazione con il Politecnico di Torino, uno studio di riordino complessivo del trasporto pubblico locale dell'area torinese, che tiene conto anche degli interventi infrastrutturali già compiuti o in fase di ultimazione (metro, linea 4 e passante ferroviario).

Le prima novità si concretizzeranno in 2 fasi che riguarderanno le frequenze delle linee urbane e suburbane:

- la prima fase, che partirà il 12 settembre, è relativa alle linee diurne che sono state suddivise in categorie in funzione dell'effettivo utilizzo da parte dei clienti: fermo restando il servizio della metropolitana automatica, che è stato da poco potenziato anche nella fascia serale posticipando l'orario di chiusura, la linea 4 avrà passaggi molto frequenti (in alcuni momenti della giornata anche più intensi rispetto ad oggi); seguiranno tutte le linee tranviarie e le linee automobilistiche di forza (anche queste gestite con frequenze molto ravvicinate) e infine le altre linee bus;
- la seconda fase, che partirà il 1° ottobre, è relativa ai passaggi serali; la prima grande novità riguarda lo spostamento dell'inizio del servizio serale dalle 20.00 alle 21.00: le esigenze della clientela si sono infatti modificate negli anni e le statistiche rilevano un aumento dell'uso del mezzo pubblico più spostato verso il tardo pomeriggio (le linee 11 e 11 festiva, 2, 5, 35 e 36 subiranno questa variazione già a partire dal 12 settembre).

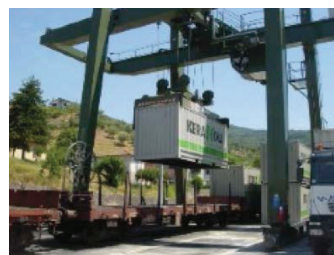
Inoltre, si è lavorato per operare una standardizzazione dei passaggi serali che fosse più facile da memorizzare e di conseguenza più fruibile; nello specifico, per la fascia oraria dalle 21.00 alle 24.00 è stato adottato l'intervallo di 15 minuti per la linea 4 (che dalle 0.00 alla 1.00 si sposterà ogni 30

minuti) e, per tutte le altre linee attualmente gestite (tranne poche eccezioni), l'intervallo standard di 30 minuti (*Comunicato stampa GTT*, 5 settembre 2012).

**TRASPORTI COMBINATI**

**Minucciano (Lucca): inaugurato lo scalo merci**

Ogni giorno 725 t di polvere di marmo partono in treno dalla Garfagnana per Sassuolo (MO). Dieci treni a settimana pari a 260 camion in meno sulle strade della Toscana e dell'Emilia. Obiettivo aumentare il trasporto del 50% ed il 20 luglio 2012 è stato inaugurato lo scalo merci di Minucciano (Lucca) (fig. 2).



(Fonte FS News)

Fig. 2 – Una zona del nuovo scalo merci di Mucciano.

Presenti, fra gli altri, il presidente della Provincia di Lucca S. BACCELLI, il sindaco del Comune di Minucciano D. DAVINI, il presidente della Provincia di Massa Carrara O. ANGELI, l'assessore Regione Toscana L. CECCOBAO, il direttore di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) M. DEL PRETE, il presidente Kerakoll R. SGHEDONI e il presidente di Mi.gra M. SCALTRITTI.

L'infrastruttura consentirà di alleggerire le strade di collegamento tra la Garfagnana e Sassuolo (MO) dagli oltre 15 mila autocarri che ogni anno le percorrono, con notevoli benefici per il sistema della mobilità, l'ambiente, l'occupazione, la sicurezza stradale e gli abitanti dei centri attraversati.

Grazie alla nuova opera Mi.gra, società che produce granulati e polveri di marmo, potrà trasferire in treno il materiale estratto dalle cave locali fino a Sassuolo, dove ha sede lo stabilimento Kerakoll che trasforma i residui del marmo in malte e collanti per l'edilizia, utilizzando treni merci.

Cinque i treni diretti in Emilia ogni settimana. Ciascun convoglio, composto da 13 carri su ognuno dei quali possono essere caricati 2 container, consente di trasportare 725 t di materiale, l'equivalente di 26 camion. Se poi consideriamo che i mezzi stradali, una volta scaricati, devono fare ritorno in Toscana per il nuovo carico, ecco che ogni settimana sono 260 gli autotreni tolti dalle inadeguate strade dell'Appennino.

L'adeguamento infrastrutturale della stazione ferroviaria, con allestimento dei binari per carico e scarico, e il potenziamento della linea fra Minucciano Pieve Casola e Auella Lunigiana, per consentire il passaggio dei più pesanti treni merci, è stato eseguito da Rete Ferroviaria Italiana.

Il costo dell'operazione, 2 milioni e 270 mila euro, è stato sostenuto da Regione Toscana, Province di Lucca e Massa Carrara, Comune di Minucciano, Comunità Montane della Garfagnana e della Lunigiana e Comune di Càsola in Lunigiana.

Lo scalo è stato poi attrezzato con "gru-transtainer" per il posizionamento dei container coi residui del marmo sui convogli ferroviari e sono stati acquistati 130 cassoni per il trasporto del materiale derivante dalla lavorazione degli scarti del marmo (*FS News*, 20 luglio 2012).

### INDUSTRIA

#### Riqualficazione del nodo ferroviario dauno

Diventa operativo il Contratto Istituzionale di Sviluppo (CIS), sottoscritto lo scorso 2 agosto a Roma dai Ministeri per la Coesione Territoriale

e delle Infrastrutture e Trasporti con le Regioni Puglia, Campania e Basilicata e il Gruppo FS Italiane.

Lo scorso 28 agosto è stato pubblicato il bando di gara per la progettazione esecutiva e l'esecuzione dei lavori per la riattivazione della bretella merci di Incoronata (FG).

L'infrastruttura, che si estende per circa 1,6 km, fu realizzata negli anni '40 per esigenze militari sviluppandosi ai margini della zona industriale e, successivamente, dismessa.

Una volta riattivata, consentirà di instradare verso il Centro Italia il traffico merci proveniente dalla Sicilia, dal porto di Gioia Tauro, dall'area industriale e dal porto di Taranto senza passare per la stazione di Foggia. L'investimento complessivo è pari a 10 milioni di euro. I lavori termineranno entro il 2015.

Con la bretella di Incoronata saliranno a tre i raccordi ferroviari dedicati al trasporto merci in Puglia. Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) ha infatti attivato, nel 2008 a Bari e nel 2010 a Taranto, due nuovi raccordi merci, contribuendo a qualificare la Puglia tra le regioni meglio attrezzate per la separazione del traffico ferroviario merci da quello passeggeri.

Numerosi saranno i vantaggi prodotti dalla riattivazione del raccordo ferroviario: incremento della potenzialità della linea, maggiore regolarità del traffico, riduzione dei tempi di percorrenza dei treni e abbattimento dell'inquinamento acustico, soprattutto nelle ore notturne dove si concentra la maggior parte del traffico merci.

La stazione di Foggia risulterà così decongestionata e le aree di sosta e smistamento, utilizzate oggi per il trasporto merci, saranno dismesse e potranno essere così valorizzate nell'ambito di un piano di riqualificazione urbana.

Un altro passo concreto verso l'attuazione del Contratto Istituzionale di Sviluppo è costituito dall'avvio della fase di progettazione preliminare per l'elettrificazione della linea Foggia-Potenza. Con un investimento di 200 milioni di euro (fondi FAS),

messi a disposizione dalla Regione Basilicata, Rete Ferroviaria Italiana elettrificherà l'intera linea, migliorerà il tracciato, eliminando contestualmente alcuni passaggi a livello. Tali interventi porteranno a una diminuzione di circa 25 minuti dei tempi di viaggio tra Potenza e Foggia e consentiranno di migliorare la regolarità della circolazione. I lavori termineranno nel 2017.

Entro il 2014, sempre in Capitanata, sarà attivato il primo tratto pugliese dell'Alta Capacità Bari-Napoli rappresentato dal raddoppio della linea tra Bovino e Cervaro (circa 23 km). Il progetto prevede la realizzazione di due nuove stazioni a Ponte Albanito e Bovino e l'eliminazione di tutti i passaggi a livello esistenti. L'investimento complessivo (compresi i lavori di raddoppio tra Vitulano e Apice) è di 250 milioni di euro.

Infine, entro il 2016 il nodo di Foggia avrà un nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC)\*. L'investimento complessivo dell'opera ammonta a 50 milioni di euro. Il bando di gara per l'affidamento della realizzazione dei lavori e relativa progettazione esecutiva sarà pubblicato entro fine 2012. I lavori saranno ultimati entro il 2016.

(\* Nota per il lettore: l'ACC, è una vera e propria "cabina di regia" che permette il controllo e la gestione della circolazione dei treni da un'unica postazione. Sostituisce software governano segnali, scambi e passaggi a livello e, all'interno delle stazioni, consentono l'utilizzo di ciascun binario nei due sensi di marcia, aumentando la possibilità di effettuare movimenti contemporanei. Le potenzialità offerte dall'elettronica garantiscono una migliore operatività sia nelle normali situazioni di circolazione sia nella gestione delle criticità. L'ACC infatti, operando secondo una visione di sistema, aggiunge tra le sue funzionalità anche la diagnostica degli apparati finalizzata alla prevenzione dei guasti e al miglioramento della manutenzione, nonché un sistema di informazione al pubblico (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane*, 6 settembre 2012).

## VARIE

**La Regione Lazio ed FSI  
contro l'evasione tariffaria**

L'evasione tariffaria media sulle ferrovie regionali riguarda circa il 6% dei viaggiatori totali; che scende all'1% nel caso del Leonardo Express. Questi i dati presentati durante una conferenza stampa tenutasi presso la Stazione Fs di Fiumicino Aeroporto, alla quale hanno partecipato l'assessore regionale alle Politiche per la Mobilità e il Tpl, F. LOLLOBRIGIDA, il direttore regionale di Trenitalia Lazio, A. SEMPLICE, e il direttore Rfi Produzione Roma, S. GIZZI.

La linea che soffre maggiormente dell'evasione tariffaria è la Fr8, Roma-Nettuno, con il 10,4%, seguita dalla Fr4 Roma-Velletri, con l'8,7% e la Fr3 Roma-Cesano-Viterbo, pari al 7,7%. Nel range fra il 4 e il 6%, invece, troviamo la linea Fr1 Orte-Fiumicino Aeroporto con il 5,4% (la linea conta in media 77mila utenti/giorno), la linea Fr7 Roma-Formia con il 5,1%, la linea Fr2 Roma-Tivoli-Avezzano con il 4,7% e la linea Fr5 Roma-Civitavecchia con il 4,4%. Le cose, invece, vanno decisamente meglio sulla Fr6 Roma-Cassino, dove ad evadere il biglietto sono appena il 2,6% dei viaggiatori totali. Si tratta di dati medi, basati su rilevazioni empiriche.

Inoltre, quotidianamente i capitrete, nello svolgimento delle loro mansioni, contrastano il fenomeno. Basti pensare che, solo nel 2011, sono state emesse sanzioni a bordo treno per un valore nominale di circa 2 milioni di euro. Importo in parte incassato e in parte (circa il 50%) da incassare ricorrendo, se necessario, alle procedure di riscossione coattiva particolarmente potenziate dal Gruppo FS.

In aggiunta alle azioni di natura ordinaria, Regione Lazio e Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane stanno mettendo in atto una serie di iniziative in merito, allo scopo di arginare ulteriormente il fenomeno. Nel dettaglio:

- attivazione dei tornelli presso la stazione di Fiumicino Aeroporto; in fase di studio l'estensione del sistema di controllo degli accessi anche ad altre stazioni in relazione a esigenze specifiche che saranno di volta in volta individuate; presenza di squadre fisse di controlleria/regularizzazione nella stazione di Fiumicino Aeroporto; squadre straordinarie antievasione a bordo dei convogli regionali;
- introduzione di titoli di viaggio con elevati requisiti di sicurezza anticontraffazione. Oltre alla carta filigranata è stata utilizzata la stampa calcografica, che grazie alla tecnica dell'incisione, attribuisce al nuovo biglietto requisiti di sicurezza sia visive che tattili. Prossimamente i nuovi titoli saranno in uso per il Leonardo Express;
- definizione di un protocollo d'intesa con le Forze dell'Ordine.

Su proposta della Regione Lazio, inoltre, Trenitalia ha prodotto nuove regole di accesso ai treni regionali in base alla stazione di partenza. Dal 23 luglio, infatti, chi sale su un treno regionale senza biglietto potrà ancora mettersi in regola. Unica imprescindibile condizione sarà quella di avvisare subito il capotreno all'atto della salita. La nuova regola è valida per i viaggiatori in partenza da 131 stazioni, sulle 177 della Regione, che potranno mettersi in regola acquistando un biglietto con un sovrapprezzo di 5 euro. Ove lo scalo sia sprovvisto di biglietteria, di emittitrici self-service o punti vendita alternativi (30 località), non sarà necessario nemmeno corrispondere il sovrapprezzo. Per le

rimanenti 16 stazioni l'acquisto a bordo non è previsto perché dotate sempre di rete di vendita.

È infine allo studio dell'assessorato regionale alla Mobilità, una campagna di comunicazione che aiuti a sensibilizzare l'utenza nell'azione di contrasto del fenomeno (*Comunicato stampa Regione Lazio*, 25 luglio 2012).

**Trenitalia, MED in Italy:  
la casa mediterranea  
sostenibile viaggia in treno**

Trenitalia (Gruppo FS Italiane) sta trasportando dall'Italia alla Spagna il prototipo dell'abitazione amica dell'ambiente, progettata dal team italiano di docenti e studenti delle Facoltà di Architettura, Economia ed Ingegneria dell'Università di Roma Tre e del dipartimento di Disegno Industriale de "La Sapienza".

Sfruttando anche le potenzialità del trasporto intermodale, si potrà risparmiare il 28% di energia rispetto alla gomma (pari al fabbisogno mensile di circa 50 famiglie italiane) e il 46% emissioni di CO<sub>2</sub> (pari all'assorbimento di oltre 400 alberi in un anno).

Il treno, il mezzo di trasporto più vantaggioso per l'ambiente, non poteva che essere il miglior vettore per MED in Italy.

La casa rappresenterà l'Italia alla competizione internazionale che ha come obiettivo quello di realizzare prototipi abitativi innovativi, sostenibili ed autosufficienti, grazie in particolare all'energia solare. È la prima volta che un progetto italiano è ammesso al Solar Decathlon Europe.

Il viaggio di MED in Italy può essere seguito anche su FSNews.it, il quotidiano online del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (*Comunicato stampa Trenitalia*, 28 agosto 2012).