

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Toscana: in arrivo nuovi treni per il trasporto regionale

Regione Toscana e TRENITALIA hanno sottoscritto l'intesa propedeutica alla stipula del nuovo Contratto di Servizio per il trasporto ferroviario regionale che verrà predisposto, per la prima volta, sulla base di un prezzario che fa chiarezza su ogni singola componente di costo dei servizi offerti da TRENITALIA. L'intesa è stata firmata presso la sede della Regione Toscana, dall'assessore regionale ai trasporti, dall'amministratore delegato del Gruppo FS, e dall'amministratore delegato di TRENITALIA.

E' stata firmata per il momento un'intesa per mettere a punto fermo sui contenuti dell'accordo fra la Regione Toscana e TRENITALIA, nell'attesa che sia emanato il decreto ministeriale di assegnazione alle Regioni dei 480 milioni di euro di finanziamenti per i contratti di servizio regionali.

L'accordo prevede una durata contrattuale di sei anni (2009-2014) con la possibilità di un rinnovo per ulteriori 6, nel caso in cui non sia stata decisa e attivata una procedura di gara. Per la prima volta la durata del contratto è adeguata a garantire un'efficace pianificazione del servizio e degli investimenti e così, entro il 2014, TRENITALIA potrà destinare 150 milioni di euro al rinnovo della flotta regionale toscana. La Regione, dal canto suo, provvederà ad un incremento di 5 milioni di euro del valore annuo dei suoi corrispettivi, a titolo di contributo per il rinnovo del

parco. L'investimento complessivo ammonterà così a 180 milioni di euro. L'obiettivo dell'intesa, condiviso da Regione Toscana e TRENITALIA, è incentivare l'utilizzo del treno e incrementare il numero dei viaggiatori che ogni giorno salgono sui treni regionali. L'offerta commerciale dal 2004 ad oggi ha già visto un incremento del 27%, i passeggeri trasportati sono cresciuti in 5 anni di oltre il 30% e sono oggi 260.000 ogni giorno.

Corrispettivi. A fronte di un volume di traffico di oltre 22 milioni di tkm annui la Regione erogherà un corrispettivo di circa 238 milioni di euro, IVA esclusa, per il 2009 che sarà poi ogni anno adeguato al tasso di inflazione.

Investimenti. È prevista l'immissione in servizio di 26 nuovi convogli, di cui 24 a doppio piano, di due complessi diesel nonché la ristrutturazione della flotta di elettromotrici e delle carrozze del parco destinate ai collegamenti sulla media distanza. Questo rappresenta il cuore dell'accordo, poiché la causa dei disservizi sul trasporto ferroviario è rappresentata dal materiale vecchio. Questi nuovi convogli, insieme con le ristrutturazioni, saranno la misura del vero beneficio per gli utenti.

Miglioramento della qualità dei servizi. Il contratto, orientato ad un progressivo miglioramento del servizio offerto ed alla tutela del viaggiatore, stabilirà una serie di indicatori della qualità relativi a puntualità, affidabilità, pulizia, affollamento, comfort e informazioni, ai quali saranno associati i valori di riferimento per l'applicazione delle penali e dei

premi, nel caso i risultati siano peggiori o migliori dei valori prefissati.

Accordi commerciali. Sono previsti specifici accordi tra TRENITALIA e Regione per agevolare gli abbonati del trasporto regionale nell'utilizzo di treni della lunga percorrenza e facilitare l'uso integrato della bici a bordo. Regione Toscana e TRENITALIA si impegnano a fare in modo che nella predisposizione degli orari siano garantite le azioni di armonizzazione e coordinamento tra servizi a lunga percorrenza e servizi regionali, operanti su tratte comuni all'interno della regione. (Comunicato stampa Toscana Notizie - Agenzia di informazione della Giunta Regionale, 22 maggio 2009).

NTV: 90 milioni di euro per le officine di manutenzione dei treni

NTV e Interporto Campano hanno sottoscritto oggi il contratto per la realizzazione delle Officine di Manutenzione dei treni ad Alta Velocità, di ultimissima generazione, di Nuovo Trasporto Viaggiatori. L'infrastruttura comporterà un investimento di circa 90 milioni di euro.

Le Officine di Manutenzione (fig. 1), unico impianto del genere previsto da NTV in Italia, occuperanno una superficie di circa 150.000 m², all'interno dell'Interporto Campano.

Il contratto è stato firmato alla presenza dell'amministratore delegato di NTV, G. SCIARRONE, del presidente dell'Interporto Campano, G. PUNZO, del sindaco di Nola, G. BIANCARDI e del presidente della Regione Campania, A. BASSOLINO.

NTV è il primo operatore privato italiano nel trasporto ferroviario di persone sulla rete ad Alta Velocità e inizierà il servizio nel 2011. Interporto Campano è l'unico interporto di rilevanza nazionale pienamente operativo nel centro sud Italia che ha una stazione ferroviaria al suo interno.

L'impianto di Nola consisterà nel-



Fig. 1 – Il costruendo polo manutentivo per la flotta di NTV.

(Fonte NTV)

la realizzazione di una serie di postazioni, edifici e capannoni per lo svolgimento delle attività di manutenzione sui 25 treni Alstom AGV che costituiscono la flotta di NTV.

Al completamento dei lavori, nell'area delle Officine di Manutenzione saranno realizzati circa 42.000 m² di superficie coperta con annessi circa 55.000 m² di area attrezzata con binari. In totale è prevista la realizzazione di 11 binari per uno sviluppo di circa 12.000 m lineari di rotaia.

L'area sarà completamente infrastrutturata con edifici di servizio e due grandi capannoni deposito attraversati da binari, realizzati in fossa, per le attività di manutenzione a breve e lunga percorrenza.

È inoltre prevista una superficie di 3.500 m² con annessa una coppia di binari con piattaforma attrezzata per lo svolgimento dell'attività di lavaggio, sanificazione toilet e controllo dei treni. La rete viaria interna è concepita per separare il traffico veicolare leggero da quello degli automezzi pesanti per il trasporto dei materiali destinati alle Officine di Manutenzione.

L'amministratore delegato di

NTV, G. SCIARRONE, ha dichiarato: "La firma del contratto per la realizzazione delle Officine NTV nell'Interporto Campano rappresenta una tappa fondamentale del nostro progetto. Intendiamo fare di questo stabilimento un nodo strategico per il Mezzogiorno e un esempio di eccellenza tecnologica. NTV investirà a Nola 90 milioni di euro per costruire un impianto che a regime darà lavoro a 300 persone altamente specializzate. L'Interporto Campano diventerà il centro nevralgico per la manutenzione della nostra flotta di 25 treni con ricadute positive sull'indotto di tutta l'area. La manutenzione dei treni sarà effettuata dal costruttore, Alstom, per l'intero periodo di vita utile dei treni stessi (30 anni)".

"Con la firma di questo contratto – ha sottolineato G. PUNZO, presidente Interporto Campano – diamo il via ad un investimento che, a mio avviso, è senza dubbio tra i più rilevanti effettuati in questo periodo in Campania e nell'intero Mezzogiorno, per di più in un momento in cui gli investimenti al Sud si contano sulle dita di una mano".

È bene sottolineare, inoltre, che questo investimento è stato reso pos-

sibile dalla fiducia che un'azienda importante come NTV (Nuovo Trasporto Viaggiatori) ha concesso al nostro territorio ed al patrimonio di credibilità che Interporto Campano, nella qualità di concessionario della Regione Campania, ha costruito in questi ultimi anni. Di questo bisogna dare merito a tutti i soci di NTV e soprattutto al presidente L. CORDERO DI MONTEZEMOLO, il primo a credere nella scelta di Nola. (Comunicato stampa NTV, 19 giugno 2009).

Soppressione dei passaggi a livello in Italia: risultati e programmi

In generale. Sulla rete fondamentale - su cui transita il 90% del traffico ferroviario - sono in esercizio circa 564 passaggi a livello (di cui 63 in consegna a privati), i più impegnativi da sopprimere perché inseriti nei più importanti sistemi urbani.

Tutti i passaggi a livello saranno eliminati da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), con un programma di intervento che prevede l'eliminazione di 120 all'anno e un investimento complessivo di circa 800 milioni di euro.

Nel 2008 RFI ha soppresso - a livello nazionale - 86 passaggi a livello (investimento complessivo circa 100 milioni di euro) mentre nel 2007 sono stati soppressi 159 passaggi a livello (investimento complessivo circa 190 milioni di euro).

Gli interventi sono finanziati dallo Stato con appositi fondi e sono concordati con gli Enti locali (Regioni, Province e Comuni) e/o l'ANAS. In Italia sono attualmente circa 6.392 i passaggi a livello (di cui 1.411 quelli la cui responsabilità è affidata direttamente ai privati) presenti su tutta la rete nazionale. Negli ultimi anni, infatti, sono stati investiti circa 80 milioni di euro all'anno per l'eliminazione dei passaggi a livello e la loro sostituzione con sottopassi e cavalcavia (Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato, 25 giugno 2009).

TRASPORTI URBANI

Metropolitana di Roma: pronto alla fine del 2009 il primo treno della linea C

Sono in lavorazione (fig. 2), presso lo stabilimento AnsaldoBreda di Reggio Calabria, i primi vagoni dei treni della Linea C della metropolitana di Roma. Contrariamente alle notizie di agenzia recentemente diffuse, sulla catena di montaggio prosegue secondo i tempi previsti l'assemblaggio dei convogli.

“La prima fornitura – spiega l’Ing. G. SIMONACCI di Roma Metropolitane (che ricopre l’incarico di Responsabile del Procedimento della Linea C) - riguarda 13 treni composti da 6 carrozze ciascuno, il primo dei quali sarà consegnato regolarmente entro la fine dell’anno in corso”. Il treno pre-serie sarà quindi inviato al test-center di Velim (Repubblica Ceca) per eseguire le prove che ne certificheranno la qualificazione. Le messe a punto finali di ogni singolo treno avverranno a Roma sul binario di prova attrezzato nel piazzale del Deposito Graniti e, successivamente, sulla linea. Il primo treno sarà conse-

gnato al deposito entro la fine di maggio 2010.

Complessivamente i convogli della Linea C saranno 30. Di nuova generazione, non avranno macchinista a bordo e saranno “guidati a distanza” da un Sistema di Automazione Integrale (Driverless) la cui centrale operativa è in fase di costruzione presso il Deposito Graniti.

I vagoni, completamente climatizzati, hanno 204 posti a sedere con spazi per i portatori di handicap e per il trasporto di biciclette. Non avendo macchinista, in testa e in coda hanno uno spazioso belvedere. Il prototipo del semivagone in scala reale 1 a 1, realizzato in legno da artigiani toscani e presentato alla stampa il 19 novembre u.s. alla presenza dell’Assessore alla Mobilità ed ai Trasporti, Sergio MARCHI, sarà trasportato all’inizio di aprile nell’area di via dei Gordiani dove la società Metro C, Contraente Generale della Linea C, ha installato il proprio campo base.

Nel frattempo, nel sottosuolo romano, le prime 2 TBM stanno scavando le gallerie da Giardinetti in direzione centro città (già costruiti quasi 5 km) e altre due stanno per essere varate nel secondo pozzo d’introduzione a Malatesta, per scavare a partire da

giugno in direzione opposta. Il programma dei lavori procede regolarmente verso la scadenza della messa in esercizio della prima tratta funzionale, da Monte Compatri/Pantano alla stazione Parco di Centocelle, entro la fine del 2011. (*Comunicato Stampa congiunto RomaMetropolitane – Metro C*, 25 marzo 2009).

Nuovo servizio metropolitano sulla linea Cagliari - Decimomannu

Parte domenica 14 giugno il nuovo servizio metropolitano tra Cagliari e Decimomannu che utilizzerà anche le nuove fermate di Cagliari Santa Gilla, Assemini Carmine e Assemini Santa Lucia.

Nelle giornate feriali 30 treni faranno la spola tra Cagliari e Decimomannu con cinque fermate intermedie: Cagliari Santa Gilla, Elmas, Assemini Carmine, Assemini e Assemini Santa Lucia.

Il nuovo servizio prevede, nelle fasce d’orario a più intenso traffico (6.30 – 7.30 e 12.30 – 14.30) un treno ogni mezz’ora, con inizio alle 6,24 e conclusione alle 21,09 che sarà effettuato con automotrici di ultima generazione (Minuetto).

L’apertura al pubblico delle tre nuove fermate consente di sfruttare appieno la potenzialità della linea ferroviaria a doppio binario superando il limite di una sola stazione per centro urbano, offrendo ai pendolari che gravitano su Cagliari un servizio ferroviario con tempi di percorrenza assolutamente competitivi (23/24 minuti da Cagliari a Decimomannu) rispetto al mezzo privato e ai bus urbani. Questo si traduce in minor traffico sulle arterie stradali già oggi saturate a tutto vantaggio dell’ambiente e in più sicurezza per i viaggiatori.

Le tre nuove fermate realizzate da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), sono inserite nell’ambito del programma di miglioramento degli impianti delle linee ferroviarie della Sardegna. Progettate secondo gli standard dei servizi metropolitani, sono attrezzate con pensiline per l’at-



(Fonte RomaMetropolitane)

Fig. 2 – La carrozza del primo treno per la Metro C di Roma.

tesa, macchine per la timbratura dei biglietti, percorsi tattili sui marciapiedi per i disabili visivi, sottopassaggi e adeguati spazi per la circolazione in sicurezza dei flussi pedonali: un "gate" per i viaggiatori ottenuto con una struttura leggera, di facile manutenzione e curabilità.

Le fermate sono facilmente riconoscibili grazie all'utilizzo di elementi omogenei – pensiline, marciapiedi, scale e rampe, sottopassaggi, segnaletica – che rendono la linea una vera e propria tratta metropolitana. L'investimento complessivo è stato di 4,5 milioni di euro. (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 13 giugno 2009).

INDUSTRIA

Ansaldo STS: contratto di 19 milioni di Euro da Rete Ferroviaria Italiana

Ansaldo STS si occuperà della progettazione e realizzazione dell'Apparato Centrale a Calcolatore della Stazione di Palermo. Infatti, in qualità di Capogruppo mandataria del Raggruppamento Temporaneo di Imprese costituito con SIELTE S.p.A e SITE S.p.A., si è aggiudicata da Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. un contratto per la progettazione esecutiva, costruttiva e per la realizzazione dell'Apparato Centrale a Calcolatore nella stazione di Palermo.

L'importo complessivo del nuovo contratto è di oltre 25 milioni di Euro e la quota di competenza di Ansaldo STS ammonta a 19 milioni di Euro.

La durata prevista dei lavori è di circa 48 mesi. L'elevato grado di flessibilità offerto dalla tecnologia sviluppata da Ansaldo STS consente all'Apparato Centrale Calcolatore di seguire l'evoluzione dell'impianto attraverso le successive fasi di ampliamento dello schema della stazione previste dal progetto, mediante riconfigurazioni a livello di logica, favorendo così la minimizzazione delle interferenze con l'esercizio ferroviario.

L'Apparato, che si basa sull'impiego di software evoluti presenta, nei confronti delle tradizionali tecnologie elettromeccaniche, numerosi benefici quali:

- elevata flessibilità;
- diagnosi automatica degli impianti controllati;
- supporto all'operatore;
- elevata predisposizione all'integrazione con altri sistemi di controllo. (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 18 marzo 2009).

OICE: crolla la domanda in maggio ma crescono i bandi "misti"

Maggio nero per il mercato pubblico dei servizi di ingegneria e architettura: rispetto a maggio 2008 si perde il 48,5% del valore, rispetto ad aprile di quest'anno -36,7%.

Secondo i dati dell'aggiornamento mensile al 31 maggio dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nell'ultimo mese sono state 343 (di cui 44 sopra soglia) per un importo complessivo di 42,2 milioni di euro (23,9 sopra soglia). Il confronto su base annua, cioè riferito a maggio 2008, vede scendere il numero dei bandi del 14,8% (+7,3% sopra soglia e -12,6% sotto soglia) e precipitare il loro valore del 48,5% (-60,4% sopra soglia e -15,8% sotto soglia).

Nei primi cinque mesi 2009 sono state indette 1.690 gare (219 sopra soglia) per un valore di 290,6 milioni di euro (219,9 sopra soglia). Il confronto con i primi cinque mesi del 2008 risulta fortemente negativo: il numero delle gare si riduce del 14,8% (-6,4% sopra soglia e -15,9% sotto soglia) e il loro valore scende del 16,4% (-15,9% sopra soglia e -18,0 sotto soglia). Rispetto alla media degli importi rilevati nei primi cinque mesi del quinquennio precedente, nel 2009 si è avuta una flessione del 10,1% in termini assoluti.

Continuano a crescere i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base agli ultimi dati raccolti in maggio il

ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2008 è stato del 34,4%, che si spinge al 67% in alcune gare della ASL VCO - Omegna (VB), di cui la principale è per la progettazione definitiva, esecutiva, coordinamento sicurezza in fase di progettazione e di esecuzione e direzione lavori, di laboratori centralizzati con ampliamento e ristrutturazione dell'ex ospedale di Premosello.

L'analisi territoriale delle gare nei primi cinque mesi consente di verificare come la tendenza recessiva registrata a livello nazionale sia distribuita in maniera diversa nelle grandi aree geografiche del Paese: in forte ribasso il Nord Ovest (-23,9% in numero e -52,2% in valore rispetto ai primi cinque mesi del 2008), il Centro (+18,4% in numero e -21,8% in valore) e le Isole (-22,7% in numero e -16,4% in valore); in crescita il Nord Est (-0,6% in numero e +10,5% in valore) e il Meridione (-21,1% in numero e +10,2% in valore). Da solo il crollo del Nord Ovest, cioè Lombardia, Piemonte, Liguria e Valle d'Aosta, vale circa 40 milioni di euro, quasi il 10% dell'intero mercato.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, passato dalle 234 unità del gennaio-maggio 2008 alle 219 dei primi cinque mesi di quest'anno, mostra una contrazione del 6,4%. Nell'insieme degli altri partner dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una tendenza recessiva connotata da una flessione (-10,8%) maggiore di quella italiana. L'incidenza del nostro Paese continua, comunque, ad attestarsi su un modesto 3,4% (Francia 36,6%, Germania 11,4%, Spagna 11,1%, Polonia 5,9%, Gran Bretagna 5,1%, ecc.).

La domanda indiretta di progettazione, che si esprime attraverso le gare per affidamento congiunto di lavori e servizi di ingegneria, mostra invece nei primi cinque mesi una evoluzione tendenziale fortemente positiva degli importi a base d'asta. Sono 414 le gare pubblicate, per un valore accertato di 9.184 milioni di euro. A fronte di un incremento numerico dell'8,4%, il valore fa un balzo del 177,0% rispetto al gennaio-maggio 2008.

NOTIZIARI

In dettaglio nei primi cinque mesi del 2009 risultano bandite:

- 58 gare di project financing (ex artt. 37 bis e quater L.109/94) per un importo di 560 milioni di euro, rispetto al 2008 (-14,7% in numero e -62,7% in valore);
- 108 gare per concessioni di costruzione e gestione ex art. 19 L.109/94 per un importo di 6.007 milioni di euro (+58,8% in numero e +1101,0% in valore). Il risultato raggiunto è in gran parte dovuto alla pubblicazione in maggio di 3 gare, con un valore complessivo di ben 4.116 milioni di euro, pubblicate dall'Agenzia Regionale per i Rifiuti e le Acque della Sicilia per l'affidamento della gestione di un sistema integrato di trattamento e smaltimento dei rifiuti solidi urbani negli ambiti territoriali ottimali della Sicilia - Sistemi: Palermo, Augusta ed Agrigento;
- 230 gare per appalti integrati per un valore di 1.975 milioni di euro (+6,0% in numero e +77,1% in valore);
- 15 gare di appalto concorso per un valore di 70,7 milioni di euro (-48,3% in numero e -64,7% in valore);
- 3 gare di general contracting per un valore complessivo di 572 milioni di euro, mentre nessuna gara era stata rilevata nei primi cinque mesi del 2008 (*Comunicato stampa OICE*, 9 giugno 2009).

VARIE

Primo numero della "Gazzetta" di ANSF

In data 05/06/2009, con introduzione da parte dell'ing. CHIOVELLI, direttore dell'Agenzia, è stato pubblicato il primo numero (fig. 3) della "Gazzetta di ANSF", notiziario curato dall'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie, che contiene un riassunto di notizie di rilievo relative al panorama nazionale ed europeo. Tale



(Fonte ANSF)

Fig. 3 – La copertina del primo numero della pubblicazione ANSF.

pubblicazione, avrà una cadenza bimestrale e sarà prelevabile in formato elettronico dal sito web www.ansf.it, nell'apposita sezione all'interno delle "Pubblicazioni". (*Agenzia Nazionale per la Sicurezza Ferroviaria*, News, 5 giugno 2009).

MORETTI al Convegno dei Giovani Industriali

Un referendum per sbloccare l'asse ferroviario Torino-Lione e prendere una decisione definitiva. E' l'opinione dell'AD del Gruppo FS M. Mo-

RETTI che, intervenendo al Convegno annuale dei Giovani Imprenditori di Confindustria in corso a Santa Margherita Ligure, ha ricordato: "E' accaduto anche in Svizzera, per il traforo del Gottardo, che è stato votato dal 95% dei cittadini".

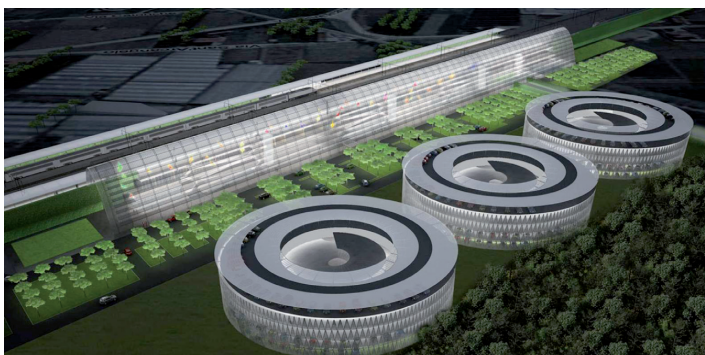
"Per velocizzare la realizzazione di infrastrutture, ferme per una faticosa ricerca del consenso, basterebbe applicare il semplice criterio della democrazia e non del freno esercitato spesso dalle minoranze".

Rivolgendosi a G. FLORIS moderatore del dibattito, MORETTI ha poi invitato a parlare di più dei cantieri e dei risultati positivi raggiunti. (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 12 giugno 2009).

Nuova stazione Vesuvio Est: assegnato il premio per il concorso internazionale

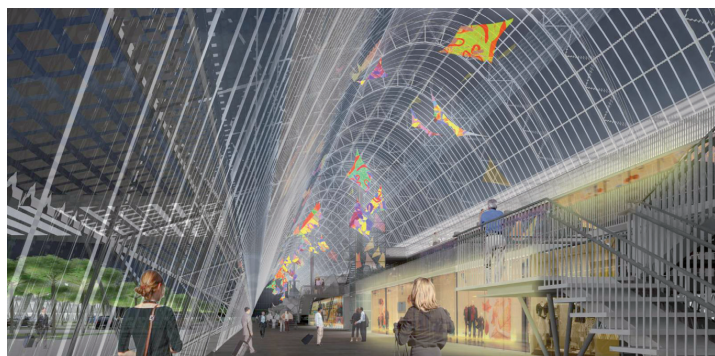
"Leggero, forte e chiaro" è il progetto vincitore del concorso internazionale per la nuova stazione Vesuvio Est, firmato dal gruppo italo-belga Philippe Samyn and Partners, con lo Studio Bargone architetti associati, la S.E.T.I. ingegneria srl, l'ingegnere M. E. GIULIANI, l'architetto E. AULETTA, l'ingegnere C. CECONI e l'architetto Z. DE RUVO (figg. 4 e 5).

La gara è stata bandita per l'elaborazione del progetto preliminare di una stazione di interscambio tra la linea veloce a Monte del Vesuvio e la



(Fonte Gruppo FS – Regione Campania)

Fig. 4 – Ricostruzione CAD degli esterni della stazione.



(Fonte Gruppo FS – Regione Campania)

Fig. 5 - Ricostruzione CAD degli interni della stazione.

ferrovia Circumvesuviana, di un parcheggio a servizio della stazione e della riqualificazione delle aree circostanti.

La giuria internazionale, presieduta dall'architetto D. NELSON, ha scelto all'unanimità, dopo un confronto serrato, il progetto "Leggero, forte e chiaro" per la chiarezza dell'impianto che consolida l'asse ferroviario attraverso una galleria vetrata

e la semplicità dell'immagine che convive armoniosamente con il tessuto urbano dell'intorno. Inoltre, la struttura lineare e il sistema dei parcheggi permette con facilità la realizzazione in tempi diversi come previsto dal bando di gara.

Al vincitore sarà corrisposto un premio di 100mila euro.

La nuova stazione Vesuvio Est verrà costruita in corrispondenza del-

lo snodo di incrocio fra la linea Alta Velocità/Alta Capacità a Monte del Vesuvio, la linea ferroviaria della Circumvesuviana (Napoli – Ottaviano – Sarno) e le stazioni di Poggiomarino e Sarno.

L'importo complessivo delle opere in concorso è di 32,5 milioni di euro. La superficie complessiva da edificare è di 8mila metri quadri. Prevista entro un anno la progettazione definitiva.

La giuria nominata da Ferrovie dello Stato, in accordo con gli Ordini professionali e la Regione Campania, è composta, oltre che D. NELSON – partner di Norman FOSTER -, da importanti esponenti del mondo delle istituzioni e dell'architettura internazionale. M. BOTTA, architetto svizzero autore di importanti opere in tutto il mondo tra le quali il Museo di arte moderna a San Francisco (California USA), C. DE VITO, Amministratore Delegato di Sistemi Urbani (Gruppo FS), M. HABETSWALLNER, R. LA PIETRA, D. NELSON, S. REGGIO e D. VOLPI (*Comunicato stampa congiunto Gruppo Ferrovie dello Stato – Regione Campania*, 15 giugno 2009).