

## Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Servizi ferroviari di Ferrotramviaria: da gennaio raddoppia l'offerta

Presso la sede delle Ferrovie del Nord Barese, in Piazza Aldo Moro 50/B, l'Assessore ai Trasporti della Regione Puglia, M. LOIZZO, l'Amministratore Delegato della Ferrotramviaria, E.M. PASQUINI e il Direttore delle Ferrovie del Nord Barese, M. NITTI, hanno annunciato le novità che con l'inizio del nuovo anno caratterizzeranno i servizi ferroviari previsti nel nuovo orario di esercizio allegato al contratto di servizi sottoscritto oggi tra le parti.

Dal 1° gennaio 2010 infatti la Ferrotramviaria S.p.A. è impegnata contrattualmente a fornire 1.795.924 treni km/anno, 704.211 treni km/anno in più rispetto a quanto previsto nel precedente contratto, non tutti coperti dal corrispettivo regionale (la Ferrotramviaria assume a proprio carico oltre il 15% dell'offerta).

Sono previsti ben 186 treni al giorno, 80 treni in più rispetto all'attuale orario, 54 treni sul servizio metropolitano Bari Centrale-Quartiere San Paolo e 142 treni sul servizio regionale Bari-Barletta (di cui 10 operati fra Andria e Bari dal Consorzio Acquario, il nuovo operatore ferroviario costituito da TRENITALIA SpA e Ferrotramviaria SpA e che ha iniziato oggi la sua attività sulle Ferrovie del Nord Barese) nonché l'apertura domenicale della ferrovia metropolitana FM1 Bari-San Paolo.

Sui treni operati dal Consorzio

Acquario, ancorché effettuati da altro operatore ferroviario, varranno le stesse condizioni tariffarie in vigore sulle Ferrovie del Nord Barese.

L'elaborazione del nuovo orario risponde all'esigenza di adeguare l'offerta di servizi alla sempre più crescente domanda di trasporto proveniente dai comuni dell'area nord ovest della città di Bari tutti caratterizzati da forte movimento pendolare verso il capoluogo.

Oltre 5.200.000 viaggiatori trasportati nel 2009, di cui 600.000 sulla linea FM1 Bari C.le-San Paolo, 2.200.000 viaggiatori in più rispetto ai dati del 2004, 96% dei treni in arrivo con un ritardo compreso tra 0 e 5 minuti.

Tutto ciò è il risultato di una lungimirante politica di investimenti infrastrutturali programmata con l'Assessorato ai Trasporti e di una attenzione alle dinamiche di mobilità e delle richieste della clientela costantemente monitorate con attività semestrali di "customer satisfaction".

Dal 1° gennaio l'offerta di trasporto passerà dagli attuali 102 treni al giorno a 186 treni al giorno di cui 44 treni effettuati fra Bari e Barletta, 11 treni tra Bari e Andria, 42 treni fra Bari e Bitonto e 35 treni fra Bari e Ruvo e 54 treni sulla linea FM1 Bari-San Paolo per la quale è anche prevista l'apertura domenicale.

Nelle fasce orarie di maggiore frequentazione, considerando anche il servizio metropolitano, nella stazione delle Ferrovie del Nord Barese di Bari Centrale arriveranno e partiranno treni con cadenza anche di soli tre minuti.

Con la prevista apertura al servizio viaggiatori delle fermate di Fesca San Girolamo, Enzitetto e Bitonto - SS Medici, con la realizzazione del passante ferroviario di collegamento con l'aeroporto civile Karol Wojtyła e con il prolungamento del collegamento ferroviario metropolitano in territorio di Modugno, le linee gestite dalla Ferrotramviaria S.p.A. potranno vantare ben diciotto fermate nel quadrante nord ovest dell'area metropolitana di Bari (*Comunicato stampa Ferrotramviaria-Ferrovie del Nord Barese*, 14 dicembre 2009).

#### Con TILO fino a Gallarate

Lunedì 14 dicembre 2009 per la prima volta un treno Flirt della società italo-svizzera TILO ha raggiunto la stazione della città lombarda di Gallarate. Questo nuovo collegamento transfrontaliero è una delle novità del cambiamento di orario. Il prolungamento della linea S30 (Bellinzona-Luino) permetterà ai viaggiatori di raggiungere Gallarate dal lunedì al sabato con un treno al mattino ed uno di rientro nel pomeriggio. I Flirt, materiale dotato di sistema di alimentazione bicornente e per questo in grado di circolare in Svizzera ed in Italia, saranno guidati a partire da Luino da macchinisti italiani (*Corriere FFS*, 13 gennaio 2010).

#### DB Schenker Rail acquisisce la maggioranza di NordCargo

La DB Schenker Rail aumenta la sua partecipazione nell'impresa ferroviaria merci NordCargo s.r.l. dell'11%. L'affiliata di DB AG che aveva acquisito già nel gennaio 2009 il 49% di NordCargo detiene così la maggioranza della società italiana con sede a Milano.

Per DB Schenker Rail l'Italia è uno dei mercati esteri di maggiore importanza. Nel 2008 circa un quarto del fatturato internazionale deriva dai traffici da e verso l'Italia. Già da

alcuni anni DB Schenker Rail coopera con successo con NordCargo in Italia.

Alla fine del 2003 NordCargo esce dal gruppo Ferrovie Nord Milano (FNM). Nel 2008 i circa 200 dipendenti realizzano con i trasporti su ferro nazionali e internazionali un fatturato di circa 40 milioni di euro. NordCargo è titolare del certificato di sicurezza per tutta la rete ferroviaria italiana, effettua 7.000 treni l'anno per 1,4 milioni di trenikm, opera come trazionista lungo tratte internazionali, sulla direttrice adriatica e su quella tirrenica tra Milano e Napoli.

Il business attuale di DB Schenker Rail Italia con sede ad Alessandria passa a NordCargo così da integrare le attività delle due imprese sotto il nuovo tetto. Da questa integrazione risulta un'impresa con circa 300 dipendenti: "Con la fusione delle due imprese siamo in grado di migliorare l'offerta in Italia e sull'asse nord-sud. Con ciò gettiamo le fondamenta per una maggiore crescita del traffico su ferro a livello internazionale e in Italia", così ha sottolineato il Dr. A. HEDDERICH, CEO di DB Schenker Rail.

N. ACHILLE, Presidente di FNM dichiara: "Abbiamo vinto la scommessa che facemmo nel 2001, quando decidemmo di entrare, primi tra tutti, nel mercato cargo liberalizzato. Oggi rimaniamo in questo mercato con una partecipazione significativa da seconda impresa ferroviaria cargo italiana per traffici e fatturato in alleanza con il più grande operatore europeo di merci" (*Comunicato DB Schenker Rail Italia S.r.l. - Informazioni stampa*, 15 gennaio 2010).

### **Gara pubblica per il traffico regionale in Piemonte: l'interesse delle Ferrovie Federali Svizzere**

L'11 novembre 2009 la Regione Piemonte ha lanciato una gara pubblica europea per la gestione del traffico regionale. Nell'ambito del bando

di concorso i responsabili della Regione Piemonte si sono rivolti anche alle FFS Viaggiatori. Queste ultime, in accordo con la Direzione del Gruppo e il Consiglio d'amministrazione delle FFS, hanno deciso di depositare una dichiarazione d'interesse presso la Regione Piemonte. In una seconda fase le FFS analizzeranno la documentazione relativa al bando di concorso e decideranno se inoltrare un'offerta concreta. La verifica dei bandi di concorso, nell'ambito della strategia della cintura di frontiera, corrisponde agli obiettivi strategici della Confederazione, proprietaria delle FFS (*Comunicato stampa FFS*, 20 gennaio 2010).

### **Primo test esterno del prototipo di Italo**

Nella notte tra martedì 9 e mercoledì 10 febbraio si è svolto il primo test esterno del prototipo di treno ad alta velocità di NTV denominato Italo. Il treno ha percorso circa 130 km sulla linea Firenze-Roma da Osmanoro a San Giovanni Val d'Arno. Il prototipo ha effettuato una breve sosta tecnica nella stazione di Firenze Campo Marte (*Sala Stampa NTV - Diario*, 12 febbraio 2010).

## **TRASPORTI URBANI**

### **Processo di riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico romano**

Il processo di riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico romano, voluto dall'attuale Amministrazione Comunale della città di Roma, è stato realizzato nei tempi e con le modalità previste.

Dal 1° gennaio 2010:

- ATAC SpA è il gestore unico, interamente dedicato al servizio di trasporto pubblico a Roma, e nasce dalla fusione per incorporazione delle Aziende Trambus SpA e Met.Ro SpA;

- a seguito della scissione da ATAC SpA, è costituita la società *Roma servizi per la Mobilità Srl*, la nuova Agenzia che si occupa della pianificazione, supervisione, coordinamento e controllo dei processi che riguardano la mobilità pubblica e privata nonché dell'informazione e comunicazione per tutto l'articolato comparto del trasporto romano;
- a seguito di scissione da ATAC SpA, è costituita la società *Roma Patrimonio Srl*, che provvede alla cura e valorizzazione del patrimonio immobiliare.

Sul sito web [www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it) continuano ad essere accessibili tutte le informazioni sul trasporto pubblico a Roma; restano attivi i siti [www.trambus.com](http://www.trambus.com) e [metroroma.it](http://metroroma.it), sino alla completa integrazione dei loro contenuti su [www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it). Rimane attivo il servizio telefonico dell'agenzia Roma servizi per la Mobilità operativo 7 giorni su 7, 24 ore su 24. L'inoltro di richieste di informazioni, reclami, suggerimenti su tutti i servizi e le attività di ATAC, previa registrazione, potrà avvenire ancora attraverso la rete informatica accedendo al sito web [www.atac.roma.it](http://www.atac.roma.it).

Il complesso lavoro di riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico a Roma svolto in questo mese ha avuto anche e soprattutto come obiettivo quello di garantire, senza soluzione di continuità, le informazioni utili per muoversi a Roma a tutti gli utenti, ai city user e a quanti si spostano in Città (*Comunicato ATAC Roma S.p.A. Primo Piano*, 13 Gennaio 2010).

## **INDUSTRIA**

### **Cresce la rete commerciale di FS: 36% di agenzie in più da settembre 2009**

Oltre 4.500 agenzie di viaggio operative su tutto il territorio nazionale in grado di vendere tutti i prodotti TRENITALIA. Da settembre la rete commerciale è cresciuta del 36%

grazie a 1200 nuove agenzie che hanno scelto di utilizzare l'innovativa piattaforma web di TRENITALIA, il sistema facile e "leggero" di accesso ad internet pensato ad uso e consumo delle piccole agenzie, ma che sta avendo grande successo anche con quelle medio-grandi.

Il numero di agenzie che richiedono a TRENITALIA di poter accedere al particolare sistema di vendita, operativo da settembre, è in continua crescita e, settimana dopo settimana, sta determinando una rapida espansione della rete che a settembre scorso contava già 3.300 agenzie di viaggio dotate del sistema di vendita tradizionale.

L'adesione al nuovo sistema prevede un contratto che non richiede alcuna fidejussione né costi di attivazione. Anche le spese di gestione e manutenzione sono azzerate grazie all'emissione dei biglietti in modalità esclusivamente ticketless, ovvero senza la stampa del biglietto. Dopo la sottoscrizione del contratto, gli operatori possono subito accedere all'utilizzo della piattaforma web di TRENITALIA con tutte le relative opzioni di vendita compresi il cambio prenotazione, i rimborsi, i ticketless regionali e le speciali promozioni per i treni AV.

TRENITALIA fornisce alle nuove agenzie entrate a far parte del network convenzionato sia la formazione sull'intera gamma di prodotti, sia il servizio di help desk per tutte le necessità tecniche.

Tutte le informazioni sono disponibili nella pagina di TRENITALIA (cliccando sul banner "Diventa agenzia di viaggio TRENITALIA") sul sito web di Ferrovie dello Stato (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 29 gennaio 2010).

### **OICE: in gennaio continua il declino della domanda pubblica di soli servizi, in calo anche gli appalti "misti" di progettazione e costruzione**

Dopo il crollo del mercato nell'ultimo trimestre 2009, gennaio apre il

2010 nel peggiore dei modi: -55,6% in valore rispetto a gennaio 2009. Infatti secondo l'aggiornamento al 31 gennaio 2010 dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nel mese sono state 259 (di cui 20 sopra soglia) per un importo complessivo di soli 25,0 milioni di euro (14,8 sopra soglia).

Rispetto a gennaio 2009 il numero dei bandi cala del 6,2% (-45,9% sopra soglia e senza variazioni sotto soglia) e il loro valore crolla del 55,6% (-68,1% sopra soglia e +2,0% sotto soglia). Da notare che il forte calo del valore è dovuto interamente al diminuito apporto delle gare sopra soglia.

Il confronto con il precedente mese di dicembre 2009 vede il numero dei bandi diminuire del 16,2% (-45,9% sopra soglia e -12,1% sotto soglia) e il loro valore del 51,0% (-56,7% sopra soglia e -39,6% sotto soglia).

Segnale negativo anche dalla rilevazione delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione che, dopo mesi di forte crescita, in gennaio hanno una battuta di arresto segnando una riduzione del 70,7% in valore rispetto a gennaio 2009.

Continuano a crescere i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti in gennaio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2009 è stato del 35,9% (era solo del 35,0% nel 2008); ribasso che si spinge all'80% nell'aggiudicazione di una gara del 2009 dell'Azienda Ospedaliera Spedali Civili di Brescia (BS) per la verifica (già validazione) delle progettazioni definitiva ed esecutiva, redatte dal concessionario, dell'intervento di ristrutturazione e riqualificazione del complesso edilizio "Spedali Civili" di Brescia, con un importo a base d'asta di 400.000 euro, aggiudicata con l'80% di ribasso.

I risultati rilevati negli ultimi mesi dall'Osservatorio avvalorano le indicazioni provenienti da altri studi nel settore che stimano in circa il 15% la flessione degli investimenti

in costruzioni nel biennio 2009-2010 come effetto di una crisi di domanda che interessa sia gli immobili abitativi, che quelli strumentali e le opere del genio civile. Particolare preoccupazione, quindi, desta la pausa riflessiva che coinvolge in gennaio anche la domanda di opere con annessi servizi progettuali e di ingegneria.

Il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 37 unità del gennaio 2009 alle 20 di quest'anno, -45,9%. Nell'insieme degli altri Paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una flessione (-26,7%) minore di quella italiana. L'incidenza del nostro Paese in numero di gare continua a scendere attestandosi su un modesto 2,7% (Francia 46,5%, Germania 8,3%, Spagna 7,4%, Polonia 4,9%, Gran Bretagna 4,5%, ecc.) (*Comunicato stampa OICE*, 9 febbraio 2010).

## VARIE

### **FS/Frecciarossa, simulatore di guida al Festival delle Scienze**

Un simulatore di guida del *Frecciarossa* al Festival delle Scienze. All'Auditorium Parco della Musica di Roma dal 13 gennaio al 17 gennaio i visitatori si sono cimentati nella guida dell'ETR 500 rivivendo, così, le stesse emozioni del macchinista nella cabina di guida. Suoni, rumori e le più diverse condizioni meteorologiche.

Un'opportunità unica per provare la guida di un treno a 300 km/h, utilizzando una versione semplificata del simulatore, rispetto a quello in uso per l'addestramento dei macchinisti nei centri specializzati di Milano e Firenze.

Le nuove apparecchiature, i Simulatori Dinamici di Addestramento alla Condotta (SIDAC), sono in grado di riprodurre fedelmente le condizioni di guida (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 13 gennaio 2010).

**Roma Tiburtina: procedono i lavori per la nuova stazione AV**

Da sabato 23 gennaio saranno aperte, in accordo con il Comune di Roma, due nuove aree di cantiere: una in prossimità del piazzale della Stazione Tiburtina, l'altra nella zona di Largo Tommasini. I lavori non avranno ripercussione sulla circolazione ferroviaria. Per questi interventi, funzionali al più ampio progetto della Nuova Stazione Alta Velocità di Roma Tiburtina e della Nuova Circonvallazione Interna, saranno apportate alcune modifiche alla viabilità stradale.

• *Cantiere Stazione Roma Tiburtina*

Per la demolizione del fabbricato che ospitava gli uffici della Polizia Ferroviaria sarà chiusa al traffico la rampa di uscita della Tangenziale Est sul piazzale della Stazione Tiburtina in direzione Salaria.

I veicoli provenienti da San Giovanni e diretti alla Stazione, potranno proseguire sulla Tangenziale Est in direzione Salaria fino all'altezza dello svincolo di Via Livorno, dove sarà possibile invertire la marcia percorrendo la corsia Complanare.

• *Cantiere Nuova Circonvallazione Interna*

Per la Nuova Circonvallazione Interna, nell'area parcheggio di Largo Tommasini, inizieranno i lavori di trasferimento, dentro un nuovo cavodotto, delle reti idriche, elettriche e telefoniche.

Provenendo da Via dei Monti Tiburtini e da Via Lanciani, si potrà utilizzare un percorso alternativo tra Via Rasponi e Via Tomassini, che consentirà l'immissione sulla Tangenziale Est in direzione San Giovanni senza utilizzare la Complanare. Il progetto di Ferrovie dello Stato per la riqualificazione di Roma Tiburtina, futuro snodo romano del sistema Alta Velocità/Alta Capacità, prevede un programma di riqualificazione e riorganizzazione trasportistica, territoriale e ambientale della città che rivoluzionerà tutto il quadrante Est di Roma con notevoli benefici in termi-

ni di trasporto e di ambiente. Il piano di trasformazione urbanistica, interessa complessivamente una superficie di 920mila m<sup>2</sup>. Il progetto, finanziato dal Comune di Roma e realizzato da Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS), prevede zone verdi, piazze e aree pedonali, servizi urbani, parcheggi e nuova viabilità (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 17 gennaio 2010).

**“VESUVIO EST”: presentato il progetto per la nuova stazione AV**

Presso la sede della Regione Campania, a Palazzo Santa Lucia a Napoli, alla presenza del Presidente della Regione Campania, A. BASSOLINO, dell'Assessore ai Trasporti, E. CASCETTA, e dell'Amministratore Delegato del Gruppo FS, M. MORETTI, è stato illustrato *“Leggero, forte e chiaro”*, il progetto vincitore del concorso internazionale per la nuova stazione Vesuvio Est della linea Alta Velocità/Alta Capacità a monte del Vesuvio.

Il progetto è firmato dal gruppo italo-belga Philippe Samyn and Partners, con lo Studio Bargone architetti associati, la S.E.T.I. ingegneria, gli ingegneri M.E. GIULIANI e C. CECCONI, gli architetti E. AULETTA e Z. DE RUVO.

Vesuvio Est sarà la quarta stazione del sistema AV/AC della Campania (unica regione d'Italia ad averne in tale numero), dopo Napoli Centrale, Afragola e Salerno. Inoltre, la stazione sarà collegata direttamente alla metropolitana regionale della Campania, attraverso l'interscambio con le linee della Circumvesuviana Napoli - Ottaviano - Sarno, Napoli - Pompei - Poggioreale - Sarno e con la linea FS Napoli - Salerno.

L'importo complessivo per la realizzazione dell'opera - che comprende anche un parcheggio multipiano e la riqualificazione urbanistica dell'area circostante - è di 32,5 milioni di euro, tutti fondi europei stanziati dalla Regione Campania. La superficie complessiva da edificare è di 8mila metri quadrati.

Vesuvio Est consentirà di collegare direttamente alla rete ad alta velocità Torino-Salerno l'area dell'Agro nocerino-sarnese, quella a Est del Vesuvio e la penisola sorrentina (per un bacino di utenti diretti di circa 742mila residenti) bypassando il nodo di Napoli (ossia senza entrare e fermarsi nella stazione di Napoli Centrale).

La nuova stazione consentirà, dunque, un grande risparmio di tempo a chi proviene da quell'area, nel caso in cui non debba raggiungere il Capoluogo campano ma proseguire verso Roma o Reggio Calabria.

Da Sarno a Roma, ad esempio, grazie alla nuova stazione e alla linea diretta AV si risparmieranno ben due ore (impiegando circa 65 minuti per raggiungere prima Napoli da Sarno - con la Circumvesuviana - e poi Roma, invece delle attuali 3 ore).

Consistente sarà anche la riduzione dei tempi di viaggio anche per le linee regionali: grazie alla nuova stazione, ad esempio, da Sarno a Napoli si risparmieranno 25 minuti (40 minuti, invece di 65), mentre da Pompei si potrà raggiungere Roma (anche in questo caso bypassando il nodo di Napoli) in circa un'ora e mezza (- 45 minuti), invece che due ore e un quarto.

Altro grande valore del progetto di Vesuvio Est è l'aspetto architettonico: come già sperimentato in passato con successo sia per l'alta velocità sia per la metropolitana regionale, grazie al concorso internazionale di progettazione si avrà un'infrastruttura di grande pregio, e la riqualificazione delle zone circostanti con interventi per il miglioramento dell'accessibilità e di arredo urbano.

All'interno della struttura, infine, sono previsti servizi commerciali, bancari e postali, e all'esterno, oltre al parcheggio, aree per taxi e terminal bus: la stazione, infatti, sarà raggiungibile anche dall'autostrada A30 e dalla Strada Statale 268.

Il progetto denominato *“Leggero forte e chiaro”* propone una minima occupazione del territorio, estendendosi parallelamente alla linea

AV e - grazie alla modularità della copertura e la possibile ripetizione del parcheggio - consente di essere agevolmente realizzato per fasi funzionali.

Dal punto di vista architettonico, il progetto è caratterizzato da due elementi principali: una grande galleria trasparente a sezione parabolica, il cui disegno rimanda alle grandi architetture ferroviarie dell'ottocento, e i grandi edifici circolari esterni alla stazione che contengono il parcheggio multipiano. L'edificio è completato dalle pensiline per le due linee ferroviarie e dalla viabilità connessa.

La galleria è realizzata da una maglia di archi reticolari metallici a sezione parabolica, che supportano a loro volta una struttura secondaria di alluminio alla quale sono fissati, dall'interno con un sistema ad incastro, i pannelli di policarbonato multicellulari. La copertura delle pensiline della linea AV è costituita da pilastri metallici inclinati che supportano la copertura in lamiera metallica. Lo stesso schema progettuale e strutturale è stato utilizzato per la pensilina della linea Circumvesuviana.

Il parcheggio multipiano, pensato come un volume di forma cilindrica con diametro esterno di circa 65 m, è un elemento compositivo rilevante del progetto. Il rivestimento della facciata esterna è composto da una maglia triangolare metallica, con tampo-nature in lamiera perforata con diverse percentuali di perforazione per aumentarne o diminuirne la trasparenza (*Comunicato stampa Congiunto*

*Regione Campania – Gruppo Ferrovie dello Stato*, 22 gennaio 2010).

### **Protezione dei sistemi informativi di gestione dell'infrastruttura tecnologica di FS**

Il Capo della Polizia - Direttore Generale della Pubblica Sicurezza - Prefetto A. MANGANELLI e l'Amministratore delegato di Ferrovie dello Stato S.p.A. - ing. M. MORETTI hanno sottoscritto oggi, presso il Dipartimento della Pubblica Sicurezza, una convenzione per migliorare la prevenzione e la repressione dei crimini informatici a danno dei sistemi informativi critici della società che rappresenta il primario gestore italiano delle infrastrutture di rete, di circolazione e di servizi di trasporto ferroviario.

Alla firma erano presenti: il Prefetto O. FIORIOLLI, Direttore Centrale per la Polizia Stradale, Ferroviaria, delle Comunicazioni e per i Reparti Speciali della Polizia di Stato, il dott. D. VULPIANI Consigliere Ministeriale con delega alla sicurezza informatica, il dott. A. APRUZZESE, Direttore del Servizio Polizia Postale delle Comunicazioni, l'ing. A. MUSUMECI Direzione Centrale Sistemi Informativi FS e il dott. F. FIUMARA Direzione Protezione Aziendale FS.

L'accordo tra le due parti, che ha valore triennale e segue quello già siglato nel luglio 2003, è stato stipulato in attuazione del decreto del Ministro dell'Interno del 9 gennaio del 2008,

che ha individuato le infrastrutture critiche informatizzate nazionali, ovvero quelle strutture, pubbliche o private, che gestiscono i settori nevralgici per il funzionamento del Paese attraverso sistemi informatici e telematici.

La convenzione siglata oggi si pone infatti l'obiettivo di sviluppare procedure di collaborazione utili a prevenire e reprimere attacchi informatici, di matrice criminale o terroristica, contro i sistemi informativi che gestiscono la sicurezza e la regolarità del trasporto ferroviario, contribuendo così ad innalzare l'efficienza del sistema nazionale nel settore di riferimento.

Dal punto di vista operativo, l'obiettivo verrà attuato anche grazie ad un collegamento dedicato tra Ferrovie dello Stato e la sala operativa del "Centro Nazionale Anticrimine Informatico per la Protezione delle Infrastrutture Critiche - CNAIPIC" del Servizio Polizia Postale e delle Comunicazioni.

Con la stipula della convenzione con FS, a cui a breve seguiranno altre con aziende ed enti istituzionali che gestiscono infrastrutture critiche informatiche, anche nei settori dell'energia, della finanza, della sicurezza, della salute, dell'ambiente, della difesa e della giustizia, verrà quindi ulteriormente esaltato il ruolo centrale della Polizia di Stato, ed in particolare della Polizia Postale e delle Comunicazioni, nella complessa tematica della protezione delle infrastrutture critiche informatizzate (*Comunicato stampa congiunto Ministero dell'Interno, Dipartimento della P.S. - Gruppo Ferrovie dello Stato*, 25 gennaio 2010).