

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Treni NTV già dotati di wifi tramite satellite. Non esclusa integrazione con sistemi Telecom

NTV garantirà il servizio wifi sui treni Italo tramite connettività con tecnologia satellitare, già oggi integrata nei treni prodotti e in corso di produzione presso gli stabilimenti di Savigliano e La Rochelle. In relazione alle affermazioni rilasciate ieri dall'amministratore delegato di Telecom Italia, NTV ha comunque intenzione di valutare la possibilità di potenziare ulteriormente il servizio attraverso l'utilizzo dell'infrastruttura messa a punto da Telecom Italia (*Comunicato stampa NTV*, 2 febbraio 2011).

Arezzo, al via i lavori di riqualificazione della stazione

Avviati i lavori di riqualificazione e adeguamento della stazione ferroviaria di Arezzo.

L'intervento è stato programmato da Centostazioni (società partnership tra Ferrovie dello Stato e Archimede 1, Gruppo SAVE) per rendere l'edificio ferroviario più funzionale per i tanti cittadini e viaggiatori - circa 4 milioni ogni anno - che lo utilizzano.

Le opere, del valore di oltre 500.000 euro, cofinanziate da RFI (Gruppo FS), saranno realizzate in un periodo di circa un anno e per fasi, per consentire la regolare erogazione dei servizi ai passeggeri.

Sono in programma:

- la manutenzione delle strutture nelle aree aperte al pubblico;
- la ristrutturazione e l'ampliamento dell'atrio (rifacimento pavimentazione, ripresa intonaci, sostituzione porte e infissi) e della relativa superficie dedicata a servizi e attività utili per i viaggiatori, in un contesto attrezzato con sedute e adeguata illuminazione per garantire agli utenti una sosta più sicura e confortevole;
- la manutenzione e il ripristino delle facciate esterne e delle coperture;
- l'adeguamento a norma degli impianti tecnologici;
- il progressivo abbattimento delle barriere architettoniche anche attraverso il rifacimento dei servizi igienici pubblici, secondo il concept di accessibilità indifferenziata utilizzato in tutte le stazioni rinnovate;
- l'incremento dell'illuminazione esterna e interna (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 2 febbraio 2011).

FS: nessuna maggiorazione dei tempi di percorrenza dei treni regionali

Continua a trovare una certa eco la denuncia di un'associazione di consumatori (Assoutenti) che contesta i criteri adottati nei Contratti di Servizio fra TRENITALIA e Regioni per calcolare il costo, e quindi determinare il prezzo, dei servizi di trasporto ferroviario regionale. L'asso-

ciamento arriva addirittura ad insinuare che RFI (Rete Ferroviaria Italiana) possa aver fatto lievitare artatamente le percorrenze dei treni regionali per consentire a TRENITALIA di "incassare più soldi", considerato che la durata dei servizi incide sul loro prezzo finale.

Si tratta di una insinuazione gravissima e infondata, di fronte alla quale FS farà valere i propri diritti a tutela della propria immagine e rispettabilità. Occorre fare da subito chiarezza.

Gli attuali contratti con le Regioni sono stati approntati sulla base di un catalogo (strumento di trasparenza tra committente e fornitore) nel quale i costi dei singoli servizi disponibili, e acquistabili dalla Regione, sono stati calcolati da TRENITALIA prendendo come base di riferimento i costi e i tempi di percorrenza medi del 2006. Nel definire il catalogo, TRENITALIA ha applicato ai costi del 2006, una riduzione del 9%, assumendosi pienamente il relativo rischio di impresa.

Il catalogo è stato poi presentato alle Regioni che lo hanno accettato, ritenendo i prezzi e le modalità contrattuali proposte assolutamente convenienti e utili, tra l'altro, a garantire un sistema di investimenti a favore della stessa utenza regionale.

In ogni caso, se si intende fare un confronto sui tempi di percorrenza, il termine di paragone è pertanto il 2006 e non, come invece propone Assoutenti, il 1995. Ebbene, dal 2006 ad oggi la media dei tempi di percorrenza dei treni regionali non è affatto aumentata. Nonostante il numero di fermate richieste dalle Regioni sia cresciuto, passando dalle 64.716 al giorno di inizio 2006 alle 66.643 odierne, la media della velocità commerciale dei treni regionali (56 km/h incluse le fermate) e di quella di marcia (66 km/h al netto delle fermate) è rimasta costante dal 2006.

Viene quindi a mancare il presupposto stesso della denuncia di Assoutenti. Ai casi puntuali addotti dall'associazione per avallare la propria teoria

ve ne sono tanti altri che vanno in senso contrario, con diminuzione dei tempi di percorrenza. In un caso e nell'altro le variazioni sono per lo più riconducibili a scelte di programmazione operate dal committente Regione (aumento o diminuzione di fermate, richiesta di coincidenze con treni nazionali e internazionali, scelta di utilizzare un'infrastruttura piuttosto che un'altra).

Va anche ribadito che il fattore tempo è soltanto uno dei parametri per definire il costo e il prezzo di ogni servizio. Alla loro determinazione concorrono anche la composizione del treno, la fascia oraria e il giorno di effettuazione del servizio, l'età del materiale rotabile scelto, i servizi accessori richiesti.

Oltre che scorretto, perché come precisato non costituisce il giusto termine di confronto temporale, resta anche privo di senso voler paragonare i tempi di percorrenza di oggi con quelli di 15 anni fa. La notevole e continua crescita di viaggiatori, il numero dei treni in circolazione sulla rete, insieme all'aumento di fermate, soprattutto all'interno dei nodi urbani, hanno modificato nettamente la fisionomia e le caratteristiche dell'offerta ferroviaria regionale rendendo impossibile ogni serio paragone (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 9 febbraio 2010).

Linea FR2 Roma - Tivoli - Avezzano: al via il raddoppio fra Lunghezza e Guidonia

Al via i lavori per il raddoppio dei binari fra Lunghezza e Guidonia, sulla linea FR2 Roma - Tivoli - Avezzano. Undici km di linea a doppio binario, rinnovamento dell'intera sede ferroviaria, sistemi tecnologici avanzati. Standard di servizio tipo metropolitano, barriere antirumore e chiusura definitiva di cinque passaggi a livello. Due le nuove stazioni con parcheggi di scambio: Tivoli Terme e Guidonia Colle Fiorito. Questi i principali interventi pianificati da Rete Ferroviaria Italiana per un investimento complessivo di

150 milioni di euro. L'ultimazione delle opere è prevista entro il 2014.

Gli interventi funzionali per la nuova linea sono stati illustrati oggi da M.M. ELIA, Amministratore Delegato di RFI, alla presenza di A. TAJANI, vicepresidente della Commissione europea, e A.M. CICOLANI, Commissione Lavori Pubblici del Senato. All'evento hanno, inoltre, partecipato F. LOLLOBRIGIDA, assessore alla Mobilità e Trasporti della Regione Lazio, E. RUBEIS, sindaco di Guidonia e S. GALLOTTI, sindaco di Tivoli.

Il raddoppio della linea fra Lunghezza e Guidonia è un progetto che cambierà radicalmente la mobilità dei pendolari dell'asse tiburtino e migliorerà sensibilmente il tessuto urbano circostante. Sulla linea regionale FR2 Roma - Tivoli - Avezzano circolano ogni giorno 77 treni utilizzati da oltre 18.000 viaggiatori. Il raddoppio della linea consentirà la programmazione di servizi metropolitani ad orario cadenzato.

La linea. Sarà raddoppiata per 11 km, da Lunghezza a Guidonia, e attrezzata con SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno), il sistema che controlla, istante per istante, la velocità del treno e che comanda in automatico la frenatura del convoglio in caso di mancato rispetto dei limiti imposti dal sistema. Inoltre, in prossimità di abitazioni, saranno installate barriere antirumore.

Oltre ai binari di transito a Guidonia Colle Fiorito sono previsti binari dedicati alla sosta e ripartenza dei treni che collegano Roma Tiburtina a Guidonia Colle Fiorito.

I passaggi a livello. Saranno chiusi definitivamente 5 passaggi a livello. Tre nel comune di Tivoli (Via Lucania, Via Cesurni e Via Parma); i restanti due nel comune di Guidonia (Via dell'Albuccione e Via Moris). Al loro posto saranno realizzati sottopassi ferroviari e una nuova viabilità stradale. Tutto a vantaggio di una maggiore regolarità dei treni, della sicurezza stradale e della diminuzione di emissione dei gas di scarico delle auto ferme in attesa di attraversare i binari.

La stazione di Tivoli Terme. Il nuovo

Fabbricato Stazione (circa 2.000 m²) avrà un ampio atrio e un locale bar con servizi. Le banchine saranno coperte con moderne pensiline; un sottopasso permetterà di raggiungere i binari; l'informazione al pubblico verrà garantita con monitor e annunci sonori informatizzati. Per facilitare l'entrata e l'uscita dai treni saranno realizzati due nuovi marciapiedi secondo gli standard del servizio ferroviario metropolitano (lunghezza 250 m, altezza 55 cm). Inoltre, tutta l'area ferroviaria sarà video sorvegliata. Nel piazzale esterno alla stazione ci saranno due parcheggi di interscambio per 312 posti auto, 28 posti moto, una zona dedicata al capolinea degli autobus, con 5 banchine, e un'area di fermata per mezzi privati e taxi. Prevista infine una viabilità di raccordo con la rete stradale esistente.

La stazione di Guidonia Colle Fiorito. L'edificio (circa 1.700 m²) sarà realizzato sullo stile architettonico delle nuove stazioni metropolitane della linea. Anche Guidonia Colle Fiorito avrà un atrio, un locale bar, servizi, pensiline, un sottopasso e monitor informativi. Saranno 3 i nuovi marciapiedi (lunghezza 250 m, altezza 55 cm) e tutta l'area ferroviaria sarà video sorvegliata. Nel piazzale esterno alla stazione sarà presente un parcheggio con 586 posti auto, 36 stalli per motocicli, un capolinea per linee extraurbane ed urbane, con 3 banchine di fermata. Inoltre, sono previste aree di parcheggio per sosta inoperosa di 5 posti pullman, una corsia di fermata per i mezzi pubblici, taxi e mezzi privati. Sarà ridefinita anche la viabilità locale, con rampe e rotonde collegate alla Bretella tra la SS5ter e la Maremmiana in località Pantano (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 12 febbraio 2011).

TRASPORTI URBANI

Estensione della metro M5 di Milano

Metro 5 S.p.A., la Società di Progetto i cui principali azionisti sono Astaldi S.p.A. come leader, Ansaldo STS e Ansaldo Breda, entrambe so-

cietà di Finmeccanica, e che vede coinvolta anche l'Azienda Trasporti Municipalizzata (ATM) di Milano e la Alstom, ha sottoscritto con il Comune di Milano la nuova convenzione di concessione relativa al prolungamento della Linea 5 della Metropolitana di Milano fino allo Stadio San Siro, già oggetto del decreto di affidamento dello scorso 29 luglio 2010.

Il valore dell'investimento per la nuova tratta metropolitana, comprensivo della progettazione e della realizzazione delle opere civili e tecnologiche, è di 872 milioni di euro, finanziato in parte dal Ministero delle Infrastrutture a valere del Fondo Infrastrutture (Delibera CIPE del 6/11/2009), in parte dal Comune di Milano e dai privati. Il valore economico del contratto per il Settore Trasporti di Finmeccanica è di 156 milioni di euro, di cui 105 milioni riferibili ad Ansaldo STS e 51 milioni ad AnsaldoBreda. Per la realizzazione delle opere civili, eseguite dalla Astaldi, saranno impegnati circa 440 milioni di euro.

Metro 5 S.p.A. è attualmente già affidataria della concessione per la realizzazione e gestione in project finance della tratta della Linea 5 che da Bignami corre fino alla Stazione Garibaldi, lungo un tracciato di 6 km con 9 stazioni. Con la nuova convenzione, la linea si estenderà per ulteriori 7 km con 10 nuove stazioni, garantendo il collegamento dell'area Stazione Garibaldi/Repubblica con lo Stadio San Siro, con l'impiego della tecnologia del gruppo Finmeccanica per realizzare la marcia completamente automatica, senza macchinista a bordo.

È previsto che l'opera sia ultimata in tempo per l'EXPO 2015 e, a tal fine, per l'esecuzione delle gallerie di linea è previsto l'avanzamento delle attività di scavo su due diversi fronti e l'utilizzo di 4 TBM (Tunnel Boring Machine). Al termine del periodo di costruzione, previsto pari a 57 mesi, Metro 5 S.p.A. avrà la gestione della nuova tratta per 25 anni e 7 mesi, con ricavi previsti pari a oltre 1.300 milioni di euro.

Il Gruppo Astaldi è il General Contractor che sta realizzando la Linea 5 della metropolitana di Milano (in

project finance e in raggruppamento di imprese), oltre che nuove linee metropolitane a Roma (Linea C), Brescia, Napoli, Genova, Istanbul, Varsavia. Attivo da oltre 85 anni, il Gruppo Astaldi è tra le più importanti e storiche aziende di costruzione presenti nel panorama internazionale e ha attualmente al suo attivo interessanti iniziative in concessione in Italia e all'estero nel campo delle metropolitane, dei parcheggi, della sanità, delle acque. Con un fatturato di circa 2 miliardi di euro, un portafoglio lavori di oltre 9 miliardi e più di 11.000 dipendenti, la Astaldi è presente in 23 Paesi e dal giugno 2002 è quotata alla Borsa valori di Milano.

Le aree di attività prevalenti sono le infrastrutture di trasporto (ferrovie, metropolitane, strade, autostrade, porti, aeroporti), gli impianti di produzione energetica (dighe, acquedotti, centrali elettriche, impianti per la produzione energetica) e l'edilizia civile e industriale (complessi ospedalieri, poli fieristici, centri direzionali, università, parcheggi). Ansaldo STS, quotata alla Borsa Italiana, è un gruppo tecnologico internazionale che opera con due unità di business, "Transportation Solution" e "Signalling", nella progettazione, realizzazione e gestione di sistemi di trasporto e segnalamento per linee ferroviarie e metropolitane. Il gruppo opera come Main Contractor e fornitore di sistemi chiavi in mano a livello mondiale. Ansaldo STS ha sede a Genova ed impiega 4.339 addetti in 28 paesi. Nel 2009, ha realizzato ricavi per 1.176 milioni di Euro con un margine operativo lordo di 125 milioni ed un utile netto consolidato di 88 milioni di Euro (*Comunicato stampa congiunto Astaldi - Ansaldo STS*, 2 febbraio 2011).

INDUSTRIA

Cenni positivi in gennaio della domanda pubblica di soli servizi. Ancora in calo gli appalti "misti" di progettazione e costruzione

Dopo il crollo del mercato degli

ultimi due trimestri 2010, gennaio apre il 2011 con un accento positivo: +24,8% in valore rispetto a gennaio 2010. Infatti secondo l'aggiornamento al 31 gennaio 2011 dell'Osservatorio OICE-Informatel, le gare per servizi di ingegneria e architettura indette nel mese sono state 308 (di cui 31 sopra soglia) per un importo complessivo di soli 31,2 milioni di euro (20,9 sopra soglia).

Rispetto a gennaio 2010 il numero dei bandi sale del 18,9% (+55,0% sopra soglia e +18,9% sotto soglia) e il loro valore cresce, come già detto, del 24,8% (+41,1% sopra soglia e +1,3% sotto soglia).

Il confronto con dicembre 2010 risulta negativo: il numero dei bandi si riduce del 14,4% (-39,2% sopra soglia e -10,4% sotto soglia) e il loro valore cala del 4,0% (+9,8% sopra soglia e -23,5% sotto soglia).

È continuata anche nel mese di gennaio la corsa dei ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2010 è arrivato al 40,4% (38,5% per le gare indette nel 2009); ribasso che si spinge all'82% nell'aggiudicazione di una gara dell'Azienda provinciale per i Servizi Sanitari (TN) per la progettazione preliminare definitiva ed esecutiva, la direzione lavori, misura e contabilità, direttore operativo, coordinatore della sicurezza in fase di progettazione ed esecuzione, delle opere antincendio presso l'ospedale S. Maria del Carmine di Rovereto con un importo a base d'asta di 760.526 euro.

Il lieve recupero di gennaio non ci deve ingannare - ha dichiarato il presidente OICE Braccio O. BAGLIONI - la situazione è critica, c'è l'assoluto bisogno che riprendano gli investimenti per le infrastrutture del territorio e che si ponga fine al massacro degli eccessivi ribassi, per la prima volta saliti, nella loro media, sopra il 40%.

Si tratta di un fenomeno che va fortemente combattuto e apprezziamo che anche il Ministero delle Infrastrutture, con i limiti fissati nel Dpr 207/2010, abbia compreso che impattato devastante abbia sul mercato dei

servizi di ingegneria e architettura. E' però necessario che anche nella prassi operativa si mettano in atto dei correttivi, innanzitutto attraverso il ricorso prevalente, se non esclusivo, all'offerta economicamente più vantaggiosa; a tale riguardo chiediamo che le stazioni appaltanti applichino i recenti orientamenti della giurisprudenza che ha ritenuto illegittimo il ricorso al prezzo più basso quando si tratta di valutare aspetti qualitativi come quelli presenti nelle offerte delle gare di progettazione. Infatti - ha continuato il presidente OICE - riteniamo che soltanto con l'offerta economicamente più vantaggiosa, peraltro legittimata come unico criterio di aggiudicazione anche dal Dpr 207/2010, le stazioni appaltanti potranno individuare offerte di qualità e tecnicamente appropriate.

Va poi limitato, comunque, il peso dell'offerta economica che deve contare al massimo il 30% del punteggio. Infine è necessario, e in questo senso l'OICE si è mossa anche presso il Governo, che sia approvata la proposta, presentata in sede di conversione del decreto "mille proroghe" tesa a rendere applicabile l'esclusione automatica delle offerte anomale fino alla soglia comunitaria. Questi sono gli interventi urgenti e necessari per fare fronte a questo trend anomalo. Poi ci sarà il tempo - ha concluso O. BAGLIONI - per pensare ad una nuova tariffa che tenga conto in maniera più adeguata di come si è evoluta la professione e delle esigenze del mercato, consentendo alle stazioni appaltanti anche verifiche sulle anomalie più efficaci.

Tornando ai dati dell'Osservatorio e analizzando la situazione in Europa si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 20 unità del gennaio 2010 alle 31 di gennaio 2011, +55,0%. Nell'insieme degli altri Paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura presenta una crescita (+20,7%) minore di quella italiana. Nonostante questo, l'incidenza del nostro Paese nel numero di gare pubblicate continua ad attestarsi, anche in gennaio, su livelli modesti: 3,5% (Francia 45,5%,

Germania 10,2%, Spagna 5,3%, Polonia 5,2%, Gran Bretagna 4,4%, ecc.).

Segnale negativo invece dalla rilevazione delle gare miste, cioè per progettazione e costruzione insieme, che in gennaio sono ancora in discesa, -38,2% in valore, rispetto a gennaio 2010 (*Comunicato stampa OICE, Aggiornamento al 31 gennaio 2011*, 8 febbraio 2011).

VARIE

Regione Lazio e trasporto su ferro: siglato il nuovo contratto di servizio con TRENITALIA

Accesso con la carta "Tutto Treno Lazio" agli Intercity ed Eurostar-city del territorio regionale, lotta all'evasione tariffaria, tutela dei diritti dei diversamente abili, schede di valutazione su pulizia e comfort sui convogli, servizio controllo qualità e abbassamento del limite di tolleranza sui ritardi con la previsione di un trend di miglioramento.

E ancora: nuovi parametri per le condizioni di rinnovo, le detrazioni delle penali e l'acquisto di materiale rotabile. Queste le principali novità del contratto di servizio tra Regione Lazio e Ferrovie dello Stato Spa per il trasporto ferroviario. Il presidente R. POLVERINI, insieme all'assessore regionale al Trasporto e alla Mobilità F. LOLLOBRIGIDA e all'amministratore delegato di TRENITALIA, V. SOPRANO ha firmato il nuovo accordo che modifica quello sottoscritto l'8 febbraio 2010 dalla giunta MARRAZZO. L'accordo, fortemente voluto dalla giunta POLVERINI, ha una durata di 6 anni, è rinnovabile di altri 6 anni e vale 320 milioni di euro l'anno, di cui 266 di investimenti.

"Questa revisione del contratto di servizio - ha detto POLVERINI - è un punto di partenza importante, era stato sottoscritto solo poche settimane prima del nostro insediamento ma a noi non sembrava che la qualità corrispondesse all'impegno economico della Regione. Abbiamo quindi la-

vorato per migliorare e ampliare il servizio per tutti i cittadini: treni più sicuri, in numero maggiore, più puntuali e più puliti. Tutto ciò avverrà anche grazie al 'servizio controllo qualità': 30 operatori di Lazio Service, muniti di pettorina blu con il logo della Regione, monitoreranno i convogli, verificando comfort, accessibilità e puntualità". Con l'occasione il presidente R. POLVERINI ha anche annunciato il progetto che vede impegnata la Regione Lazio nella costituzione di una compagnia unica regionale che si occupi di Trasporto Pubblico Locale. "Abbiamo in mente - ha spiegato il presidente - di mettere in campo degli strumenti innovativi che diano la possibilità alla Regione di programmare nel miglior modo possibile il trasporto nel territorio regionale e al tempo stesso di avere una migliore azione di coordinamento. C'è chi parla di un'agenzia, noi parliamo di una nuova società regionale. Tutto questo è allo studio non soltanto tra le istituzioni, ma anche tra gli operatori addetti al Tpl".

Novità in arrivo anche sulla linea ferroviaria Roma-Fiumicino "Leonardo Express". Grazie ad un protocollo sottoscritto dalla Regione Lazio con RFI, entro giugno saranno introdotti sulla tratta nuovi convogli e, nell'ottica di una lotta all'evasione tariffaria, a settembre prossimo saranno installati dei tornelli nella stazione dello scalo aeroportuale. E ancora, a fine anno, a seguito dei lavori di sistemazione della piastra di Roma-Termini, i treni diretti a Fiumicino saranno spostati nei binari di "testa" della stazione di Termini, facilitando così il raggiungimento delle linee della metropolitana (*Comunicato stampa Regione Lazio - Trasporti e Mobilità*, 1 gennaio 2011).

Interporto di Orte, entro l'anno l'allacciamento alla futura Civitavecchia-Ancona

L'interporto di Orte cresce ancora. Grazie alla mediazione dell'assessore alle Politiche per la mobilità e il trasporto pubblico locale della Regio-

NOTIZIARI

ne Lazio, RFI e Interporto Centro Italia Orte Spa hanno raggiunto un preaccordo per l'allacciamento, entro il 2011, alla trasversale ferroviaria ovest-est Orte-Falconara. Presenti alla riunione, l'assessore F. LOLLOBRIGIDA, il direttore commerciale ed esercizio di RFI, P. VENTRELLA, il presidente dell'Unione Interporti Riuniti, A. RICCI, una delegazione dell'Interporto Centro Italia Orte Spa guidata dal presidente M. MARIANI con i consiglieri C. CARDO e G. PAESANI e rappresentanti del Ministero alle Infrastrutture e Trasporti.

L'opera risulta essere strategica per il futuro dello stesso interporto di Orte, all'interno di un'ampia programmazione che la Regione Lazio sta portando avanti nell'ambito dello sviluppo della logistica sul territorio,

con benefici enormi per le imprese laziali, umbre, toscane. In tale contesto sarà necessario procedere anche all'adeguamento della stazione di Orte scalo, al momento troppo limitata per accogliere il passaggio di un tale volume di treni merci. La direttrice Orte-Falconara, che inoltre con la riattivazione della linea Civitavecchia-Capranica-Orte potrebbe diventare in futuro la Civitavecchia-Ancona, permetterà ai traffici di inserirsi nella rete logistica internazionale.

“Abbiamo trovato un importante punto di raccordo - ha affermato l'assessore F. LOLLOBRIGIDA - sia sulle modalità sia sui tempi di realizzazione e attivazione. La Regione Lazio sta facendo uno sforzo enorme per attivare concretamente la traccia ferroviaria che da Civitavecchia possa collegare i

traffici logistici su ferro all'Adriatico, connettendo il Lazio in una rete virtuosa che ne possa moltiplicare esponenzialmente la capacità commerciale. L'assessorato ha messo a disposizione il supporto necessario affinché l'interporto di Orte venga completato nel più breve tempo possibile”. Per M. MARIANI “oggi abbiamo fatto un altro importante passo, grazie alla collaborazione dell'assessore LOLLOBRIGIDA e di RFI. C'è sempre più la consapevolezza che lo sviluppo economico passa attraverso le infrastrutture”. Al termine della riunione, in un'altra aula dell'assessorato, i delegati si sono riuniti nel tavolo generale degli interporti italiani per discutere sul futuro della rete commerciale e logistica nazionale (*Comunicato stampa Regione Lazio - Trasporti e Mobilità*, 27 gennaio 2011).

AVVISO AI LETTORI

NUOVE COORDINATE BANCARIE CIFI

Gentile lettore, La preghiamo di prendere nota delle nuove coordinate bancarie del Collegio a partire **dal 1° febbraio 2011**:

Conto n. 000101180047 intestato al CIFI

presso

UNICREDIT BANCA - Ag. ROMA ORLANDO - Via Vittorio Emanuele Orlando, 70 - 00185 Roma

IBAN: IT 29 U 02008 05203 000101180047 - **Codice BIC SWIFT:** UNCRITM1704

Si fa presente che il conto già in essere presso Intesa S. Paolo rimarrà attivo ancora per qualche mese, per la necessaria continuità.

Si prega comunque di utilizzare, per quanto possibile, fin da ora, il nuovo conto.