

Notizie dall'interno

(A cura del Dott. Ing. Massimiliano BRUNER)

TRASPORTI SU ROTAIA

Regione Lazio: 6 milioni per riattivare la linea Formia-Gaeta

E' la così detta Littorina, la linea ferroviaria Formia-Gaeta, che sarà presto riattivata a vantaggio di tutti i cittadini del Sud Pontino. Lo ha stabilito la Regione Lazio, attraverso la Direzione regionale Trasporti che ha impegnato 5 milioni e 955 mila euro per rilevare le attività svolte dal Consorzio Industriale Sud Pontino, già impegnato nel ripristino di parte del tracciato da adibire al trasporto delle merci.

Ventisei milioni il costo complessivo dell'opera. "E' un ulteriore passo verso il completamento della Littorina - ha detto il presidente P. MARRAZZO - un'opera alla quale la mia giunta tiene molto. Il completamento della ferrovia Formia-Gaeta sarà uno dei tasselli del sistema infrastrutturale che stiamo realizzando per la modernizzazione della Regione".

Il progetto che la Regione Lazio intende portare avanti prevede il ripristino di un tracciato di circa 9 km a binario unico, la riattivazione della sede ferroviaria nella tratta Centro Intermodale-Gaeta Centro con adeguamento del tracciato; la realizzazione della nuova stazione di Gaeta e di 3 fermate intermedie con relativi parcheggi di scambio; l'elettificazione della linea da Gaeta Centro a Formia e la realizzazione degli impianti di segnalamento e sicurezza. Sulla linea viaggeranno, secondo le previsioni, 3 treni ogni ora per senso di marcia con una velocità commerciale di circa 60 km/h (*Comunicato stampa Regione Lazio*, 9 aprile 2009).

Bologna Centrale: operativo il nuovo ACC

A Bologna Centrale è ripresa gradualmente la circolazione ferroviaria, completamente sospesa per l'attivazione del nuovo Apparato Centrale Computerizzato (ACC), il più importante potenziamento tecnologico di Bologna Centrale dagli anni '50 ad oggi.

Una svolta epocale per Bologna Centrale: dopo circa 60 anni l'informatica sostituisce la tecnologia elettromeccanica in esercizio.

Sono state quindi concluse, secondo programma, tutte le attività dei tecnici di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS) per attivare il nuovo ACC che, dal 24 maggio, coordinerà i flussi di traffico del più importante nodo ferroviario d'Italia.

Completati anche gli interventi di potenziamento infrastrutturali nel nodo bolognese e sulle linee afferenti, l'Apparato Centrale Computerizzato sarà in grado di gestire 1.200 treni al giorno, rispetto agli attuali 600.

Circa 440 tecnici di RFI e delle ditte esterne hanno collegato al nuovo grande apparato super tecnologico scambi, segnali e sensori, utilizzati per il controllo e la gestione del traffico ferroviario. In particolare, sono stati configurati circa 320 scambi, attivati 380 nuovi segnali e rimossi 125 segnali di vecchia generazione. Inoltre, sono stati connessi con il sistema 400 nuovi sensori (circuiti di binario) in grado di percepire la presenza dei treni sulle rotaie e trasmettere le informazioni al computer centrale.

L'ACC di Bologna Centrale controllerà e gestirà tutti i segnali, gli scambi e i sensori collegati con i binari della

stazione e - grazie ad un uso più flessibile dei binari, una semplificazione e maggiore rapidità delle operazioni per l'ingresso e l'uscita dei treni e un'ottimizzazione della circolazione in caso di criticità - garantirà il miglioramento della qualità del servizio, in termini di efficacia e regolarità e consentirà un aumento della potenzialità (quote di traffico) della stazione stessa.

130 gli addetti di TRENITALIA (Gruppo FS) che hanno assistito i clienti sia a Bologna Centrale sia nelle stazioni "porta" del nodo ferroviario cittadino. Qui, infatti, sono stati progressivamente deviate i treni (collegamenti Nord/Sud e regionali) durante la sostituzione del "cervellone" elettromeccanico di Bologna Centrale (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 24 maggio 2009).

MORETTI a Genova: "Il corridoio 24 per il rilancio del porto"

"Il Corridoio 24 offrirà a Genova una grande occasione per passare da porto regionale a porto europeo. Il modello per questo salto di qualità è il porto di Rotterdam". Queste le parole dell'AD del Gruppo FS, M. MORETTI, ospite della conferenza strategica "Mare Nostrum, Mare Sempiternale", un appuntamento organizzato a Genova, presso il Palazzo Ducale, dal vice presidente della Commissione europea, A. TAJANI. Un'occasione importante per fare il punto sul progetto del corridoio ferroviario Genova - Rotterdam, detto anche "Corridoio dei due Mari".

Diversi i temi toccati dal numero uno di Ferrovie nel corso del suo intervento, tra questi il progetto del Terzo Valico dei Giovi, opera italiana collegata al Corridoio 24 e su cui l'AD si è espresso dicendo che "i traffici non ripagheranno l'opera, anche se questo non vuol dire che non serva, dal momento che - ha precisato - è inserita in un progetto logistico complesso e su un asse che è, forse, il più importante d'Europa.

Il problema - ha proseguito MORETTI - non è legato a questioni ingegneristiche, ma di disponibilità finanziaria. Resta inoltre da decidere come sviluppare l'infrastruttura nei terminali merci, in modo tale da ampliarne la capacità in modo omogeneo e collegarli perché possano generare traffico".

"Si sta lavorando per il potenziamento del nodo di Genova e, in una seconda fase, partirà il Terzo Valico e il collegamento con la galleria del Gottardo", ha dichiarato poi il manager di FS, specificando che "il Corridoio 24 ci consentirebbe anche di aggredire il mercato cargo olandese come abbiamo fatto in Germania, dove la nostra quota di mercato è costantemente in aumento" - ha ricordato MORETTI -, sottolineando poi che "fare una linea ad alta capacità e arrivare a destinazione in un porto come quello di Genova, che ha un sistema ferroviario interno a dir poco obsoleto" è altra cosa. "Non spetta certo a noi investire nello scalo - ha poi aggiunto MORETTI - noi, al massimo, ne siamo gli utilizzatori. Se poi mi si dice che non vi sono le disponibilità per farlo, il discorso cambia. Resta essenziale la necessità di sviluppare una rete interna efficiente e veloce. Cosa che al momento non c'è".

Ricordando che il Corridoio dei Due Mari verrà realizzato in diverse fasi, l'AD di FS ha anche specificato che questo sarà al servizio della Valle del Reno e dell'area milanese, e che sono già partiti i lavori per la piattaforma logistica del Sempione per il collegamento con la Svizzera. "Al momento - ha concluso MORETTI - stiamo lavorando su Novara, Alessandria e sulla specializzazione delle linee" (FS news, 26 maggio 2009).

VARIE

Metropolitana di Brescia: stato di avanzamento dei lavori

La "Talpa", TBM (Tunnel Boring Machine), ha concluso il suo lavoro nel sottosuolo di Brescia e ha raggiunto nei giorni scorsi il pozzo di estrazione, dove rimane in attesa di essere disassemblata (fig. 1).

Esaminando in sezione la macchina, possiamo riconoscere gli elementi principali che la definiscono: la testa di scavo (1), su cui sono montati gli utensili di scavo; l'unità di guida (2), sistema costituito da cuscinetto cilindrico e motori che imprime il moto alla testa di scavo; i martinetti di spinta (3), che poggiandosi sull'ultimo anello di rivestimento posato consentono l'avanzamento dello scudo; la camera iperbarica (4), che consente di accedere alla camera di scavo per eventuali interventi di emergenza; la coclea (5), una vite senza fine che preleva dalla camera di scavo il terreno da allontanare; l'erettore (6), dispositivo che consente la posa del rivestimento della galleria; l'uscita coclea (7), che trasferisce il materiale escavato sul nastro trasportatore; il trasporto concio allo scudo (8); la gru di movimentazione (9); il nastro trasportatore (10).

Il pozzo di estrazione è rappresentato dall'area sulla quale sorgerà la stazione per la fermata "Ospedale".

In fig. 2 è mostrato l'abbattimento dell'ultimo diaframma nello scavo della galleria.

La linea della metropolitana di Brescia (vedi anche IF, Notizie dall'Interno, dicembre 2008), si sviluppa per 13.1 km e comprenderà 17 fermate delle

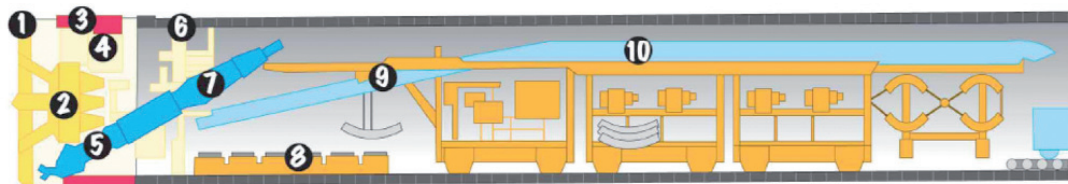


(Fonte Brescia Mobilità)
Fig. 2 - La TBM abbatte il diaframma di fine galleria della metropolitana di Brescia.

quali otto in galleria, due a raso, 5 in trincea e due su viadotto (fig. 3) (Brochure Pubblicitaria Comune di Brescia e Brescia mobilità e Comunicato stampa Brescia Mobilità, 1 aprile 2009).

Il Presidente G. NAPOLITANO a Firenze con il Frecciarossa

Ancora una volta il Presidente della Repubblica, G. NAPOLITANO, ha scelto il treno per un suo viaggio ufficiale. In visita a Firenze, il Capo dello Stato è partito nella mattina dalla stazione di Roma Termini, salendo a bordo di un Frecciarossa Alta Velocità del Gruppo Ferrovie dello Stato, per giungere in poco più di un'ora e trenta nel capoluogo toscano dove lo attende un incontro con i familiari delle vittime dell'attentato di via dei



(Fonte Brochure Pubblicitaria del Comune di Brescia e Brescia Mobilità)
Fig. 1 - Schema semplificato della TBM utilizzata nello scavo della galleria della metropolitana di Brescia.



Fig. 3 – Lo sviluppo della linea metropolitana di Brescia.

Georgofili, nonché una mostra ed un convegno su Galileo GALILEI.

Il Presidente NAPOLITANO conferma così la sua predilezione per i viaggi in treno, di cui si è più volte dichiarato grande sostenitore: “contento di prenderlo sin da ragazzo, per condizioni di sicurezza e comodità”. Già molti i viaggi in treno effettuati durante il suo settennato, il più recente dei quali lo scorso 6 marzo, quando raggiunse anche allora Firenze, partendo da Salerno, per partecipare ad un convegno sull’Illuminismo e visitare la mostra dedicata ai 150 anni del quotidiano “La Nazione” (FS News, 26 maggio 2009).

Molise: in estate lavori di potenziamento infrastrutturale e tecnologico

Per il periodo estivo RFI eseguirà interventi di potenziamento tecnologico e infrastrutturale sulle due linee molisane Termoli - Campobasso, e Campobasso - Boiano.

Sulla linea Campobasso – Termoli, tra Campobasso e Ripabottoni, da lunedì 1° giugno a domenica 27 settembre sarà rinnovato il binario e risanata la massciata, mentre la linea Campobasso-Boiano, da lunedì 1° giugno a sabato 12 settembre, sarà interessata da lavori di consolidamento della galleria

Collebarone e da interventi di consolidamento e ristrutturazione di tre cavalcaferrovia nel territorio del Comune di Vinchiaturro, due a cura del Comune, e uno della Provincia di Campobasso.

Gli interventi di consolidamento permetteranno ai treni velocità maggiori rispetto alle attuali.

Durante il periodo dei lavori, che comporteranno la sospensione della circolazione ferroviaria sui tratti di linea interessati, TRENITALIA garantirà i collegamenti con servizi di autobus sostitutivi, i cui tempi di viaggio potranno variare a seconda del traffico stradale, che fermeranno nei piazzali antistanti le stazioni di:

- Boiano e Isernia, per la linea Campobasso-Roma e viceversa;
- Isernia, per la linea Campobasso - Napoli e viceversa.

La scelta di effettuare gli interventi in periodi caratterizzati da flussi di traffico ridotti è stata fatta per contenere al massimo i disagi ai pendolari che, in questo periodo, riducono le proprie esigenze di mobilità per studio o lavoro.

La programmazione e concentrazione degli interventi in questo periodo permetterà inoltre di evitare che i cantieri rallentino la circolazione dei treni in altri periodi dell’anno con ripercussioni sulla qualità e puntualità del servizio (FS News, 26 maggio 2009).

Progettazione preliminare della ferrovia del Vesuvio

A Villa Favorita ad Ercolano (Napoli), il Presidente della Regione Campania, A. BASSOLINO, l’assessore regionale ai Trasporti, E. CASCETTA e il sindaco di Ercolano, N. DANIELE,

hanno reso pubblici i nominativi dei vincitori del “Concorso internazionale per la progettazione preliminare della nuova ferrovia del Vesuvio”.

I partecipanti. Al concorso, bandito dall’Ente Autonomo Volturno – holding regionale dei trasporti – hanno partecipato 6 importanti studi di architettura internazionali, che, entro il 13 novembre 2008, termine di scadenza previsto, hanno fatto pervenire i propri elaborati:

- Ricci & Spaini Studio di Architettura Srl (mandataria) + 3TI PROGETTI ITALIA Srl (mandante) + IGEAM Srl (mandante) + STUDIO EU GBR (mandante) – sede: Roma;
- SINTAGMA – sede: San Martino in Campo (Perugia);
- C. Lotti & Associati Società di Ingegneria SpA (mandataria) + AI & P (Alberto Izzo e Partners Srl) (mandante) – sede: Roma;
- GLOBAL (arch. Gomes DA SILVA) + GIRPA SpA + EBSG Srl + SPF Srl + Architetti: SALIMEI, CONTUZZI, FANTILLI, MAINIERO, CRIO, PAVIA, MASSACESI, MASTRANGELO, RAVAZZOLO, CONA, FABIETTI, GRASSIA;
- NAIF Srl – sede: Perugia;
- TECNOSISTEM SpA + arch. Oscar TUSQUETS BLANCA – sede: Napoli.

I vincitori. Al primo posto, con 77 punti percentuale, si è classificata l’ATI composta da Ricci & Spaini Srl + 3TI Progetti Italia Srl + IGEAM Srl + STUDIO EU GBR, con sede a Roma – vincitrice di un premio di 100mila euro e affidataria dell’incarico di progettazione definitiva.

Al secondo posto, con 72 punti, l’ATI capitanata dalla Global di Gomes Da Silva, che si è aggiudicata il premio di 60mila euro, e al terzo, con 69 punti, la Sintagma, vincitrice del premio di 35mila euro.

Tempi e costi dell’intervento. L’importo dei lavori stimato dal progetto vincitore è di circa 63,7 milioni di euro, di cui la metà di cofinanziamento regionale e il resto proveniente da capitali privati che saranno reperiti attraverso una procedura di project financing.

Dopo la progettazione definitiva – che si concluderà entro quest’anno – sarà, in pratica, bandita un’altra gara, con la quale verrà scelto un concessionario, cui saranno affidate la progettazione esecutiva, la costruzione e la gestione dell’infrastruttura, in base alla normativa vigente sui lavori pubblici. Secondo il cronoprogramma, i lavori cominceranno nella seconda metà dell’anno prossimo (2010) e si concluderanno nel 2014.

La commissione valutatrice. La Commissione valutatrice – nominata il 19 marzo 2008 con decreto del Presidente della Regione era costituita dall’ing. S. NEGRO (Presidente), Dirigente dell’Assessorato regionale ai Trasporti, prof. U. LEONE, ordinario di Politica dell’Ambiente all’Università di Napoli “Federico II”, prof. R. VIGANÒ, Docente di Economia aziendale e Metodologie quantitative d’azienda presso l’Università degli Studi di Catanzaro “Magna Graecia”, prof. J. FERREIRA NUNES, Architetto del Paesaggio e Docente presso l’Istituto Superior de Agronomia dell’Universidade tecnica di Lisbona, e dal prof. A. NUZZOLO, Ordinario di Pianificazione dei Trasporti presso la Facoltà di Ingegneria dell’Università di “Tor Vergata”.

Il progetto vincitore: “il trenino rosso del Vesuvio”. Con questo concorso si è dunque avviato l’iter per la realizzazione di un collegamento su ferro per il vulcano, atteso da oltre 50 anni: il progetto di Ricci & Spaini “Il trenino rosso del Vesuvio”, infatti, è stato redatto con l’obiettivo del recupero e dell’integrazione, con modalità ecosostenibili, del tracciato dell’ex cremagliera Cook (che fino al 1955 da Pugliano portava alla stazione inferiore della storica funicolare, chiusa nel 1944) non soltanto come infrastruttura al servizio del Parco ma, soprattutto, come direttrice di collegamento trasversale del territorio,

dalla fascia costiera a quella più interna fra il Monte Somma e il Vesuvio, e come potente occasione di riqualificazione dei paesaggi urbani e naturali attraversati.

Una soluzione necessaria per migliorare la sostenibilità ambientale dell’area, minata quotidianamente dall’utilizzo dei mezzi su gomma come unici vettori, con i conseguenti problemi di congestione del traffico veicolare, nonché di inquinamento acustico e atmosferico.

Il nuovo treno rosso del Vesuvio scende dal monte come un lapillo di lava incandescente e descrive un itinerario che esplora i significati del parco.

La funicolare descrive un nuovo sistema di trasporto ecosostenibile che si sviluppa tecnicamente con una tecnologia di impianto a fune (funicolare terrestre) su una lunghezza complessiva di 3.725 m. Le stazioni in totale sono 5; la linea e le stazioni sono caratterizzate da strutture architettoniche essenziali. Sono stazioni aperte, protette solo da una pensilina in vetro rosso, con strisce di silicio amorfo con cellule fotovoltaiche integrate, che di notte si illumina restituendo l’energia accumulata durante il giorno e rivela con il bagliore la linea della nuova ferrovia da lontano.

Oltre alla copertura luminosa, tutte le stazioni sono funzionalmente autonome, dotate di scale ed ascensore per i portatori di handicap, tornelli di controllo e biglietteria.

Per la stazione di partenza, con l’edificio della Cook, già restaurato, è previsto un museo e ristorante-bar con terrazza panoramica sul golfo. Nelle vicinanze, un grande parcheggio, con il terminal per i bus turistici. Nella cava vicino viene realizzato un grande albergo inserito nello scavo che viene modellato da una nuova sistemazione paesaggistica.

La stazione di Canteroni è realizzata con una struttura a minimo impatto; una serie di percorsi la collegano ad un belvedere ed area pic-nic. Il parcheggio è realizzato sistemando dei terrazzamenti.

La stazione dell’Osservatorio sbalza sul paesaggio sottostante, per evitare qualsiasi sbancamento.

Dalla stazione di Tirone ha inizio il percorso di discesa in Canopy (Sky Trekking, un sistema per osservare il paesaggio con un’apposita attrezzatura, agganciati a una serie di cavi sospesi), un sentiero porta al piazzale su cui si affaccia la struttura di accoglienza degli sportivi. Il percorso per la discesa a valle di Canopy-Sky Trekking, che arriva fino alla stazione Cook, segue il tracciato ferroviario intrecciandolo e distanziandosi a seconda della panoramicità dei tratti e delle emozioni che possono essere ricavate da questo tuffo nella natura del vulcano.

Due Vulcani è la stazione più alta. Qui sono previsti un bar ristorante panoramico e un punto di parcheggio per i mezzi elettrici. Dalle stazioni si diramano una serie di sentieri che conducono alle diverse mete del parco.

L’esposizione. Pannelli illustrativi dei 3 progetti vincitori, sono andati ad integrare la sezione “Concorso” della Mostra permanente “Risalire il Vulcano”, inaugurata a Villa Favorita contestualmente all’indizione del bando di concorso, il 24 marzo 2007. L’esposizione, visitabile gratuitamente negli orari di apertura della Villa, segue un ideale “filo rosso” che parte dai diari di viaggiatori autorevoli avvicinandosi nella salita al vulcano, fino allo sguardo dell’iconografia storica e della fotografia contemporanea, passando per i diversi modi in cui nel corso del tempo è stato possibile accedere al Vesuvio (*Comunicato stampa Regione Campania*, 28 maggio 2009).