

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

La matita di Bertone sul più bel treno al mondo

“Il più bel treno al mondo”. Con queste parole M. MORETTI, amministratore delegato di Ferrovie dello Stato Italiane, ha definito il nuovo Frecciarossa 1000, disegnato da Bertone e costruito dal consorzio Ansaldo-Breda e Bombardier Transportation, che viene presentato all'Innotrans di Berlino, la principale fiera mondiale del settore ferroviario (18-20 settembre).

Al Frecciarossa 1000 viene dedicata una serata speciale, offerta da Ansaldo-Breda, Bertone, Bombardier e Trenitalia il 18 settembre, a Berlino, nella raffinata cornice di Palazzo Italia, sulla Unter den Linden. Una serata “tricolore” a due passi dalla Porta di Brandeburgo.

La Bertone ha “vestito” con abilità sartoriale una “macchina” di raffinata tecnologia, destinata a “volare” fra Roma e Milano in 2h20”, capace di viaggiare a 360 km/h e di raggiungere, ove possibile, punte di 400 km/h. Un prodotto di assoluta eccellenza, in grado di viaggiare su tutta la rete ferroviaria europea, del quale a Berlino, nella serata di palazzo Italia, viene svelata in prima mondiale la “design story” firmata Bertone.

- *Progettualità: il “layout”*

Da un'attenta analisi dei flussi e dei percorsi, rispettando le richieste di Ansaldo-Breda e Bombardier, i designer Bertone hanno lavorato sugli spazi e sull'ergonomia in modo da consentire all'utente una felice permanenza a bordo.

La versatilità dell'architettura interna è frutto di una modularità lega-

ta espressa dalla collocazione dei sedili su “rail” a pavimento, ed allo stesso tempo studiando l'illuminazione individuale sui sedili e non sulla bagagliaia, in modo da consentire flessibilità e modularità nella configurazione della carrozza stessa.

Parlando quindi di un veicolo a lunga percorrenza riteniamo che il piacere e la serenità di una sosta prolungata sul mezzo, predisponga favorevolmente il passeggero a fruire delle aree a lui dedicate.

Particolare attenzione è stata dedicata alla carrozza speciale che contiene l'area disabili attrezzata in modo, per la prima volta, da consentire l'accesso diretto al Bistrot ed alle aree servizi. Sono state concentrate nella carrozza suddetta dei vani servizi per gli operatori, quali il vano capotreno, spogliatoio e toilet per personale bistrot e l'area bar, ottimizzando i flussi e l'ergonomia di tutto il contesto.

Per la prima volta è proposto un layout che prevede l'accesso all'area bistrot attraverso un corridoio dimensionalmente percorribile, che va dalla propria postazione del comparto alla toilet dedicata, ed alla zona bar. Nel vestibolo della carrozza speciale sono previsti inoltre i lift per l'incarozzamento, posti in una postazione strategicamente vicina sia al comparto sia alle altre zone servizi.

- *Atmosfera e colori*

In un contesto abitativo dove la scenografia è recepita come primo impatto sull'utente, l'atmosfera che si percepisce a bordo comunica immediatamente sensazioni di gradevolezza e positività. I toni cromatici sono discreti ed eleganti, tono su tono. L'architettura interna esalta i componenti di arredo senza creare dei contrasti tra

i volumi delle pareti ed i divani, che sono i protagonisti indiscussi dell'ambiente. In questo ambito le luci hanno un ruolo strategico, contribuendo a creare degli effetti speciali senza invadere la privacy del viaggiatore.

Nel comparto passeggeri il fascio luminoso è orientato lungo il corridoio di transito, lasciando che nelle aree a sedere sia mantenuta un'atmosfera più domestica, e permettendo nel contempo al viaggiatore di regolare la fonte luminosa individuale, mentre l'informazione a bordo consente una facile accessibilità grazie ad una tecnologia amica e facilmente intuibile. I materiali rispondono a caratteristiche di manutenibilità, antigraffiti ed usura in rispetto alle normative ferroviarie, e che nel contempo troveranno il loro impiego in un contesto che sarà armonico e coordinato, costituendo la base dell'arredo personalizzato nei vari ambienti.

- *Ergonomia e comfort*

Ogni soluzione di design è stata vagliata secondo criteri di ergonomia atti a razionalizzare tutte le operazioni di mobilità del passeggero, soddisfacendo le normative internazionali. In particolare i sedili sono progettati secondo i più evoluti standard antropometrici (la Bertone dispone di una divisione specializzata in ergonomia) in modo da garantire il massimo comfort durante il periodo di permanenza a bordo.

I sedili del Frecciarossa 1000 nascono da una particolare attenzione nello studio formale e nell'innovazione del design, senza dimenticare le esigenze di facilità di manutenzione: infatti sono costituiti da un design moderno con una struttura a “zampa” centrale, fissata su rail a pavimento mediante solo 4 viti, consentendo un rapido smontaggio e rimontaggio (5 minuti) e garantendo interventi molto rapidi.

Nella struttura di sostegno centrale è ricavato un vano portacarte, in posizione strategica rispetto ai due sedili. Nel progetto Bertone, in tutte le classi il rivestimento è pensato in tessuto, e la scocca del sedile rimane invariata, offrendo però in pri-

ma classe un'imbottitura più sostanziosa, il bracciolo imbottito ed il poggiatesta.

Tutti i tessuti di rivestimento scelti sono di tipo antimacchia. Nelle sedute vis à vis i sedili sono integrati da un tavolino che rispetta pienamente i requisiti di sicurezza durante il viaggio. Anch'esso dal design moderno è fissato su rail a pavimento, garantisce un ottimo piano d'appoggio privo di angoli o spigoli. La scelta dei materiali di rivestimento consente una facile pulizia e l'aderenza degli oggetti su di esso poggiati durante l'esercizio.

I sedili di tutte le classi sono inoltre dotati di regolazione dello schienale ed arricchiti di prese elettriche, tavolino individuale, schienale e seduta regolabili in maniera continua e di poggiatesta regolabili verticalmente. Le bagagliere poste al di sopra delle sedute sono ampie in grado di accogliere bagagli fino alla dimensione di 450x650x250. Per i bagagli più ingombranti è prevista una specifica area di accantonamento.

- *Area bar e bistrot*

L'area bistrot, che è proposta come lo spazio ludico del veicolo, è immediatamente riconoscibile e differenziata rispetto ai compartimenti in modo da offrire un'alternativa emozionale sul passeggero. Collocata strategicamente in modo da favorire flussi e percorsi da tutte le aree del treno, l'area tiene conto in particolare del modo della postazione dei disabili, permettendo di accedere al servizio in modo autonomo.

Le parti operative del Catering, sono composte da tre trolley tipo Atlas, di cui uno "neutro" integrato nel retro bancone, e due inseriti in un apposito vano refrigerato con accesso diretto dal corridoio. Il retro bancone è caratterizzato da una disposizione delle attrezzature tale da consentirne una utilizzazione ergonomicamente valida ed immediata da parte del personale. Trovano installazione nella parte bassa del retro bancone una cella dispensa ad un'anta, una cella refrigerata a due cassette, una macchina per la produzione del ghiaccio, il potabilizzatore d'ac-

qua, una lavabicchieri ed una cella dispensa a bassa temperatura. Sul top del retro bancone sono installati due forni microonde a colonna, un doppio tostapane/grill, una macchina da caffè, il piano lavello con vasca.

Nella parte superiore del retro bancone è installata una cappa aspirante integrata nell'arredo del pensile sovrastante il top, tale da rimanere nascosta alla vista mantenendo una pulizia delle linee d'arredo, garantendo altresì l'aspirazione forzata per evitare ristagni e cattivi odori. L'intera parte del retro bancone si chiude con una serranda che impedisce l'accessibilità e la fruibilità delle attrezzature. Sul piano d'appoggio del bancone trovano la loro naturale posizione due vetrine espositive delle quali una refrigerata per la conservazione di cibi e preparati freschi. Il gioco dell'illuminazione diretta sullo stand-up del bancone insieme a quella indiretta delle pareti crea un'atmosfera conviviale, in modo da offrire una piacevole sosta al viaggiatore. Anche i colori e materiali, attentamente scelti e coordinati tra di loro, e la fruibilità degli spazi, adeguatamente pensati, comunicano una percezione di qualità, favorendo la socializzazione.

- *Razionalità e funzionalità*

L'area vestibolo è ispirata da un raffinato minimalismo, a vantaggio della mobilità dei passeggeri. Infatti le porte di accesso al comparto sono più ampie in modo da creare continuità spaziale tra gli ambienti, e la luce a soffitto scivola sulle pareti. Ogni sistema dell'arredo e relativi sottosistemi, sono concepiti per la massima modularità, con l'obiettivo di riduzione degli elementi componenti l'arredo, in tale ottica il pannello di arredo in fiancata è costituito da un unico modulo integrante i canali di diffusione aria ed una tendina a scorrimento verticale. Questo metodo, pensato già in fase di pre-fattibilità, consente di avere un montaggio dei macrosistemi più intuitivo e veloce e una percezione di maggiore qualità degli ambienti. Inoltre la semplificazione del montaggio permette una sostituibilità dei componenti danneggiati più veloce, otte-

nendo una riduzione dei costi di esercizio del convoglio.

Intanto prosegue il roadshow del Frecciarossa 1000, il treno Alta Velocità del 21° secolo di Ferrovie dello Stato Italiane. Dopo l'anteprima mondiale, alla presenza del Premier M. MONTI, al Meeting di Rimini lo scorso agosto e dopo l'esposizione alla Fiera Innotrans di Berlino, il "treno del futuro" si presenta ora ai milanesi, nel cuore di Milano. Città fulcro del sistema ferroviario ad Alta Velocità di FS Italiane che, in pochi anni, ha rivoluzionato le abitudini di viaggio degli italiani.

A fare gli onori di casa in Piazza del Duomo, dove la riproduzione a grandezza naturale (scala 1:1) del nuovo convoglio sarà visitabile fino al 23 ottobre, il Sindaco di Milano G. PISAPIA e l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane M. MORETTI.

Presenti l'AD di Bombardier R. TAZZIOLI, il Direttore Generale di Finmeccanica A. PANSA, il Presidente di Bertone, signora L. BERTONE, insieme all'AD di Trenitalia V. SOPRANO.

Dopo la tappa milanese, il Frecciarossa 1000 proseguirà il suo tour toccando le principali città italiane: Napoli a novembre, Roma a dicembre, Bologna e Firenze nel 2013.

Frecciarossa 1000 sarà il treno destinato, in pochissimi anni, ad imporsi nel già rivoluzionario mondo dell'alta velocità ferroviaria, sia italiana sia europea. Sono 50 i nuovi convogli commissionati da Trenitalia ad AnsaldoBreda e Bombardier, per un investimento di circa un miliardo e 500 milioni di euro (*Comunicato stampa Bertone*, luglio 2012 e *Comunicato stampa Gruppo FSI*, 17 ottobre 2012).

ORP Rail Pass per l'anno della fede

Siglato un accordo tra Opera Romana Pellegrinaggi e Trenitalia per favorire l'uso del treno in occasione dell'Anno della Fede.

Nasce l'ORP Rail Pass, un nuovo strumento per facilitare il viaggio di quanti intraprenderanno un pellegrin-

naggio verso Roma o verso le altre mete dello spirito proposte da Opera Romana Pellegrinaggi.

I pellegrini italiani potranno scegliere tra due pacchetti: il primo prevede il viaggio da tutt'Italia a Roma in treno mentre il secondo contiene un biglietto andata/ritorno per qualsiasi destinazione italiana. Entrambe le soluzioni comprendono un pacchetto di escursioni organizzate dall'ORP.

Per i clienti internazionali sono previsti titoli di viaggio open prestampati da ritirare direttamente presso le strutture ORP in Italia o strutture indicate da Trenitalia. Per l'accesso ai treni a prenotazione obbligatoria, Frece incluse, sarà necessario il pagamento della prenotazione. In alternativa, è previsto anche un pass mensile con voucher prestampati, sul modello dell'Interrail, che sarà valido per 30 giorni dal primo viaggio.

L'ORP Rail Pass, frutto della collaborazione con Trenitalia, è un ulteriore strumento che Opera Romana Pellegrinaggi metterà a disposizione nell'Anno della Fede, indetto dal Santo Padre BENEDETTO XVI con la Lettera Apostolica "Porta Fidei", che si concluderà il 24 novembre 2013 (*Comunicato stampa Opera Romana Pellegrinaggi*, 22 ottobre 2012).

"Operazione treni puliti": tappa a Bolzano

Presentata questa mattina a Bolzano "Operazione treni puliti", la mostra videofotografica sulle soluzioni adottate da Trenitalia Trentino Alto Adige per il decoro e la pulizia dei treni regionali: presente il Direttore Provinciale del Trasporto Regionale di Trenitalia, R. HOPFINGER.

Allestita nell'atrio della stazione FS, sarà visitabile fino al 9 novembre, tutti i giorni dalle 9.00 alle 18.00.

L'esposizione ripercorre un processo iniziato circa tre anni fa e illustra l'evoluzione delle tecniche di pulizia adottate chiarendo - attraverso immagini, cifre e costi - l'impegno di Trenitalia e presentando le innovazioni tecnologiche e di processo introdotte.

L'obiettivo del racconto videofotografico è anche evidenziare l'incidenza economica e sociale degli atti vandalici (rottura vetri e plafoniere, tagli e scritte ai sedili, scarico di estintori, ecc.) e di inciviltà (scarpe sui sedili, rifiuti abbandonati in treno, ecc.) che comportano grossi sprechi di tempo e di denaro, "rubati" alle attività migliorative del servizio.

Le Direzioni Provinciali di Trenitalia di Bolzano e Trento per la pulizia e il decoro dei treni impegnano 35 persone fra propri dipendenti e quelli delle imprese, per un totale annuo di 53 mila ore di lavoro, 24 mila interventi di pulizia e 1.900 controlli di qualità.

A partire dal 2011 Trenitalia ha investito 700 mila euro per le operazioni di decoro: applicazione ai sedili di tutte le carrozze nuove coperture in ecopelle, sostituzione delle pellicole esterne degradate e restyling dei servizi igienici.

Sempre nel 2011 per la riparazione dei danni da atti vandalici sono state sostenute spese per 82 mila euro, di cui 14 mila per la rimozione di 3.900 m² di graffiti, 50 mila euro per il "fermo vetture" (lo stop dei treni nelle officine), 8 mila euro per lo smaltimento dei rifiuti speciali, 10 mila euro per il reintegro del materiale danneggiato (foderine in ecopelle, arredi, pellicolature) e la manodopera.

A questi occorre aggiungere i costi ambientali: basti pensare che per rimuovere 2.000 m² di graffiti occorrono circa 200 ore di fermo del treno, 1.250 kg di prodotti chimici e 40.000 litri di acqua. Per non parlare del danno diretto ai viaggiatori che trovano il loro treno con un numero inferiore di posti, per l'assenza delle carrozze ferme in officina.

L'abbattimento del fenomeno farebbe "guadagnare" 1.000 ore di lavoro a favore del miglioramento della qualità e di interventi più capillari, restituendo un servizio di cui beneficerebbe tutta la clientela. Sarebbero inoltre ridotti del 100% l'utilizzo dei prodotti chimici, dell'11% le emissioni di CO₂, del 10% i rifiuti speciali oltre alla quantità di acqua consumata, riferite alle normali attività di Pu-

lizia (*Comunicato stampa Trenitalia*, 6 novembre 2012).

TRASPORTI URBANI

Atac: Standard&Poor's conferma livello di rating

Il rating aziendale rimane al livello BBB+, in linea con quello attribuito a Roma Capitale. L'agenzia internazionale di rating Standard&Poor's ha confermato il livello di rating BBB+ con outlook negativo ad Atac spa. Il livello di rating riconosciuto all'azienda è in linea con quello riconosciuto a Roma Capitale. Il rating è stato confermato anche in considerazione che "Atac molto probabilmente avrà il rinnovo fino al 2019 del proprio contratto di servizio" e grazie anche alla "dimostrata capacità di realizzare il proprio piano industriale".

"Atac - osserva ancora S&P - ha sovraperformato i target indicati fra il 2011 e il 2012 grazie al ridimensionamento dei propri costi". A contribuire alla stabilità del rating anche la decisione di Atac di rinegoziare entro la fine del 2012 il proprio indebitamento col sistema finanziario. Ciò consentirà, conclude S&P, di "raccolgere liquidità sufficiente a ridurre gradualmente il debito con i fornitori in coerenza con quanto previsto dal piano industriale" (*Comunicato stampa ATAC*, 24 Ottobre 2012).

INDUSTRIA

OICE: settembre da dimenticare per il mercato pubblico dei soli servizi, in discesa anche gli appalti "misti" di progettazione e costruzione

Per il terzo mese consecutivo pesanti perdite per il mercato pubblico della progettazione: -53,7% rispetto al valore messo in gara da luglio a settembre del 2011. In termini assoluti nel trimestre luglio-settembre sfumati ben 110,0 milioni di euro.

Infatti, secondo l'aggiornamento al 30 settembre dell'osservatorio Oice-Informatel, il mese chiude con il valore della domanda in tono negativo, -22,4% rispetto a settembre 2011. Le gare per servizi di ingegneria e architettura bandite nel mese sono state 223 (di cui solo 15 sopra soglia), per un importo complessivo di 22,8 milioni di euro (12,8 sopra soglia). Rispetto a settembre 2011 il numero delle gare scende del 10,2% (-31,8% sopra soglia e -6,3% sotto soglia) e il loro valore scende, come detto, dell'8,6% (-66,3% sopra soglia e +22,5% sotto soglia).

Anche il confronto in valore tra i primi nove mesi del 2011 e del 2012 è fortemente negativo: nel periodo gennaio-settembre risultano bandite 2.677 gare per un importo complessivo di 347,0 milioni di euro che, rispetto allo stesso periodo del 2011, scendono del 10,2% nel numero (-36,0% sopra soglia e -6,9% sotto soglia) e del 22,4% nel valore (-28,3% sopra soglia e -4,1% sotto soglia).

Sono sempre eccessivi i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate: in base ai dati raccolti fino a settembre il ribasso medio sul prezzo a base d'asta, per le gare indette nel 2010, è al 41,7%.

Le informazioni sulle principali gare indette nel 2011 e già aggiudicate, ci danno un ribasso medio del 39,3%, che raggiunge il 53% nell'aggiudicazione della gara pubblicata dalla provincia di Brescia per la progettazione preliminare e prefattibilità ambientale per l'adeguamento del tratto Berzo Demo Edolo della ss 42, con un importo a base d'asta di 560.000 euro, aggiudicata per 263.071 euro.

Considerando il valore messo in gara per macro regioni è da notare che nei primi nove mesi del 2012, rispetto agli stessi mesi del 2011, cresce solo il Meridione (+7,5%); tutto il resto del Paese è in forte calo: Nord - Ovest -12,9%, Nord-Est -32,3%, Centro -41,6%, Isole -34,3%.

Analizzando la posizione dell'Italia rispetto agli altri paesi europei, si rileva che il numero delle gare italiane pubblicate sulla gazzetta comunitaria, è passato dalle 339 del gennaio-settembre 2011 alle 217 dello

stesso periodo del 2012: -36,0%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea la domanda di servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un calo molto più contenuto di quello italiano: -7,0%. Sempre molto modesta, al 2,0%, la quota del nostro Paese sul numero totale delle gare pubblicate, risultando di gran lunga inferiore rispetto a quella di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 41,6%, Germania 13,9%, Polonia 7,0%, Svezia 4,2%, Gran Bretagna 3,9%, Spagna 2,6%.

Dopo una crescita continua che durava da anni, mostra una battuta di arresto anche l'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme. Nei primi nove mesi del 2012, rispetto allo stesso periodo del 2011, il valore messo in gara scende del 12,5%. Questo risultato è in parte dovuto all'eccezionale valore messo in gara a settembre 2011: 3.357 milioni di euro, contro i 495 milioni di euro di settembre 2012 (*Comunicato stampa OICE*, 9 ottobre 2012).

VARIE

Stazioni, città e ferrovie verso l'Europa

Il ruolo strategico delle nuove stazioni sul territorio e sulla rete ferroviaria. Se ne è parlato oggi a Bologna nel convegno Stazioni, città e ferrovie verso l'Europa, organizzato dalla Provincia di Bologna in occasione dell'avvio del progetto europeo RAIL4SEE.

Approvato dall'UE nell'aprile di quest'anno, RAIL4SEE (Rail Hub Cities for South East Europe) nasce per promuovere i servizi ferroviari e l'integrazione fra i diversi sistemi di mobilità di 11 nodi ferroviari (Bologna, Venezia/Trieste, Lubiana, Vienna, Budapest, Bucarest, Sofia, Salonicco, Zagabria, Bratislava e Belgarda in qualità di osservatore), ottimizzando le connessioni ferroviarie tra città e regioni europee.

Quella di oggi è stata una prima occasione di scambio di esperienze e conoscenze fra istituzioni, esperti e

operatori nazionali e internazionali su quanto sta accadendo e accadrà in Europa lungo le direttrici dei corridoi TEN-T.

Tema trasversale della giornata è stato la necessità di trasformare le stazioni in hub ferroviari, attraverso l'integrazione fisica e tariffaria fra i vari mezzi di trasporto pubblico, l'aumento della frequenza e il miglioramento dell'accessibilità al servizio, la qualità dell'interscambio.

Nella tavola rotonda si sono confrontate esperienze italiane (Bologna, Roma, Torino) e straniere (Ungheria, Austria, Croazia). Al tavolo anche Rete Ferroviaria Italiana, che ha evidenziato in particolare i vantaggi della nuova stazione di Bologna, intesa come somma della stazione storica attuale e di quella sotterranea per l'alta velocità (operativa dal 9 dicembre). Servita a regime da un sistema di viabilità, parcheggi e kiss&ride che ne favoriranno l'utilizzo, consentirà non solo migliori prestazioni dei treni sulle linee veloci, ma anche la separazione totale nel nodo bolognese delle diverse tipologie di traffico.

La liberazione dei binari di superficie da parte dei treni veloci si tradurrà in vantaggi per il trasporto ferroviario locale, in particolare per il Servizio Ferroviario Metropolitano che, proprio grazie all'apertura della stazione AV, inaugurerà contestualmente la nuova fermata SFM Mazzini, la prima all'interno della città di Bologna (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 17 ottobre 2012).

"Più treni per un futuro più sostenibile": le ferrovie di tutto il mondo si incontrano a Venezia

"Più treni per un futuro più sostenibile" è l'appello che farà da filo conduttore alla tre giorni veneziana della "12ª Conferenza sulla Sostenibilità", organizzata dall'Unione Internazionale delle Ferrovie e dalle Ferrovie dello Stato Italiane.

Rappresentanti delle ferrovie di tutto il mondo e delle più importanti

istituzioni nazionali e internazionali, esperti e manager si confronteranno, da oggi al 27 ottobre, per promuovere il ruolo decisivo del trasporto ferroviario per un futuro sostenibile.

Ad aprire i lavori questa mattina il Direttore Generale UIC J.P. LOUBINOX e l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato M. MORETTI, dopo il saluto del Sindaco di Venezia G. ORSONI.

Numerose le presenze istituzionali, sia nazionali che internazionali. Per l'Italia, sono previsti gli interventi del Ministro dell'Ambiente C. CLINI, dei presidenti delle Commissioni Trasporti e Ambiente della Camera M. VALDUCCI e A. ALESSANDRI, dei presidenti delle Commissioni Territorio e Lavori Pubblici del Senato A. D'ALI e L. GRILLO, della parlamentare europea D. SERRACCHIANI, del Capo Dipartimento del Ministero delle Infrastrutture D. CROCCO.

A livello internazionale interverranno, tra gli altri, il Direttore Trasporti della World Bank M. JUHEL, R. WAHNSCHAFFT per il Dipartimento Economia e Affari Sociali delle Nazioni Unite, il Vice Presidente della Commissione Europea Trasporti S. KALLAS in video-speech, il Presidente delle Ferrovie Russe V. YAKUNIN.

I lavori di questo summit internazionale coinvolgeranno più di 200 delegati e toccheranno temi quali il rapporto tra le ferrovie e i tre pilastri della sostenibilità: economica, sociale, ambientale; il ruolo del quadro legislativo per lo sviluppo di un trasporto ferroviario sostenibile; ferrovie e sostenibilità in ambito metropolitano.

Il convegno farà anche il punto sul progetto "RIVAS", una ricerca finanziata dalla Commissione Europea per ridurre l'impatto causato dalle vibrazioni e dal rumore dei sistemi di trasporto, salvaguardando la competitività del sistema ferroviario. Saranno inoltre assegnati i premi "Sustainable Awards" alle migliori ricerche e ai traguardi raggiunti sul tema della sostenibilità ambientale.

Il convegno si concluderà con due visite tecniche: all'Apparato Cen-

trale Computerizzato (ACC) di Mestre, il più moderno sistema di controllo e gestione della circolazione dei treni nelle stazioni, e al MOSE, un sistema integrato in grado di isolare la laguna di Venezia dal Mare Adriatico durante gli eventi di alta marea (*Comunicato stampa Gruppo FSI*, 25 ottobre 2012).

Mantova e Cremona: due convegni sulla promozione delle vie navigabili ed il loro impatto sulla logistica

Il Progetto LOG-PAC è un progetto europeo che vede presente ALOT attiva in qualità di supporto alle Province di Cremona e Mantova, nonché partner del progetto (assieme a UNII Unione Navigazione Interna Italiana) il cui obiettivo primario è quello di incentivare e stimolare gli operatori privati locali ad utilizzare le infrastrutture esistenti del sistema di navigazione interna. Di questo tema si parla nel corso dei convegni organizzati dalle Province di Cremona e di Mantova il 6 e 7 novembre, ai quali prendono parte, oltre ai partner del progetto europeo LOG-PAC (ALOT, Province di Cremona, Mantova ed UNII) anche gli operatori interessati alla navigazione interna. Lo scopo è creare un network tra i diversi soggetti preposti alla promozione del sistema proponendo pacchetti logistici che favoriscano l'insediamento delle imprese nelle aree portuali ed in quelle adiacenti lungo le banchine fluviali.

Durante i due eventi, resi possibili grazie alla volontà delle due Province, sono invitati ad intervenire alcuni operatori del settore, per illustrare casi concreti nel campo della navigazione interna. In merito a ciò, ai fini della promozione del progetto LOG-PAC, le due Province con il supporto tecnico di ALOT, hanno realizzato dei pieghevoli illustrativi-promozionali dedicati ai sistemi portuali di Mantova e di Cremona: strumenti da utilizzare per la comunicazione e la promozione dei principali progetti di sviluppo dei terminal, con particolare riferimento alle migliori pratiche in atto da parte degli operatori attualmente in-

sediati. La presentazione di queste "best practice" ha lo scopo di proporre a tutti gli stakeholder, imprese ed attori del settore modelli che potrebbero poi essere facilmente riproducibili da altri operatori e/o aziende del tessuto industriale locale.

Oggi in Lombardia Orientale è attivo un sistema di porti di navigazione dotati anche di collegamento ferroviario, tuttavia queste strutture risultano in parte poco impiegate dalle imprese. Il fine del progetto LOG-PAC è quello di valorizzare i porti interni del sistema come vere e proprie piattaforme logistiche capaci di generare traffico. Per valutarne l'andamento e l'incidenza sulle attività complessive del Sistema, si considera che il dato dei traffici fluviali nell'ultimo periodo è pari rispettivamente a circa 500.000 t per il sistema mantovano e a circa 30.000 t per il sistema cremonese. È in questo contesto che i partner del progetto LOG-PAC, finanziato al 50% dalla DGMOVE (Directorate-General for Mobility and Transport) con un budget di circa 200 mila euro, presentano durante i convegni di novembre i risultati del progetto, in particolare la strategia di comunicazione in termini di localizzazione di imprese logistiche e produttive e di agevolazione per le imprese interessate.

Nel dettaglio, per il 2012 l'attività di progetto ha condotto ad una fase di contatto diretto con le imprese e con gli operatori privati, potenzialmente adatte all'utilizzo del trasporto via acqua ed all'insediamento presso le aree portuali. Inoltre, è stato definito un sistema di Business Plan e di incentivi, al fine di accompagnare l'impresa nelle difficoltà burocratiche durante il cambio e stimolarla ad utilizzare la navigazione interna. La chiusura del progetto è presentata all'evento finale a Cremona di fine novembre, al quale partecipano, oltre ai partner, anche stakeholder, imprese, esperti stranieri, Istituzioni Nazionali ed Enti Locali per un'opportunità unica di approfondimento e di confronto su priorità e necessità del territorio mantovano e cremonese (*Comunicato stampa congiunto ALOT et alii*, 31 ottobre 2012).