

Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

TRASPORTI SU ROTAIA

Eire, FS Italiane: l'AV e i nuovi rapporti tra le città metropolitane

Capire come l'attivazione dell'Alta Velocità in Italia ha modificato il rapporto tra le città, in particolare quelle metropolitane, e i loro territori: questo l'obiettivo del convegno organizzato da FS Italiane nell'ambito di EIRE, la fiera internazionale del Real Estate.

M.M. ELIA, AD di FS Italiane, ha aperto i lavori della tavola rotonda dal titolo "Istituzione Città Metropolitana. La funzione connettiva dell'Alta Velocità: nodi di interscambio", sottolineando il ruolo e l'importanza che il sistema AV ha oggi nella mobilità del Paese. Il network AV/AC Torino - Milano - Bologna - Firenze - Roma - Napoli - Salerno, completato nel 2009, ha avviato una profonda trasformazione nel settore dei trasporti pubblici, una rivoluzione della mobilità italiana che ha dato un nuovo passo alla vita culturale e sociale del Paese, trasformando le principali città in quartieri di un'unica, grande metropoli. Un'opera che ha avuto un grosso impatto anche sullo sviluppo urbanistico e immobiliare delle città raggiunte, trasformando le abitudini di viaggio e di vita degli italiani.

Durante il convegno sono intervenuti A. CAVALLI, Assessore alle Infrastrutture e alla Mobilità della Regione Lombardia, S. LO RUSSO, rappresentante dell'ANCI, P. DESIDERI (Uni-Roma 3, progettista della stazione Roma Tiburtina AV), E. CASCETTA (Università Federico II, Napoli) e O. BACCELLI (CERTeT Bocconi). A coor-

dinare i lavori, C. DE VITO, AD di FS Sistemi Urbani.

I relatori, ognuno dal proprio punto di vista, hanno sottolineato quanto le stazioni siano diventate di fatto punti strategici fondamentali e come le aree in cui gli scali ferroviari si trovano abbiano acquisito sempre più rilevanza nell'organizzazione della vita delle città.

Hanno poi messo in risalto i vari benefici dell'AV per la collettività, come la diminuzione dei tempi di viaggio, la creazione di nuova domanda di trasporto, anche da parte dei turisti stranieri, la diminuzione dei costi medi per passeggero del 30%, l'incremento del valore delle aree immobiliari intorno alle stazioni, e non ultimo il risparmio per l'ambiente in termini di CO₂.

L'evento è uno dei più significativi organizzati nell'ambito di EIRE, dove FS Italiane ha presentato anche la propria rete di sviluppo immobiliare: 4 milioni di metri quadri di aree e spazi di diverse tipologie, in vendita o affittabili, su tutto il territorio nazionale.

L'offerta di FS Italiane, proposta al mercato attraverso le Società FS Sistemi Urbani e Ferservizi, si contraddistingue per la dislocazione capillare delle aree in vendita e degli spazi commerciali da allocare, dal Nord al Sud, isole comprese. A caratterizzare l'offerta anche la centralità di tali aree nelle città, grazie alla vicinanza con le stazioni ferroviarie e il pregio intrinseco di far parte di un tessuto urbano già esistente, che non obbliga, quindi, a consumare nuovo suolo.

Nello stand di FS Italiane sono presentati i più importanti progetti immobiliari che il Gruppo ha oggi in corso, attraverso FS Sistemi Urbani,

con una particolare attenzione alle città metropolitane che si stanno costituendo: Genova, Torino, Milano, Venezia, Bologna, Firenze, Roma, Napoli, Bari e Reggio Calabria.

Le offerte spaziano dalla vendita dei lotti adiacenti la stazione di Roma Tiburtina AV alla disponibilità di aree e immobili al centro di Torino; dai quasi 100mila m² destinati a edilizia residenziale e social housing di Bologna Ravone al piano di recupero per le aree ferroviarie vicine al Nuovo Parco della Musica a Firenze Porta al Prato; dalla riqualificazione delle aree adiacenti la stazione di Venezia Mestre al nuovo sviluppo delle aree nell'ambito della stazione di Napoli Centrale.

Presente ad EIRE anche la Fondazione FS Italiane, con l'affitto degli spazi del Museo Ferroviario di Pietrarsa: locomotori e carrozze d'epoca possono infatti diventare uno scenario d'eccellenza per eventi e manifestazioni (*Comunicato stampa Gruppo Ferrovie dello Stato*, 24 giugno 2014).

Grandi Stazioni: via alla fase 2 dei lavori a Roma Termini

Grandi Stazioni inaugura la seconda fase degli interventi di restyling e di ampliamento degli spazi destinati ai servizi della stazione di Roma Termini.

Per consentire l'avanzamento del cantiere, nella notte tra venerdì 20 e sabato 21 giugno, l'area interessata dai lavori si sposterà e coinvolgerà la zona davanti ai binari dall'11 al 22.

Le attività consentiranno di ampliare l'area di attesa dei viaggiatori antistante ai binari, grazie a un arretramento della testa dei binari stessi, e a costruire un nuovo piano ammezzato dedicato ai servizi. Gli interventi renderanno ancora più moderna e funzionale la stazione più grande del Paese.

Lo spostamento dell'area di cantiere (fig. 1) determinerà la chiusura di uno dei blocchi scale di accesso al piano interrato della stazione.



(Fonte Grandi Stazioni)

Fig. 1 - Il nuovo riassetto per "Roma Termini".

È stata predisposta opportuna segnaletica per l'indirizzamento dei flussi che sarà supportata anche da annunci sonori all'interno di stazione e a bordo treno.

La nuova fase dei lavori rientra nel progetto di potenziamento delle infrastrutture che Grandi Stazioni ha pianificato, insieme a RFI, per un investimento finanziato dal Ministero delle Infrastrutture, e in parte da Grandi Stazioni, di circa 100 milioni di euro, compreso il parcheggio multipiano sui binari per 1400 posti auto, con l'obiettivo di consegnare, agli oltre 150 milioni di cittadini e turisti che ogni anno animano Roma Termini, una stazione ancora più accogliente con aree di attesa più ampie e servizi al viaggiatore più accoglienti (*Comunicato stampa Grandi Stazioni*, 19 giugno 2014).

TRASPORTI URBANI

Finmeccanica, Bredamenarinibus ed Enel Distribuzione: insieme per lo sviluppo della mobilità elettrica pubblica

Siglato un Memorandum of Understanding finalizzato all'integrazione tecnologica tra i bus elettrici di Finmeccanica - BredaMenarinibus e le infrastrutture di ricarica di Enel Distribuzione.

L'avvio di un'attività congiunta di ricerca, studio e cooperazione tecnologica per lo sviluppo di soluzioni e servizi per la diffusione del trasporto elettrico nel settore pubblico in Italia. Questo è l'oggetto del Memorandum of Understanding firmato a Roma da G. PONTECORVO, Presidente Esecutivo di Finmeccanica - BredaMenarinibus, e da L. GALLO, direttore della Divisione Infrastrutture e Reti di Enel (fig. 2).

Impegnate da anni nella ricerca di soluzioni di mobilità sostenibile, entrambe le Aziende considerano i mezzi elettrici di trasporto urbano come un'opportunità concreta per le città di ridurre l'attuale impatto ambientale del traffico, in termini sia di inquinamento atmosferico, sia acu-



(Fonte Finmeccanica)

Fig. 2 – La firma dell'accordo tra G. PONTECORVO, Presidente Esecutivo di Finmeccanica - BredaMenarinibus, e da L. GALLO, direttore della Divisione Infrastrutture e Reti di Enel.

stico. Dal canto loro, le Amministrazioni pubbliche e gli operatori di TPL manifestano un crescente interesse per soluzioni che consentano di integrare il parco dei mezzi pubblici con bus a trazione elettrica, soprattutto nei centri storici.

In questo contesto, il Memorandum siglato ha come principale obiettivo l'ideazione e lo studio di fattibilità della possibile integrazione tecnologica tra i bus elettrici di Finmeccanica-BredaMenarinibus e le infrastrutture di ricarica di Enel Distribuzione. Nell'ambito di questa attività saranno eseguiti dei test di compatibilità tra i rispettivi prodotti; in una prima fase i test saranno effettuati utilizzando l'infrastruttura di ricarica "Fast Recharge" da 43 kW di Enel e ZEUS (Zero Emission Urban System), il minibus da 6 metri prodotto da Finmeccanica-BredaMenarinibus. In un secondo momento, i test saranno estesi anche ad altri veicoli, sempre destinati al trasporto pubblico, in grado di supportare eventualmente altre modalità di ricarica, come, ad esempio, in corrente continua.

L'accordo prevede inoltre lo studio e sviluppo di servizi a valore aggiunto, che sfruttino l'interazione tra la piattaforma di gestione dell'infrastruttura di ricarica Enel e i sistemi di controllo e gestione dei bus elettri-

ci, per incrementare le informazioni a disposizione dei cittadini e l'efficienza del servizio di trasporto pubblico (*Comunicato stampa Finmeccanica*, 24 giugno 2014).

INDUSTRIA

Ansaldo STS: risultati consolidati del primo trimestre 2014

Il Consiglio di Amministrazione di Ansaldo STS S.p.A. (STS.MI), riunitosi oggi sotto la presidenza di S. DE LUCA, ha approvato il resoconto intermedio di gestione del gruppo al 31 marzo 2014.

Nel presente documento i valori 2013 sono stati aggiornati per garantire un confronto omogeneo dei dati comparati, poiché a partire dal 1° gennaio 2014, Ansaldo STS ha adottato il principio contabile IFRS 11 che disciplina gli accordi a controllo congiunto e che elimina la possibilità di consolidare con il metodo proporzionale i joint arrangement qualificati come joint ventures, che sono pertanto consolidati con il metodo del patrimonio netto. I valori economici delle joint ventures sono sintetizzati in un'unica voce di conto economico ed i relativi valori patrimoniali sono esposti tra le partecipazioni, senza alcun effetto sul patrimonio netto del Gruppo.

Si evidenzia che tale restatement non ha comportato significative variazioni nei dati economico-patrimoniali del Gruppo.

Gli ordini del trimestre sono pari a 146,9 M€ rispetto a 119,7 M€ al 31 marzo 2013; il valore del portafoglio ordini è pari a 5.446,3 M€ (5.567,3 M€ al 31 dicembre 2013 restated, 5.537,8 M€ al 31 marzo 2013 restated).

Il volume dei ricavi è pari a 263,1 M€, in aumento di 15,2 M€ rispetto al dato restated di 247,9 M€ del primo trimestre del 2013.

Il risultato operativo (EBIT) è pari a 21,6 M€, contro 20,4 M€ del 31 marzo 2013 restated, in incremento

di 1,2 M€ per effetto dei maggiori volumi.

La redditività operativa (ROS) si attesta all'8,2% in linea con quanto consuntivato nello stesso periodo dell'anno precedente.

Il risultato netto ammonta a 14,0 M€ (12,1 M€ al 31 marzo 2013), in aumento di 1,9 M€ (*Comunicato stampa Ansaldo STS*, 6 maggio 2014).

OICE: ancora positivi i primi cinque mesi 2014 per il mercato dei soli servizi

Il valore delle gare pubblicate nel mese di maggio è stato di 24,5 milioni di euro, contro i 28,6 del maggio 2013, con un calo del 14,3%. Nonostante il risultato negativo di maggio i primi cinque mesi del 2014 si chiudono con un +30,6% in valore rispetto ai primi cinque mesi del 2013.

Secondo l'ultimo aggiornamento dell'osservatorio OICE/Informatel, le gare emesse da stazioni appaltanti pubbliche per servizi di ingegneria e architettura rilevate nel mese di maggio sono state 283 (di cui 19 sopra soglia), per un importo di 24,5 milioni di euro (10,1 sopra soglia, 14,5 sotto soglia); rispetto al mese di maggio 2013 il numero delle gare cala dell'11,6% e il loro valore del 14,3% (-42,8% sopra soglia e +31,7% sotto soglia).

I dati dei primi cinque mesi dell'anno sono, come detto sopra, positivi: sono state bandite in totale 1.517 gare che, rispetto ai primi cinque mesi del 2013, calano del 5,1% (-9,2% sopra soglia e -4,8% sotto soglia), e raggiungono un valore complessivo di 193,9 milioni di euro, con un aumento sul 2013 del 30,6% (+48,2% sopra soglia e +2,2% sotto soglia).

“Il risultato del mercato da gennaio a maggio è ancora positivo – ha dichiarato l'ing. P. LOTTI, Presidente OICE – ma i dati di maggio destano qualche preoccupazione, soprattutto per il basso numero delle gare sopra soglia e per il valore medio a bando che scende di nuovo sotto i 100.000 euro. Dobbiamo aspettare i prossimi

mesi per capire se riprendono gli investimenti in infrastrutture e se la crisi è davvero alle nostre spalle. Occorre dare una forte “spallata” alla situazione che frena il mercato e rilanciare gli investimenti; su questo fronte, stando alle prime indiscrezioni relative al decreto-legge sulla P.A., non possiamo che apprezzare la scelta del Governo RENZI di proporre la soppressione dell'incentivo del 2% ai tecnici della P.A. che progettano e svolgono direzione dei lavori e collaudi, una battaglia che l'OICE combatte da sola da più di quindici anni. Altrettanto positiva è la linea di rafforzamento dei controlli, fondata sull'ANAC di R. CANTONE; anche in questo caso viene accolta una nostra proposta di rafforzamento dei controlli, soprattutto ex post, cioè sull'esecuzione dei contratti. Altrettanto positive sembrano essere le norme sulla verifica dei requisiti e sulle autodichiarazioni che tentano di sciogliere alcuni nodi procedurali, fonte anche di contenzioso. Aspettiamo con fiducia che queste norme vengano confermate – ha concluso l'ing. P. LOTTI – e che si possa aprire, anche con il recepimento delle direttive appalti pubblici, una nuova stagione di regole chiare, semplici e proconcorrenziali, nel rispetto dei ruoli di ogni operatore coinvolto e con l'obiettivo della qualità e della centralità del progetto”.

Tornando ai dati dell'osservatorio possiamo rilevare che sono sempre troppo alti i ribassi con cui le gare vengono aggiudicate. In base ai dati raccolti fino a maggio il ribasso medio sul prezzo a base d'asta per le gare indette nel 2012 è al 35,9%, per le gare indette nel 2013 è al 35,5%.

Nel mercato europeo dei servizi di ingegneria e architettura, per gare pubblicate nella gazzetta comunitaria, il numero delle gare italiane è passato dalle 120 dei primi cinque mesi del 2013 alle 109 del 2014: -9,2%. Nell'insieme dei paesi dell'Unione Europea il numero dei bandi per servizi di ingegneria e architettura mostra nello stesso periodo un calo minore: -7,0%. Rispetto al totale delle gare pubblicate dai paesi europei il numero di quelle italiane rima-

ne comunque molto modesto, solo l'1,8%. Si tratta di un dato di gran lunga inferiore rispetto a quello di paesi di paragonabile rilevanza economica: Francia 35,3%, Germania 17,7%, Polonia 8,3%, Svezia 6,3%, Gran Bretagna 4,7%.

L'andamento delle gare miste, cioè di progettazione e costruzione insieme (appalti integrati, project financing, concessioni di realizzazione e gestione), torna in campo positivo: il valore messo in gara nei primi cinque mesi del 2014 cresce infatti del 5,9% rispetto allo stesso periodo del 2013, anche se il numero si riduce del 21,5%.

Gli appalti integrati, considerati da soli, hanno un andamento decisamente migliore: crescono sia in valore, +32,7%, sia in numero, +14,5%. Il valore dei servizi di ingegneria e architettura compreso nei bandi per appalti integrati rilevati nei primi cinque mesi del 2014 è stato di circa 43,8 milioni di euro (*Comunicato stampa OICE*, 17 giugno 2014).

VARIE

In Alstom un campione italiano di saldatura

S. PARISI, in forze da sedici anni nella fabbrica Alstom di Savigliano (CN), è il migliore saldatore d'Italia.

Siciliano d'origine, ma residente a Costigliole Saluzzo (CN), PARISI si è aggiudicato il primo posto nel Campionato italiano di saldatura 2014 (Iniziativa organizzata da Randstad Technical con Lincoln Electric e patrocinata dall'Istituto Italiano della Saldatura), superando 142 concorrenti.

Grazie alla sua abilità il titolo di Campione italiano di saldatura, conquistato lo scorso anno dal collega G. VIOLINI, resta in Alstom per il secondo anno consecutivo. Una continuità che conferma l'importanza data dall'azienda alla figura professionale del saldatore, sempre più rara e difficile da trovare.

Non è un caso che proprio a Savigliano, Alstom abbia investito nella

formazione delle proprie persone, realizzando una “Scuola dei mestieri”, dove gli operai con maggiore esperienza insegnano ai giovani diverse attività importanti per il loro lavoro, avvalendosi di strumentazione e apparecchiature tecnologicamente avanzate come la saldatrice digitale (*Comunicato stampa Alstom*, 6 giugno 2014).

IN BIBLIOTECA

“La mobilità a Roma - Proposte per guardare lontano”, autore Amedeo GARGIULO, figure e tabelle; Gangemi Editore, 2013, collana: Architettura, Urbanistica, Ambiente; dimensioni: 15x21 cm; rilegatura: filorefe; pagine: 128; prezzo: € 15.00; prezzo ebook PDF: € 12.00 (fig. 3)

“È ancora una volta avvilente ammetterlo, ma la situazione del trasporto pubblico locale e dei trasporti regionali, scenario tipico di cui sono utenti e spesso vittime pendolari, è assolutamente deprimente, nonostante oltre due decenni nei quali si è ripetuto troppe volte l'importanza del comparto, che il livello dei servizi era da ritenersi ai limiti dell'emergenza nazionale, che bisognava operare con drastiche riforme atte ad avviare un percorso virtuoso, che la panacea del tutto sarebbero state le liberalizzazioni nell'affidamento dei servizi. E c'era invece chi sosteneva che era più immediato e più produttivo privatizzare, fare economie di scala; e in tutto questo discutere, ma spesso solo chiacchierare, si verificava un immobilismo o quasi e alcune circostanze e provvedimenti andavano addirittura in senso inverso alle dichiarazioni di principio: proroghe ai regimi gestionali consolidati e mancanza di risorse aggiornate per il reparto non potevano che portare al consolidamento dello status quo, ad un peggioramento nell'azione di indirizzo e controllo del settore, in ul-

tima analisi ad un mancato controllo della spesa. Il tutto con evidenti conseguenze di peggioramento dei servizi ed anche di corollario con il maggior ricorso al trasporto con i mezzi privati, con una inversione di tendenza rispetto all'attenzione ad una mobilità ambientalmente sostenibile, con un aumento degli incidenti e dei morti nelle aree urbane”.

Così inizia il libro di A. GARGIULO intitolato “La mobilità a Roma: proposte per guardare lontano”. L'autore, che ben conosco da molti anni, ha preparazione professionale specifica

al livello dell'eccellenza, competenza amministrativa e passione civile, ed è quindi ben cosciente di quanto la mobilità incida sulla vita delle persone.

L'autore in questo libro ha il coraggio della schiettezza di giudizio sulla situazione attuale e di fare proposte concrete e rapportate alla grave situazione finanziaria che attraversa il nostro Paese sottolineando anche con forza l'importanza della valorizzazione delle infrastrutture esistenti, e degli aspetti organizzativi che a parità di risorse possono fare la differenza.



Fig. 3 – La copertina de “La mobilità a Roma – Proposte per guardare lontano”.

Partendo da una conoscenza reale dei bisogni dei cittadini romani vuole arrivare ad individuare uno scenario che miri al contenimento delle emissioni inquinanti, alla valorizzazione dei trasporti pubblici, specie quelli su ferro e più in generale ad impianto fisso, al miglioramento dei servizi.

Non è più il tempo di pensare ad interventi che pur di grande impatto mediatico presentano una scarsa valenza realizzativa ma quello di avanzare proposte concrete e fattibili, basate su analisi rigorose e progetti molto ben fatti, siano essi progetti tecnici nel senso stretto di questo termine ma anche progetti gestionali, finanziari e di sistema.

Se questa crisi sarà l'occasione per non costruire più cattedrali nel deserto, per affidarci da adesso in poi nelle scelte a criteri connessi alle reali esigenze, se il politicamente corretto e gli strani equilibri tra fazioni, partiti, territori, istituzioni, verranno riportati ai reali bisogni delle persone, delle aziende e di un sano sviluppo sostenibile, vorrà dire che si sarà colto l'attimo per invertire il senso della spirale viziosa facendola diventare virtuosa.

Ancor se mescolato nei vari approfondimenti di settore, c'è come un denominatore comune nell'impostazione del libro.

Il primo modulo parla di una storia della mobilità a Roma più che degna, affrontata fin da fine ottocento con delle scelte non tutte sempre centrate, ma tutte tese ad affrontare in una città in grande crescita il problema della mobilità come diritto sociale e come fattore di crescita. Una storia che ha portato Roma negli anni '30 ad avere una notevole rete tranviaria e una buona rete filoviaria. Certamente l'errore fu non impostare all'epoca le basi di una rete su ferro sotterranea. Ma più gravi furono gli errori successivi, quando, senza nessuna progettualità di sistema, si è smantellato l'esistente fidandosi della magia risolutiva del trasporto su gomma. L'apice di tale distruzione si è verificata poco prima del 1960, quando preparando la città alle olim-

piadi, si è dato il colpo di grazia alle reti esistenti.

Da allora ad oggi il poco che si è fatto è stato uno sviluppo di infrastrutture e servizi ben inferiore alla crescita della città e della reale domanda di trasporto. Peraltro Roma è divenuta oggetto di pendolarismo dalla provincia, dal Lazio ed anche da alcune Regioni confinanti allargando ancora di più la forbice tra necessità ed offerta.

Il libro continua con una fotografia della situazione attuale, facendo rilevare le gravi carenze, gli errori fatti in termini infrastrutturali, di organizzazione e di servizi. Ma l'autore non sottolinea solamente quegli aspetti più evidenti e noti e spesso già oggetto di critica nell'eterno gioco delle parti tra le maggioranze e le opposizioni che si sono succedute in Campidoglio, ma evidenzia anche una serie di disfunzioni o di occasioni perse che con un po' più di attenzione e con modeste cifre di investimento si sarebbero potute affrontare dando sollievo ad una situazione globalmente molto pesante.

Ma la parte più interessante dell'opera è quella propositiva.

L'autore che da vari decenni si occupa di trasporti e sarebbe quindi comprensibile un suo qual certo scaramento o pessimismo snocciola invece una serie di proposte su vari piani che rilevano un atteggiamento mentale comunque ottimista che si articola su varie proposte.

È così che il testo si trasforma in una sorta di agenda con l'obiettivo 2020; l'autore apre ragionamenti di vario tipo dal gestionale allo strutturale, molto attenti a valorizzare le strutture esistenti, l'intermodalità di cui si parla da sempre ma non si riesce a far decollare.

Forse uno dei capitoli più interessanti è quello che contiene qualche riflessione finanziaria. L'autore sostiene innanzitutto che il futuro non può che essere programmato in funzione delle risorse ed anche tenendo presente i vincoli di indebitamento globali consentiti dalle regole euro-

pee che incidono anche sugli enti locali più virtuosi.

Ciò stante è praticamente una invariante la certezza che nel prossimo triennio una realtà come Roma Capitale non potrà impegnarsi per oneri di capitale ed interessi connessi con altre nuove grandi opere.

Si è voluto fare però un esercizio numerico, rappresentato nella tabella 1, per vedere nella logica illustrata nel libro, cosa si potrebbe porre in campo con una possibilità finanziaria pari a circa 1,2 miliardo di euro per un programma quadriennale. Non si è voluto in questa fase fare delle distinzioni tra fonti di finanziamento, che saranno come sempre la sommatoria di contributi statali, regionali, della stessa Roma capitale e, ove realistico, di privati.

Certamente il rilievo più importante che deriva dall'esame della tabella 1 è che se lo stesso importo fosse tutto investito in metropolitane, se ne potrebbero realizzare 6/7 km che ben poco incidono sull'economia globale della mobilità sul territorio romano. Ma è importante anche un'altra osservazione. L'insieme delle proposte è molto modulabile nel tempo e sul territorio e si presta ad utilizzare anche risorse parzialmente disponibili in funzione dei progetti o forniture effettivamente pronti per l'affidamento e l'esecuzione. Sarebbe uno spreco drammatico, in un periodo di scarsità di risorse, tenere ferme le poche disponibilità per attendere progetti non maturi a discapito di iniziative pronte. Da questo punto di vista è fondamentale che in termini di tecnica di bilancio sia reso più semplice una forma di compensazione tra capitoli diversi, evitando di ingessare le risorse su una specifica iniziativa, prima che la stessa non sia concretamente avviata.

Più in generale colpisce l'attenzione al metodo corretto di approccio in chiave di pianificazione e dei vari livelli progettuali con una forte rivendicazione dell'importanza di progetti ben fatti: da quelli di sistema a quelli preliminari fino alle progettazioni definitive, esecutive e di dettaglio. Ma con la sottolineatura

TABELLA 1

Intervento	Prezzo unitario	Costo
Acquisto 30 veicoli tranviari	1,6 meuro/veicolo	48 meuro
Acquisto 100 autobus urbani	0,350 meuro/veicolo	35 meuro
Acquisto 20 filobus urbani da 18 m	0,9 meuro/veicolo	16 meuro
Acquisto 10 treni metropolitana	8,5 meuro/convoglio	85 meuro
Acquisto 10 treni regionali	9,2 meuro/convoglio	92 meuro
Automazione integrale linea A		400 meuro
Nuovi parcheggi interscambio a raso (10.000 posti)	0,0015 meuro/stallo	15 meuro
Nuovi interscambio silos in acciaio (10.000 posti)	0,010 meuro/stallo	100 meuro
Nuove tranvie per 20 km	20 meuro/km	400 meuro
Nuove filovie per 20 km	1,5 meuro/km	30 meuro
Rigenerazione 200 fermate autobus	0,050 meuro/fermata	10 meuro
Realizzazione 40 km corsie prefer.	0,050 meuro/km	2 meuro
Realizzazione 10 opere per nodi viari	8 meuro/nodo	80 meuro
Svincoli Gra: Tiburtina e RM NA		40 meuro
TOTALE		1.323 meuro

principale riguardo l'importanza che la prima fase, cioè quella delle grandi scelte, sia fatta considerando le vere esigenze e confrontando più soluzioni. In sintesi, un libro che vale la pena leggerlo (*Ing. G. CARUSO*).

“La Suzzara-Ferrara - 125 anni dopo”, autori: Fabio MALAVASI, Roberto SANTINI, Guido SOSTARO e Flavio TIENGO dell'Associazione Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara per la Fondazione Ricerca Molinette ONLUS; pagine 205, foto; dimensioni 33x25 cm; copertina in cartonato; prezzo € 40 spese di spedizione escluse, acquistabile da: Sermidiana magazine, via Indipendenza 63 - 46028 Sermidiana (MN), tel. e fax 0386 61216 mail: info@sermidiana.com (fig. 4).

Nell'accingermi alla lettura di questo libro, mi sono chiesto che cos'altro poteva essere aggiunto alle precedenti pubblicazioni ben documentate, uscite in occasione dei 100 anni di questa ferrovia, che si sviluppa su un territorio piatto di pianura, senza ostacoli naturali significativi e che non ha necessitato di importanti ed estese opere d'arte quali gallerie, ponti e viadotti. Né ha avuto bisogno di soluzioni ingegneristiche e tecnologi-

che d'avanguardia, che ne rendono possibile una consegna definitiva alla storia, come la “Porrettana”, più longeva ed assai più ardita, che proprio quest'anno festeggia i 150 anni, o ancora la “Direttissima Bologna-Firenze” che sta per compiere gli 80 anni.

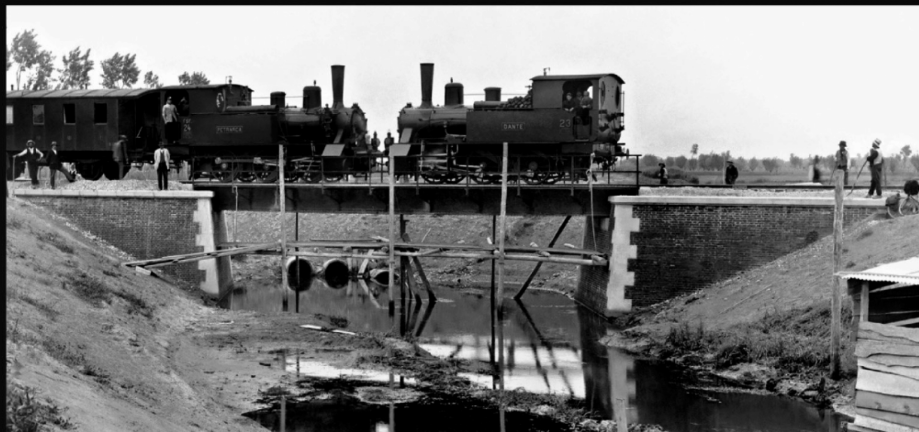
Poi immergendomi nella lettura dei vari capitoli e nello scorrere le numerose e bellissime immagini^(*), ho realizzato che gli Autori del libro hanno fatto l'Amarcord, soprattutto incentrato negli anni tra il '50 e il '60, di quel che succedeva sulla Ferrovia Suzzara-Ferrara. Il risultato del loro eccellente lavoro è quello di aver messo su carta e quindi destinare a futura memoria episodi che sono successi su questa Ferrovia, a lato della stessa e nelle sue stazioni. Con il risultato che i protagonisti di questo grande presepe umano, sia ferrovieri che gente “comune”, spesso individuati per nome, con la loro quotidianità ripetuta e con episodi di solidarietà all'occorrenza, ci riportano fedelmente e puntualmente a quel mondo contadino, che si

stava anche controvoglia, ma grazie alla Ferrovia industrializzando. Si pensi ai carrettieri e biroccei che vedono inizialmente nella Ferrovia un sistema che fa loro perdere il servizio di trasporto sulla tratta Ferrara-Mantova, via via servita dal treno; treno che a sua volta però, genera nuove opportunità per loro di trasporto più breve e meno oneroso, perché grazie al treno aumenta il lavoro indotto specie nell'agroalimentare, in quanto aprono nuovi zuccherifici. L'esigenza di far circolare treni sulla Ferrovia che porta lavoro e ricchezza è sentita da tutti e l'impegno è corale per far sì che il servizio non si interrompa, soprattutto d'inverno e nella stagione delle piogge, che condizionano alquanto un territorio che senza le bonifiche e le idrovore sarebbe perennemente un acquitrino.

Contrariamente ai libri che trattano di Ferrovia, i protagonisti non sono mitici ingegneri alla Protche, o le loro soluzioni tecnicamente ardite a cui viene riservato il 95% delle pagine, liquidando nel restante 5%, l'umile ma essenziale lavoro dello scarpellino di macigno, o ancora la pericolosa fatica del minatore che scava, aiutato dalla dinamite, le gallerie con solo pala e piccone. Qui con uno scardinamento copernicano della trama, i protagonisti sono gli ultimi, la gente umile come i dipendenti d'ordine ed esecutivi della Ferrovia, o quelli che quotidianamente utilizzano, confinano o incrociano la rotaia.

^(*) Le immagini di questo libro hanno subito un processo di post-produzione, vale a dire un intervento di restauro per eliminare i danni del tempo e della conservazione, la parte più lunga ed impegnativa del processo curato da Flavio TIENGO. Le immagini così ottenute sono state poi portate dal singolo canale bianconero a 3 distinti canali, precisamente 1 di grigio e 2 di nero. In questo modo si è arrivati alla stampa finale con due tonalità di nero ed una di grigio.

La SUZZARA-FERRARA 125 anni dopo



Fabio MALAVASI, Roberto SANTINI, Guido SOSTARO e Flavio TIENGO

Associazione Amici della Ferrovia Suzzara-Ferrara
per la
Fondazione Ricerca Molinette ONLUS

Fig. 4 – La copertina de “La Suzzara-Ferrara - 125 anni dopo”.

Infatti i primi ad entrare in scena sono i “guardia eccentriche” che presso la Real casa della Ferrovie dello Stato erano gli ausiliari di stazione. Nel racconto di G. SOSTARO appare che il loro compito principale era la manovra degli scambi a mano, ambo parti della stazione, che raggiungevano velocemente all’occorrenza in bicicletta, come pure, sempre stesso mezzo, recapitare ai caselli informazioni scritte: le correntali dalla stazione. E nell’intervallo di passaggio treni, dovevano accudire la stazione, il piazzale, il giardino, l’orto e perfino la cantina del titolare e in alcuni casi fare anche la spesa per la famiglia del capostazione o dell’assuntore.

A seguire, il capitolo dedicato alle case della Ferrovia, ma da subito il lettore realizza che i protagonisti non sono i fabbricati di stazione, che sono diversi tra di loro, a seconda del paese in cui si trovano, ma i caselli;

modeste costruzioni tutti uguali fra loro, contrassegnate da un numero progressivo crescente da Suzzara a Ferrara, che si distinguono tra di loro solo per i particolari accessori costruiti nel tempo dai casellanti, o per le specie arboree che si arrampicano sui muri scrostati come glicini e rosai, o per grandezza di rosmarini e fiori a campanelle, che di solito coronano gli ingressi del casello. E qui gli autori, illustrano, con una importante componente autobiografica, la speciale vita di casello, ambientandola attorno agli anni ‘50/’60. Si rivive in modo preciso quel che succede nel periodo migliore d’anno: l’estate. E così le casellanti diventano le eroine del nostro racconto, tutte donne, i cui mariti sono scarsamente citati, probabilmente perché questi ultimi erano salariati agricoli o manovali delle Ferrovie. Le nostre casellanti, ricordate quasi sempre col loro nome, compiono gesti di una normale e frustrante quotidianità, come ad

esempio chiudere ad orario i cancelli dei passaggi a livello in consegna, oppure azioni straordinarie e solo ed esclusivamente per urgente bisogno e pericolo, assumendo il comando di uomini e treni. Donne fiere del loro bastone, già manico di vecchia scopa accorciato, che impugnano come uno scettro, su cui sono fissate con rivetti metallici e striscia di cuoio, di norma avvolte, le bandiere rosso e verde, con cui possono all’occorrenza fermare o dare il via libera al treno. E che dire del loro orologio Zenith con catena d’argento d’ordinanza di fornitura della Ferrovia, che consultano, come avessero un tic, anche più del dovuto, che estraggono con fierezza per dare l’ora ai tanti che non posseggono ancora un orologio, che passando di lì, soffermandosi a bere l’acqua dal pozzo, che non manca mai nei caselli, chiedono l’ora che ricevono dalla casellante o dai rintocchi del campanile del paese più vicino.

Ancora umili ma essenziali e insostituibili protagonisti per il buon funzionamento della nostra Ferrovia, sono i cantonieri che appropriatamente gli autori descrivono non come singoli ma come squadra. In effetti un singolo cantoniere non può far nulla in considerazione della ponderosità del binario, ma una squadra affiatata, o più squadre in caso di lavori di manutenzione o riparazione più estesi, riescono a fare grandi cose. Con precisione, sempre G. SOSTARO ne descrive il lavoro di manutenzione, la maestria del Caposquadra o Caporale, ma quello che affascina il lettore sono i momenti di relax che la squadra si concede a fine giornata, ospite magari di un casello, o l'incontro in giornata con i contadini, confidanti con la Ferrovia, che si adoprano per riempire gratuitamente di vino, la "fiaschetta", che il Caposquadra tiene come una reliquia agganziata alla cintola.

Ma questa corallità d'impegno deve essere finalizzata a qualcosa! E infatti ecco il capitolo dedicato al materiale rotabile. In stretto senso cronologico, dapprima le locomotive a vapore, le fotografie le mostrano con sopra non soli gli addetti macchinista e fuochista, ma addobbate di persone appollaiate alcune in divisa, ma la stragrande parte in borghese e non mancano mai i bambini. A seguire i rotabili: carri e carrozze e infine le ultime nate, le mitiche littorine, una sorta di corriere di allora, via via più lunghe e più capienti a cui sono state sostituite le ruote in gomma, con ruote in acciaio. Da ultimo entra in scena il locomotore diesel che manderà in pensione il vapore. Nel libro si celebra la storia del GANZ M. 52 chiamato comunemente Kadar in quanto prodotto in Ungheria. È qui c'è l'occasione per raccontare la storia del Kadar che traina carri merci in una giornata di fitta nebbia, che a seguito di numerose circostanze avverse si scontra ad un passaggio a livello con un'auto condotta da un maldestro e sprovvisto autista e che vede di nuovo protagonista un personaggio minore, la casellante Giuseppa.

Quando il racconto del libro sembrerebbe scorrere tranquillo, ec-

co irrompere le avversità per la Ferrovia, quelle naturali, (come le esigenze delle bonifiche che comportano rafforzamenti e allungamenti delle opere d'arte con lievitazione di costi) e quelle causate dall'uomo (come la seconda guerra mondiale) che hanno avuto un effetto devastante. Soprattutto per il fatto che la nostra Ferrovia si trova a cavallo della linea del Brennero, quella dell'Asse Roma-Berlino la incrocia a Poggio Rusco e poi la collega a Ferrara dove passa un'altra linea diretta a nord la Bologna-Padova. Su di essa si scaglia la forza alleata e alla fine del conflitto c'è la ricostruzione ben documentata dalle foto ai ponti, che sono le opere d'arte chiave per riaprire l'intera Ferrovia. Esauriente come prova di interesse a riaprire quanto prima la Linea, la foto del "trestle bridge" del 1954, a Ospitale di Bondeno, che ci richiama alla mente i pionieri americani alla conquista del West, ma qui siamo in Italia! Nelle immagini dei ponti si rivedono non solo i nostri cantonieri, ma a giudicare dalle curate barbe bianche, dall'abbigliamento elegante, dalle borse, dai cappelli e dai disegni esibiti, appaiono per la prima nelle foto del libro, geometri ed ingegneri ferroviari ed anche qualche curato di campagna che benedice un'opera ricostruita e di nuovo rimessa in esercizio.

Ora la Ferrovia si identifica con un acronimo FSF (Ferrovia Suzzara Ferrara) e il libro ne illustra vari momenti in particolare, come la FSF ha influenzato, in modo spesso determinante, non solo i trasporti lungo la direttrice, ma ha anche cambiato in meglio la vita di quelli che vivevano intorno. Dapprima si mette in evidenza la funzione socio-assistenziale nei confronti dei propri dipendenti, che di fatto erano una élite rispetto ai non ferrovieri, ne descrive i benefici, quali la Cassa di Mutuo Soccorso e la storica colonia marina, con molti particolari e numerose foto ricordo. Quindi la scuola elementare di San Benedetto Po. Il ricordo della scuola è delizioso, viene riportata la vita di classe negli anni del dopoguerra, dove i protagonisti oltre agli

alunni, sono una brava maestra, l'inchiostro, comprese le tecniche per arginare con successo le conseguenti e inevitabili macchie e la provvidenziale stufa a legna in terracotta Becchi a più piani.

Poi si ritorna di nuovo al binario per narrare le vicende del treno spartineve dell'inverno 1955-1956, in cui ritornano coralmemente in gioco tutti gli attori, i macchinisti, le casellanti, i manovali, i tecnici e il rotabile adattato con un vomere a spartineve, dove si riesce ad aprire a tempo di record, nonostante le grosse cavalline, cioè voluminosi cumuli di neve, la Ferrovia Suzzara-Ferrara battendo la sorella maggiore, che resta più a lungo fuori servizio.

A seguire uno splendido ricordo, alla Spoon River, di tutti i rotabili sopravvissuti alla fiamma ossiacetilénica e alla fonderia, ciascuno citato con nome e numero. Se ne ricorda la vita gloriosa e il meritato riposo e in alcuni casi la lotta per toglierli dall'incuria e abbandono o - ancora peggio - farli uscire da qualche cortile privato, per alloggiarli in un museo o ancor più rimetterli in servizio.

Per chiudere, dopo tanto sferragliare, il riscatto dei vecchi treni, che ha un sapore salvifico per tutte le locomotive e littorine, arriva il momento di tentare l'impresa, cioè fare un qualcosa dai più giudicati impossibile, utilizzare il treno storico a vapore del Museo Ferroviario Piemontese, progettato per percorrere da 30 a 40 km al massimo, per poter fare il "Treno a Vapore Torino - Mantova - Ferrara contro i tumori", percorrendo per lo spostamento complessivo ben 1044 km. Come si vede nel racconto di C. DEMARIA, l'operazione riesce grazie alla inarrendevole caparbieta di chi sogna ancora, in altre parole gli appassionati di treni d'epoca, che con tenace volontà e tanta fatica restaurano i mezzi e li rimettono sulla rotaia e questo li accomuna ai ricercatori oncologici che quotidianamente si adoperano per rimettere in piedi e ridare vita alle persone colpite da questa terribile malattia (*Ing. G. MARCHI*).

“Dalla tramvia Bari-Barletta alle ferrovie del nord barese”, autori Massimo NITTI, Pino RICCO; Editore: Edizioni Giuseppe Laterza-Bari, data di pubblicazione: 2013; ISBN: 8866740624 ISBN-13: 9788866740629, formato: illustrato; prezzo: € 80; pagine 247 (fig. 5).

L'ing. M. NITTI è Direttore Generale di Ferrotramviaria Spa. Pino RICCO è giornalista professionista, prima capo redattore e successivamente direttore del quotidiano “Barisera”; docente al Master Universitario di giornalismo realizzato in partnership con l’Ordine dei Giornalisti di Puglia.

Il volume, duecentocinquanta pagine, una ricercata documentazione fotografica che copre gli ultimi 150 anni è un viaggio che attraversa il nostro territorio ricostruendo un mosaico di storia fatto di grandi intuizioni, di entusiasmo, di lungimiranza, ma anche di dolore, fatica, a volte di delusioni.

Un viaggio che comincia con le grandi difficoltà viarie dei tempi dell’Unità d’Italia per passare all’epoca pionieristica della ferrovia a cavallo, fino ai primi treni a vapore; e ancora: l’avvento della Ferrotramviaria, che nel 1937 acquistò la Tramvia Bari-Barletta, cominciando un percorso che arriva fino ai nostri giorni.

Quello della Ferrotramviaria è un percorso contraddistinto da una precisa caratteristica: puntare sempre a costruire un futuro migliore, che è il segnale di una cultura d’impresa che affonda le sue radici in un passato denso di significati e di aspettative per la terra di Bari ed il Nord barese.

Così, si attraversano i difficili anni del secondo conflitto mondiale, quelli ancora più lunghi che portarono prima alla sospensione del servizio su ferro e poi alla nascita, nel ’65, della Ferrovia Bari Nord; fino alle attuali Ferrovie del Nord Barese, coincide con un vero e proprio cambio di strategia. In questo modo la Ferrotramviaria ha letteralmente rivolu-

MASSIMO NITTI PINO RICCO

Dalla Tramvia Bari-Barletta alle Ferrovie del Nord Barese



EDIZIONI GIUSEPPE LATERZA

Fig. 5 – La copertina de “Dalla tramvia Bari-Barletta alle ferrovie del nord barese”.

zionato la storia del trasporto ferroviario non solo nel nostro territorio ma in Puglia. Basti pensare a quello che è già stato realizzato: ad esempio il collegamento tra il cuore di Bari ed il popoloso quartiere San Paolo (quello che la gente chiama “metrò”) o il recentissimo collegamento tra l’aeroporto internazionale “Karol Wojtyła” ed i sette centri collegati a nord e a sud dello scalo di Palese dalla storica tratta Bari-Barletta.

Il volume contiene anche un contributo sui sette Comuni serviti, alcuni aneddoti, il racconto dell’epopea della celebre “Ciclatera” ed una interessante riproposizione dei documenti storici che hanno accompagnato sia gli anni della pionieristica

Tramvia che i tre quarti di secolo della vita di Ferrotramviaria (*Dall’introduzione degli Autori*).

“Treni italiani con carrozze media distanza”, autore: Evaristo PRINCIPE, Editore: Editrice Veneta; data di pubblicazione: gennaio 2012; pagine: 80; ISBN-10: 8884495903; ISBN-13: 9788884495907; prezzo: € 28, foto a colori e disegni: oltre 150; formato: 31 x 22 cm (fig. 6).

E. PRINCIPE è uno scrittore e saggista italiano. È stato dipendente delle Ferrovie dello Stato, per cui ha cu-

NOTIZIARI

rato la gestione e la manutenzione dei veicoli. Ha collaborato con l'UTMR alla gestione delle officine per la manutenzione, alla formazione del personale tecnico e alla stesura di varie Istruzioni di Servizio relative all'impiantistica e alla manutenzione ferroviaria.

È noto principalmente per la sua opera di autore tecnico, grazie a numerosi articoli pubblicati su "La Tecnica Professionale", rivista del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani, e a una serie di monografie specializzate

sui veicoli ferroviari italiani. Collabora con il mensile Mondo Ferroviario. Negli anni Settanta, con l'affermazione del pendolarismo di massa le Ferrovie dello Stato si sono trovate a dovere potenziare in poco tempo la capacità dei treni per poter aumentare il numero dei passeggeri da trasportare sulle linee che convergono sulle grandi città e grandi centri urbani. È stato scelto di costruire le carrozze a due piani che permettono di realizzare una carrozza con due ambienti su due piani diversi. La filosofia co-

struttiva delle carrozze a due piani è di origine francese. Realizzazioni analoghe, però, si sono avute anche in Germania. Treni con veicoli a due piani furono costruiti già alla fine del 1800 per le Ferrovie Prussiane: questi veicoli, però, avevano il secondo piano a cielo aperto e le poco favorevoli condizioni atmosferiche del luogo non permisero il loro successo nel tempo. Questa soluzione fu quindi abbandonata (*Dalla pagina commentata del volume*).



Fig. 6 – La copertina de "Treni italiani con carrozze media distanza".