

2020



20





# INDICE

---

<b>Presentazione a cura di Anna Masutti</b> Presidente di Rete Ferroviaria Italiana 08	<b>Introduzione a cura di Vera Fiorani</b> AD di Rete Ferroviaria Italiana 09	<b>2001</b>  10	<b>2002</b>  14	<b>2003</b>  18	<b>2004</b>  22	<b>2005</b>  26
<b>2006</b>  30	<b>Gallery 2001 - 2006</b>  34	<b>Dati e grafici 2001 - 2006</b>  72	<b>Il saluto di Mauro Moretti</b> AD dal 2001 al 2006 74	<b>2007</b>  76	<b>2008</b>  80	<b>2009</b>  84
<b>2010</b>  88	<b>2011</b>  92	<b>2012</b>  96	<b>2013</b>  100	<b>2014</b>  104	<b>Gallery 2007 - 2014</b>  108	<b>Dati e grafici 2007 - 2014</b>  170

<b>Il saluto di Michele Mario Elia</b> AD dal 2006 al 2014 172	<b>2015</b>  174	<b>2016</b>  178	<b>2017</b>  182	<b>2018</b>  186	<b>2019</b>  190	<b>2020</b>  194
<b>Gallery 2015 - 2020</b>  198	<b>Dati e grafici 2015 - 2020</b>  284	<b>Il saluto di Maurizio Gentile</b> AD dal 2014 al 2020 286	<b>2021</b>  288	<b>Gallery 2021</b>  292	<b>La rete oggi</b>  308	<b>Credits</b>  310



# Presentazione a cura di **Anna Masutti** Presidente di Rete Ferroviaria Italiana

---

Sono davvero lieta ed onorata di poter introdurre questo volume che raccoglie, nelle sue immagini, la storia e lo sviluppo di una società che sta contribuendo a cambiare il futuro del nostro Paese.

È una storia fatta di uomini e donne, ferrovieri e ferroviere che hanno reso Rete Ferroviaria Italiana un'azienda leader nel settore, con i più alti standard di sicurezza e innovazione tecnologica. Una realtà aziendale che rappresenta uno dei principali motori di sviluppo e crescita del nostro Paese e i cui interventi possono direttamente contribuire a migliorare la qualità della vita di tutti noi cittadini.

La cura, l'efficiamento della rete e l'apertura a nuovi mercati incidono direttamente sulla qualità dei servizi che quotidianamente offriamo ai cittadini. Tali servizi possono essere svolti solo grazie alle conoscenze, alle competenze e alle professionalità di tutta la squadra RFI che ogni giorno scende in campo, seguendo gli obiettivi del nostro Piano Industriale e del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza.

È un mondo articolato e complesso quello di RFI, dove ogni nostro ruolo comporta studio, rispetto delle regole e aggiornamento continuo. RFI si trova quotidianamente ad affrontare obiettivi sfidanti per garantire a tutti un servizio efficiente, sicuro e performante, capace di rispondere appieno ai bisogni e ai requisiti di una mobilità sempre più sostenibile.

Sfogliando queste pagine vi sentirete immersi nello spirito e nel senso di appartenenza a questa grande Azienda; ogni fotogramma è il riflesso dell'impegno di tutti noi che con serietà, preparazione e responsabilità affrontiamo quotidianamente il nostro lavoro.

L'impegno quotidiano e lo spirito di appartenenza, nella consapevolezza di essere chiamati a compiti che si riflettono sull'intero Paese e sul suo benessere - che ho avuto modo di constatare e apprezzare nel mio ruolo di Presidente - sono tra i valori più importanti di RFI.

Per tutto questo sono certa che nelle pagine che seguono ognuno di noi potrà ritrovarsi ed emozionarsi.

**Anna Masutti**



# Introduzione a cura di **Vera Fiorani** Amministratrice Delegata di Rete Ferroviaria Italiana

---

Ripensando a quando, di fronte ai bilanci e ai conti economici non vedevo solo numeri, ma il riflesso di un mondo brulicante di successi e responsabilità, non posso che sentirmi onorata nell'essere oggi alla guida di Rete Ferroviaria Italiana.

E oggi sono io, che, con fierezza ed emozione, vi presento il frutto di vent'anni di lavoro, di passione, di fusioni di professionalità e mestieri, raccolti in una carrellata di eventi attraverso immagini che custodiscono il significato profondo della storia di una società, della storia di Rete Ferroviaria Italiana.

Lo faccio innanzitutto ringraziando chi ha cominciato quest'opera immensa prima di me. Chi ha fatto nascere e crescere la nostra Rete con coraggio, competenza e cuore.

Sono stati venti anni in cui, donne e uomini di RFI, hanno contribuito, grazie ad un impegno quotidiano sempre ricco di entusiasmo e valore, alla crescita economica del Paese, creando connessioni e rispondendo alle esigenze di un mercato sempre più complesso e di una società dai bisogni sempre più diversificati.

Le foto che troverete in questo volume ci parlano di traguardi raggiunti, di

uno sforzo incessante per implementare, efficientare e mantenere la rete infrastrutturale e di tecnologie all'avanguardia messe a punto nei sistemi della circolazione ferroviaria: tutti passi mossi con l'obiettivo primario della sicurezza, punto cardine e faro di ogni nostra attività.

Ed è proprio grazie agli standard di sicurezza raggiunti e all'alto livello delle nostre tecnologie che oggi i nostri colleghi europei ci guardano come un esempio da seguire.

È un libro che ci racconta del passato, ma che vuole essere un punto di partenza per accogliere le sfide future che oggi RFI è chiamata ad affrontare, con la consapevolezza che un'infrastruttura moderna non può non evolversi, anche all'insegna della sostenibilità ambientale, sociale ed economica. E sono certa che, anche in questo caso, sapremo dare le giuste risposte alle nuove esigenze.

Nuove pagine da riempire, nuove opere da realizzare, insieme, grazie al lavoro di tutti, uniti nell'orgoglio di lavorare per il Paese.

Perché in questo viaggio, iniziato vent'anni fa, tutti sappiamo di essere solo alle prime fermate.

**Vera Fiorani**



**2001**

---

# Luglio 2001

---

## La nascita di Rete Ferroviaria Italiana

Il primo luglio 2001 nasce RFI - Rete Ferroviaria Italiana SpA in risposta alla necessità di separare il gestore della rete dal fornitore dei servizi di trasporto. Alla nuova società sono affidati la gestione e lo sviluppo dell'infrastruttura con gli obiettivi di definire gli investimenti destinati alla realizzazione di nuove linee e al potenziamento delle esistenti, garantire la circolazione ferroviaria in sicurezza, sviluppare la tecnologia dei sistemi e dei materiali, assicurare il mantenimento in efficienza della rete, completare il progetto Alta Velocità/Alta Capacità. Sono parte di RFI anche il comparto Navigazione e le attività del Servizio Sanitario.

## Nomina Amministratore Delegato

Il 2 luglio il primo Consiglio di Amministrazione di RFI, presieduto dal Presidente Giancarlo Cimoli, nomina Mauro Moretti Amministratore Delegato.

## Il primo Contratto di Programma 2001-2005

RFI diventa destinataria finale del Contratto di Programma 2001-2005 sottoscritto, dal Ministero dei Trasporti e da Ferrovie dello Stato il 2 maggio.

---

# Settembre 2001

---

## Nomina Presidente RFI

A seguito delle dimissioni di Giancarlo Cimoli, l'Assemblea degli azionisti di RFI nella riunione del 13 settembre nomina Presidente Giorgio Bernini.

---

# Ottobre 2001

---

## Costituzione società LTF - Lyon Turin Ferroviaria

Il 3 ottobre viene costituita la società LTF - Lyon Turin Ferroviaria, ripartita al 50% tra RFI e Réseau ferré de France, con lo scopo di promuovere la progettazione, gli studi e i lavori preliminari della parte comune italo-francese della nuova linea ferroviaria Lione - Torino.





## Novembre 2001

### Inaugurazione Galleria Peloritani

Inaugurata il 29 novembre la Galleria dei Peloritani, realizzata nella tratta ferroviaria che collega Messina e Villafranca Tirrenia. La galleria, lunga 12.750 metri, è la più importante opera realizzata dalle Ferrovie dello Stato in Sicilia. Alla cerimonia di inaugurazione sono presenti l'Amministratore Delegato di Rete Ferroviaria Italiana Mauro Moretti, il Presidente della Provincia di Messina Giuseppe Buzzanca, e il Sindaco della città dello Stretto Salvatore Francesco Leonardi.

## Dicembre 2001

### Abbattimento diaframma Galleria Raticosa

Viene abbattuto il 4 dicembre, alla presenza del Presidente del Consiglio Silvio Berlusconi, l'ultimo diaframma del tratto più impegnativo della Galleria Raticosa che collega Emilia-Romagna e Toscana. La galleria, lunga 10.367 metri, è una delle più importanti dell'attraversamento appenninico lungo la nuova linea ad Alta Velocità/Alta Capacità Firenze - Bologna.

## EVENTI NEL MONDO

L'11 settembre un attacco terroristico dell'organizzazione Al Qaida colpisce gli Stati Uniti. Quattro aerei dirottati colpiscono le **Torri Gemelle** del World Trade Center e il Pentagono.

Inizia l'era di **Wikipedia**, un'enciclopedia online a contenuto libero, collaborativa, multilingue e gratuita, che diventa ben presto la più grande enciclopedia al mondo.

Durante il **G8 di Genova** i movimenti no-global e le associazioni pacifiste danno vita a manifestazioni di dissenso, seguite da tumulti di piazza e scontri tra forze dell'ordine e manifestanti. Le fasi più drammatiche si vivono con la morte di un giovane dimostrante, Carlo Giuliani, e il blitz delle forze dell'ordine nella scuola Diaz, nel corso del quale si verificano pestaggi e violenze a danno dei manifestanti.





**2002**



---

# Luglio 2002

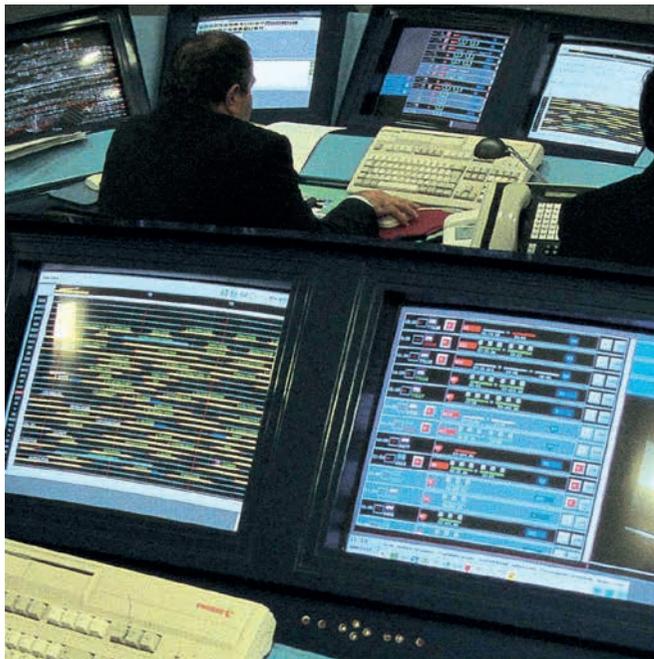
---

## **Nasce il primo treno diagnostico**

L'8 luglio viene presentato Archimede, il treno diagnostico in grado di effettuare misure dettagliate dell'infrastruttura ferroviaria allo scopo di verificarne lo stato e l'integrità. Archimede rappresenta un vero e proprio salto di qualità rispetto ai suoi predecessori, potendo disporre in un solo convoglio di una serie di sistemi in grado di misurare in maniera precisa più di centoventi parametri alla velocità di 200 chilometri orari, ottimizzando i tempi e permettendo cicli di verifica più frequenti.

## **I primi Sistemi di Comando e Controllo in Italia**

Vengono attivati in rapida successione ben sei Sistemi di Comando e Controllo (SCC) negli impianti di Pisa, Bari, Venezia, Napoli, Genova e Verona. Un avanzato sistema tecnologico che consente di gestire a distanza la circolazione ferroviaria sulle principali direttrici e nodi della rete. Il primo impianto viene inaugurato a Pisa, dove viene installato un SCC in grado di controllare e comandare il traffico da Sestri Levante a Maccaresse, nel nodo di Lucca, lungo la Pisa - Empoli e la Pontremolese.



# Dicembre 2002

## Licenza GSM-R a RFI

Dopo circa tre anni di test e sperimentazioni, svolte nel sito pilota di Prato – Firenze – Arezzo, RFI avvia la realizzazione di una propria rete radiomobile a standard ferroviario europeo GSM-R per garantire una piena interoperabilità delle comunicazioni radiomobili con le altre infrastrutture ferroviarie europee che stanno realizzando sistemi analoghi. Il 6 dicembre il Ministero delle Comunicazioni rilascia a RFI la licenza di operatore radiomobile per il servizio GSM-R, dedicato esclusivamente alle comunicazioni connesse all'esercizio ferroviario.

## EVENTI NEL MONDO

In Italia e in altri undici Paesi entra in circolazione l'**Euro**, la moneta unica europea che manda in pensione le vecchie valute nazionali.

Una scossa sismica dell'ottavo grado della scala Mercalli con epicentro situato in provincia di Campobasso fa crollare il solaio della scuola elementare Francesco Jovine di **San Giuliano di Puglia**. Nel crollo, dovuto a carenti standard di sicurezza, perdono la vita 27 bambini e una maestra.

Un gruppo di separatisti ceceni prende in ostaggio 850 spettatori nel **teatro Dubrovka**, chiedendo il ritiro immediato delle truppe russe dalla Cecenia. Il sequestro si conclude dopo tre giorni, con le forze speciali russe che pompano del gas all'interno del sistema di ventilazione dell'edificio provocando la morte di 170 persone.

Un bambino di tre anni viene trovato ucciso nel letto dei suoi genitori a **Cogne**. La mamma Annamaria Franzoni è la principale sospettata dagli inquirenti.

Nel corso di una messa presieduta da Papa Giovanni Paolo II in piazza San Pietro, davanti a un'immensa folla di fedeli, **Padre Pio viene dichiarato Santo** della Chiesa cattolica.





**2003**

---

# Marzo 2003

---

## **Inizio lavori quadruplicamento della linea AV/AC Padova – Venezia Mestre**

Con una cerimonia inaugurativa il 25 marzo viene dato il via ai lavori per il quadruplicamento della linea Alta Velocità/Alta Capacità Padova – Venezia Mestre, funzionale al potenziamento della grande area urbana del nord-est. I lavori rientrano nel più ampio complesso di interventi infrastrutturali previsti per la realizzazione della linea AV/AC Milano - Venezia.



---

# Agosto 2003

---

## **Piena dei fiumi a Pontebba**

Il 29 agosto ripetuti e intensi temporali causano una repentina e violenta piena di fiumi e torrenti con numerosissime frane nell'area nord-orientale del Friuli-Venezia Giulia. I danni sono ingenti, con edifici e infrastrutture danneggiate e due vittime. La stazione di Pontebba è sommersa dall'acqua e anche i due accessi al piazzale risultano impraticabili a causa degli smottamenti. Grazie al grande lavoro del personale di RFI e delle ditte appaltatrici, i binari vengono riattivati in appena tre giorni.



## EVENTI NEL MONDO

A **Nassiriya** un camion sfonda la recinzione della base italiana dei Carabinieri aprendo la strada a un'autobomba caricata con 300 chilogrammi di esplosivo. L'esplosione provoca la morte di dodici militari dell'Arma, cinque dell'Esercito, due civili italiani e nove iracheni, tra cui quattro bambini, a cui si aggiungono diversi feriti.

Esplode la psicosi della **Sars** con il primo caso registrato in Cina.

In Texas lo **Shuttle Columbia esplose** a pochi minuti dall'atterraggio a Cape Canaveral, muoiono i sette astronauti a bordo.





**2004**

---

# Febbraio 2004

---

## Acquisizione della società Metropark

RFI acquisisce l'intero pacchetto azionario di Metropark. L'operazione consente a RFI di gestire in maniera integrata le infrastrutture ferroviarie e i parcheggi di interscambio, al fine di migliorare la qualità e il valore dei servizi ai viaggiatori.

---

# Marzo 2004

---

## Prove tecniche per l'alta velocità sulla linea Roma - Napoli

Tra marzo e aprile si svolgono le prove tecniche per l'alta velocità sulla nuova linea Roma - Napoli che portano a infrangere il muro dei 300 chilometri orari durante una corsa test tra Labico e San Giovanni Incarico. Si tratta di un record assoluto per le ferrovie italiane. Presenti a bordo il Presidente e Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato Giancarlo Cimoli e gli Amministratori Delegati di RFI Mauro Moretti, di Trenitalia Roberto Renon, di TAV Antonio Savini Nicci e di Italferr Riccardo Bonasso.



# Giugno 2004

## Accordo per lo sviluppo delle Reti Trans europee di Trasporto (TEN)

Le delegazioni dei rappresentanti del Consiglio, della Commissione e del Parlamento europeo raggiungono un accordo informale per lo sviluppo delle Reti TEN, che identifica 30 progetti prioritari, tra cui l'asse ferroviario Berlino - Palermo e Lione - Trieste - Budapest.

# Ottobre 2004

## La rete di telefonia mobile GSM-R di RFI entra in esercizio

Il 25 ottobre entra in esercizio la rete GSM-R di RFI. L'attivazione comprende le centrali di commutazione di rete e circa 400 impianti radio distribuiti lungo le direttrici ferroviarie Torino - Venezia e Milano - Reggio Calabria. Al personale di RFI vengono distribuiti i telefoni cellulari per fruire dei servizi forniti dalla rete mobile. La rete GSM-R assicura un sistema di radiocomunicazione in grado di soddisfare le esigenze di comunicazione e di trasmissione dati dell'esercizio ferroviario, compreso il controllo in sicurezza della marcia dei treni.



## EVENTI NEL MONDO

Il diciannovenne Mark Zuckerberg lancia **Facebook**, rivoluzionando il mondo dei social network ed entrando nel quotidiano di milioni di persone.

Un tremendo terremoto di magnitudo 9 della scala Richter, con epicentro al largo della costa di Sumatra, provoca uno **tsunami** che raggiunge le coste dell'Indonesia e dei vicini stati che affacciano sul Golfo del Bengala alla velocità di 800 chilometri orari, provocando 230mila morti accertati, 22mila dispersi, tra 3 e 5 milioni di sfollati.

Dopo 108 anni i **Giochi Olimpici tornano ad Atene**, dove per la prima volta partecipano tutte le nazioni con un comitato olimpico.





**2005**

---

# Gennaio 2005

---

## **Incidente di Crevalcore**

Il 7 gennaio, in un tratto a binario unico in località Bolognina di Crevalcore, un treno regionale e un treno merci si scontrano frontalmente causando la morte di 17 persone e il ferimento di altre 80.

---

# Luglio 2005

---

## **Completamento del raddoppio linea Bergamo - Treviglio**

Il raddoppio della linea Bergamo - Treviglio, a est di Milano, viene completato il 19 luglio con l'inaugurazione del tratto Bergamo - Verdello. L'intervento contribuisce ad incrementare la capacità dell'infrastruttura, ad aumentare le corse dei treni e quindi ad arricchire l'offerta trasportistica della Lombardia.



---

# Novembre 2005

---

## Certificazione di qualità

Il Sincert (Sistema Nazionale per l'Accreditamento degli Organismi di Certificazione e Ispezione) assegna a RFI le certificazioni per i sistemi di gestione per la qualità, l'ambiente, la salute e sicurezza sul lavoro e l'information security. RFI è l'unica società italiana ad aver conseguito le quattro certificazioni di sistema di gestione attualmente coperte dall'accREDITAMENTO di qualità.

---

# Dicembre 2005

---

## Inaugurazione della linea Alta Velocità Roma - Napoli

Il 19 dicembre viene inaugurata la linea Alta Velocità/Alta Capacità Roma - Napoli. Il tracciato si sviluppa per 204 chilometri attraversando il territorio di 61 comuni. La circolazione dei treni è gestita dal sistema ERTMS di Livello 2, prima applicazione a livello europeo su una linea in servizio commerciale.



## EVENTI NEL MONDO

Dopo oltre 26 anni di pontificato, all'età di 84 anni, **muore Papa Giovanni Paolo II.**

Fa il suo esordio sul web **YouTube**, uno dei primi siti di video sharing che in pochi anni arriva a conquistarsi la fama di TV del terzo millennio.

New Orleans viene devastata dall'**uragano Katrina** che provoca oltre 700 morti e costringe il 90% della popolazione ad evacuare l'area.

In Italia è **abolito il servizio militare obbligatorio**, sostituito dalla leva volontaria.





**2006**

---

# Febbraio 2006

---

## Inaugurazione della linea AV Torino - Novara

La tratta alta velocità tra Torino e Novara viene inaugurata il 10 febbraio, in occasione dei XX Giochi Olimpici Invernali, con un viaggio sul primo treno AV da Torino Porta Nuova a Malpensa Aeroporto. Aperta all'esercizio per 85 chilometri circa, la linea è percorribile dall'interconnessione di Torino Stura all'interconnessione di Novara per poi ricongiungersi al "vecchio" tracciato Torino - Milano.

---

# Marzo 2006

---

## Costituzione società Tunnel Ferroviario del Brennero

Il 7 marzo RFI, Provincia Autonoma di Bolzano e Provincia Autonoma di Trento costituiscono TFB - Tunnel Ferroviario del Brennero, società per azioni che ha come obiettivo la gestione della partecipazione al capitale sociale di Galleria di base del Brennero BBT SE.

---

# Aprile 2006

---

## Roma Termini intitolata a Giovanni Paolo II

La stazione Roma Termini è intitolata a Giovanni Paolo II. Durante la cerimonia del 23 dicembre si scopre una stele dedicata a Papa Wojtila, scomparso il 2 aprile 2005 dopo oltre 26 anni di pontificato.

## Avvio del cantiere Torino Porta Susa

Il 26 aprile si avvia il cantiere per realizzare in Italia la prima stazione dedicata all'alta velocità, Torino Porta Susa. Destinato a diventare il principale scalo torinese per il traffico ferroviario regionale, nazionale e internazionale, Torino Porta Susa è parte di un più ampio progetto di stazioni AV programmato da RFI che interesserà Bologna, Roma Tiburtina e Napoli Afragola.



---

# Giugno 2006

---

## Inaugurazione del nuovo ponte sul Po

Il 19 giugno il Presidente e Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiana Elio Catania e l'Assessore ai Trasporti della Regione Emilia-Romagna Alfredo Peri partecipano alla cerimonia di fine lavori del nuovo ponte sul Po lungo la linea Milano - Bologna. Con i suoi 72 stralli di acciaio e la grande campata centrale di 193 metri di luce, il ponte testimonia l'eccellenza dell'ingegneria ferroviaria italiana e viene riconosciuto come una delle opere più importanti dell'intera rete europea. Il nuovo manufatto ha un valore di 42 milioni di euro ed è progettato per consentire in piena sicurezza il passaggio dei treni anche a velocità superiori ai 300 chilometri orari.

## RFI vince il premio mondiale per la ricerca ferroviaria

RFI vince il Best Paper Award 2006, il più importante riconoscimento a livello mondiale per la ricerca ferroviaria dell'anno, assegnato al termine del 7° World Congress on Railway Research (WCRR). A Montreal viene premiato il progetto ERTMS/ETCS di Livello 2, evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni di cui l'Italia è all'avanguardia rispetto agli altri paesi europei, avendolo applicato sulle tratte AV/AC Roma - Napoli e Torino - Novara già in pre-esercizio.

---

# Settembre 2006

---

## Nomina del nuovo Amministratore Delegato

Il 25 settembre, sotto la presidenza di Rainer Stefano Masera e a seguito delle dimissioni di Mauro Moretti, l'Assemblea degli azionisti di RFI nomina come Consigliere Michele Mario Elia. Nello stesso giorno il CdA nomina Michele Mario Elia Amministratore Delegato.

# Novembre 2006

## European Infrastructure Managers (EIM)

Dal primo novembre RFI è membro dell'European Infrastructure Managers (EIM), l'organizzazione dei Gestori dell'infrastruttura ferroviaria che ha lo scopo di sostenere i propri interessi presso le Autorità di Bruxelles.

## Inaugurazione del raddoppio San Giovanni in Persiceto - Crevalcore

L'11 novembre il Presidente del Consiglio dei Ministri Romano Prodi e l'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane Mauro Moretti inaugurano il raddoppio fra San Giovanni in Persiceto e Crevalcore. La realizzazione del doppio binario tra Bologna e Crevalcore segna un'importante tappa per il raddoppio dei 114 chilometri complessivi della linea Bologna - Verona.

## Viaggio del Presidente Napolitano sulla linea AV Roma - Napoli

Il Presidente e l'Amministratore Delegato delle Ferrovie dello Stato accompagnano il Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano nel suo viaggio su un treno AV per Napoli, illustrando al Capo dello Stato il sistema Alta Velocità.

# Dicembre 2006

## Progetto Roma Tiburtina

Con la sottoscrizione fra RFI e Comune di Roma di una apposita convenzione per la riqualificazione urbanistica, riparte il progetto **Roma Tiburtina** finalizzato alla valorizzazione e dismissione di aree ferroviarie di proprietà di RFI, funzionalmente connesse con la nuova stazione AV.

## EVENTI NEL MONDO

Dopo una lunghissima latitanza viene **arrestato il boss mafioso Bernardo Provenzano**, uno dei più ricercati criminali di "Cosa nostra".

Negli Stati Uniti viene lanciato **Twitter**, un nuovo social network che permette agli utenti di scrivere sulla propria pagina messaggi con una lunghezza massima di 140 caratteri.

L'hacker Julian Assange fonda **WikiLeaks**, organizzazione che mette a disposizione di tutti i documenti più scottanti della politica internazionale.

La Nazionale italiana di calcio vince i **mondiali di Germania 2006**. In finale la squadra allenata da Marcello Lippi batte la Francia ai calci di rigore.

Torino ospita i XX **Giochi Olimpici Invernali**.





**GALLERY**

**2001-2006**

2001



# Inaugurazione Galleria Peloritani



2001



# Abbattimento diaframma Galleria Raticosa



**RFI** Rete Ferroviaria Italiana

1° Luglio 2001 - Nasce RFI, la società cui sono affidati la gestione e lo sviluppo dell'infrastruttura ferroviaria

3 LUG 2001

Il Sole **24 ORE**

da pag.12

**FERROVIE ■** Affidati a Rete ferroviaria italiana, la società della Fs per l'infrastruttura, i programmi dell'alta capacità

## Decolla Rfi, avrà il controllo di Tav

Mauro Moretti nominato amministratore delegato - A giorni la soluzione per il nodo della presidenza della holding

**ROMA ■** Decolla Rete ferroviaria italiana (Rfi), la società del gruppo Fs per l'infrastruttura, che assume anche il controllo del pacchetto azionario di Tav, la società per l'alta velocità (ma non di Italferr, la società di ingegneria del gruppo).

Il consiglio di amministrazione di Rfi ha nominato ieri Mauro Moretti amministratore delegato, come proposto da Giancarlo Cimoli, che resta presidente della società, oltre che presidente e amministratore delegato di Fs Holding, la nuova «cabina di comando» del gruppo ferroviario, che pure è diventata pienamente operativa dal 1° luglio.

Nei prossimi giorni, il cda della holding potrebbe comunque nominare un nuovo presidente gradito al Governo, e verrebbe cooptato per l'occasione: si fanno i nomi dell'ex presidente della commissione Trasporti della Camera, Ernesto Stajano, e dell'ex ministro dei Lavori pubblici, Roberto Radice.

Lo spostamento del 100% delle azioni di Tav dalla holding a Rfi, che ha l'obiettivo di rendere unitaria la struttura responsabile del piano di potenziamento infrastrutturale, è l'unica vera novità inedita dell'operazione, che era stata programmata da tempo e «completa - come sottolinea un comunicato di Fs - la radicale riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, passate dal modello del vecchio monolite erede di un ente statale a un gruppo articolato e moderno».

Piuttosto scontata ormai anche la nomina di Moretti, che ha 48 anni, è in Fs dal 1978 (da più tempo, cioè, di qualunque altro manager di vertice del gruppo), è stato anche segretario nazionale dei ferrovieri della Filt Cgil all'inizio degli anni '90 (un passato che qualcuno nel centro-destra ha

ritirato fuori nelle ultime ore per tentare di bloccare la nomina) ed è considerato uno dei massimi esperti di sistemi ferroviari dell'azienda. Era direttore della divisione Infrastruttura dal 1998, da quando cioè la divisione era nata, ed era quindi il candidato naturale nella logica della «continuità» di cui Cimoli aveva parlato nelle settimane scorse.

«La nomina di Moretti — commenta un comunicato del segretario generale della Filt Cisl, Claudio Claudiani — è una scelta operata nel solco della continuità aziendale per riconosciute professionalità tecniche e gestionali interne alle Ferrovie». Claudiani si dice preoccupato e allarmato, semmai, «per le odierne dichiarazioni del viceministro delle Infrastrutture (il riferimento è a Ugo Martinat, ndr), non tanto perché esprime la necessità di consistenti investimenti per la realizzazione di 3.000 chilometri di nuove autostrade, ma in quanto non inserite all'interno di verifiche priorità infrastrutturali».

Rfi decolla con 42 mila dipendenti, assicurerà la manutenzione e la sicurezza di 16 mila chilometri di binario sui quali circolano ogni giorno 9.200 treni. Oltre alla gestione dell'infrastruttura e alle altre missioni industriali assegnate dal gruppo Fs (sviluppo della tecnologia dei sistemi e dei materiali, definizione e realizzazione degli investimenti destinati alla costruzione delle nuove linee e agli interventi di potenziamento delle linee esistenti), a Rfi è stato affidato dal ministero dei Trasporti, nel quadro del processo di liberalizzazione ferroviaria, il ruolo di autorità che assegna le tracce ferroviarie anche alle altre imprese in possesso della licenza e verifica il rispetto degli standard di sicurezza.

**GIORGIO SANTILLI**



# la Repubblica

## LE SOCIETÀ

### 42 mila dipendenti per la Rete Fs, Moretti a capo di Rfi

**ROMA —** Parte Rfi (Rete ferroviaria italiana), la società delle Fs con 42 mila dipendenti che si occuperà di gestire i 16 mila chilometri di binari sui quali ogni giorno circolano 9.200 treni. La società, operativa dal primo luglio, avrà come amministratore delegato Mauro Moretti, nominato ieri dal primo consiglio d'amministrazione presieduto da Giancarlo Cimoli. Moretti, 48 anni, è alle Ferrovie dal 1978 e dal 1998 è responsabile della Divisione Infrastruttura. La nascita di Rfi completa la riorganizzazione delle Ferrovie dello Stato, passate dal vecchio modello di ente statale ad un gruppo articolato in una holding alla quale fanno capo Rfi e Trenitalia.

5 DIC 2001

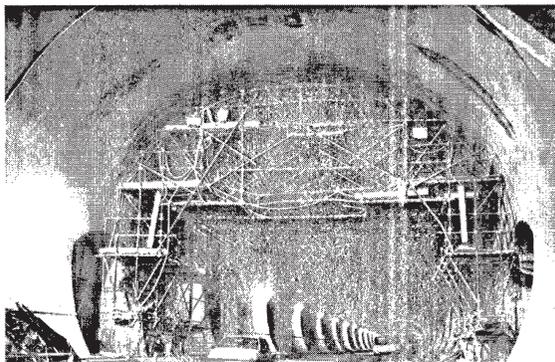
Il Sole **24 ORE**

da pag.15

Il monito di Berlusconi all'inaugurazione della galleria Raticosa per l'alta velocità Bologna-Firenze

## «Grandi opere, basta ostacoli»

«Con il via alla legge obiettivo l'Italia sarà un cantiere» - Ma ieri al Senato l'approvazione è slittata



L'ingresso della galleria Raticosa della linea ferroviaria ad alta velocità Bologna-Firenze

(DAL NOSTRO INVIATO)

**MONGHIDORO** ■ «La legge obiettivo trasformerà il nostro Paese in un grande cantiere. Una volta inserite nella Finanziaria, le opere diverranno strategiche e nessuno dovrà opporsi ritardandone la realizzazione».

Silvio Berlusconi si è appena fatto tagliare la cravatta da Gaetano Nicolì, capocantier della galleria Raticosa, dentro le montagne appenniniche tra Bologna e Firenze, «la più difficile opera dell'alta velocità»: un rito, quello del taglio della cravatta, che si ripete quando, nella giornata di Santa Barbara, si inaugura un nuovo tratto di galleria con l'abbattimento del diaframma. E il Presidente del Consiglio prende spunto da questa opera «in cui non ho meriti», per ribadire che ci saranno «molte altre occasioni per presentare opere che realizzerà questo Governo».

Sullo sfondo, oltre alla galleria di 10,4 chilometri realizzata per le Ferrovie da Fiat, dal consorzio Cavet e dalla Impregilo di Romiti, che Berlusconi ringrazia pubblicamente «per il lavoro egregio svolto che sarà da modello anche per il futuro», c'è il rush finale al Senato della «legge obiettivo» che — conferma il premier — «sarà

approvata definitivamente in questi giorni». Ieri il voto finale è saltato a Palazzo Madama per il protrarsi della discussione sul caso Taormina, oggi si dovrebbe chiudere.

E Berlusconi della legge obiettivo riconferma tutti i cardini, con un discorso puntigliosamente tecnico. Dà atto al ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, di aver fatto un duro e proficuo lavoro. Si dice certo che la legge contribuirà ad accelerare la fase progettuale delle opere (sei mesi per il preliminare e sette per il definitivo) e darà una corsia preferenziale alle opere strategiche. «Così potremo ridurre il ritardo rispetto agli altri Paesi», dice Berlusconi, che conferma come il piano delle opere strategiche «destinerà al Sud oltre il 50% delle risorse».

Ma, soprattutto, l'accento di Berlusconi va al ruolo che avrà il general contractor nelle nuove realizzazioni: lo dice richiamando la «grande tradizione dell'ingegneria italiana» e il «modello» utilizzato anche per l'Alta velocità. Puntualmente però, Berlusconi ne segnala le differenze, ricordando che il nuovo general contractor, quello battezzato dalla legge obiettivo, realizzerà la progettazione

esecutiva e i lavori e dovrà vincere una gara fondata su un progetto definitivo fatto dalle amministrazioni. Un linguaggio tecnico che si giustifica in bocca al premier, in un'occasione così solenne, proprio per segnare i confini tra la nuova figura e quella vecchia dell'Alta velocità, che aveva svolto tutta la progettazione e aveva vinto le opere senza gare.

Una puntualizzazione che non sfugge all'amministratore delegato delle Fs, Giancarlo Cimoli. Un anno fa, infatti, il numero uno delle Fs sparava a zero sul modello del general contractor dell'Alta velocità, sostenendo che aveva ritardato i tempi e fatto lievitare i costi. Cimoli condivide in pieno il nuovo modello: «se c'è un buon progetto definitivo da mettere in gara», sul ritorno dei vecchi general contractor sulla Milano-Genova e sulla Milano-Verona, che il Governo si appresterebbe a favorire con un emendamento in Finanziaria, invece, il sorriso di Cimoli si spegne. «Se sarà approvata la legge — dice — vedremo in quale modo saranno riassegnati quei contratti ai general contractor e in quali casi». Per Cimoli l'anno prossimo gli investimenti delle Fs cresceranno comunque da 4 a 5-6 miliar-

di di euro, grazie anche alla legge obiettivo dove dovrebbero entrare tutte le principali opere delle Fs.

Con l'abbattimento del diaframma in zona Monghidoro, la galleria Raticosa ha raggiunto il 70% della realizzazione, mentre sull'intera linea Av Bologna-Firenze il livello di realizzazione è al 53% del totale. Restano alcune difficoltà alla galleria Vaglia, vicino Firenze, per i problemi alle falde acquifere e un rallentamento si è invece manifestato nella galleria Pianoro, in dirittura a Bologna, per la presenza di gas non previsti. Non si tratta comunque di difficoltà considerate tali, al momento, da ritardare la chiusura dei lavori prevista per il 2006.

**GIORGIO SANTILLI**



CORRIERE DELLA SERA

## Alta velocità Fs, il governo accelera sugli investimenti

DAL NOSTRO INVIATO  
**MONGHIDORO** — L'Italia come «un grande cantiere» per la realizzazione di «grandi opere». È il messaggio che il presidente del Consiglio Silvio Berlusconi ha voluto lanciare ieri abbattendo il diaframma di cemento armato della galleria Raticosa, tra l'Emilia Romagna e la Toscana, sulla tratta Firenze-Bologna della ferrovia ad alta velocità. Il diaframma di roccia era già caduto due settimane fa. Particolare che nulla ha tolto alla solennità della cerimonia, culminata nella messa celebrata nel cunicolo sotto 500 metri di montagna. Quasi un rituale, accompagnato dal «beneaugurale» taglio della cravatta del premier da parte degli operai. Accanto al premier c'era il ministro delle Infrastrutture, Pietro Lunardi, che di quella galleria, come di molte altre della Tav, è il progettista. A lui Berlusconi, elmetto giallo sul capo, ha riconosciuto, superando le ultime polemiche, un «duro lavoro» nella preparazione della «legge obbiettivo che renderà molto più veloci i tempi di una grande infrastruttura».

Una «legge indispensabile»



Silvio Berlusconi e, a destra, Giancarlo Cimoli

secondo Cesare Romiti, presidente di Rcs (la società che controlla il *Corriere della Sera*) e azionista di maggioranza, attraverso Gemina, dell'Impregilo, società di costruzioni che partecipa al 76% al consorzio Cavet che opera sulla tratta per Fiat (general contractor). A lui il ringraziamento di Berlusconi per una realizzazione «storica».

**Caduto l'ultimo diaframma nella galleria sulla tratta Bologna-Firenze Lunardi: ripensare i vincoli artistici**

giugno Lunardi si era visto sequestrare la Firenze-Bologna con l'accusa di «damo ambientale». «I detriti non fanno violenza al paesaggio», ha assicurato ieri il premier. Ma Lunardi ha un altro problema. In casa: il vincolo dei Beni artistici su una villa del '500, vicino a Modena, sulla Bologna-Milano. «Purtroppo è un'opera che fa parte del vecchio regime — ha detto Lunardi —. Adesso cerchiamo di recuperarla per fare ragionare un minimo i signori Urbani (Giuliano Urbani, ministro dei Beni culturali, ndr) e compagnia bella».

Antonella Baccaro

5 DIC 2001

LA STAMPA

da pag.14

# Bologna-Firenze in 30 minuti

## Alta velocità: cade l'ultimo diaframma del tunnel

Berlusconi: bisogna essere orgogliosi davanti ad opere come queste  
 Sogno di trasformare l'Italia in un grande cantiere

Ugo Magri

inviato a BOLOGNA

Con l'elmetto giallo da minatore ben calato sul capo, Silvio Berlusconi s'infiltra dentro il varco che una macchina scavatrice ha appena aperto nella roccia. Un passo indietro, e il presidente del Consiglio si trova sul versante emiliano della nuova galleria ferroviaria che unirà Firenze e Bologna; un passo avanti e, opla, il premier è già in Toscana.

Per offrirgli ieri mattina questa *chance*, sono stati necessari cinque anni di lavoro iniziati quando Berlusconi era ancora all'opposizione. Correttamente, il capo del governo ha riconosciuto che «non sono stato io a determinare questa impresa, ma altri prima di me» (quando fu dato il via era al timone Romano Prodi). Tuttavia, ha aggiunto nel discorso che ha pronunciato appena abbattuto l'ultimo diaframma, «io ho preso l'impegno di dar vita a un governo del paese che a parole e promesse sostituisca opere e realizzazioni concrete». Dunque considera la galleria della Raticosa, pezzo forte della futura linea ad alta velocità tra Firenze e Bologna, come la sua prima grande opera. «Sogno», ha detto non senza enfasi, «di trasformare l'Italia in un grande cantiere», perché in paese è rimasto indietro e c'è molta strada da recuperare. Nel frattempo, ha insistito, «gli italiani debbono sentirsi orgogliosi di vivere in un paese che sa produrre opere come queste».

Si tratta di un tunnel che, una volta completato, consenti-

rà ai treni più veloci di spostarsi tra Firenze e Bologna in 30 minuti anziché nei 52 attuali. Il tracciato è lungo 10,4 chilometri, che salgono nel punto più elevato fino a 413 metri di quota, nella pancia di un monte alto circa mille. Il terreno è infido, ci sono tratti dove la roccia si sbriciola e servono particolari accorgimenti tecnici. «Questo è il cantiere più importante del mondo per le opere sotterranee», ha sottolineato il premier.

Berlusconi ha molto lodato tecnici e maestranze. Un baffuto operai alla fine del discorso gli ha tagliato la cravatta in omaggio a Santa Barbara, patrona dei minatori. «Se lo sapevo me ne mettevo un'altra meno bella», ha finto di dolersi il Cavaliere che non ha perso l'occasione per rinverdire la propria immagine di «presidente operai», stavolta anzi minatore. Un plauso ai vertici delle Ferrovie (rappresentate dal presidente e amministratore delegato, Giancarlo Cimoli) che «hanno guardato avanti e osato investire». Un forte apprezzamento alla Fiat, «che ha benissimo

svolto il suo ruolo di *general contractor*. Un grazie a Cesare Romiti, spintosi anche lui nelle viscere della montagna, per il lavoro dell'Impregilo che servirà da modello ad altre opere».

Per correre in treno nel nuovo tunnel bisognerà comunque aspettare altri cinque anni. Tanti ne serviranno per completare i lavori sul tracciato tra Firenze e Bologna, 79 chilometri di cui ben 73 in galleria. Nel 2004, invece, si viaggerà veloci tra Roma e Napoli (lo ha promesso sempre Berlusconi). La Tav si spingerà più in giù del previsto. Cimoli ha confermato ieri, infatti, che è previsto un prolungamento dal capoluogo campano fino a Reggio Calabria. Né mancherà una dorsale appenninica tra Napoli e Bari.



Berlusconi durante la cerimonia nella galleria Raticosa



29 NOV 2001

## Gazzetta del Sud

La tratta Fs Villafranca-Messina

# S'inaugura la Galleria

*Alla cerimonia interverranno i rappresentanti del Governo e i vertici delle Ferrovie*

da pag.1

MESSINA - Sarà inaugurata stamane, alla presenza dei rappresentanti del Governo nazionale e dei vertici dell'Azienda Fs, la Galleria dei Peloritani. Il tunnel ferroviario, lungo quasi 13 chilometri e costruito in 13 anni, consente di collegare in pochi minuti la stazione di Rometta con Messina scalo. Si tratta di una delle più rilevanti opere realizzate dalle Ferrovie dello Stato nel corso degli ultimi decenni, anche se resta da completare il raddoppio ferroviario previsto tra il capoluogo dello Stretto e Cefalù.

Alla cerimonia, che si terrà nel salone dei mosaici della stazione marittima di Messina, dovrebbe prendere parte il ministro Pietro Lunardi (salvo impegni collegati all'odierna riunione del Consiglio dei ministri). Sicura la presenza dell'amministratore delegato delle Fs Giancarlo Cimoli, il quale di recente ha sottolineato l'importanza strategica di «una più decisa politica a favore del trasporto su rotaia. Oggi - ha ricordato Cimoli - solo il 10 per cento delle merci va sui treni ed entro dieci anni l'obiettivo è di arrivare al 40 per cento. Ma occorre superare un grosso problema di costi». Cimoli ha anche sottolineato che gli investimenti del gruppo continueranno e che le Fs non intendono smobilizzare dall'area dello Stretto. **PAG. 22**

Oggi l'inaugurazione del collegamento ferroviario Villafranca-Messina alla presenza dell'amministratore delegato delle Fs Cimoli

## Il futuro corre lungo la Galleria dei Peloritani

Un'attesa durata 13 anni, un percorso lungo quasi 13 chilometri, un viaggio di appena 13 minuti. Per chi ama la cabala, non poteva esserci un numero più fortunato relativo alla nuova Galleria dei Peloritani, una delle opere ferroviarie più importanti realizzate nel corso de-

gli ultimi decenni in Italia. Dovrebbe essere il ministro dei Trasporti Pietro Lunardi (salvo impegni collegati alla riunione odierna del consiglio dei ministri fissata per le 9) ad inaugurare stamane il tunnel che collega la stazione centrale di Messina con Villafranca

Tirrena. L'appuntamento è fissato alle 11 alla stazione di Rometta. In meno di 15 minuti il treno arriverà a Messina scalo e, nel salone dei mosaici della stazione marittima, si svolgerà la cerimonia inaugurale con gli interventi delle autorità e dei massimi rappresentan-

ti delle Ferrovie dello Stato, tra cui l'amministratore delegato Giancarlo Cimoli. Oltre a Lunardi, dovrebbero essere presenti il ministro La Loggia e i viceministri Micciché e Tassone.

È un evento eccezionale sia per l'importanza che la Galleria peloritana assume

## Gazzetta del Sud

nel quadro dei collegamenti ferroviari della nostra provincia (chi viaggia da Rometta al capoluogo adesso risparmia ben 20 minuti di tempo rispetto al passato) sia perché quella che verrà "battezzata" dal ministro Lunardi è una delle rarissime opere realizzate a Messina nel settore delle infrastrutture e dei trasporti. È costata molto in termini di risorse finanziarie impiegate, di lavoro e sofferenze da parte delle maestranze che hanno dovuto eseguire, soprattutto nel tratto sottostante il monte Ronchiglia (versante Villafranca), scavi ad una profondità di circa 800 metri.

Ma è un passo avanti verso quella che lo stesso Cimoli di recente ha definito «una politica più decisa per il trasporto su rotaia».

In occasione della visita del ministro, la Cisl ha deciso di consegnare a Lunardi una lettera aperta con la quale si chiede una radicale inversione di tendenza rispetto alla politica di disimpegno che le Fs e i governi nazionali hanno attuato nell'area dello Stretto e, in particolare, a Messina. «In quest'isola - ricorda il sindacato - si registra solo la capacità di deviare dalla programmazione trasportistica generale. Non si spiegano altrimenti: gli allontanamenti dalla rotaia siciliana della clientela merci e viaggiatori; le restrizioni degli interventi di manutenzione; le frequenti soppressioni dei treni locali per mancanza di locomotori; gli impedimenti, per carenza di personale, delle manovre nello scalo messinese; la rinuncia al ruolo armatoriale da parte dell'Azienda Fs».

La Cisl evidenzia come lo stato di emergenza proclamato per Messina non sia sufficiente, di per sé, a risolvere i drammatici problemi che attanagliano la città. «Sarebbe assai riduttivo - sottolinea il segretario generale Maurizio Bernava - limitare le competenze del commissario solo alla realizzazione dell'approdo di emergenza a Tremestieri. Riteniamo necessario che il compito della nuova Authority che si andrà a nominare veda come parte integrante anche le Fs e miri al decongestionamento del traffico gomma-pesante, modernizzando i nodi ferroviario e marittimo di Messina. Solo realizzando un complesso sistema di viabilità su strada, su rotaia e via mare l'odierna messa in esercizio della Galleria dei Peloritani può essere vissuta oggi come una festa». (L.d.)

# Presentazione del treno misure Archimede









il Giornale

TECNOLOGIA

# Archimede, il treno «detector» fa il check-up alla strada ferrata

*A bordo ci sono 57 calcolatori, 24 laser, 43 sensori ottici e un maxisistema di cablatura*

MARCO BASTIANI  
da Pisa

Da oggi un supertreno costato 20 milioni di euro scorrazzerà in tutta Italia alla velocità di 200 chilometri all'ora per verificare lo stato di manutenzione della rete ferroviaria. Il convoglio si chiama «Archimede» ed è un innovativo concentrato di tecnologia presentato ieri a Pisa dal presidente del Gruppo Ferrovie Giancarlo Cimoli e dai ministri alle Infrastrutture, Pietro Lunardi, e all'Ambiente, Altero Matteoli.

«Archimede» è in grado di rilevare in ogni istante, anche ad altissima velocità, 119 parametri diversi che, combinati fra loro, offrono un'informazione completa sulle condizioni delle linee ferroviarie. «È un traguardo importante perché serve a garantire maggiore sicurezza», ha commentato Lunardi. Composto da un locomotore e cinque carrozze, Archimede rappresenta la più avanzata frontiera tecnologica nel campo della manutenzione: a bordo ci sono 57 calcolatori, 24 laser, 43 sensori ottici, 47 accelerometri, decine di sensori di forza, velocità, posizione e temperatura e un innovativo sistema di cablatura per trasmettere in tempo reale i dati rilevati e le immagini riprese dalle telecamere.

La progettazione e lo sviluppo del treno hanno richiesto oltre

100mila ore di ricerca. A realizzarlo in due anni è stata la società di Monopoli Mer Mec. «Archimede» dovrà prevedere entro quanto tempo un guasto potrà verificarsi, così da poterlo prevenire. «Questo tipo di diagnostica consentirà di intervenire con operazioni di manutenzione prima che il guasto si verifichi, e indicherà esattamente il tipo di lavorazione necessaria da effettuare», ha sottolineato Cimoli.

Per migliorare l'attuale assetto del sistema ferroviario sempre a Pisa è stato inaugurato anche il sistema Scc, una vera e propria «cabina di regia» che permette di governare un ampio tratto della rete ferroviaria, da un unico posto centrale, grazie a un sistema computerizzato. Sulla dorsale tirrenica il meccanismo consentirà l'incremento in sicurezza del 50% dei convogli e aggiunge per la prima volta anche la telesorveglianza delle stazioni contro atti vandalici e furti. Le Ferrovie hanno in corso di realizzazione questa ipertecnologica cabina di regia anche in altre parti d'Italia come a Napoli, Genova, nel Veneto, sul corridoio adriatico e al Brennero. L'investimento complessivo è di poco superiore a un miliardo di euro. «Questo meccanismo consentirà alla dorsale ferroviaria tirrenica di tornare in serie A», ha commentato il ministro Matteoli.



■ TRASPORTI / Presentato a Pisa da Lunardi e dall'amministratore delegato Fs Cimoli

# Parte il treno fiuta guasti

*Costato 10,7 milioni di euro, è l'unico in tutta Europa. Farà 80mila chilometri all'anno per monitorare lo stato della rete con sofisticate apparecchiature*



di Giuseppe Meucci

PISA — Viaggia a 200 chilometri all'ora ma non gli sfugge nulla di quello che gli scorre intorno: un rotaia deformata, un cavo di rame consunto, una massicciata che rischia di franare, una traversina rotta. Vede, annota e informa chi di dovere. Si chiama «Archimede» ed è il nuovo, avveniristico «treno diagnostico» presentato ieri mattina a Pisa dal ministro delle infrastrutture Pietro Lunardi e dall'amministratore delegato delle Ferrovie Giancarlo Cimoli. Con i suoi quattro vagoni pieni di computer, laser, sensori di forza e di velocità, Archimede terra sotto continuo monitoraggio i diecimila chilometri della rete principale italiana percorrendo in media ottantamila chilometri l'anno.

Alta tecnologia

È unico in Europa, forse nel mondo, e con i 10,7 milioni di euro che è costato è il simbolo dell' sforzo con cui le Ferrovie vogliono recuperare, ha detto Lunardi, «vent'anni di ritardo». Vent'anni, ha aggiunto, che ci hanno portato a «una situazione quasi d'emergenza che ogni anno causa all'economia italiana una perdita di 130 mila miliardi di vecchie lire e incide sul costo del trasporto con un onere che si è attestato fra il 20 e il 22 per cento. Nel resto dell'Europa raggiunge al massimo il 14 per cento». Ed è il trasporto su rotaia che deve essere decisamente incrementato. Ecco perché, ha spiegato ancora Lunardi, «abbiamo stanziato 43,2 miliardi di euro in dieci anni, di

cui circa tre sono disponibili subito con il collegato alla finanziaria». Tempi rapidi, dunque per questo adeguamento del trasporto italiano su rotaia alla realtà europea? «Non proprio. Purtroppo — dice il ministro — siamo paurosamente indietro. Oggi solo l'11-12 per cento delle merci viaggia su rotaia, mentre in altri paesi la percentuale raggiunge il 35 per cento. Dobbiamo arrivare almeno al 20 per cento, ma ci vorranno almeno quindici anni. Dobbiamo poi considerare che nel 2010 la domanda di trasporto in Italia sarà aumentata del 40 per cento e il trasporto su gomma non può più far fronte a queste prospettive di sviluppo». A ulteriore testimonianza della buona volontà delle Ferrovie di rimediare a errori storici del passato, Lunardi è venuto a Pisa insieme a

Cimoli ed al ministro per l'ambiente Altero Matteoli per inaugurare una centrale per il controllo della circolazione ferroviaria dell'intera Diretrice Tirrenica. Un edificio che, fra l'altro, è stato costruito a tempo di record dove avere abbandonato il primo cantiere, visto che i lavori di scavo per le fondamenta avevano riportato alla luce le Navi Romane dell'antico porto pisano.







## Inizio lavori quadruplicamento AV/AC linea Padova – Venezia Mestre



licamento AV  
ea Padova-Ven  
di avvio dei lav  
2003



# Piena dei fiumi a Pontebba

2003





# Prove tecniche per l'alta velocità sulla linea Roma - Napoli





24-MAR-2004

Quotidiano Milano

Libero Quotidiano

Direttore: Alessandro Sallusti

da pag. 17

**IL PROGETTO DI RAFFORZAMENTO**

Diecimila persone in meno

**■ Il piano triennale 2004-2007**

Giancarlo Cimoli ha presentato il nuovo piano industriale che prevede una crescita del fatturato da 6,6 miliardi del 2003 a 7,5. Contemporaneamente il costo del lavoro resterà sostanzialmente stabile intorno ai 4,5 miliardi di euro. Nel medesimo periodo l'utile dovrebbe passare dagli attuali 30 milioni a 47 milioni di euro nel 2007.

**■ Biglietti più cari**

Le tariffe saliranno alla media del 3% l'anno. Ma è facile immaginare l'irrigidimento del ministro Giulio Tremonti, contrario ai rincari nei servizi pubblici

**■ I trasferimenti dallo Stato**

I trasferimenti che Stato e Regioni fanno alle Ferrovie dello Stato passeranno da 3.213 milioni del 2003 a 3.332 miliardi nel 2007 con

una punta di 3.417 miliardi nel 2005

**■ Salgono i passeggeri**

Il numero dei passeggeri dovrebbe salire del 3% l'anno a fronte di un calo del 10% del traffico merci. In crescita il (+ 5%) il combinato.

**■ Occupazione**

Il numero degli occupati scenderà di diecimila unità attestandosi a 92.400 rispetto ai 102.400 di oggi

IL PRESIDENTE DELLE FERROVIE ITALIANE: LA NOSTRA RETE È LA PIÙ SICURA D'EUROPA

# Roma-Napoli a 300 all'ora Cimoli inaugura l'Alta velocità

Venerdì i primi test dei super-treni e nel 2008 in tre ore da Milano alla Capitale. Fino al 2007 investimenti per 37 miliardi

**Sulla tratta principale sono aperti seicento cantieri. Uno ogni 18 chilometri**

**I di NINO SUNSERI**

**ROMA** - Cominciano le prove tecniche per l'Alta Velocità. I primi test con il treno lanciato a 250 orari sulla Roma-Napoli saranno effettuati venerdì. Poi la punta massima sarà alzata ancora: 300 orari. Un contachilometri degno di Schumacker. A ottobre 2005 la linea entrerà in funzione aprendo anche per l'Italia l'epoca del trasporto veloce su rotaia. Una sorta di omaggio alla storia. Il primo treno italiano, all'inizio dell'800 prese la marcia fra Napoli e Portici: sulla locomotiva c'era ancora il giglio dei Borbone. Nel volgere di pochi mesi

arriveranno gli altri collegamenti: Torino-Novara entro la fine dello stesso anno perché a febbraio 2006 ci sono le Olimpiadi al Stesriere. Nel 2007 la Milano-Bologna e nel 2008 il completamento: Novara-Milano e Bologna-Firenze. In quel momento l'Italia diventerà piccola: tre ore per raggiungere Termini partendo dalla Madonna. Un'altra ora per arrivare sotto il Vesuvio. Una cinquantina di minuti da Milano a Torino facendo diventare le due antiche capitali industriali una sola area metropolitana. La Padania diventerà il corridoio dell'Europa meridionale. Passaggio obbligato tra Est e Ovest, valico obbligato per i traffici che partono dal sud de-

vono raggiungere il cuore del Vecchio Continente. «Nel 2021 il programma dell'Alta Velocità sarà completato in ogni sua articolazione», dice Giancarlo Cimoli, capo delle Ferrovie italiane. «Stimiamo di arrivare ad un aumento del traffico del 40%: sui nostri treni viaggeranno poco meno di un miliardo di passeggeri l'anno». Un programma ambizioso che otto anni fa, quando Cimoli arrivò in Piazza Crocerossa sembrava difficile come la corsa su Marte. L'azienda era piegata dagli scandali, un ex presidente ucciso dalla mafia, rete e mezzi molto vecchi. «Erano cinquant'anni che lo Stato non investiva in modo così massiccio nel trasporto su rotaia», ricorda Cimoli. I risultati si vedevano a occhio nudo. Oggi le Ferrovie Italiane, in base agli studi internazionali, sono le

più sicure in Europa: l'indice è pari allo 0,2. I tedeschi stanno a 0,54, gli orgogliosissimi francesi a 0,63, l'Austria a 1,15. L'incidente di domenica a Stresa, seppure frutto della disattenzione di un ferroviere conferma che occorre insistere nell'automazione. Oggi, pur con qualche affanno (ci sono voluti sei anni per chiudere alcune conferenze di servizi sull'Alta Velocità) si sta cercando di recuperare. Ci sono seicento cantieri aperti sulla rete principale «Uno ogni 18



24-MAR-2004

Quotidiano Milano

Libero Quotidiano

Direttore: Alessandro Sallusti

da pag. 17

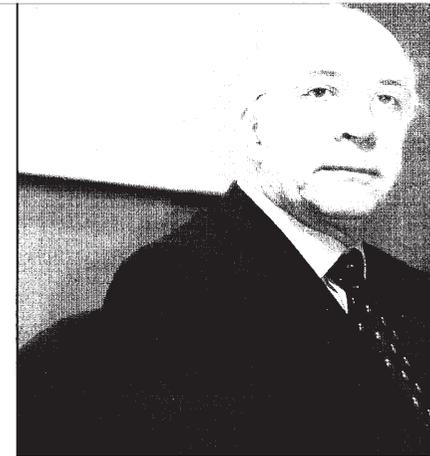
km» spiega Cimoli. Il volume degli investimenti è gigantesco: sette miliardi l'anno scorso, 8,5 nel corso del 2004 e dieci nel 2005 quando sarà toccato il massimo assoluto.

Poi il volume della spesa comincerà a calare. In ogni caso nel piano industriale 2004-2007 sono previsti complessivamente impegni per 43 miliardi: sei serviranno per il materiale rotabile, 350 milioni l'anno nell'informatica per rendere omogeneo il dialogo fra i megabit del sistema. Il resto sul rete e strutture. Nessuna azienda europea, né pubblica né privata sta compiendo uno sforzo paragonabile. Tuttavia queste spese dovranno essere coperte in qualche modo. Da qui la richiesta di un aumento dei biglietti oscillante intorno al 3% l'anno per tre anni. Un'idea che, probabilmente, non incontrerà l'entusiasmo del ministro Tremonti, impegnato a tenere sotto controllo l'inflazione. Solo che, come sempre, le leggi della contabilità non consentono molti spazi alla fantasia. I conti delle Ferrovie, andate in attivo negli ultimi tre anni, rischiano già a partire dal 2004 di tornare in rosso. In ogni caso, trattandosi di un'azienda totalmente posseduta dallo Stato, toccherà sempre al ministro dell'Economia ri-

solvere, in qualche modo, il problema

Dal canto suo l'azienda promette nuovi recuperi di efficienza. Per esempio riducendo di altri diecimila unità il personale, per introdurre le nuove tecnologie. I dipendenti dovranno diventare 90 mila qualificando i nuovi arrivi. Soprattutto eliminando alcune sacche di privilegio. Per esempio sui treni merci i macchinisti stanno alla guida per sole dieci ore settimanali. Nella società TX (azienda mista tra le ferrovie italiane e tedesche) i turni arrivano a trenta ore.

Antichi retaggi che lentamente dovranno sparire. Se non altro per affrontare le sfide della liberalizzazione: già oggi in Italia ci sono 35 operatori privati che lavorano sul trasporto merci. In Germania sono 265 (anche se rappresentano il 5% del mercato) e quindi il fenomeno è destinato a crescere anche da noi. Poi partirà la grande sfida sui passeggeri: «compagnie private che offriranno il loro servizio in alternativa a Trenitalia. «Come sempre il decollo delle liberalizzazioni è lento - riconosce Cimoli - perché nessuno sa bene come fare. Poi, però, le logiche del mercato finiscono per diventare determinanti». A quel punto bisognerà avere muscoli e testa per non finire come Alitalia. ●



Giancarlo Cimoli, presidente e amministratore delegato delle Ferrovie Italiane

[ANSA]



Un Etr 500 delle Ferrovie Spa

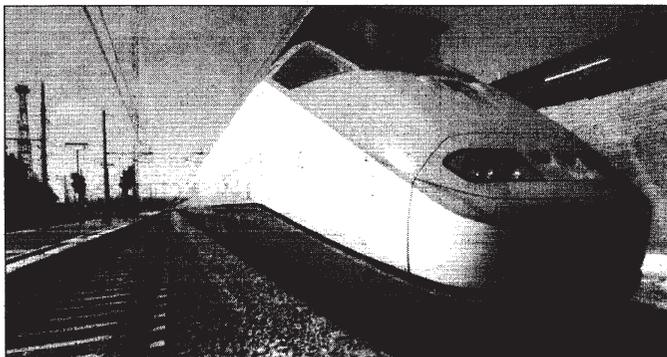
## Treni superveloci, Cassino vuole una stazione sulla Tav Le Ferrovie: si può fare

TORTOLANO A PAG.41

I vertici delle Ferrovie considerano i progetti realizzabili, due senatori della commissione Trasporti disponibili a portarli avanti

# Cassino, il futuro viaggia sui treni superveloci

Il sindaco: «Puntiamo a realizzare due nuove stazioni, di cui una sulla linea Tav»



A fianco l'Etr 500, il treno superveloc delle Ferrovie italiane. A sinistra il polo universitario alle Porte di Cassino che ospiterà la Facoltà di Ingegneria: la nuova stazione sorgerà proprio in quella zona a Sant'Angelo in Theodice

**Effettuate le prime prove, convogli lanciati a 250 all'ora  
Linea in funzione nell'autunno 2005**

di DOMENICO TORTOLANO

Due nuove stazioni ferroviarie da costruire nello spazio di pochi chilometri nell'area di Cassino per favorire lo svilup-

po urbanistico della città nella direzione di Sant'Angelo in Theodice e del Polo universitario ma anche il sistema del trasporto veloce. E' quanto sollecitato ieri dal sindaco Bruno Scittarelli nel convegno sui trasporti ferroviari, presenti l'amministratore delegato della società Rete Ferrovie Italiane, Mauro Moretti, e i

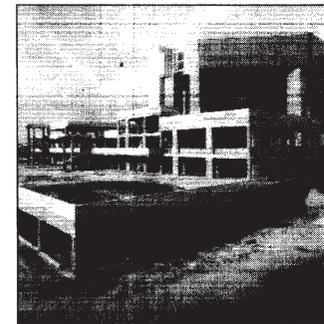
componenti della Commissione trasporti del Senato, i senatori Angelo Ciccolani e Michele Forte. Il progetto del comune di Cassino è quello di spostare l'attuale stazione oltre le terme varroniane per eliminare la li-

nea ferroviaria proveniente da Roma. «Questo ampio spazio - ha detto Scittarelli - ci permetterà di ridisegnare questa zona della città immersa nel verde e ricca di sorgenti. La città assumerebbe un aspetto, sul piano ambientale, di notevole rilevanza. Tutto questo lo prevediamo nel piano regolatore di prossima adozione». E il senatore Oreste Tofani si è fatto già portavoce presso il Parlamento e presso le Ferrovie di questo progetto mirato allo spostamento della stazione. «Diven-

ta una priorità - ha detto nei programmi dell'amministrazione ma lo è anche nella Commissione trasporti al Senato». I senatori Angelo Ciccolani e Michele Forte si sono dichiarati disponibili a portare avanti il progetto che diventa importante per lo sviluppo del territorio. Più importante ancora, è stato detto dal senatore Forte, è la costruzione della stazione sulla ferrovia ad alta velocità per il vasto bacino d'utenza, dal basso Lazio all'alto Casertano e all'alto Molise. L'iniziativa era stata avviata l'anno scorso dal capogruppo dell'Udc, Giancarlo Salvatore.

E l'amministratore delegato della società ferroviaria, Mauro Moretti, ha lasciato intravedere la fattibilità delle due stazioni. «Serve la convergenza - ha spiegato - delle varie istituzioni intorno a questi due progetti e poi dipende dalla valutazione economica e finanziaria. Va studiata la collocazione della nuova stazione in una zona con una pendenza non superiore al dieci per cento e quindi va avviato un confronto con il Comune di Cassino». Moretti ha poi annunciato che entrerà in funzione nell'autunno 2005 la linea ferroviaria ad alta velocità da Roma a Napoli di circa 200 chilometri. Ha anche detto che ha dato esito positivo la prova eseguita qualche giorno fa nel tratto da Roma a San Giovanni Incarico del treno superveloc Etr 500 che ha raggiunto i 250

chilometri orari. Sul convoglio, composto da 13 carrozze, hanno viaggiato una quarantina di tecnici, esperti di alta velocità, giunti da tutta Europa per verificare la sofisticata impiantistica, di progettazione italiana, utilizzata per questa linea ferroviaria che sarà tra le più moderne. Entro luglio i treni in prova dovrebbero raggiungere i 300 kmh. Sono guidati da un sistema computerizzato che riduce al minimo le funzionalità del macchinista. La linea, completata al 95 per cento, attraversa 20 comuni nel frusinate e dispone di due interconnessioni, a san Vittore del Lazio e ad Anagni. Si fermeranno nelle stazioni di Cassino e Frosinone 10 treni al giorno.



2005



## Inaugurazione della linea Alta Velocità Roma - Napoli



**TRENO ALTA VELOCITÀ**

Alta Sorveglianza:  
**ITALFERR S.p.A.**

**ITALFERR**

GENERAL CONTRACTOR:  

- ANASSKO Trasporti
- Alstom
- C.C.C.
- Condotta d'Acqua
- Feltrina
- Vianini Lavori

CONSORZIO IPRCAV UNO

CONCESSIONARIA:  
**RETE FERROVIARIA ITALIANA S.p.A.**

**RFI**

NOMINATED SUBCONTRACTOR  
SISTEMI TECNOLOGICI:  
**SATURNO**

CONSORZIO SATURNO

COMMITTENTE:  
**TAV TRENO ALTA VELOCITÀ S.p.A.**

**TAV**

**LINEA AV ROMA-NAPOLI**

ROMA — POSTO DI MOVIMENTO DI ANAGNI — NAPOLI

Logo of the European Union

08-GEN-2005

Quotidiano Milano

Direttore: Guido Gentili

Lettori Audipress 1204000

da pag. 1

Il Sole **24 ORE**

Frontale nella nebbia alle porte di Bologna

# Scontro fra treni I morti sono 13

**BOLOGNA** ■ Un treno interregionale e un «merci» si sono scontrati ieri nella nebbia su un binario unico a nord di Bologna verso Verona. Il bilancio è, per ora, di 13 morti e decine di feriti (foto Ansa). **SERVIZI A PAG. 17**

**LA TRAGEDIA DI BOLOGNA** ■ Alle porte della città impatto tra un interregionale e convoglio merci

## Scontro fra treni: 13 morti

Forse un segnale non rispettato e la nebbia tra le possibili cause dell'incidente - Decine di feriti

### L'IMPATTO

**11,39** L'ora dello scontro tra i convogli

**BOLOGNA** ■ Scontro frontale fra due treni nella "bassa" bolognese, ieri poco prima dell'una del pomeriggio ed è tragedia: il peggior incidente ferroviario degli ultimi 25 anni. Il bilancio provvisorio è di 13 morti e un'ottantina di feriti di cui 15 ricoverati in ospedale. Nella notte i vigili del fuoco hanno continuato a lavorare fra le lamiere indistinguibili delle prime carrozze dei due convogli e il numero delle vittime sembra destinato a salire. Il violento impatto, fra il treno interregionale Verona-Bologna 2255 e un merci che viaggiava in direzione opposta, è avvenuto nei pressi della stazione in disuso di Bolognina, frazione di Crevalcore, comune al centro di un triangolo composto da Bologna, Modena e Ferrara. Una zona dove la nebbia, in questa stagione, domina al scena e che anche ieri, fittissima, ha giocato probabilmente la sua parte maligna. Sulle cause dell'incidente la Procura di Bologna ha aperto un fascicolo. L'ipotesi di reato, spiega il pm Enrico Cieri, è disastro ferroviario colposo e omicidio colposo plurimo a carico di ignoti, ma ci vuole tempo per capire cosa sia realmente accaduto.

Una possibile spiegazione sta nel mancato rispetto di uno stop da parte del treno passeggeri. Il binario in quel tratto è unico e due treni che si incrociano

### I MORTI

**13** Le persone morte a Crevalcore nell'impatto tra il Verona-Bologna e il treno merci

non devono sfruttare lo scambio presente alla Bolognina. Questo scambio però, a quanto sembra dai primi accertamenti, è danneggiato. Lo era precedentemente e quindi il treno passeggeri non ha potuto utilizzarlo? Oppure il mancato rispetto di un semaforo rosso, magari non visto a causa della nebbia, ha prodotto il danno e conseguentemente l'incidente? O altro ancora? Certo è che i due treni si sono scontrati poco dopo questo passaggio, a qualche decina di metri dalla vecchia stazione, perché si sono trovati entrambi, assurdamente, sulle stesse rotaie. L'inchiesta cercherà di fornire risposte a questi interrogativi, mentre i macchinisti purtroppo non potranno dare la loro versione dei fatti, perché sono morti tutti e quattro. Quasi impossibile d'altra parte salvarsi per chi era alla testa dei convogli.

I due treni sono entrati l'uno nell'altro fondendosi in un orrendo groviglio di morte e le carrozze, aperte come scatolette di latta, si sono innalzate verso il cielo. Il treno merci era carico di traversine di ferro, pesanti e protese come lance verso l'altro convoglio. L'impatto non ha lasciato scampo. «Abbiamo sentito un boato e la casa ha tremato — racconta Anarita Gardosi, una ragazza che abita a una cinquantina di metri dal luogo del disastro — noi siamo

corsi a vedere. La nebbia non faceva capire nulla e improvvisamente ci siamo trovati di fronte uno spettacolo infernale».

Molti i giovani che frequentavano quella linea. Il treno infatti è utilizzato particolarmente dagli studenti, benché ieri, fortunatamente, non fosse pienissimo per le vacanze natalizie ancora in corso. A terra gli oggetti perduti raccontano la normalità che si fa assurdo: una sciarpa di lana bianca e rossa che si perde nel fango, un computer portatile su un sasso, la sacca verde di un militare, uno zainetto bianco imbrattato di sangue, una giacca con il collo di pelliccia mosso dal vento e moltissimi libri sparpagliati.

Sul luogo della tragedia nel corso della giornata sono passati rappresentanti delle istituzioni e le autorità per esprimere cordoglio e parole di conforto: dal ministro dei trasporti Pietro Lunardi, che per accertare le cause dell'incidente ha già nominato una commissione d'inchiesta, al presidente della Regione Emilia Romagna Vasco Errani, all'arcivescovo di Bologna Carlo Caffarra, all'ex presidente della Commissione Europea Romano Prodi. Inevitabile la scia di polemiche politiche perché il raddoppio della tratta non è ancora stato completato. In Emilia fra l'altro lo scorso anno c'era stato un altro incidente su una tratta locale, è ac-

### I FERITI

**15** Le persone ricoverate in seguito all'incidente negli ospedali di Bologna, Modena e dei paesi vicini.

caduto al treno regionale Porretta Terme Bologna, con un morto e oltre cento feriti. La tragedia di Crevalcore però, per la sua dimensione, è destinata a lasciare una ferita ancora più profonda. Per informazioni sull'incidente, sui passeggeri presenti e per l'assistenza ai viaggiatori è stato istituito il numero verde 800852035.

**MARIA TERESA SCORZONI**



Il Sole **24 ORE**

Quotidiano Milano

Direttore: Guido Gentili

Lettori Audipress 1204000

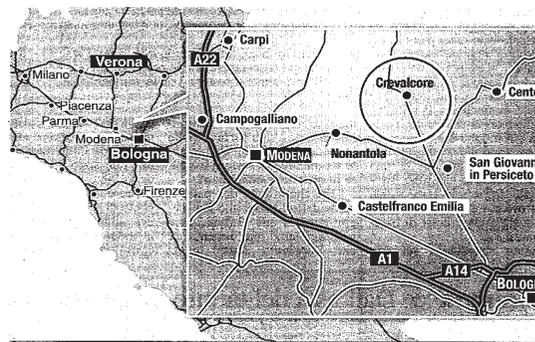
## Il disastro di Crevalcore



I corpi delle vittime estratti dalle lamiere sono stati allineati lungo la linea ferroviaria (Ansa)



I vigili del fuoco portano soccorso ai feriti rimasti intrappolati nelle carrozze distrutte (Afp)



Il luogo dove è avvenuto l'impatto tra i due treni



19-DIC-2005

Quotidiano Napoli

**IL MATTINO**

Direttore: Mario Orfeo

Lettori Audipress 765000

da pag. 1

## Alta velocità il Sud prova a ripartire

PAOLO GRALDI

**C**LI SIAMO. Dopodomani il primo fischio del capostazione di Termini per l'Alta Velocità che collega Roma a Napoli. Un'ora e ventisette minuti per duecentoquattro chilometri. Una ventina in meno rispetto ad oggi. Questo tempo di viaggio più stretto (ad opera completata basteranno sessantacinque minuti, con lunghi tratti percorsi a trecento all'ora) non riguarda soltanto i chilometri mangiati più in fretta.

Vuol essere il primo, importante traguardo di un'opera infrastrutturale che porta il nostro Paese a livello delle esperienze europee più avanzate, quelle francesi in testa.

Il nastro inaugurale, come accade spesso in tempi d'alternanza, lo taglieranno il presidente Berlusconi e i ministri Lunardi e Tremonti, mentre coloro che dal centro-sinistra promossero l'iniziativa nel 2000 faranno da compiaciuta cornice. Ne rivendicano il merito. Ma che cosa c'è di meglio di un'opera bipartita come una ferrovia ultraveloce con treni ultramoderni per rappresentare il bisogno tutto italiano, tutto urgente, di modernità e di futuro nel presente?

La Roma-Napoli deve rappresentare il primo anello di una filiera virtuosa di sviluppo. Non è, o non è soltanto, il segno di una straordinaria capacità imprenditoriale nazionale (tra i grandi general contractor la Vianini Lavori e la Astaldi e, nel consorzio specialista, i «cervelloni tecnologici» la Ansaldo Trasporti di Napoli e la francese Alstom), tutto questo è la dimostrazione della possibilità di fare e di fare bene al massimo livello d'impresa e di tecnologia: i lavori si sono compiuti con rigorosa trasparenza, le molteplici e complesse difficoltà tecniche superate con accettabili sforamenti temporali.

Collegare Roma a Napoli, per la via più breve e veloce, come constaterà chi si farà accompagnare da quel treno su quei binari per lavoro o per turismo, è il punto di sintesi di uno sforzo che ha imposto la costruzione di arditissimi viadotti e di numerose gallerie. Ostile alle linee rette la tormentata orografia di questo tratto ha chiesto ai realizzatori soluzioni assai impegnative.

Tutto questo lavoro è servito e servirà molto ancora. Infatti la Roma-Napoli, questo tratto di Tav, deve considerarsi come la madre di tutte le Alte velocità

che saranno di qui in avanti costruite in Italia. Una sorta di banco di prova ad altissimo livello per ingegneri, progettisti, tecnici, operatori per la costruzione di una sorta di prototipo esportabile e ripetibile. Per esempio, a proposito di sicurezza, sarà funzionante un sistema che controlla il convoglio ferroviario dal satellite, guidandolo in ogni sua mossa, osservandolo a vista dall'alto poiché esso elimina tutta la segnaletica in uso, sostituendola con quella infallibile del radiosegnalamento. Con questo sistema potrebbe essere possibile impegnare la linea con il passaggio di un convoglio ogni tre minuti. Un miracolo.

Non saranno pochi gli esami da superare ancora. Primo tra tutti quello degli snodi. Questo mastodonte ad alta velocità dovrà sapersi coniugare con i progetti e gli snodi della rete regionale in modo che il suo rapido passaggio e la sua «base» napoletana diventino il centro di un sistema vivo e complesso di intrecci capaci di cancellare una troppo lunga stagione di ritardi e di dimenticanze. Lo sviluppo del Mezzogiorno deve poter utilizzare, e in fretta, ogni risorsa disponibile per giocare a tutto tondo la scommessa epocale del proprio futuro.

Un solo esempio tra i tanti possibili. Un'ora di treno da Roma a Napoli può diventare il perno di un'asse turistico formidabile che sia capace di contemplare a Nord Firenze (un'ora e mezzo di viaggio) e a Sud Napoli (sessanta minuti di lusso su rotaia).

Quel che si inaugura dopodomani non è un pezzo di moderna ferrovia. Non solo questo, almeno. È il faticoso compimento della prima tranche di una scommessa e di un impegno più ampi, ineludibili, per ogni governo, per ogni compagine politica con responsabilità di governo.

Ma anche il Mezzogiorno dovrà superare l'esame complessivo della sua credibilità politica e imprenditoriale, dovrà saper assicurare sicurezza diffusa, percepita, senza zone franche e senza franchi tiratori. Assicurare sicurezza non è un bisticcio di parole, è la terapia a un male troppo diffuso, troppo radicato, troppo dolente per i cittadini e la loro vita quotidiana.

Una volta qualcuno ha detto che il modernissimo centro direzionale di Napoli è l'ultimo quartiere occidentale. È lì sotto che arriva l'Alta Velocità. È da lì che dovrà ripartire verso il Sud, abolire il binario unico per rendere il viaggio

con la lettera maiuscola sicuro e vincente. La Tav è un'opera e insieme una metafora del nostro futuro. Guai a tardarla.



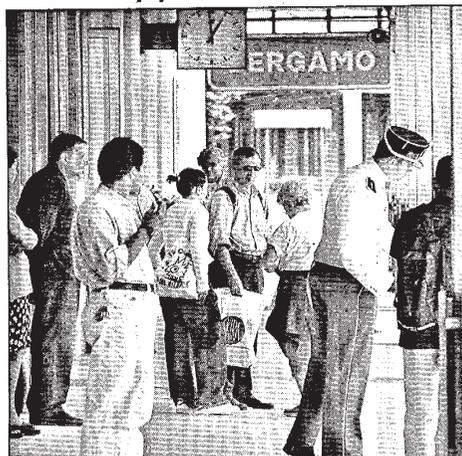
19-LUG-2005

**IL GIORNO** Lombardia

da pag. 2

**FERROVIE** L'inaugurazione oggi con Lunardi

## Data storica a Treviglio: il raddoppio dei binari è ok



Anche la stazione ferroviaria ha cambiato look (CdG)

**TREVIGLIO (Bergamo)** — Oggi è una data importante per il settore bergamasco dei trasporti. In particolare, è un giorno "storico" per la tratta ferroviaria Treviglio-Bergamo: infatti, dopo oltre trent'anni di attesa (e circa due anni di lavori, iniziati nel marzo del 2003), è stato finalmente completato il raddoppio dei binari lungo i 22 chilometri del percorso.

Inoltre, nell'ambito del progetto di raddoppio, è stata completamente rinnovata la stazione ferroviaria di Treviglio Ovest, sono state costruite nuove stazioni ed è stata migliorata la viabilità stradale che viene a incrociare la linea ferroviaria, con la sostituzione dei vecchi passaggi a livello con nuovi sottopassi stradali.

Davvero un progetto significativo, che è stato a lungo sollecitato sia dai cittadini-pendolari, sia dagli amministratori locali, perché con il raddoppio della

Treviglio-Bergamo, unitamente al quadruplicamento della linea ferroviaria Treviglio-Milano (in corso di realizzazione), vengono finalmente adeguati alle reali esigenze i collegamenti su rotaia della provincia bergamasca con il capoluogo milanese, verso il quale convergono ogni giorno da quest'area migliaia di persone. E a sottolineare l'importanza dell'opera e le sue implicazioni socio-economiche, vi è il fatto che la cerimonia ufficiale di inaugurazione del raddoppio ferroviario (diventato operativo, dopo tutti i collaudi del caso, domenica 3 luglio) si svolge oggi a mezzogiorno alla presenza di un nutrito elenco di importanti personaggi politici, ad iniziare dal Ministro per le Infrastrutture e i Trasporti, **Pietro Lunardi** e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, **Elio Catania**, ospiti d'onore della cerimonia. A completare la pa-

rata di personaggi illustri, ci saranno anche il Presidente della Regione, **Roberto Formigoni**; il Ministro della Giustizia, **Roberto Castelli** e numerosi politici e amministratori locali. Alle 12, dunque, giungerà a Treviglio il treno speciale con le autorità. Sarà il sindaco di Treviglio, **Giorgio Zordan**, ad accogliere ufficialmente le delegazioni. Ma è previsto un altro speciale comitato di accoglienza, forse meno gradito alle autorità: le segreterie provinciali di Cgil, Cisl e Uil hanno infatti organizzato in stazione a Treviglio un presidio con bandiere e cartelli, «per segnalare - si legge in un comunicato sindacale - i gravi ritardi e le inadempienze nella realizzazione delle infrastrutture decise da lungo tempo e di cui Bergamo ha assoluto bisogno. Si vuole sottolineare l'assoluta necessità di invertire la tendenza in atto, puntando, decisamente, sul rafforzamento del

trasporto su ferro». Qualcosa da dire ce l'hanno anche i pendolari e infatti, dopo la visita alla stazione rinnovata, il ministro Lunardi incontrerà il Comitato dei Pendolari Bergamaschi, per sentirne osservazioni e suggerimenti.

Nel salutare l'evento il sindaco Zordan ricorda che il raddoppio è solo il primo di una serie di interventi destinati a mutare il volto del territorio: «Sul tappeto ci sono la BreBeMi; la tangenziale trevigliese, che alleggerirà il traffico extraurbano e la definizione, entro il 2006, del quadruplicamento ferroviario Milano-Treviglio».

A.P.



## Inaugurazione della linea Alta Velocità Torino - Novara

2006



## Inaugurazione del nuovo ponte strallato sul Po





# Roma Termini viene intitolata a Giovanni Paolo II



2006

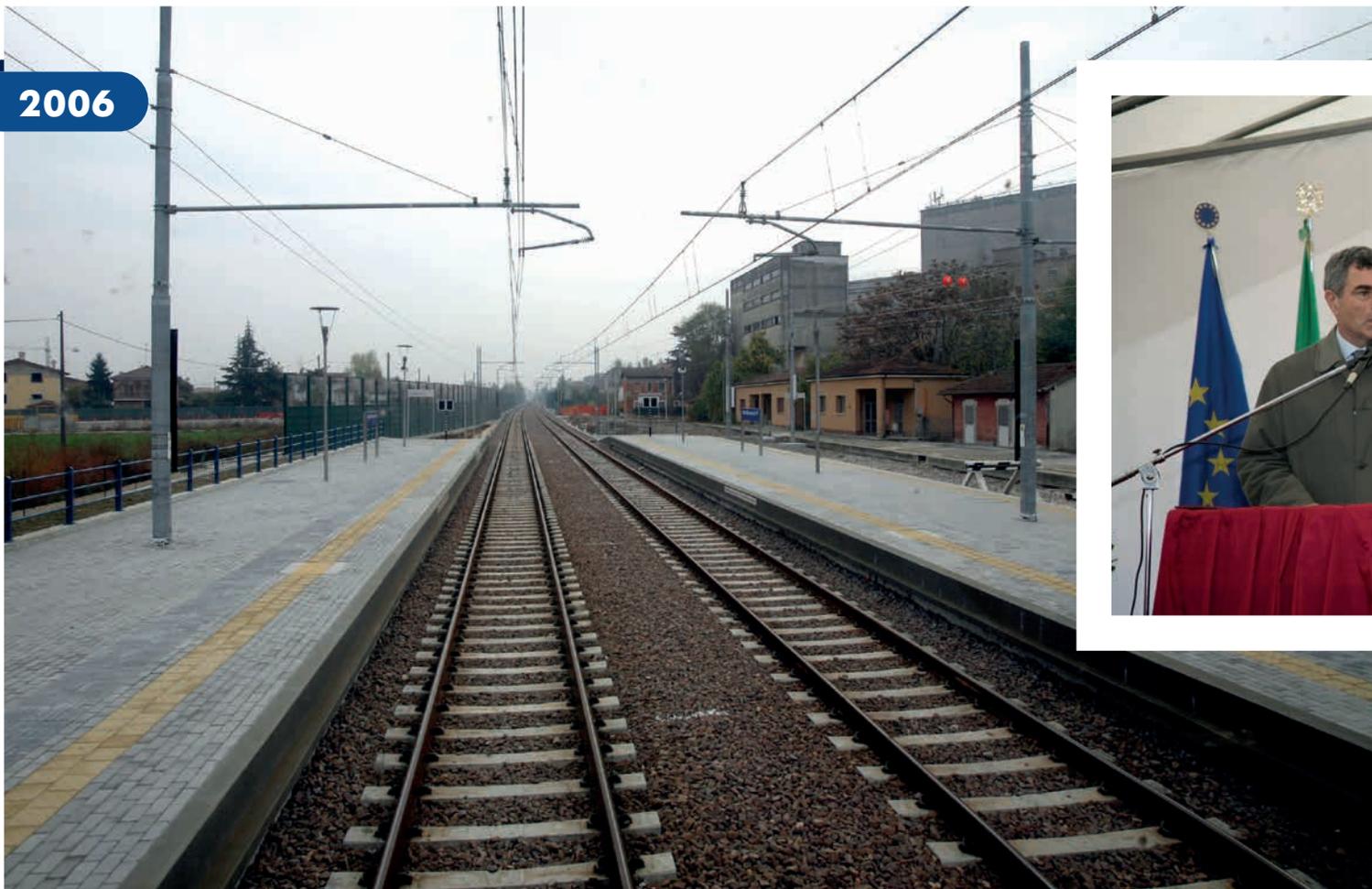
2006



## Avvio del cantiere Torino Porta Susa



2006



# Inaugurazione del raddoppio San Giovanni in Persiceto - Crevalcore

# Viaggio del Presidente Napolitano sulla linea AV Roma – Napoli

2006



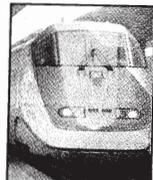
**FERROVIE**

Quattro convogli al giorno. Da Porta Nuova a Centrale in 87'

## Sulla Milano Torino prove di alta velocità

STEFANO CASELLI

ERA un piccolo diversivo per i "dammati" dell'At Torino-Milano: incolonnati dietro ai tira una selva di new jersey e imprevedibili chicane, buttavano distrattamente un occhio alla ferrovia che nasceva accanto all'autostrada; ogni giorno un pezzo nuovo. Da ieri il tratto Alta Velocità tra Torino e Novara funziona, i treni sfrecciano a trecento all'ora e, forse, qualche automobilista esausto opterà per la Ferrovia. Fino al 31 marzo costerà come un normale Eurostar, 15 euro per la seconda classe, 20 per la prima. Conviene, anche solo per l'ebbrezza dei



Un'Eurostar To-Mi

**Gli Etr 500 politensione lanciati sino a 300 km/h**

trecento all'ora. Ore 16:40 a Porta Nuova, arriva il secondo convoglio della giornata, un Etr 500 tutto nuovo anche nel look: la notizia non è tanto la nuova tratta, quanto i cinque minuti di anticipo. «Addirittura una sosta prolungata a Porta Susa per troppo anticipo», racconta un passeggero. Significa arrivare prima del orario stabilito, una banalità per tutti, non per i pendolari, che hanno da tempo dimenticato il significato di quella parola. E ai pendolari con abbonamento Intercity, per tutto il periodo olimpico, le Fs "regalano" il viaggio ad Alta Velocità. Anche se - a dire il vero - non sono molti; il treno è semivuoto. In pianura non si sventrano montagne e non si attraversano centri abitati, la Tav non è un problema e piace praticamente a tutti: «Fantastico, meraviglioso, molto utile», tra chi scende al binario 16 si sprecano le lodi. Da Milano a Novara si viaggia sulla linea tradizionale, poi il treno si stacca e raggiunge la tratta accanto all'autostrada. Alla fine il viaggio dura 1 h e 27', come un normale Eurostar, perché per accelerare ci vuole tempo: «All'inizio sembra uno scherzo, ti superano anche i camion - racconta Federica, pendolare e voce nota dell'etere torinese - mapoi, quando parte, è tutta un'altra

cosa». Toccati i trecento, l'altoparlante si cura di comunicarlo ai passeggeri.

Piace soprattutto il servizio a bordo, solerti hosts con tanto di cappellino su ogni carrozza: «C'è il servizio bevande anche per i poveretti di seconda classe», continua Federica. Per gli eletti della prima (e per gli eletti della "business room"), invece, anche uno spuntino e i giornali.

Le Olimpiadi arrivano anche su ferrovia; l'inaugurazione della tratta veloce Torino-Novara è infatti solo una parte dell'impegno delle Ferrovie in occasione dei Giochi. Nelle prossime due settimane circoleranno 212 treni al giorno, in partenza ogni mezz'ora, per collegare Torino ai siti olimpici della Val Chisone e dell'Alta Val di Susa. Fino a 1.000 passeggeri per treno sulla direttrice Oulx-Baronecchia, 470 su quella per Pinerolo. Biglietti per tutte le esigenze: corsa singola, giornalieri e 46 euro per il full optional da due settimane, autobus di montagna compresi.

Potenziato anche il collegamento con Milano. Malpensa: Eurostar sulla linea veloce fino a Novara, passaggio sui binari delle Ferrovie Nord fino allo scalo. In teoria si risparmierebbe circa mezz'ora rispetto al tradizionale viaggio in autobus. E presentando il biglietto per una qualsiasi gara olimpica, si potrà viaggiare a metà prezzo sia sulla tratta per Milano che su quella per Malpensa. L'auspicio di molti è che si completi al più presto l'intero percorso: «Quando avranno finito anche il pezzo tra Novara e Milano - assicura una signora impellicciata - sarà una pacchia».

Intanto a Porta Nuova sbarca anche Michela, critico teatrale milanese: «Non pensavo che ci volesse così poco per arrivare a Torino. E la seconda volta che ci vengo in pochi giorni: è una città bellissima». Lo dice con lo stupore tipico di tanti "nuovi arrivati". Forse a trecento all'ora tornerà più spesso; e magari sparirà la voce.

11-FEB-2006

LA STAMPA  
NOVARA - VERBANO - CUSIO - OSSOLA

da pag. 43

L'EVENTO NEL GIORNO DELLE OLIMPIADI L'EMOZIONE CORRE SUI BINARI DALLA LOMBARDIA AL PIEMONTE

# Prima volta del treno veloce

Ieri il viaggio tra Malpensa e Torino, con fermata a Novara

Gianfranco Quaglia

NOVARA

Ore 11,05: l'Etr sbuca sul fondale di un cielo azzurro con il disegno del Monte Rosa appiccicato all'orizzonte. Sembra un'immagine cartolina, nel vento di una mattina formato Olimpiadi. E' il giorno dell'Alta Velocità, prima volta del treno atteso e sospirato. Tutto come da programma e orario, almeno sino al termine dei Giochi Invernali 2006. Poi il servizio sarà sospeso e si vedrà. Sulla banchina della stazione Ferrovie Nord di Novara, ad attenderlo c'è in prima fila Lucio Sorrentino, responsabile biglietteria di Trenitalia di Nova-

Un gruppo è salito sul convoglio in arrivo e partenza alla stazione delle Ferrovie Nord

ra. E poco prima sono arrivati anche gli agenti della «Polver», con l'ispettore Calderaro. Poi un gruppetto di giornalisti, fotografici, cameramen, e un altro di novaresi che non vogliono perdere l'appuntamento e il racconto del «c'ero anch'io». Il convoglio entra in stazione piano piano, quasi in silenzio, si fermerà per dodici minuti. Il tempo necessario per le operazioni tecniche a invertire il senso di marcia. Partito poco prima da Malpensa, dove ha raccolto alcuni passeggeri arrivati dagli aerei. Osservano stupite e meravigliate i flash dei fotografi due californiane appena sbarcate in Italia e dirette a Torino: «E' il primo giorno del treno» spiega un giornalista. Sorrisi e strette di mano, l'orgoglio di essere pionieri. Una ventina in tutto i primi viaggiatori. Ai quali si aggiunge un'altra decina di novaresi: Renato Bertoli e la

moglie raviana vano, la quale dice: «Abbiamo assistito per anni alle polemiche e abbiamo partecipato anche a una parte della costruzione, nel senso che abbiamo assistito alla posa di un cavalcavia. Ebbene adesso vogliamo es-

sere protagonisti e provare da vicino». Gian Mario Zadro: «Non ho voluto perdere la prima corsa. Speriamo che in futuro ci sia una stazione in linea anche per Novara». Carlo Del mastro ha la giacca a vento olimpica e il «badge» di riconoscimento. E' un volontario di Torino 2006, da dieci giorni partecipa all'organizzazione. Per la serata dell'inaugurazione delle Olimpiadi Invernali ha voluto concedersi tutto, proprio tutto, compreso il viaggio sulla linea Alta Velocità. Paolo Piantanida è un ricercatore al Politecnico di Torino: «Voglio provare la ghiottoneria del treno che, almeno lui, mi scaricherà in tempo giusto».

Lucio Sorrentino distribuisce orari tascabili ai viaggiatori, gli sono accanto alcune stagiste che Trenitalia ha coinvolto per l'occasione. Il treno riparte, dopo aver invertito il senso di marcia sarà intradato sulla linea Alta Velocità e poco fuori Novara a pieno regime raggiungerà i trecento chilometri orari.

E' andato tutto bene. A parte alcuni dettagli che stridono. Chi arriva alla stazione ferroviaria di Novara di Piazza Garibaldi e vuole raggiungere le Ferrovie Nord, deve percorrere il lungo sottopasso, sbucare in via Leonardo Da Vinci, guardarsi attorno smarrito. Poi infilarsi tra due sbarre di un passaggio a livello, trascinarsi le valige, costeggiare una rete metallica che separa i binari e percorrere un centinaio di metri su strada sterrata. Alla fine sbucare sulla banchina in attesa del treno che ci proietta da un passato remoto al futuro.

27-APR-2006

la Repubblica cronaca Torino

da pag. 3

Cerimonia con Chiamparino, Saitta e i vertici Fs per la struttura che prevede anche un grattacielo

# Colpo di ruspa per Porta Susa nel 2009 la "stazione di vetro"

GINO LIVELLI

**Q**UARANTACQUATTRO mesi di lavoro per un investimento di 55 di milioni. E alla fine, nel 2009, un'opera che sarà uno dei segni distintivi di quel «nuovo centro» che sarà l'area di Porta Susa, sulla spina 2, tra corso Vittorio, corso Inghilterra e corso Bolzano, tra il grattacielo del SanPaolo-Imi, la rinnovata sede della Provincia (l'ex Palazzo Telecom), il possibile centro direzionale della Ferrovie. L'avvio dei lavori per la realizzazione della nuova, modernissima stazione di Porta Susa è anche occasione per ridiscutere l'impegno di Fs a Torino e in Piemonte, con interventi per circa 3 miliardi e mezzo sulla rete tradizionale e l'arrivo, in tempi brevi, di oltre un centinaio di nuovi treni. Non a caso per il primo simbolico colpo di ruspa, accanto al sindaco Sergio Chiamparino e al presidente della Provincia Antonio Saitta, ci sono il numero uno delle Fs, Elio Catania, l'amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti (ex sindacalista Cgil, dato in ascesa nel borsino Fs) e l'amministratore delegato di Trenitalia, Roberto Testore. Dice Moretti: «E' un momento storico per il Paese. Da cinquant'anni in Italia non si costruiva una nuova stazione». Se si aggiunge che sarà un punto fondamentale del sistema dell'Alta velocità (il tratto fra Novara e Milano sarà ultimato nel 2009, in attesa degli sviluppi del collega-

mento verso la Francia) con il passaggio di una coppia di 16 treni al giorno e nodo cruciale di tutto il traffico ferroviario metropolitano nazionale, si giustifica l'enfasi tipica di ogni avvio dei lavori. Su cui ovviamente è aleggiata la questione della Torino-Lione. Per il sindaco l'unica via d'uscita è «prendere sul serio l'osservatorio tecnico presieduto da Mario Virano. Non si può pensare che questo sia stato fatto soltanto per dare un contentino a quelli della Valsusa. L'osservatorio dovrà restare in piedi fino a quando l'intero progetto non sarà completato».

**La stazione.** Firmato dal Gruppo francese Arep (capogruppo Jean-Marie Duthilleul e Etienne Tricaud), Silvio D'Ascia e Agostino Magnaghi, il progetto, che sarà realizzato da un pool di imprese (Cogel-Lorenzon Techmec-Cosmat), comprende una galleria di vetro e acciaio lunga 385 metri, larga 30, con un'altezza tra 5 e 12 metri e una torre alta oltre 100 metri, all'estremità sud. I binari, interrati, correranno sotto la struttura, che ospiterà, ad un livello inferiore, anche la metropolitana. Secondo la nuova filosofia ferroviaria «la stazione non deve essere soltanto un luogo dove cominciare o finire un viaggio o passare frettolosamente ma un ambiente dove incontrarsi e fare acquisti». Ecco quindi che la stazione a fianco del vecchio edificio (che non verrà demolito) sarà ricca di servizi (uffici bancari, negozi, caffè, ristoranti, non solo per i clienti. Un'opera che diventa quindi un tassello del progetto di riqualificazione urbana. Afferma Chiamparino: «L'opera è un ulteriore segno del processo di modernizzazione che la città ha intrapreso e sta portando avanti con determinazione. Alla fine dei lavori Porta Susa sarà anche il cuore pulsante di un nuovo centro direzionale della città».

**Un nuovo accordo.** Il rapporto tra il Comune e Fs ovviamente non si esaurisce con la nuova stazione, che rientra nel completa-

mento del passante ferroviario, previsto per il 2011. «Se sarò rieletto, bisognerà pensare al ruolo della stazione di Porta Nuova che comunque non chiuderà e ai due "trinceconi" di Vanchiglia e Semione per la seconda linea della metropolitana». Intanto ieri, Chiamparino e Moretti hanno sottoscritto un protocollo d'intesa per lo sviluppo delle aree urbane alla nuova stazione, circa 500 mila metri quadrati su una lunghezza di 12 km che il Comune valorizzerà creando una società ad hoc proprio con Rfi.

**Più treni per i pendolari.** «Ma in cima alle nostre preoccupazioni ci sono i milioni di pendolari che ogni giorno prendono i nostri treni», dice Elio Catania. Che con un giro di parole ammette che «dicembre a Torino ci sono stati dei problemi. Ma la puntualità dei convogli (per le Ferrovie vuole dire ritardi entro i 5 minuti) ad aprile ha raggiunto il 93 per cento, contro il 78-80 per cento di dicembre». Così per il presidente «la nuova stazione di Porta Susa è la punta di un iceberg per le Ferrovie che sul Piemonte, stanno compiendo un investimento molto importante: tre miliardi e mezzo di euro sono al momento impegnati in lavori solo sulla rete tradizionale, escludendo l'alta velocità, mentre sono in consegna, nei prossimi mesi 46, nuovi treni Minuetto e 75 Vivalto e una decina di nuove locomotive 464».

27-APR-2006

Quotidiano Milano

Il Sole 24 ORE

Direttore: Ferruccio De Bortoli

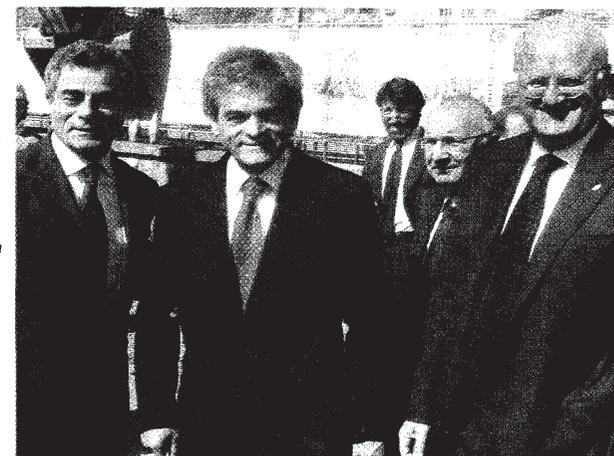
Lettori Audipress 1213000

da pag. 3

SCATTA LA COSTRUZIONE DELLA NUOVA STAZIONE

## Porta Susa diventa ad «Alta velocità»

È stato dato ieri il via ai lavori per la costruzione della nuova stazione di Porta Susa, a Torino. Sarà la prima stazione italiana per l'Alta velocità e verrà ultimata entro il 2009, con un investimento di 55 milioni per un'area di oltre 15 mila mq, con una galleria di vetro e acciaio lunga 385 metri, larga 30 e alta dai 3 ai 12 metri. Porta Susa — ha sottolineato l'amministratore delegato di Rfi, Mauro Moretti (a sinistra nella foto Ansa assieme a Sergio Chiamparino, sindaco di Torino e, a destra, Elio Catania, presidente Fs) — è un elemento cardine della trasformazione urbanistica di tutta l'area circostante. Perché sarà collegata al passante ferroviario, da ultimare per la fine del 2010 con un investimento di 600 milioni per i 5 km ancora mancanti (successivamente partiranno i lavori per l'arredo della superficie trasformata in un grande viale urbano). Ma a fianco della stazione sarà anche realizzata una torre di oltre 100 metri, nell'ambito di un'intesa raggiunta tra Rfi e il Comune di Torino.



27-APR-2006

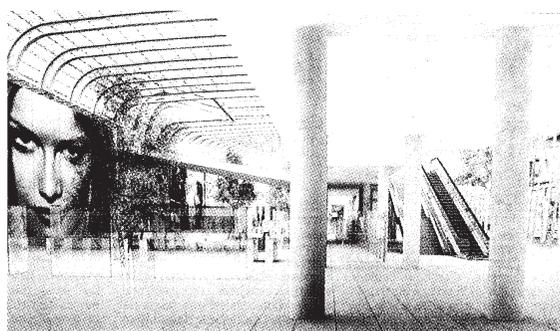
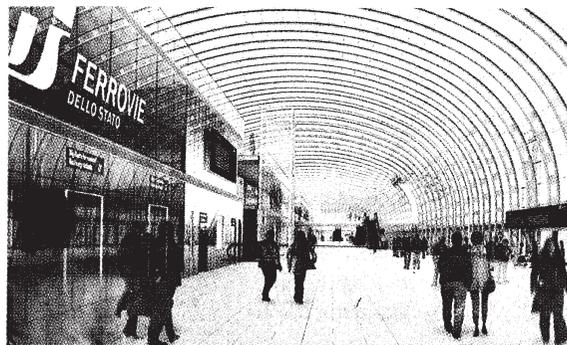
Stampa Torino

da pag. 39

L'EVENTO NEL 2009, TRA L'ATLANTICO TERMINAL E I CORSI VITTORIO EMANUELE, SORGERÀ UNA GALLERIA DI CRISTALLO DI 385 METRI PIENA DI SPAZI PUBBLICI E NEGOZI E UN GRATTACIELO

## La nuova Porta Susa cambia la città

Ieri s'è mossa la prima ruspa del cantiere dal quale nascerà la stazione dell'alta velocità



Nelle ricostruzioni al computer e nel plastico gli interni e l'esterno della nuova Porta Susa

**Francesca Paci**

Il dado è tratto. Più che la posa di una vera e propria pietra, il simbolo dell'avvio del cantiere per la nuova stazione di Porta Susa è l'abbattimento di un muretto interno allo scalo ferroviario. Come dire: prima di cominciare a costruire il domani buttiamo giù il passato. Ritardi, lungaggini burocratiche, tentennamenti politici. Roba vecchia, di ieri. Oggi è il giorno dell'alta velocità.

C'erano tutti, ieri mattina alla cerimonia d'apertura dei lavori. L'amministratore delegato delle FS Elio Catania e quello della Rete Ferroviaria Italiana Mauro Moretti, il sindaco Sergio Chiamparino e il presidente della Provincia Antonio Saitta. E poi un esercito di tecnici, periti, ingegneri, curiosi.

«Il cantiere per la prima stazione Alta

Velocità italiana è un'opera fondamentale in una delle regioni nodali, per la quale ci aspettiamo finanziamenti locali ma

anche nazionali», comincia Elio Catania. Ne va del sistema Paese: «Non si tratta solo di Torino e del Piemonte, qui stiamo fondando la nuova Italia».

Che Porta Susa non sia una priorità prettamente provinciale o regionale è una delle preoccupazioni di Chiamparino, una di quelle che vorrebbe riuscire a spiegare agli «scettici amici» no Tav e lo rendono particolarmente soddisfatto del lavoro dell'Osservatorio europeo: «Sto finendo di leggere il libro sulla storia di Torino pubblicato in occasione delle Olimpiadi. Sapete che le nostre linee ferroviarie risalgono addirittura a Cavour? E pensate che per certi aspetti sono tra quelle messe meglio...». La sua scelta di campo è netta: «So che spiacerà a chi pensa che la

mozzarella di bufala debba essere prodotta nel Cuneese ma viviamo nel 2006 e queste sono le nuove frontiere della globalizzazione».

Si parte, dunque. Un nuovo cantiere aperto fino al 2009, 55 milioni di euro d'investimento, la promessa di una galleria di cristallo e acciaio tra i corsi Bolzano e Inghilterra lunga 385 chilometri e larga 30 piena di negozi e spazi pubblici. E soprattutto l'interramento della ferrovia che consentirà di ricucire grosse fette di città oggi divise dai treni in corsa. E' l'ingegnere del Comune Burdizzo a spiegare quest'ultimo punto: «L'attuale binario parte da Porta Susa, sottopassa piazza Statuto, sovrappassa corso Regina e poi, in rilevato, scavalca la Dora verso corso Venezia».

Roba vecchia, di ieri. «Il nuovo passante infoscherà il binario di sette metri per ricucire il territorio. Così, dopo porta Susa

27-APR-2006

Stampa Torino

da pag. 39

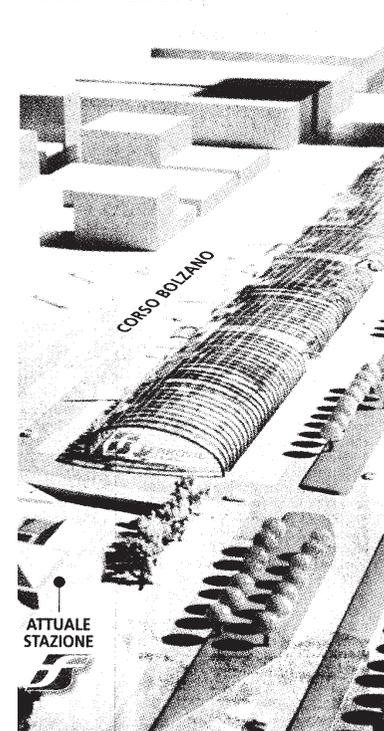
e il sottopasso di piazza Statuto la corsa proseguirà sotto il fiume per riemergere solo in corso Grosseto. Una soluzione per recuperare l'intera zona di corso Principe Oddone che, alla fine dei lavori, sarà collegata con l'attuale Spina 4. L'operazione sarà pagata in tandem: le FS copriranno le spese per le infrastrutture ferroviarie e il Comune di Torino metterà i fondi per ripristinare l'ambiente in superficie.

«Un'opera che fotografa un impegno sui servizi nuovo, come in Italia non se ne vedeva da cinquant'anni» commenta Mauro Moretti prima di firmare con il sindaco Chiamparino il protocollo d'intesa tra la città e la RFI per lo sviluppo delle aree adiacenti allo spazio ferroviario. Circa mezzo milione di metri quadrati di aree dismesse lungo 12 chilometri di passante. Tutti da valorizzare, ad alta velocità. Il dado ormai è tratto.

### Il tunnel sotto la Dora

permetterà di eliminare l'attuale barriera che divide corso Principe Oddone dalla nuova area sulla Spina 4

COSÌ NEL 2009



12-NOV-2006

GAZZETTA DI MANTOVA

Lettori Audipress 202000

da pag. 15

## Prodi inaugura la Crevalcore-Bologna Il tratto a doppio binario avrà i sistemi di sicurezza della circolazione



### «Ora servono risorse per le reti locali»



L'inaugurazione del nuovo tratto ferroviario

**CREVALCORE (Bo).** «I nove chilometri a doppio binario inaugurati sono importanti perché inquadri nel sistema complessivo della Verona-Bologna che riguarda il Mantovano. Ora serve trovare risorse aggiuntive per garantire lo sviluppo del sistema ferroviario locale. Questo per consentire di trasferire parte del trasporto dalla strada alla rotaia».

È il giudizio del vicepresidente della Provincia, Claudio Camocardi che ha partecipato ieri mattina in veste d'assessore ai trasporti all'inaugurazione della tratta a doppio binario tra San Giovanni in Persiceto e Crevalcore. «Prodi — ha spiegato ieri pomeriggio Camocardi — ha ricordato gli impegni sulle tratte ad alta capacità, la Milano Firenze e la Milano Venezia in grado di

decongestionare il traffico ferroviario. Ma anche accennato agli sforzi per trasferire parte del traffico stradale su rotaia. Questo anche prevedendo qualche forma di finanziamento da parte delle autostrade, in sede di revisione delle concessioni o di un sovrapedaggio». Una proposta che si sta discutendo nella conferenza fra Regioni e governo. (f.r.)



### 114 km costeranno oltre un miliardo

di Claudia Zamorani

**BOLOGNA.** Trasferire una quota dei pedaggi delle autostrade per l'acquisto di nuovi treni per i pendolari. Una proposta che arriva dalle Regioni e che Romano Prodi si dice pronto a valutare. Perché «è inutile che noi pensiamo a fare scelte se non ci sono risorse». Poi si domanda: «Dare un piccolo aggravio alle autostrade per spostare il centro sul pendolarismo ferroviario è di utilità generale? Se sì, lo si farà». La platea applaude. «Credo sia un'idea valida e in linea con le direttive europee» accoglie la proposta l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti. La nebbia c'era anche ieri a Crevalcore. Non così fitta come il 7 gennaio 2005, giorno della strage ferroviaria con 17 morti fra i quali il mantovano Bruno Nadali. Ieri però per Crevalcore è stato un giorno di festa. Alla presenza di Romano Prodi e

di una folta delegazione di autorità è stato inaugurato l'atteso raddoppio dei nove chilometri di binario tra San Giovanni in Persiceto e Crevalcore sulla Bologna-Verona. Prodi è sbarcato a Crevalcore a bordo di un treno. È stato accolto in stazione da circa duecento cittadini in festa che lo hanno applaudito e accompagnato lungo il tragitto, dove è stato invece contestato da un gruppetto di militanti di An e Lega che gridavano «buffone» e mostrano cartelli «Prodi come Bindi: più belli che intelligenti». Prodi, nel suo intervento, ha parlato della giornata di ieri come un «momento di riparazione» dopo il lutto della strage. Lutto che ha segnato i ricordi di tanti, anche di alcuni volontari dell'associazione «I sempar in baracca» (i sempre in festa, ironia della sorte) della Bolognina - punto del disastro - che per primi hanno prestato soccorso e che ieri erano presenti alla cerimo-



12-NOV-2006

GAZZETTA DI MANTOVA

Lettori Audipress 202000

da pag. 15

anni opera per ottenere questo risultato» si compiace Mauro Bosi, presidente dell'Associazione dei Comuni per il Raddoppio. Non la pensano così i rappresentanti dei lavoratori per la sicurezza della linea per il Brennero: «Riteniamo vi sia troppa ipocrisia. È stato necessario il sacrificio di 17 vittime innocenti per accelerare i lavori. Ci auguriamo che l'inchiesta faccia luce sulle vere cause e sulle responsabilità reali del disastro».

12-NOV-2006

la Repubblica cronaca Bologna

da pag. 1

Ha inaugurato il raddoppio dei binari a due anni dall'incidente. Oggi la commemorazione di Nassiriya

## Prodi tra Crevalcore e il Mulino

ROMANO Prodi taglia il nastro del raddoppio della ferrovia Bologna-Verona tra Due Torrie Crevalcore e medita sulla proposta delle Regioni di applicare un leggero rincaro del pedaggio per finanziare le ferrovie a beneficio dei pendolari sgravando così strade e autostrade. «Sto guardando con interesse all'ipotesi di un trasferimento di risorse dal pagamento delle autostrade all'acquisto di treni per pendolari» ha detto il premier nel corso della cerimonia di Crevalcore che è stata contestata da una cinquantina di militanti del Polo con striscioni e slogan contro il presidente del Consiglio. Secondo il senatore Ds Walter Vitali, con pochi centesimi di euro in più si potranno trovare i quattrini per comprare i treni e farli viaggiare sulle tratte pendolari. La giornata del presidente del Consiglio è poi proseguita a Bologna nell'aula di Santa Lucia dove ha assistito alla «lectio magistralis»



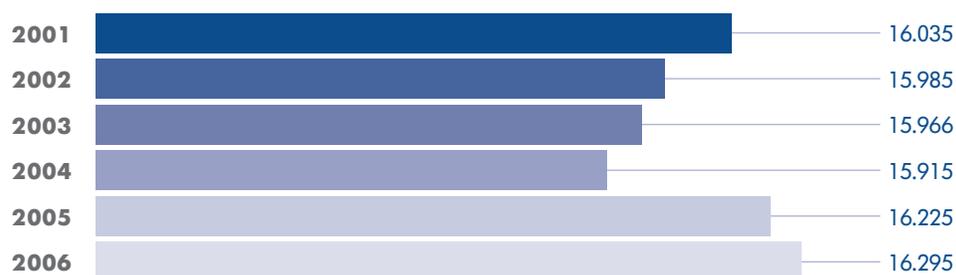
Prodi tra Moretti (Fs) e il sindaco di Crevalcore

del celebre italianista Ezio Raimondi, lettura annuale de «Il Mulino», dedicata a «Un'etica del lettore». Nella sede universitaria, Prodi è stato accolto dal cantautore Francesco Guccini che l'ha abbracciato incoraggiandolo a proseguire nell'opera di governo con la celebre frase dell'ex capo della Procura di Milano Francesco Saverio Borrelli: «Resisti, resisti, resisti». Oggi, invece, il premier sceglierà la sua città per celebrare il sacrificio dei soldati italiani a Nassiriya. Alle dieci, infatti, sarà al giardino della Montagnola in cui è stato eretto un cippo commemorativo ai caduti. Al Polo che accusa il presidente del Consiglio di celebrazioni in tono minore, Prodi replica smentendo. «Non applico un tono minore, commemoro i caduti a Bologna perché mi sembra doveroso rendere omaggio alle vittime di Nassiriya nella mia città. Il simbolo è molto più generale che non bolognese».

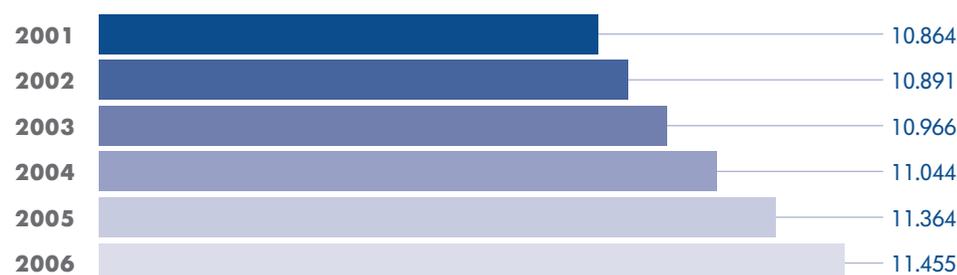
# 2001-2006

## AD Mauro Moretti

### Km di rete



### Km linee elettrificate



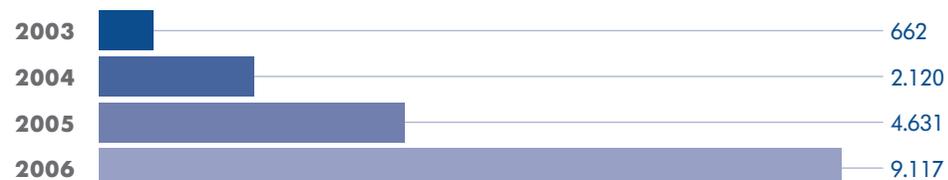
**ERTMS - European Rail Transport Management System:** il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo della marcia dei treni che migliora le prestazioni, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità.

**SCC - Sistema Comando e Controllo:** sistema di gestione integrata a distanza della circolazione ferroviaria attraverso tecnologie presenti in un Posto Centrale remoto.

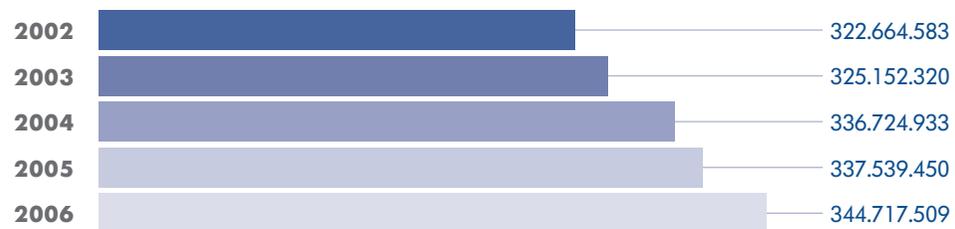
**SCMT - Sistema di Controllo Marcia Treno:** sistema che supporta i macchinisti nella guida controllando la velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno.

**Treno-Km:** unità di misura dei chilometri percorsi dalla totalità dei treni sulla rete ferroviaria nazionale.

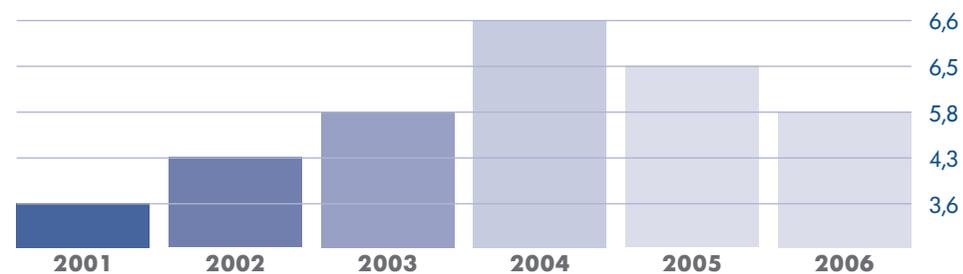
### Km di tecnologie sulla rete (ERTMS, SCC, SCMT)



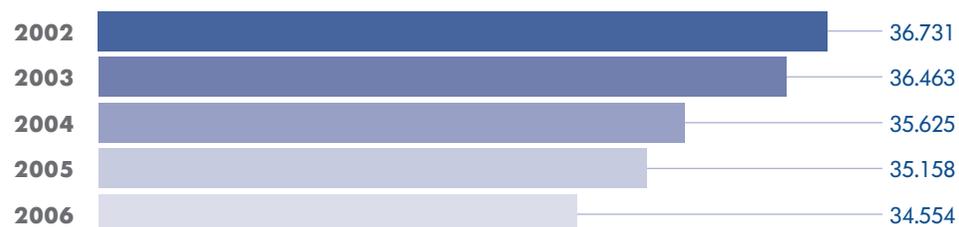
## Treno-Km



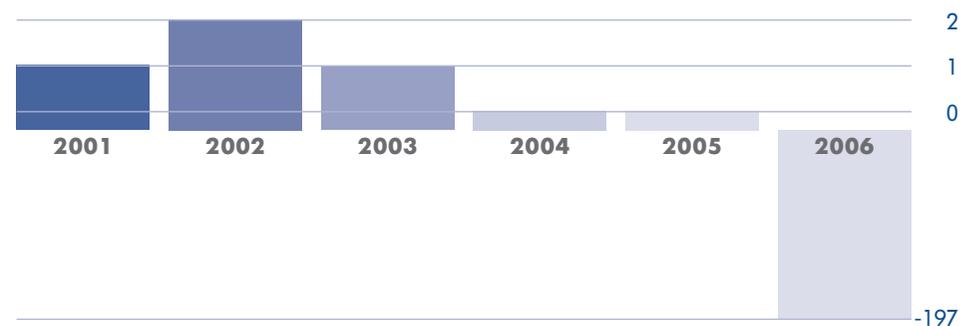
## Investimenti (in miliardi di euro)



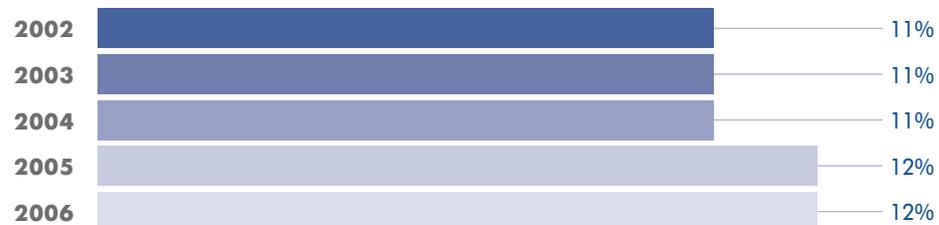
## Numero impiegati



## Reddito Netto (in milioni di euro)



## Rapporto uomo/donna





# Il saluto di **Mauro Moretti** AD dal 2001 al 2006

---

Care Colleghe e cari Colleghi,

nel momento in cui mi accingo ad intraprendere un cammino nuovo all'interno del nostro Gruppo, come Voi sicuramente saprete, sento l'obbligo di ringraziarVi per tutto quanto è stato fatto insieme.

Sono stati anni di sfide difficili e impegnative ma, al tempo stesso, di grandi soddisfazioni.

Gli obiettivi che ci eravamo proposti sono stati raggiunti: la solidità economica della Società, il raggiungimento di riconoscimenti di eccellenza, a livello nazionale e internazionale, in termini di Qualità e di Sicurezza, e la realizzazione di un grande piano di investimenti. Desidero, quindi, dirVi grazie per il conseguimento degli straordinari risultati di RFI che sono stati possibili attraverso il vostro lavoro e il contributo di ciascuno di Voi.

**Mauro Moretti**





**2007**



---

# Gennaio 2007

---

## **Convenzione quadro tra RFI, SNCF e RFF**

Viene stipulata la Convenzione quadro tra RFI, SNCF (Société Nationale des Chemins de Fer) e RFF (Réseau Ferré de France) per la gestione dell'infrastruttura sulle linee di confine di Modane e Ventimiglia.

## **Sinistro Segesta Jet**

Il 15 gennaio la nave veloce Segesta Jet entra in collisione con la nave portacontainer Susan Borchard. Nell'incidente perdono la vita quattro componenti dell'equipaggio della Segesta Jet, tutti dipendenti di RFI.

---

# Luglio 2007

---

## **Servizio di Polizia ferroviaria**

Il 3 luglio viene trasferita la gestione del servizio di Polizia ferroviaria da FS a RFI, che ne verifica l'attuazione, producendo periodica reportistica alle società interessate.

# Agosto 2007

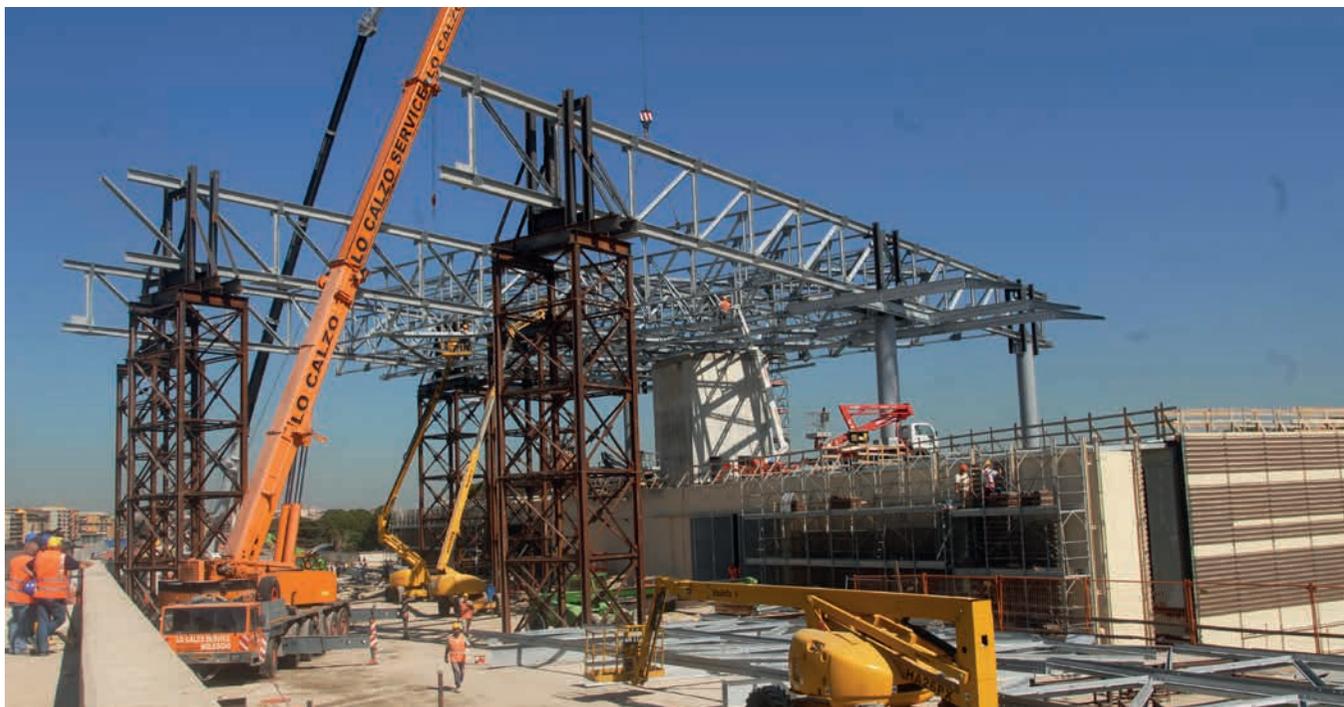
## Collaudo della linea AV/AC Roma – Napoli

Il 27 agosto l'Amministratore Delegato di RFI, a seguito della conclusione dell'iter tecnico e amministrativo, approva il collaudo del primo lotto funzionale Roma – Gricignano, parte integrante della nuova linea AV/AC Roma – Napoli.

# Ottobre 2007

## Roma Tiburtina: parte il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità

Il progetto Roma Tiburtina si inserisce nell'ambito di due importanti interventi per la città di Roma, quali la realizzazione della nuova stazione Roma Tiburtina e la riqualificazione e trasformazione urbanistica di un'area di circa 92 ettari nella zona dei quartieri Nomentano e Pietralata. La nuova stazione non rappresenta solo il punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad alta velocità italiani ed esteri, ma diventa anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.



## EVENTI NEL MONDO

Steve Jobs lancia sul mercato l'**iPhone** EDGE, il primo smartphone targato Apple.

All'una di notte di giovedì 6 dicembre, alle acciaierie **ThyssenKrupp** di Torino si scatena un drammatico incendio che provoca la morte di sette operai.

L'ispettore Capo di polizia Filippo **Raciti** muore in servizio durante gli scontri del derby di calcio Catania-Palermo.

Il 6 settembre muore Luciano **Pavarotti**, ritenuto il più grande tenore di tutti i tempi.





**2008**



## Aprile 2008

### Attivazione della linea AV Napoli – Salerno

La linea AV/AC Napoli – Salerno “Via Monte del Vesuvio”, aperta all’esercizio commerciale ad aprile, consente di prolungare l’alta velocità fino a Salerno e di destinare la linea costiera Napoli - Torre Annunziata - Salerno all’esclusivo servizio metropolitano. La linea si sviluppa per circa 29 chilometri, è collegata alla linea AV/AC Roma – Napoli e all’interconnessione con la linea costiera Napoli – Salerno.

## Luglio 2008

### Concorso internazionale per la stazione Bologna Centrale

Il primo luglio il progetto di Arata Isozaki vince il concorso internazionale di progettazione bandito dal Gruppo Ferrovie dello Stato per il piano architettonico di completamento della stazione Bologna Centrale. Obiettivo del concorso è la progettazione di una stazione integrata con il territorio che diventi fulcro della mobilità ferroviaria e del trasporto pubblico locale.

### Finanziamento del progetto AV/AC Torino – Milano - Napoli

Il 16 luglio il Gruppo FS Italiane stipula un contratto di prestito con il Raggruppamento Temporaneo di Concorrenti costituito da Cassa Depositi e Prestiti e Dexia Crediop per il finanziamento del progetto AV/AC Torino – Milano - Napoli del valore complessivo di 800 milioni di euro.

### Acquisto partecipazione di Terminali Italia

Il Consiglio di Amministrazione di RFI autorizza il 25 luglio l’acquisto dalla società Cemmat dell’85% delle quote di partecipazione della società Terminali Italia.



# Settembre 2008

## Rinvenimento della Necropoli Himera

La Necropoli della colonia greca di Himera, tra le più importanti d'Europa, viene rinvenuta durante i lavori del raddoppio ferroviario Fiumetorto - Cefalù Ogliastrillo, lungo la linea Palermo - Messina. Il ritrovamento porta alla luce circa 9.300 tombe e consente di approfondire la conoscenza delle antiche popolazioni che insediavano il territorio.

# Ottobre 2008

## Nascita del Consorzio "Metromare dello Stretto"

RFI e il partner Ustica Lines costituiscono il Consorzio "Metromare dello Stretto" e si aggiudicano la gara indetta dal Ministero dei Trasporti per l'istituzione di un servizio di trasporto marittimo veloce tra le città di Messina, Reggio Calabria e Villa San Giovanni.

# Dicembre 2008

## Inaugurazione della linea AV Milano - Bologna

Il 13 dicembre viene inaugurata l'alta velocità Milano - Bologna. I 182 chilometri della nuova linea sono attrezzati con il più innovativo sistema di sicurezza per la circolazione dei treni: la tecnologia ERTMS/ETCS di Livello 2, che consente la circolazione di treni di diversa nazionalità sulla base di un linguaggio comune, gestito con componenti interoperabili di terra e di bordo. La distanza tra i due capoluoghi è percorsa in poco più di un'ora.



## EVENTI NEL MONDO

**Barack Obama** è il primo afro-americano della storia a divenire Presidente degli Stati Uniti d'America, battendo nettamente il repubblicano John McCain.

**Fidel Castro** lascia definitivamente il potere al fratello Raul. Per Cuba si chiude una fase della sua storia durata 49 anni.

**Silvio Berlusconi** viene eletto per la quarta volta Presidente del Consiglio dei Ministri.

Con la crisi sui mutui e il fallimento della banca **Lehmann Brothers** si scatena la crisi dei mercati finanziari.





2009

---

# Aprile 2009

---

## Attivazione stazione Milano Rho per Expo

Il 22 aprile la stazione Rho Fiera Milano viene attivata a servizio del trasporto metropolitano e delle linee suburbane del capoluogo lombardo. La fermata è funzionale alle due linee Torino - Milano, quella convenzionale e quella alta velocità, e alla linea Domodossola - Milano. Si trova all'estrema periferia del territorio comunale di Rho, nei pressi del nuovo polo Fieramilano, appositamente realizzato per ospitare eventi espositivi.

---

# Giugno 2009

---

## Incidente di Viareggio

Alle 23.48 del 29 giugno, al passaggio del treno merci 50325 Trecate - Gricignano, un carro cisterna contenente gpl esce dai binari all'altezza della stazione di Viareggio. La fuoriuscita del gpl provoca un grave incendio con drammatiche conseguenze in termini di vite umane. Le vittime sono 32.





---

# Dicembre 2009

---

## Lancio del sistema AV/AC Torino - Salerno

Nel dicembre del 2009 ha inizio il servizio commerciale sull'intero asse AV/AC Torino-Salerno con il collegamento no-stop Milano-Roma in 2 ore e 59 minuti, che avvicina significativamente le due città con standard di puntualità e di servizio altissimi. Una rivoluzione nella mobilità del Paese e nello stile di vita delle persone che rende possibile partire e tornare nello stesso giorno. Si creano così nuove modalità di pendolarismo, permettendo alle persone di mantenere le radici nelle proprie città. Insieme all'autostrada A1 Milano-Napoli il sistema Alta Velocità/Alta Capacità è considerata la più grande opera costruita in Italia nel dopoguerra.

## EVENTI NEL MONDO

A Washington, davanti a più di due milioni di persone, il **Giuramento Ufficiale di Barack Obama** come 44° Presidente degli Stati Uniti, il primo presidente nero della storia d'America.

La notte del 6 aprile una scossa di **terremoto** di 6,2 gradi della scala Richter fa tremare la **Provincia de L'Aquila** provocando il crollo di numerosi edifici. Il bilancio è di 308 morti, 1.500 feriti e 65mila sfollati.

L'area dell'Oceano Pacifico viene colpita da un violento **tsunami** provocato da una scossa di terremoto di 8,3 gradi della scala Richter che causa la morte di oltre cento persone.

Il re del pop **Michael Jackson** viene stroncato da un infarto all'età di 50 anni nella sua abitazione vicino a Los Angeles. A Montecarlo, colto da un infarto, muore Mike Bongiorno all'età di 85 anni.





**2010**

---

# Gennaio 2010

---

## **Criteria di progettazione per la nuova linea Torino - Lione**

Il 29 gennaio l'Osservatorio Tecnico emette il documento "Indirizzi operativi per la progettazione preliminare della Nuova Linea Torino-Lione dal confine di Stato fino alla connessione con la linea AV/AC Torino Milano" che definisce i criteri per la progettazione del nuovo tracciato.

---

# Febbraio 2010

---

## **Presentazione progetti Terzo Valico e nodo di Genova**

L'8 febbraio a Sampierdarena vengono presentati i progetti del Terzo Valico e del nodo ferroviario di Genova. Alla presenza dell'AD di FS Mauro Moretti, delle Istituzioni locali, del Ministro delle Infrastrutture Altero Matteoli e del Ministro dello Sviluppo Economico Claudio Scajola una ruspia aziona simbolicamente i motori per inaugurare il cantiere del nodo ferroviario.

---

# Settembre 2010

---

## **Visita ai cantieri Torino Porta Susa**

Per verificare l'avanzamento dei lavori della nuova stazione Torino Porta Susa, il 9 settembre si tiene una visita ai cantieri con l'AD di FS Mauro Moretti, il Sottosegretario ai Trasporti Mino Giachino, il Presidente della Regione Piemonte Roberto Cota e il Sindaco di Torino Sergio Chiamparino. La nuova stazione, riferimento per l'alta velocità e per il trasporto regionale, viene realizzata nel rispetto e in un'ottica di sostenibilità ambientale.



---

# Novembre 2010

---

## **Costituzione Blufferries**

Il 4 novembre RFI, in ottemperanza alla normativa antitrust, costituisce una nuova società a responsabilità limitata denominata Blufferries, deputata al trasporto marittimo e costiero di persone e merci.

## **Completamento dei lavori di restyling della stazione Milano Centrale**

I lavori di restyling di Milano Centrale portano alla completa trasformazione degli ambienti e degli spazi di stazione, rendendo possibile lo sviluppo dell'offerta commerciale. Gli interventi comprendono il restauro e la messa in sicurezza delle architetture storiche e il riassetto funzionale delle aree per una maggiore fruibilità degli spazi. La Galleria delle Carrozze, fino al 2005 percorsa da auto private e taxi, viene chiusa al traffico e si trasforma in una nuova piazza coperta a disposizione di viaggiatori e cittadini. Grazie a questi interventi, oggi Milano Centrale è un hub di trasporto cittadino moderno e funzionale in grado di offrire elevati standard qualitativi in termini di servizio e mobilità.

---

# Dicembre 2010

---

## **Incorporazione di TAV in RFI**

In data 7 dicembre l'Assemblea Straordinaria delibera in merito al progetto di fusione per l'incorporazione in RFI della società TAV.



## EVENTI NEL MONDO

Un **terremoto** di scala 7 della scala Richter scuote Port-au-Prince, la capitale di **Haiti**, uccidendo 222.570 persone, ferendone 300mila e provocando 1,3 milioni di sfollati.

L'Europa affronta la **crisi finanziaria della Zona Euro**, con un aumento vertiginoso del debito sovrano nelle economie di Grecia, Portogallo, Spagna, Irlanda e Italia.

Barack Obama e Hillary Clinton organizzano i primi **colloqui di pace** tra il Primo Ministro israeliano Benjamin Netanyahu e il Presidente dell'Autorità Nazionale Palestinese Mahmoud Abbas.





**2011**

---

# Febbraio 2011

---

## **Presentazione del progetto di raddoppio Lunghezza - Guidonia**

Il progetto nel quadrante nord est di Roma rappresenta la prosecuzione del raddoppio della linea metropolitana FL2, già realizzato nel tratto tra Prenestina e Lunghezza, per uno sviluppo complessivo di circa 11 chilometri. Il progetto prevede inoltre la realizzazione delle nuove stazioni Bagni di Tivoli e Guidonia Collefiorte.

---

# Giugno 2011

---

## **Gli inizi del servizio Sala Blu**

RFI assume definitivamente il ruolo di Station Manager, in applicazione del Regolamento Europeo su "diritti e obblighi dei passeggeri nel trasporto ferroviario", e inizia a gestire il servizio di assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità, rivolto ai passeggeri di tutte le imprese ferroviarie che circolano sulla rete nazionale.

---

# Ottobre 2011

---

## **Inaugurazione della Sala Blu di Milano Centrale**

Nella stazione Milano Centrale viene inaugurata il 24 ottobre la Sala Blu, punto di riferimento per i viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità. Aperta tutti i giorni dalle ore 7 alle 21, la Sala coordina i servizi di assistenza di altre 27 stazioni nel territorio lombardo.

## **Supporto alla gestione dell'emergenza alle Cinque Terre**

Il 25 ottobre il Gruppo FS supporta le autorità e le squadre di soccorso a seguito dell'eccezionale ondata di maltempo con alluvioni e frane che ha interessato la Liguria, soprattutto nelle località delle Cinque Terre. Gli oltre 170 addetti impegnati rendono possibile la riattivazione parziale della linea ferroviaria Genova - La Spezia dopo appena due giorni e il suo completo ripristino il lunedì successivo. Squadre tecniche e mezzi messi a disposizione da RFI sono indispensabili per garantire il trasporto di persone, beni di prima necessità e mezzi di soccorso da e per le località rimaste isolate e raggiungibili solo via mare o via ferrovia.

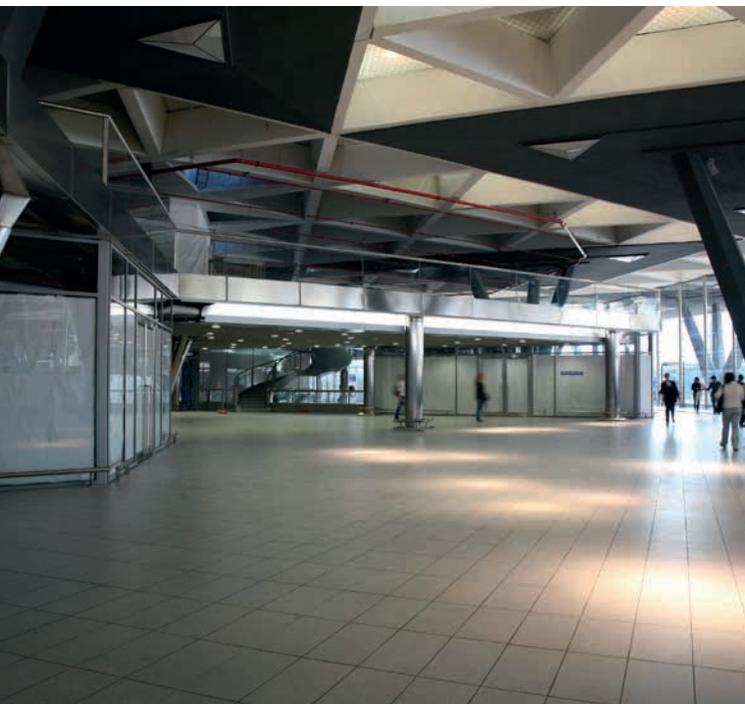
---

# Luglio 2011

---

## **Incendio alla stazione Tiburtina**

Alle ore 4 del 24 luglio si sviluppa un incendio nella sala apparati della stazione Roma Tiburtina che causa significative ripercussioni per i treni. Nella stessa giornata la circolazione viene parzialmente ripristinata, per poi tornare regolare il 26 luglio.





# Dicembre 2011

## Inaugurazione del nuovo scavalco del nodo di Firenze

Attivato il primo dicembre il nuovo scavalco del nodo di Firenze fra Rifredi e Castello. La nuova infrastruttura, inaugurata dal Presidente della Regione Toscana Enrico Rossi e dall'Amministratore Delegato del Gruppo FS Italiane Mauro Moretti, consente una migliore e più regolare gestione della circolazione ferroviaria e al tempo stesso l'incremento della potenzialità del nodo con riduzione delle interferenze tra i diversi flussi di traffico.

## Fine dei lavori di riqualificazione della stazione Napoli Centrale

Il 12 dicembre viene inaugurata la nuova stazione Napoli Centrale, con 40 negozi aperti dalle ore 8 alle 22, tutti i giorni dell'anno, 136 nuove sedute e pensiline, nuova illuminazione e tabelloni al led.

# Novembre 2011

## Inaugurazione della stazione Tiburtina

La nuova stazione Tiburtina viene inaugurata il 28 novembre alla presenza del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e delle cariche istituzionali locali, la Presidente della Regione Lazio Renata Polverini, il Sindaco di Roma Gianni Alemanno e il Presidente di Provincia Nicola Zingaretti. 140mila utenti giornalieri, più di 50mila metri quadri di superficie, 20 binari per 400 chilometri di ferrovie interconnesse compongono il più importante nodo di interscambio romano, per un investimento complessivo di circa 322 milioni di euro: questi i numeri del progetto della nuova stazione di Roma.

## EVENTI NEL MONDO

Grandi movimenti di rivolta si susseguono dalla Tunisia all'Egitto, dalla Libia alla Siria: è la cosiddetta **Primavera Araba**. In Tunisia le rivolte portano alle dimissioni di Ben Ali, in Egitto Mubarak lascia la guida del Paese, mentre in Libia viene ucciso Muammar Gheddafi.

In Pakistan, le forze speciali della marina statunitense scovano e uccidono il leader di Al Qaida **Osama Bin Laden**.

Il principe **William e Kate Middleton** si sposano nell'Abbazia di Westminster.

In Norvegia, tra Oslo e l'isola di Utøya, l'estremista cattolico e conservatore **Anders Breivik** uccide 91 persone riunite per il meeting dei laburisti.





**2012**



---

# Aprile 2012

---

## **Italo inizia a viaggiare sui binari della Milano - Napoli**

Il 2012 è caratterizzato dall'avvio dell'attività commerciale della società NTV, unico caso europeo di "competitor new entrant" nel segmento dei servizi alta velocità. La mattina del 28 aprile Italo inizia ufficialmente a viaggiare sui binari italiani, effettuando in principio collegamenti sulla sola relazione Milano - Napoli.

---

# Maggio 2012

---

## **Avvio lavori della linea Treviglio - Brescia**

Nel cantiere di Travagliato, in provincia di Brescia, il 7 maggio viene dato simbolicamente il via alla costruzione della linea Treviglio - Brescia. All'apertura del cantiere sono presenti il Ministro dello Sviluppo e delle Infrastrutture Corrado Passera, il Presidente della Regione Lombardia Roberto Formigoni e l'Amministratore Delegato di FS Mauro Moretti. La nuova tratta rappresenta la prosecuzione diretta del tracciato alta velocità Milano - Treviglio, attivato a luglio 2007.

# Ottobre 2012

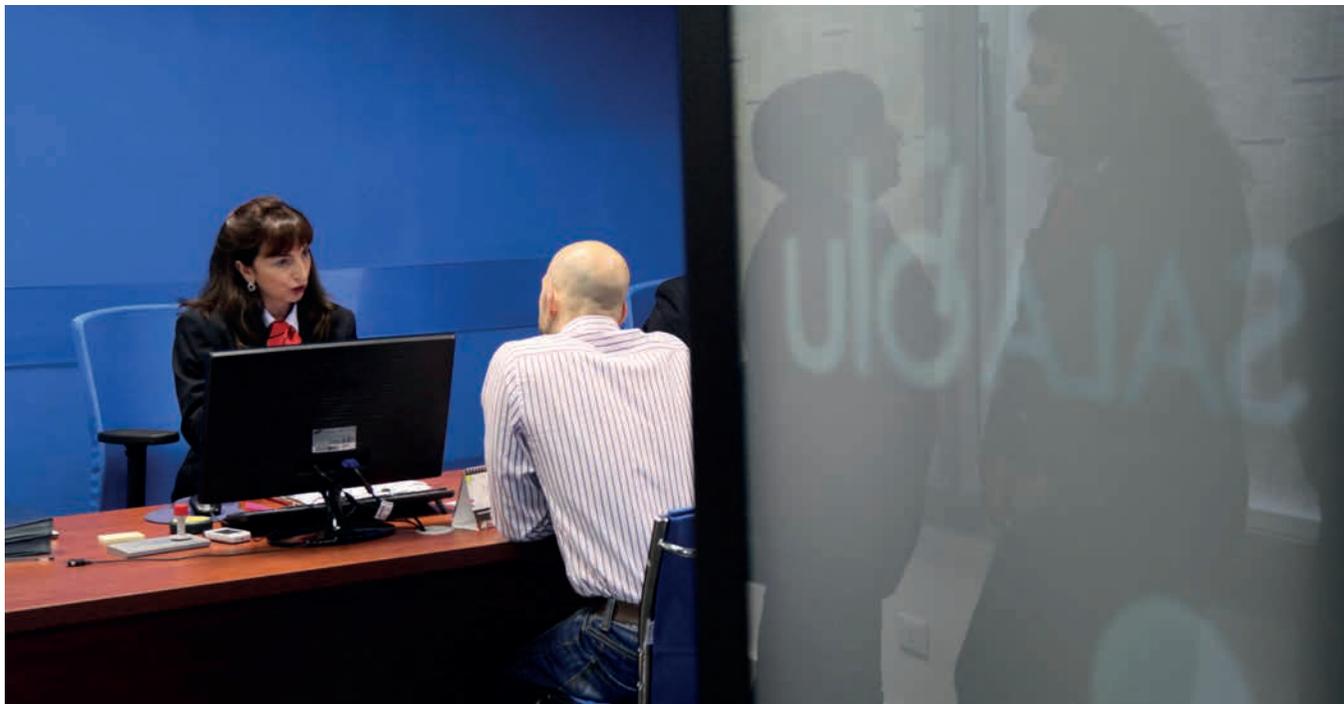
## Nuova Sala Blu a Roma Termini

Una nuova Sala Blu, punto di riferimento per i viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità, apre le porte al binario 1 di Roma Termini. La Sala, completamente rinnovata, viene presentata ai presidenti delle principali associazioni aderenti alle Federazioni nazionali FISH e FAND impegnate nel campo della disabilità. Il centro coordina i servizi di assistenza in altre 27 stazioni.

# Novembre 2012

## Alluvione nell'area grossetana

Il 12 novembre un'alluvione nell'area grossetana provoca ingenti danni all'infrastruttura ferroviaria. In appena quattro giorni i tecnici di RFI ripristinano la piena funzionalità della linea tirrenica tra Grosseto e Orbetello.



## EVENTI NEL MONDO

In Francia François Hollande sale all'Eliseo, negli USA **Barack Obama** conquista per la seconda volta la Casa Bianca mentre in Cina il presidente Hu Jintao lascia il posto di Segretario del Partito al suo successore designato, **Xi Jinping**.

La **guerra civile in Siria**, iniziata nel culmine della primavera araba del 2011, domina la scena internazionale.

A largo dell'Isola del Giglio naufraga la nave da crociera **Costa Concordia** provocando la morte di 32 persone.

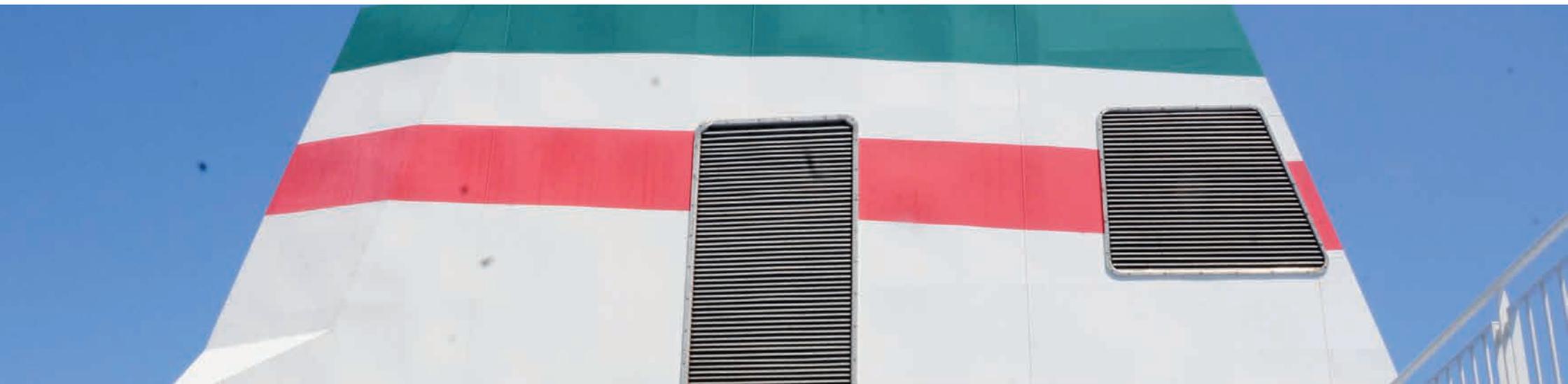
Una **scossa** di magnitudo 5,8 della scala Richter colpisce la **provincia di Modena**. I morti sono 7, i feriti circa 50, gli sfollati 5mila.

La duchessa di Cambridge **Kate Middleton** e il principe **William** annunciano di aspettare un figlio.





**2013**



---

## Gennaio 2013

---

### **Inaugurazione della stazione Torino Porta Susa**

L'anno inizia con l'inaugurazione di Torino Porta Susa il 14 gennaio, prima stazione alta velocità italiana sull'asse Parigi - Roma. Con la sua spettacolare galleria in acciaio e vetro lunga 386 metri e larga 30, la struttura rappresenta un grande boulevard che restituisce continuità ad un'area urbana storicamente interrotta dalla ferrovia.

---

## Marzo 2013

---

### **Costituzione della Fondazione FS Italiane**

Il 6 marzo RFI, Ferrovie dello Stato Italiane e Trenitalia, in qualità di soci fondatori, costituiscono la Fondazione FS Italiane. L'iniziativa è volta alla tutela e alla valorizzazione del patrimonio storico e culturale delle ferrovie italiane.

### **Supporto alla Protezione Civile per l'alluvione in Liguria**

Rete Ferroviaria Italiana supporta le operazioni della Protezione Civile per aiutare gli abitanti del Comune di Corniglia rimasti isolati via strada. L'utilizzo dei carrelli ferroviari permette a un mezzo dei Vigili del Fuoco e a un'autobotte gpl di arrivare nella cittadina e di attivare gli interventi di soccorso.

---

## Maggio 2013

---

### **Vendita a BNP Paribas Real Estate del primo lotto di aree di Roma Tiburtina**

Il 30 maggio si conclude la vendita a favore di BNP Paribas Real Estate del primo lotto edificabile dell'area di Roma Tiburtina.

# Giugno 2013

## Inaugurazione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana

Progettata dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava e inaugurata l'8 giugno, la stazione Reggio Emilia AV Mediopadana rappresenta l'unica fermata intermedia sulla linea alta velocità Milano - Bologna. L'infrastruttura è pensata e progettata per servire un'area ben più ampia della sola Reggio Emilia, la cosiddetta "area vasta", che comprende Modena, Parma, Mantova, Cremona, Verona e la zona orientale della provincia di Piacenza: un bacino di due milioni di persone, potenziali utenti. La stazione, che si caratterizza per la facciata ondulata, permette di avvicinare sensibilmente Reggio Emilia a Milano e a Roma, con tempi di percorrenza minimi: 43 minuti verso il capoluogo lombardo, 22 minuti per Bologna e circa 2 ore e 15 per la Capitale.

## Inaugurazione della stazione Bologna AV

In funzione da giugno, la stazione AV di Bologna è la chiave di volta del progetto di potenziamento del nodo ferroviario del capoluogo emiliano, da sempre interessato da un intenso traffico di treni locali, nazionali, internazionali e merci. È costituita da un "camerone" interrato lungo 640 metri che si sviluppa su tre livelli collegati da un sistema di scale e ascensori. Grazie al sottoattraversamento AV di Bologna e alla nuova stazione è possibile garantire una gestione separata e ottimale dei flussi di traffico: treni regionali e metropolitani viaggiano in superficie, quelli AV in sotterranea, con vantaggi in termini di regolarità. La nuova stazione permette inoltre di ricucire il tessuto urbano e di collegare il quartiere Bolognina al centro storico.

# Luglio 2013

## Visita al treno diagnostico Diamante

A luglio viene organizzata la visita guidata al treno Dia.Man.Te, il primo convoglio diagnostico al mondo destinato al monitoraggio delle linee ad alta velocità, in grado di verificare lo stato dell'infrastruttura ferroviaria alla velocità di 300 chilometri orari.

## Avvio Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART)

Il 12 luglio il Presidente del Consiglio dei Ministri Enrico Letta annuncia l'avvio dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti e, con decreto del Presidente della Repubblica del 9 agosto 2013, nomina il Presidente e i componenti dell'Autorità.

## Varo della motonave Messina

Inaugurata il 26 luglio alla stazione Messina Marittima, la motonave Messina è l'ultima nata della flotta navale di RFI per i servizi di traghettamento nello Stretto. La cerimonia, alla quale partecipano i rappresentanti delle Istituzioni siciliane e calabresi, si conclude con il tradizionale taglio del nastro. L'avvio del servizio commerciale della motonave Messina integra e potenzia l'offerta dei collegamenti marittimi tra la Sicilia e la Calabria.

## EVENTI NEL MONDO

**Papa Benedetto XVI** lascia il ministero di vescovo di Roma e diventa Papa Emerito. I cardinali in conclave eleggono il nuovo Papa, il cardinale **Jorge Bergoglio**, che sceglie il nome di Francesco per evocare il ritorno alla Chiesa povera.

Muore a 95 anni **Nelson Mandela**, il padre della lotta all'apartheid.

**Piazza Taksim** a Istanbul, in Turchia, diventa il cuore di una lunga protesta contro il Primo Ministro Recep Tayyip Erdogan.

All'età di 87 anni muore **Margaret Thatcher**, Primo Ministro del Regno Unito dal 1979 al 1990 e unica donna nella storia ad aver ricoperto tale carica.





**2014**

---

# Febbraio 2014

---

## Incidente di Andora

Il 17 gennaio, a seguito di una frana, svia l'Intercity 660 Milano – Ventimiglia in un tratto a binario unico che costeggia il mare. Il 3 febbraio iniziano le attività propedeutiche alla rimozione del treno, che si concludono il 24 febbraio con l'intervento via mare di una chiatta attrezzata che rende possibile sollevare e riposizionare sui binari il locomotore e la carrozza. La circolazione è riattivata il 4 marzo, al termine degli interventi di ripristino dell'infrastruttura, con dieci giorni di anticipo rispetto al cronoprogramma.

---

# Maggio 2014

---

## Dimissioni Amministratore Delegato

Il 29 maggio l'Amministratore Delegato Michele Mario Elia presenta le proprie dimissioni al Consiglio di Amministrazione di RFI perché "chiamato" a ricoprire l'incarico di Amministratore Delegato di FS Italiane.

---

# Luglio 2014

---

## Nomina del nuovo Amministratore Delegato

Il 24 luglio l'Assemblea degli azionisti di RFI nomina Maurizio Gentile Consigliere di Amministrazione della società. Successivamente il CdA, riunito sotto la presidenza di Dario Lo Bosco, procede alla nomina formale di Maurizio Gentile come Amministratore Delegato.

## Sopralluogo ai cantieri del Terzo Valico di Genova

Sopralluogo nei cantieri Borzoli, Polcevera, Trasta e Fegino del Terzo Valico di Genova con il Ministro dei Trasporti Maurizio Lupi, l'AD di RFI Maurizio Gentile, l'AD del Gruppo FS Italiane Michele Elia e Pietro Salini AD di Salini Impregilo.





## EVENTI NEL MONDO

L'omicidio di un giovane ragazzo afroamericano nella cittadina di Ferguson (Saint Louis, Missouri) da parte di un agente di polizia scatena **proteste in tutti gli Stati Uniti**.

Il virus dell'**Ebola** si diffonde in Africa mietendo migliaia di vittime.

La **Crimea** dichiara la propria volontà di separarsi dall'Ucraina con un referendum, la cui legittimità è respinta dall'Unione Europea e dagli Stati Uniti e che la Russia ritiene invece valido. Si scatena la protesta degli indipendentisti e l'esercito russo coglie l'occasione per varcare i confini.

Lo **Stato Islamico** dell'Iraq e della Grande Siria (ISIS) proclama la rinascita del Califfato nei territori caduti sotto il suo controllo.

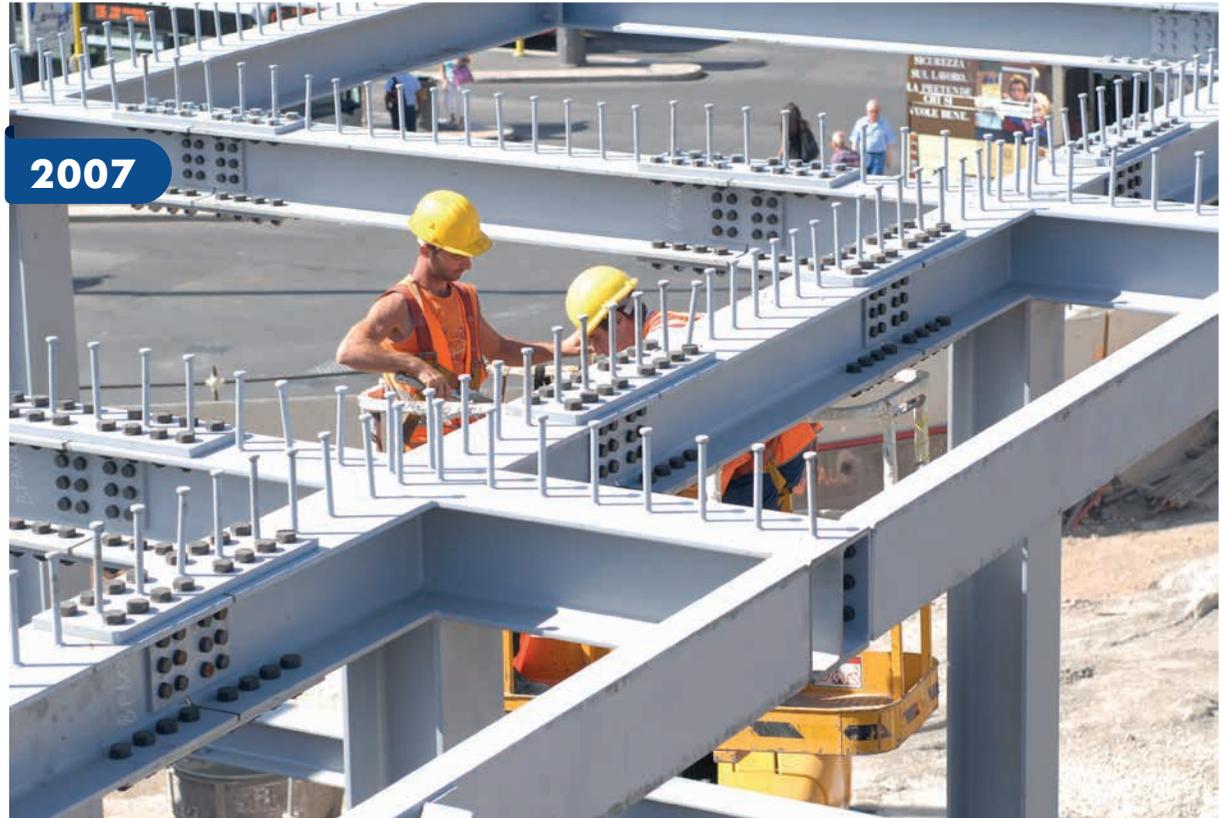
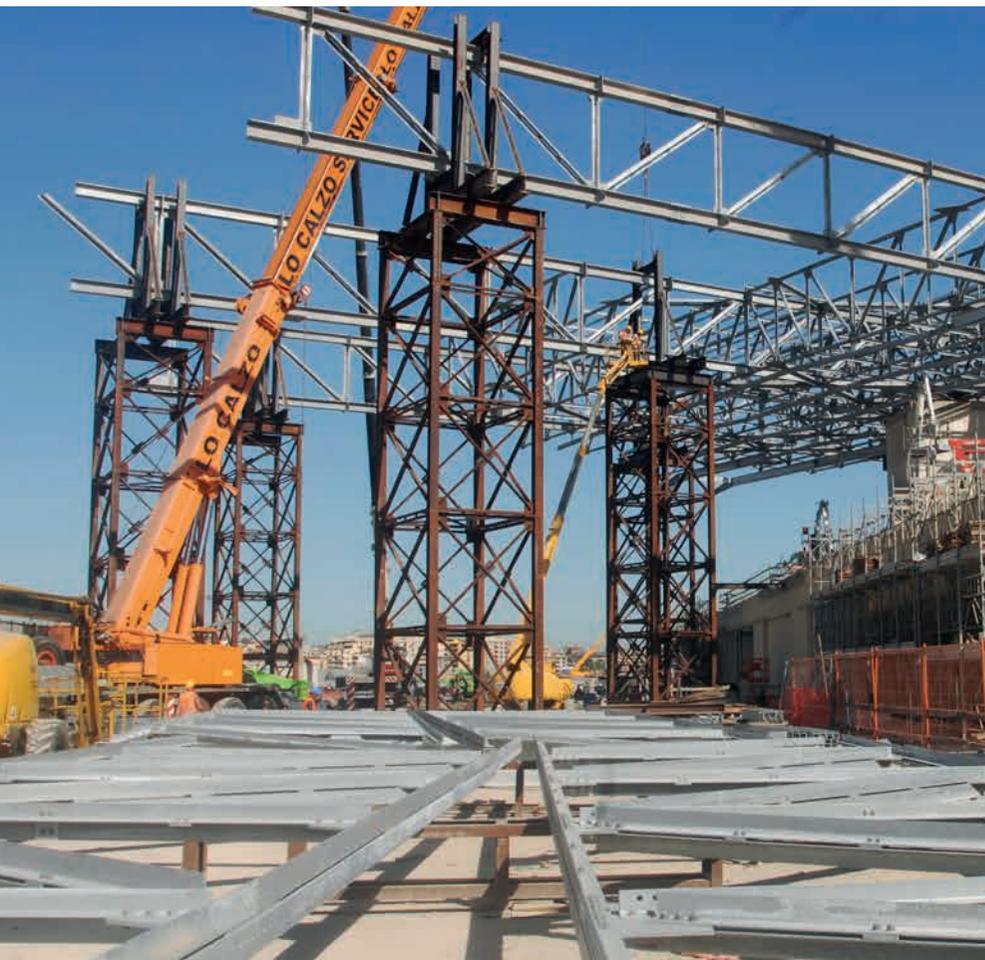
Dopo una forte mobilitazione è indetto il referendum per l'**indipendenza della Scozia**. La maggioranza dei 4,3 milioni di elettori scozzesi chiamati a esprimersi sceglie però di rimanere nel Regno Unito.



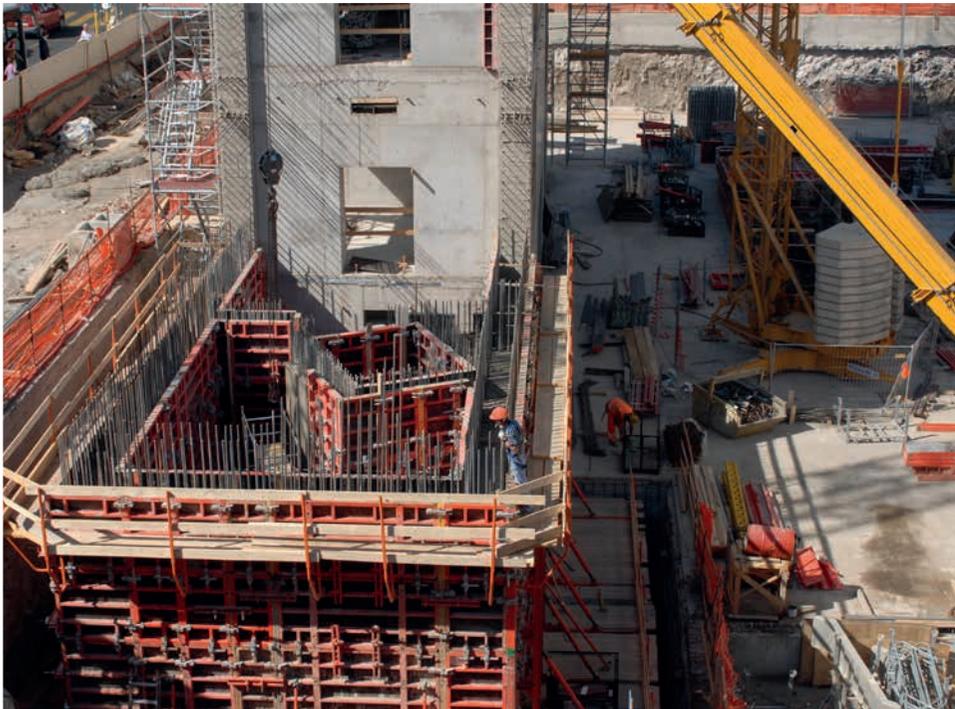


**GALLERY**

**2007-2014**



## Parte il cantiere per la nuova stazione dell'Alta Velocità Roma Tiburtina



03-OTT-2007

Messaggero Cronaca di Roma

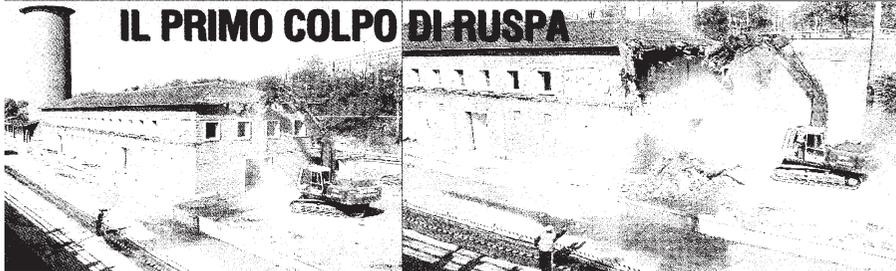
da pag. 41

Quotidiano Roma

Direttore: Roberto Napolitano

## I GRANDI CANTIERI DELLA CAPITALE

### IL PRIMO COLPO DI RUSPA



A sinistra, la ruspa in azione: la stazione sarà il punto di arrivo e partenza dei treni ad alta velocità e il nodo centrale della mobilità urbana e metropolitana. In basso, la nuova tangenziale

# Stazione Tiburtina ad alta velocità

Supertreni, mobilità urbana ed extraurbana: sarà il nodo ferroviario più centrale

Dal terminal si arriverà da Roma a Milano in poco più di 3 ore, e per raggiungere Napoli basterà soltanto un'ora e 10. Più vicini i popolosi quartieri Nomentano e Pietralata

di FABIO ROSSI

Un pilastro della Roma del prossimo futuro che nasce, «all'insegna della qualità architettonica che è il miglior rimedio al degrado», come sottolinea il sindaco Walter Veltroni. Dopo un lungo ed estenuante iter giudiziario-amministrativo, ieri hanno preso il via i lavori per la realizzazione della nuova stazione Tiburtina, progettata dall'architetto Paolo Desideri. Una stazione che a fine 2009 - se-

condo il programma stilato dalle Ferrovie dello Stato - diventerà la nuova "porta" di Roma, terminal dei treni dell'alta velocità che collegheranno Roma con Milano in poco più di tre ore, e con Napoli in un'ora e dieci. E che collegherà fisicamente due popolosi quartieri, il Nomentano e Pietralata, storicamente separati dal vallo ferroviario.

Cuore architettonico del

progetto è una galleria sopraelevata sopra l'attuale piastra costruita per i Mondiali di calcio del '90, dalla lunghezza di 300 metri, che diventerà una sorta di *boulevard* pedonale, con esercizi commerciali e servizi, collegato con i binari da scale mobili. Il progetto fa parte di un più ampio intervento urbanistico concordato da Comune di Roma e Ferrovie dello Stato: i lavori interesseranno un'area di circa 92 ettari, con la realizzazione di complessi immobiliari (centri direzionali e hotel) per 540 mila metri cubi e la realizzazione di aree verdi attrezzate con servizi culturali, sociali, sportivi e ricreativi per 10 ettari. Il finanziamento dell'opera, che costerà 155 milioni di euro, deriva in parte da soldi pubblici e in

parte dagli introiti della trasformazione urbanistica delle aree intorno alla stazione.

«Entro dicembre del 2008 completeremo l'Alta velocità tra Bologna e Milano e a dicembre 2009 la linea Torino-Salerno. Roma è situata proprio nel mezzo. Insomma, cambierà la geografia del Paese - sottolinea l'amministratore delegato di Ferrovie dello Stato, Mauro



03-OTT-2007

Messaggero Cronaca di Roma

da pag. 41

Quotidiano Roma

Direttore: Roberto Napolitano

Moretti - Da dicembre 2008 avremo collegamenti diretti tra il Nord e il Sud senza più passare per Roma Termini, ma per la Tiburtina». La nuova stazione, in ogni caso, non sarà solo il punto di partenza e arrivo nella Capitale dei treni ad alta velocità, ma diventerà anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana, tra treni, metropolitana e autobus urbani ed extraurbani. Un collegamento pedonale, inoltre, consentirà l'accesso ad un parcheggio multipiano con più di 1.100 posti auto.

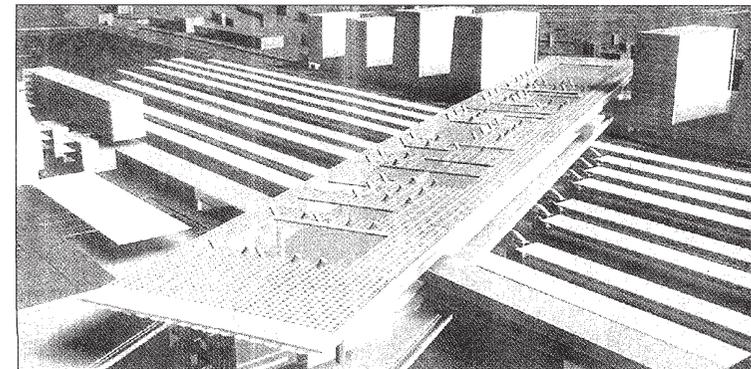
«La lotta al degrado arriva

con la qualità - spiega Veltroni - e nel caso della stazione Tiburtina si tratta di un'opera di grandissima qualità che porterà ad un alleggerimento del traffico. Inoltre sarà raddoppiata la via Tiburtina e saranno realizzate le residenze universitarie di Pietralata». Secondo il sindaco, «per questo quartiere si tratterà di una riqualificazione urbana di grande livello: qui abbiamo cercato di combattere il degrado, togliendo i manifesti politici e salvaguardando i pilastri, per un to-

tale di 12 mila interventi». È così, aggiunge Veltroni «che si possono cambiare i paradigmi di un paese costruito sulla gomma. In Italia c'è bisogno di più ferrovia perché è il modo meno devastante di trasportare persone e merci - conclude il sindaco - E il 2009 per Roma sarà un anno all'insegna della grande architettura: inaugureremo la Città dello Sport di Santiago Calatrava e la stazione Tiburtina di Paolo Desideri».

All'inaugurazione dei cantieri erano presenti anche l'assessore capitolino ai Lavori pubblici, Giancarlo D'Alessandro, e i presidenti dei due Municipi che saranno "ricongiunti"

dall'opera: Orlando Corsetti (III) e Ivano Caradonna (V). Nel corso dei lavori un tratto della tangenziale sarà abbattuto e sostituito con un nuovo collegamento, in gran parte sotterraneo, che costituirà una bretella cittadina verso l'autostrada A24, cancellando gli svincoli sulla rete stradale interna del quartiere Nomentano e la sopraelevata all'altezza della stazione.



Via ai lavori per la struttura sopraelevata di Paolo Desideri, con 92 ettari di rivoluzione urbana

# Alta velocità a Tiburtina, si parte “Tra due anni la nuova stazione”

**Veltroni: “Importante come l’Auditorium e la Fiera, sarà pari a Termini”**

**PAOLO G. BRERA**

MILANO e Venezia in tre ore, Napoli in un’ora e dieci, e poi parcheggi e negozi, sale congressi, piazzali, giardini e passeggiati: ha aperto ieri i battenti il cantiere della nuova stazione Tiburtina disegnata per l’Alta velocità, con cui alla fine del 2009 — questi sono gli impegni presi dal costruttore — nascerà il più importante nodo di scambio romano tramobilità urbana e nazionale.

I lavori saranno imponenti: 92 ettari di rivoluzione urbanistica che comprendono 10 ettari di aree verdi con servizi culturali, sociali, ricreativi e sportivi, e 540mila metri cubi di complessi immobiliari. Il risultato è necessariamente impressionante: non solo il gioiello architettonico disegnato da Paolo Desideri, la stazione sopraelevata che unirà Pietralata e Nomentano in trecento metri di passeggiata sui binari, tra negozi e scale mobili che scendono direttamente ai treni coniugando efficienza e leggerezza; ma anche la revisione della viabilità che completa il progetto abbattendo la Tangenziale sopraelevata col suo groviglio di rampe, e creando 1.100 posti auto.

«Nasce un’opera paragonabile alla nuova Fiera o all’Auditorium — dice il sindaco, Walter Veltroni —. Il 2009 sarà un anno fondamentale: inaugureremo la Città dello Sport di Calatrava e la sta-

zione Tiburtina di Paolo Desideri». «Siamo a un punto di svolta. Nel dicembre 2008 — aggiunge l’ad delle Ferrovie, Mauro Moretti — completeremo l’Alta velocità Bologna-Milano, nel dicembre 2009 la Torino-Salerno in cui Roma si trova al centro. La capitale si proietta in un sistema ferroviario di livello europeo, in cui la nuova stazione Tiburtina assomiglierà a un centro servizi e unirà due quartieri, il Nomentano e Pietralata, finora divisi dalla ferrovia».

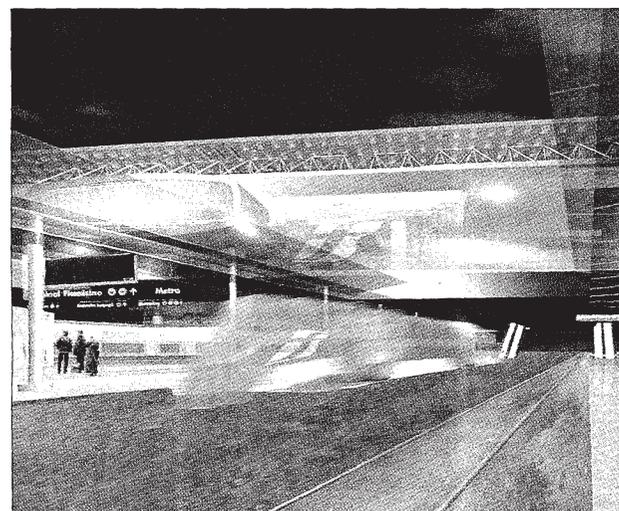
I lavori saranno realizzati da Coop7, che ha vinto l’appalto con ribasso del 19%, e costeranno 155 milioni finanziati «dagli introiti della trasformazione urbanistica intorno alla stazione» e dalla mano pubblica. Durante i lavori la vecchia stazione sarà pienamente in funzione, ma a fine 2009 sarà abbattuta consentendo di terminare la nuova, che sarà già attiva:

«La vecchia stazione — spiega l’architetto Desideri — è stata rimaneggiata troppe volte, manterremo solo la centrale di controllo e alcuni impianti ferroviari».

Sul fronte Pietralata nascerà un nuovo piazzale con sosta taxi e silos auto interrato. Sul Nomentano, il piazzale Ovest col parcheggio di scambio per bus e metro e per la nuova stazione dei pullman. Intanto, con 140 milioni di Roma Capitale «batteremo il tratto di Tangenziale che sovrasta la stazione, e al suo posto sarà realizzata una galleria da Batteria Nomentana a Ponte Lanciani e una strada che raggiungerà la A24» spiega l’assessore ai Lavori pubblici,

Giancarlo D’Alessandro. Per nemesi, circonvallazione Nomentana diventerà viale alberato. «Tutto questo — dice Veltroni — insieme alla realizzazione del campus di Pietralata modificherà profondamente questo quadrante. È la più grande opera di riqualificazione urbana realizzata negli ultimi anni. È un luogo di degrado, ma lo combattiamo con la qualità: la nuova Stazione sarà accanito a Termini per importanza».

**Un nodo di scambio tra metro, bus, pullman e Fs con 1.100 posti auto, giardini e negozi**



Particolare del progetto della nuova stazione Tiburtina



03-OTT-2007

**CORRIERE DELLA SERA** cronaca Roma  
 Quotidiano Roma Direttore: Paolo Michi

da pag. 2

**RIVOLUZIONE TIBURTINA**

Parte il cantiere dell'Alta velocità: galleria di 300 metri

di LILLI GARRONE

■ A pagina 2

Una galleria sopraelevata di 300 metri unirà Pietralata e Nomentano

# Tiburtina e alta velocità Ieri sono partite le ruspe

*Veltroni: lavori conclusi entro due anni*



Walter Veltroni e l'amministratore delegato di Ferrovie Mauro Moretti

Il primo dei vecchi edifici della stazione Tiburtina, con i suoi rossi mattoni, ha iniziato a cadere sotto le ruspe esattamente cinque minuti dopo che il sindaco Walter Veltroni e l'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti, hanno annunciato il via al cantiere per quella nuova, destinata ai treni dell'Alta velocità. Il progetto, dell'architetto Paolo Desideri, diventerà realtà entro due anni: galleria sopraelevata in cristallo, di 300 metri che unirà i due quartieri Pietralata e No-

mentano, storicamente separati proprio dai binari. Sarà realizzata sopra la piastra-ponte già costruita, a nove metri di altezza e con un investimento di 155 milioni di euro, in parte pubblico e in parte proveniente dagli introiti della trasformazione urbanistica delle aree vicine. «Con l'accordo della sovrintendenza - ha spiegato Paolo Desideri - gli edifici della vecchia stazione verranno demoliti: non hanno valore architettonico, sono stati rifatti decine di volte». Resteranno invece parte degli

**UN'AREA DI 92 ETTARI**

*Saranno realizzati complessi immobiliari, alberghi e un centro congressi, aree verdi con all'interno il campus di Pietralata*

**LO SNODO**

*Il punto d'incontro ferroviario connesso con metropolitana, bus, linee extraurbane e un parcheggio da 1.100 posti*

apparatrici tecnici, binari compresi che «saranno le "viscere" - ha detto Mauro Moretti - della nuova: un boulevard urbano coperto, all'interno del quale ci saranno negozi ed uffici».

I lavori, affidati alla ditta «Coop 7» che si è aggiudicata l'appalto con un ribasso del 18,9 per cento, interessano un'area di 92 ettari con la realizzazione di complessi immobiliari, complessi alberghi e un centro congressi, per una volumetria di 540 mila metri cubi e la creazione di aree verdi, delle quali farà parte il campus di Pietralata.

A garantire che entro il 2009, «il 90 per cento dei lavori saranno eseguiti» è stato Walter Veltroni. «L'alta velocità - ha aggiunto il sindaco - cambierà la fisionomia della città e la filosofia del trasporto interno ed



03-OTT-2007

**CORRIERE DELLA SERA** cronaca Roma  
 Quotidiano Roma Direttore: Paolo Michi

da pag. 2

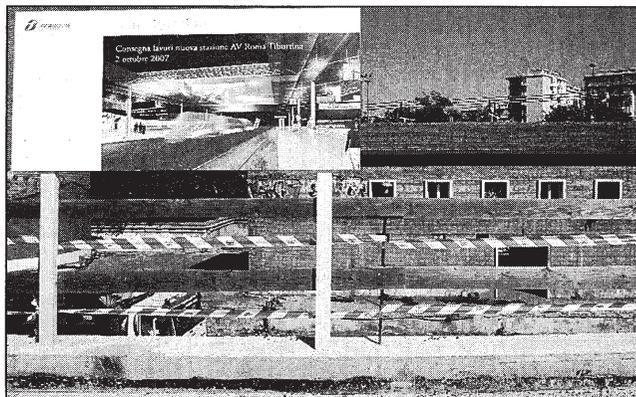
esterno. La Tiburtina sarà la seconda grande stazione di Roma». E un punto di incontro per 400 chilometri di ferrovie connesse con tre linee di metropolitana, con un capolinea di numerosi bus urbani e con la stazione delle autolinee extraurbane. Vi si arriverà direttamente dalla via Tiburtina e un collegamento pedonale consentirà di raggiungere un parcheggio di 1.100 posti auto. Il nuovo piazzale sarà a Pietralata, mentre quello del Nomentano, sarà il nodo per l'interscambio con i mezzi urbani. «Una nuova "porta di Roma" - ha concluso Mauro Moretti - uno dei nodi fondamentali del sistema Alta velocità che permetterà di arrivare entro due anni in un'ora e dieci minuti a Napoli, in tre ore a Milano, Venezia e Verona».

L'operazione Tiburtina sarà completata con la realizzazione di opere infrastrutturali per 500 milioni di euro, descritte dall'assessore ai Lavori pubblici Giancarlo D'Alessandro, destinati a modificare l'aspetto di tutto il quadrante. «La prima opera - ha detto D'Alessandro - sarà la nuova circosvalenza interna che soppianderà la Tangenziale est: tre chilometri, dall'autostrada Roma-L'Aquila alla Batteria Nomentana, a completamento del tronco già realizzato da ponte Lanciani a Portonaccio. Sarà in galleria per evitare l'impatto acustico e costerà 140 milioni di euro dei fondi per Roma Capitale. Sarà aperta al traffico entro il 2009, e nel 2010 saranno abbattuti i piloni della Tangenziale est su piazzale Tiburtino».

Lilli Garrone

**FERROVIE** Il nuovo scalo, pronto nel 2009, consentirà la riqualificazione della zona

# Tiburtina: aperti i cantieri per la stazione dell'Alta velocità



La nuova stazione della linea dell'Alta velocità di Roma Tiburtina non è più solo un progetto. Ieri, martedì, sono incominciati i lavori che entro il 2009 dovranno portare a realtà il disegno dell'architetto Paolo Desideri. Una stazione, quella Tiburtina, che non sarà solo punto di arrivo e partenza nella Capitale dei treni ad alta velocità italiani e stranieri, ma anche il più importante nodo di scambio della rete di mobilità urbana e metropolitana romana.

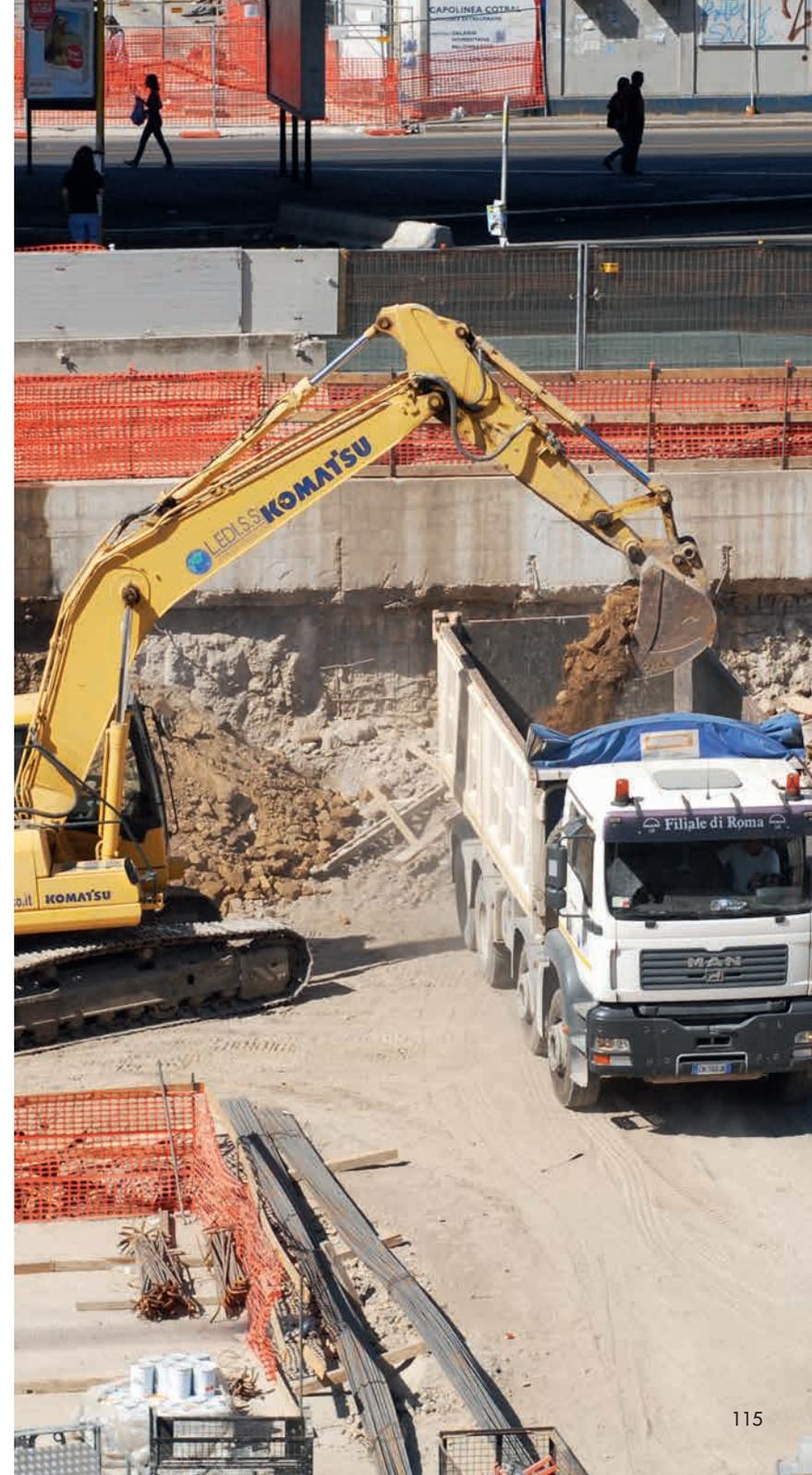
L'area di cantiere è stata consegnata a Coop 7, l'impresa che si è aggiudicata i lavori, alla presenza del sindaco Walter Veltroni, dell'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, e dell'assessore ai Lavori del Comune, Giancarlo D'Alessandro. Il progetto fa parte di un più ampio intervento urbanistico concordato da Comune e Ferrovie dello Stato: i lavori interesseranno un'area di circa 92 ettari, con la realizzazione di complessi immobiliari (centri direzionali e hotel) per 540 mila metri cubi e la realizzazione di aree verdi attrezzate con servizi culturali, sociali, sportivi e ricreativi per 10 ettari.

«Cuore architettonico del progetto — ha spiegato Moretti — è una galleria sopraelevata lunga 300 metri che unirà i quartieri di Pietralata e Nomentano, storicamente separati dalla ferrovia. La galleria sarà realizzata sopra la "piastraponte" già costruita: un boulevard urbano, coperto e sopraelevato che scavalcherà i binari, all'interno del quale ci saranno esercizi commerciali e servizi.

Il finanziamento dell'opera, previsto in 155 milioni di euro, sarà in parte pubblico e in parte proveniente dagli introiti della trasformazione urbanistica delle aree intorno alla stazione.

Il sindaco Veltroni ha garantito che «entro la fine del 2009 il 90% dei lavori saranno eseguiti. L'Alta velocità cambierà la fisionomia della città e la filosofia del trasporto interno ed esterno verso Sud e verso Nord. La riqualificazione e la lotta al degrado — ha ribadito — arrivano se c'è qualità. Inoltre, il traffico veicolare sarà alleggerito». Con questa operazione «la stazione Tiburtina — ha detto ancora Veltroni — si avvia a diventare la seconda grande stazione romana».

Oltre alle aree verdi attrezzate e al collegamento dei due quartieri, sarà completata la circoscrizione interna che collegherà la Batteria Nomentana allo svincolo dell'A24, un percorso che correrà sotto il livello stradale e che permetterà di eliminare il ponte della tangenziale.





# Inaugurazione della linea Alta Velocità Milano – Bologna



# Attivazione della linea Alta Velocità Napoli – Salerno

2008



# Concorso internazionale per la stazione Bologna Centrale

2008





Quotidiano Milano

Diffusione: 347.568

Lettori: 1.149.000

Il Sole  
**24 ORE**  
Direttore: Ferruccio de Bortoli

14-DIC-2008

da pag. 17

## MILANO-BOLOGNA IN 65 MINUTI



**Puntuali.** Il presidente Fs Innocenzo Cipolletta (a sinistra) e l'a.d. Mauro Moretti, alla partenza dell'alta velocità Milano-Bologna. ▶ pagina 17

**Ferrovie.** Ieri il viaggio inaugurale della tratta Milano-Bologna - Moretti: «Ringrazio lavoratori, imprese e tecnologia italiane»

# Parte l'alta velocità made in Italy

Toccati i 300 chilometri all'ora tra Piacenza e Reggio Emilia - Oggi il via al servizio

### L'ARRIVO

Cofferati in versione capostazione ha salutato Gianni Letta sui binari: «È un grande giorno, benvenuti e puntuali»

### Marco Alfieri

BOLOGNA. Dal nostro inviato

«Sessantacinque minuti esatti, buona la prima», prede il tempo un vecchio ferroviere bolognese. In effetti, buona la prima.

Anche se la nuova linea veloce Milano-Bologna era già cominciata un'oretta e mezza prima in Centrale a Milano. Con il vecchio spiazzo dei taxi trasformato in gran foyer per ricevere i tanti ospiti, politici, autorità e un bel pezzo di capitalismo italiano invitato da Trenitalia al viaggio inaugurale del Frecciarossa, l'alta velocità made in Italy, fatta con tecnologia tutta tricolore. In ordine sparso Catania, Profumo, Nagel, Toto, Guarguaglini, Gilberto Benetton, Salvatore Ligresti e tanti altri.

Non c'è Silvio Berlusconi ma Gianni Letta. E non c'è il presidente Napolitano.

Accreditato, breve buffet e poi si sale tutti a binari 14-16, dove hanno allestito una piccola croisettes davanti al Frecciarossa. Poche anche le temute proteste dei no Tav: rumorosi, ma saranno una ventina. A metà binario, in un piccolo palchetto, c'è un breve saluto di Innocenzo Cipolletta, il presidente di Fs («è una giornata storica. Anche per le 8 persone che sono scomparse nella realizzazione della linea. È un peso enorme nei nostri cuori»). Foto di gruppo con il sindaco Moratti, Roberto Formigoni, il commissario Ue Tajani, Letta e ovviamente Mauro Moretti, il padrone di casa. Si sale in treno tra macchinisti e capotreni tutti in divisa nuova e alle 16.20, puntuale, il Frecciarossa 29405 scivola dolcemente come su un biliardo fuori dalla Centrale: «Il gruppo Ferrovie dello Stato vi dà il benvenuto nel viaggio inaugurale della linea alta velocità Milano-Bologna...»

Il Frecciarossa è uno dei 22 Eu-

rostar che da oggi collegheranno Milano a Napoli assieme ai 50 da Milano a Roma. Più bello fuori che dentro. Il restyling degli ETR500 - perché questi sono per ora i Frecciarossa, in attesa della gara per 50 nuovi treni che Moretti indirà nei prossimi giorni - ha reso certamente sexy la carena, molto più spartani gli interni: sedili marroni, tavolini apribili di legno biondo. Spina per la corrente, tasto per alzare e abbassare il parasole. In alto le cappelliere. E poi il bottone per i canali radio, da ascoltare con le cuffie. Insomma il classico Eurostar già in servizio. L'unica aggiunta è che va a 300 all'ora e che ai due estremi di ogni carrozza c'è un monitor che illustra la velocità, l'orario e la mappa di dove ci si trova. A Lambrate la velocità è di 89 km/h. Poi la progressione: 96, 105, 113 all'altezza della Trecca. A San Donato il Frecciarossa corre già a 152 all'ora. Fuori comincia ad imbrunire. Non è uno strappo il suo, ma una lunga progressione. A Melegnano sfiora i 200. Comincia la

lunga planata sulla via Emilia. «Dolce o salato?» Alle 16.30 ecco l'omino della Chef express. Pure lui è al primo viaggio sull'Av e si vede che è emozionato. Passiamo Lodi ai 255, qui un pochino si balla. Alle 16.39 ecco tagliare i



Quotidiano Milano

Diffusione: 347.568

Lettori: 1.149.000

Il Sole  
**24 ORE**  
Direttore: Ferruccio de Bortoli

14-DIC-2008

da pag. 17

300, dopo 19 minuti dalla partenza. Siamo appena prima di Piacenza. Eppure i rumori sono quelli tipici dell'Eurostar: il lieve cigolio in curva, il sussulto dei finestrini, lo sbuffo. Per il resto si può lavorare e rilassarsi. Solo che le auto fuori sembrano tutte ferme in parcheggio e i campi piccoli piccoli. Si passa il grande Po, gonfio d'acqua e di rumore alle 16.41, sul ponte progettato dall'architetto Pietrangeli. L'unica cosa è che si perde completamente il paesaggio: tra Piacenza e Parma si viaggia tra i 290 e i 300 all'ora. S'intravedono solo le righe dei fiumi: il Taro l'Enza, il Secchia. Bye bye campanili. Poi, alle 16.45 il capotreno da un po' di numeri sul nuovo tratto: 42 comuni, 7 province e 2 regioni attraversate. 182 km di linea Av. 41 cantieri avviati a partire dal 2000 per 6,9 miliardi di euro di investimenti.

Alle 16.52 si passa Parma a 300 all'ora. Poi, a Gattatico, dove c'è la più grande Casa del popolo d'Italia, strana nemesi, il Frecciarossa sbuffa e tira una brusca frenata. 35 secondi di rantolo sordo. È uno stop imprevisto. L'ingegner D'Elia spiega subito che il treno ha perso il segnale e da Bologna, dove c'è la centrale operativa, per sicurezza hanno mandato il segnale di blocco al treno. L'Av non si guida con semafori tradizionali. C'è un sistema di trasmissione radio continuo, l'alfabeto è fatto da segnali laterali. Alle 16.59 torna, la centrale riconosce il Frecciarossa e lo fa ripartire. Ricomincia la progressione. Fuori è buio pesto. Si vede qualche luce a intermittenza. Le auto, grappoli di case, gli svincoli su una via Emilia ormai indistinguibile e il neon

dei centri commerciali. Dal ponte di Calatrava di Reggio Emilia, dove nel 2011 si fermerà l'Av, si sfreccia a 240. Ma da Reggio a Modena la velocità non supererà più i 250. I 300, in pratica, solo da Piacenza a Reggio. Alle 17.20 il Frecciarossa incrocia il nodo di Bologna. Alle 17.25 i suoi 12 vagoni si fermano puntuali sotto le due torri. La sosta è di 10 minuti. Davanti alla prima carrozza, quella vip, c'è il sindaco Cofferati che attende il convoglio. Scendono Moretti e Letta. Due parole veloci: «è un grande giorno, benvenuti» (Cofferati); «fa sempre piacere venire a Bologna, e oggi ancora di più su questo treno prodigioso che ha toccato i 300 all'ora in pieno comfort» (Letta). Alle 17.44 si riparte, con il Chinese che s'improvvisa capostazione.

Il rientro è molto più veloce. Da Modena in poi, su su fino a Lodi, si sfreccia ai 300. Alle 18.20 si passa Piacenza, alle 18.33 s'intravede Rogoredo. Alle 18.41, cioè in 57' contro i 65 dell'andata, siamo di nuovo in Centrale.

Prima della banda dei Carabinieri parlano le autorità. Mauro Moretti ringrazia «lavoratori, imprese, tecnologia e intelligenza italiane. Perché questa Av è tutta tricolore ed è una bella pagina per il nostro paese, specie in un momento di crisi». Dal 2009, infatti, tutta la dorsale sarà completa: da Torino a Salerno. E la sfida, ricordano Vasco Errani e Formigoni, «sarà integrare le linee veloci con la rete pendolare». Vasto programma. Per adesso, «felice anzitutto come italiana», chiosa Letta. Moratti. E per una sera almeno, forse basta così.

Un'ora e cinque minuti sulla linea superevele



Alla trasferta hanno partecipato diverse autorità tra cui (nella foto a sinistra, da destra) Letizia Moratti, Gianni Letta, Innocenzo Cipolletta, Mauro Moretti, Antonio Tajani, Roberto Formigoni.

BOOM DI BIGLIETTI

190

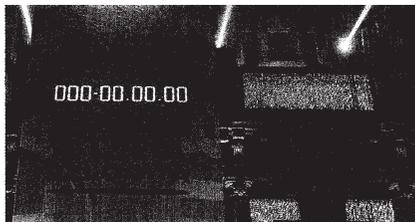
Mila biglietti Tanti quelli venduti per il viaggio in alta velocità, tra il 21 novembre e il 31 dicembre. Di questi, 150mila sono relativi alla tratta Milano-Bologna e 75mila sono stati acquistati dalle grandi aziende.

210

Minuti È quanto impiega l'Eurostar ad alta velocità no-stop, sulla tratta Milano-Roma. Altri tav sulla stessa rotta, che effettuano fermate intermedie a Firenze e a Bologna, coprono la distanza in meno di quattro ore.

350

Chilometri all'ora La velocità massima del tav "Frecciarossa", il più rapido della categoria. Gli altri locomotori ad alta velocità sono "Frecciargento" e "Freccia Bianca" che a pieno regime possono toccare, rispettivamente, 285 km/h e 230 km/h.



Con il primo viaggio del tav "Frecciarossa" sulla tratta Milano-Bologna, è terminato il conto alla rovescia del tabellone nella piazza antistante la Stazione



L'arrivo di "Frecciarossa" a Bologna (foto a destra) è avvenuto secondo i tempi previsti.

Milano-Bologna in 66 minuti il super-treno fa tremare l'aereo Ma i pendolari protestano e scrivono a Napolitano



La partenza del super-treno da Bologna a Milano

Il treno ad alta velocità

collega Milano a Bologna copre 212 chilometri in 65 minuti e raggiunge una velocità di 301 Km/h

I NUMERI



ETTORE LIVINI

MILANO — L'Italia da ieri è un po' più corta. La Frecciarossa, il nuovo super-treno da 300 km./h. delle Ferrovie dello stato, ha effettuato il viaggio inaugurale sulla rotta Milano-Bologna percorrendo i 212 chilometri del viaggio in 66 minuti. Il servizio passeggeri dell'alta velocità partirà ufficialmente da oggi tagliando di più di mezz'ora il tragitto tra la Madonna e il capoluogo emiliano mentre il tempo di percorrenza sulla Milano-Roma (dove opereranno 50 treni al giorno) scenderà da subito a 3 ore e 30 minuti per ridursi a tre ore a dicembre 2009 quando dovrebbe decollare il servizio Tav sull'intera dorsale da Torino a Salerno.

L'obiettivo delle Fs è di "rubare" clienti alla nuova Alitalia e all'auto puntando ad arrivare in un paio d'anni al 60% del traffico tra la capitale e Milano. E se il buon giorno si vede dal mattino l'obiettivo non è poi troppo ambizioso: dal 21 novembre al 13 dicembre le Fs hanno già venduto 190mila biglietti per la Frecciarossa di cui il 30% di prima classe. Il fatturato "di fascia alta" in questi tre settimane è cresciuto rispetto al 2007 del 61% con 150mila passeggeri già prenotati

sulla Milano-Roma. Un viaggio di andata e ritorno su questa tratta costa in seconda classe circa 135 euro mentre per un biglietto della compagnia di bandiera sommato ai taxi per raggiungere il centro delle due città si spendono circa 200 euro in più, senza risparmi significativi sui tempi. Il nuovo servizio super-veloce su rotaia lanciato a febbraio tra Madrid e Barcellona, ad esempio, ha già raggiunto il 41% del mercato malgrado Iberia abbia ridotto a 20 minuti i tempi d'imbarco sulla stessa rotta. Sul Londra-Parigi invece il 78% dei passeggeri sceglie l'Eurostar, la cui puntualità (91%) è molto superiore a quella dell'aereo (68%).

«Quello di oggi è un momento importante per le ferrovie e il paese», ha detto Mauro Moretti, ad delle Fs, raggiunto in serata da una telefonata del premier Silvio Berlusconi che si sarebbe complimentato per «la realizzazione di queste opere che sono un importante segnale che fa ben sperare per il futuro dell'Italia». La nuova Milano-Bologna è stata costruita in otto anni con una spesa di 6,9 miliardi di euro, 32 milioni a chilometro, quasi il triplo di quanto hanno pagato per l'alta velocità la Spagna (9 milio-

ni a km.) e la Francia (10).

«Questo è un giorno felice» ha detto Gianni Letta, sottosegretario alla presidenza del consiglio. «Se gli italiani sapranno darsi da fare come Trenitalia, ci sono le premesse per tornare a correre proprio come questo treno». Il servizio sarà aperto alla concorrenza dal 2011 quando decollerà anche il convoglio Italo della Ntv di Luca Cordero di Montezemolo e Diego della Valle alleati alla francese Snctf, i padroni di quel Tgv francese che detiene il record mondiale di velocità su rotaia con una punta di 574 km./h.

La Tav tricolore ha messo in servizio finora circa 560 chilometri di rete, molto meno di Francia (1.893), Spagna (1.553) e Germania (1.300). Il progetto era stato lanciato nel 1992 da Lorenzo Necci, all'epoca numero uno Fs, con l'obiettivo di concludere i lavori nel 1998 grazie a 10,7 miliardi di investimenti. I tempi, come ovvio, si sono allungati, così come i costi che a lavori conclusi dovrebbero aggirarsi attorno ai 50 miliardi. Contro l'alta velocità

hanno protestato ieri i pendolari lombardi ed emiliani. Questi ultimi hanno scritto una lettera al presidente Giorgio Napolitano lamentando un peggioramento del servizio (meno treni e in qualche caso tempi di percorrenza più lunghi) e un aumento di prezzo. «Non ci dimentichiamo di loro» - ha risposto Moretti -. Come impresa abbiamo attivato come unico investimento l'acquisto di 150 locomotori per il trasporto locale che però è un servizio universale e su tariffe e costi è pianificato dalle Regioni».



Quotidiano Roma

**la Repubblica**

14-DIC-2008

Diffusione: 627.157

Lettori: 2.991.000

Direttore: Ezio Mauro

da pag. 1

**Il racconto**

Sulla tratta Fs ad alta velocità: un quarto d'Italia corre, tre quarti arranca

## Milano-Bologna a 300 all'ora il mio viaggio nella modernità Sospesi nel tempo a trecento all'ora e un pezzo d'Italia diventa moderno

**Roma-Milano, chi vince tra auto, treno e aereo** Partenza ore 7,30 da Via Trionfale Roma

Automobile	Tempo totale 5 ore 25 minuti	Costo totale 116,3 euro
40' Strada urbana e Raccordo anulare	4h 30'	116,3 euro
10' Aeroporto		
Costo: 31,3 pedaggi, 55 benzina		
Autostrada	Tempo totale 2 ore 5 minuti	Costo totale 298,9 euro
35' volo Alitalia 9.10	2 ore 5 minuti	298,9 euro
1h Taxi fino a Fiumicino		
30' Voio		
1h Taxi Liniate piazza Duomo		
1h Taxi fino a Fiumicino		
1h Voio		
30' Taxi Liniate piazza Duomo		
Costo: 228,9 volo, 50 taxi, 20 taxi		
Treno alta velocità	Tempo totale 4 ore 20 minuti (dal 14 dicembre)	Costo totale 134 euro
30' Taxi Trionfale-stazione Termini	4 ore 20 minuti	134 euro
3h Viaggio in treno		
30' Taxi stazione centrale Milano - P. Duomo		
Costo: 109 biglietto, 10 taxi, 15 taxi		

MICHELE SERRA

IL FRECCIAROSSA si mangia duecento chilometri di pianura in un'ora, carico di uomini in cappotto blu tra i 50 e i 70 anni, rappresentanza nutrita e autorevole dell'establishment italiano. (Esclusi i giornalisti, ieri c'era una donna ogni cento persone, sul binario della Stazione Centrale pavese a festa. E per trovare un giovane, bisognava scovare un capannello di studenti milanesi che hanno vinto un concorso per video-maker).

MILANO-Bologna a trecento all'ora, nel breve tempo necessario per intuire il Po gonfio e scuro, le macchine sull'Autosole statiche come se fossero parcheggiate, i cascinali, i capannoni, i campi di guazza.

A bordo, nel silenzio morbido e senza scosse garati dai binari hi-tech, i riferimenti geografici, non più intelligibili a quella velocità, si leggono sui gps dei passeggeri, che osservano sorridendo il puntino blu del treno mangiarsi i centimetri che separano i centri abitati sulla mappa. Sul treno non si guarda più fuori dai finestrini, per avere la distratta percezione di

un paesaggio reso irreale dalla velocità. Si compulsa piuttosto la personal-elettronica che connette tutti a tutto, chini sui miseroschermi fasciabili o su quello del computer, come in un volo terrestre che leva materialità al terreno e sospende tempo e spazio. Non si avverte più neanche il tu-tum, tu-tum, tu-tum scarrellante e soporifero che ha accompagnato nel sonno milioni di passeggeri di decine di generazioni, il viaggio Tav è fluido, extra-territoriale, scivola ovattato.

In un attimo siamo a Lodi, a Piacenza, a Parma. Il treno si arresta per pochi istanti vicino a Gattatico, prima di Reggio. Lo speaker, con una forte inflessione romanesca che odora di parastato, spiega che la decisione è stata presa dall'European Train Management System, che poi sarebbe la stanza dei bottoni che governa la linea da Bologna, come si faceva da bambini con il treno elettrico. E aggiunge in orario. Infatti. Elettronica più computer più il vecchio acciaio ben temperato più le macchine potenti dell'industria pesante italiana più la catterva di soldi della politica, e an-

che l'Italia, con affanno, entra nell'Europa dei treni ad alta velocità, dei minuti contati, delle distanze accorciate.

Chi è abituato a guadagnare con rassegnata lentezza le tappe di questo tragitto, in macchina sull'autosole o sugli Eurostar normali, costretti dal traffico a viaggiare alla media ottocentesca dei cento all'ora, non può non godersi i vantaggi, l'avvicinamento di Milano a Roma (tra un anno a meno di tre ore l'una dall'altra). L'Italia, con i suoi grotteschi campanilismi, le sue piccinerie provinciali, con la Tav davvero si accorcia, a misura di quella penisola europea che è e non più di una successione di ex città-stato frustrate.

Questo non cancella le polemiche sui costi smodati, e sulle ferite inflitte a un territorio delicato e frastagliato che la Tav, nei tratti di montagna, infila con la



Quotidiano Roma

Diffusione: 627.157

Lettori: 2.991.000

**la Repubblica**

Direttore: Ezio Mauro

14-DIC-2008

da pag. 1

brutalità di unò spiedo. Ma aggiunge qualcosa di indubbiamente moderno, per giunta utilmente post-automobilistico, a un paese che si sente vecchio e barcollante, che dubita di se stesso. Nemmeno la pompa politica riesce a infastidire più di tanto, le tante autorità presenti hanno il buon gusto di non

farla troppo lunga e si abbracciano come colleghi di ufficio in gita; e ci si limita a sorridere per il lussuoso e incongruo comunicato che Antonio Tajani (Vice-Presidente della Commissione europea dei Trasporti, maiuscole nel testo) è riuscito a infilare nella cartella stampa, per far sapere che «parteciperà alla cerimonia di inaugurazione»: una notizia da levare il fiato.

Piuttosto, la brevissima e impreveduta sosta a Gattatico permette per un istante di pensare a Gattatico. E cioè di riflettere, sia pure a bordo di un siluro così illustre e funzionale, su quell'immenso e negletto no-Tav che è l'Italia senza Tav. Gli infiniti rami secondari dimenticati, gli indecenti treni dei pendolari, i raccordi sbracciati e ingorghi per guadagnare le stazioni della Tav, insomma quel settanta per cento di italiani che vivono in piccoli e medi centri (l'Italia non è un paese di metropoli), nelle valli (l'Italia non è un paese di pianura). Il timore di viaggiare su un treno "di classe" (un treno pieno di signori, vedi Guccini), fiore all'occhiello di un sistema paese che lascia a terra la maggioranza, rovina non poco il sapore di un viaggio comodo e veloce, offusca il sentimento "europeo" e innesca dubbi sulle famose "priorità": se cioè, per

avvicinare Milano a Roma a Napoli a Torino a Trieste, e l'Italia ai famosi corridoi europei, non si rischi di allontanare ulteriormente Padova da Ancona da Piombino da Potenza da Siracusa eccetera, seminando nelle retrovie della modernità pezzi così ingenti di noi stessi.

Sbarcati a Bologna, si può avere all'istante un piccolo momento di quanto bassa sia la velocità, lontana dalle autorità in cappotto blu. Per proseguire in treno fino alla mia destinazione (venti chilometri dalla stazione di Bologna) dovrei aspettare un interregionale che parte un'ora dopo. Volessi noleggiare un'auto non potrei: gli autonoleggi, nelle stazioni italiane, chiudono nel week-end come il latte e il panettiere (si sa, nei week-end la gente non viaggia...). E dunque, coda per il taxi e poi il passaggio premuroso di un amico. Arrivo a casa quando il Frecciarossa è già tornato da un pezzo alla Centrale di Milano, e la banda dei carabinieri sta celebrando la velocissima festa di un paese che corre per un quarto, e per tre quarti arranca. E questa, sia ben chiaro, non è un'osservazione politica: questa è la realistica misura di un tempo diseguale in un paese schizofrenico.

**Il Paese è entrato con affanno nell'Europa delle distanze accorciate. Il pensiero dei treni indecenti per i pendolari rovina il sapore di un viaggio veloce**

**L'Italia veloce**



1.250 km previsti in totale, il sistema di alta velocità/alta capacità  
564 km realizzati a dicembre 2007  
32 milioni di euro, il costo medio per km

● NAPOLI	SALERNO	30'	attivata gen 2008
costo-km: 26 milioni di euro			
● MILANO	BOLOGNA	1 h	attivata ieri
costo-km: 31 milioni di euro			
● BOLOGNA	FIRENZE	35'	attivata dic 2009
costo-km: 76,3 milioni di euro			
● TORINO	MILANO	1 h	attivata dic 2009
costo-km: 62,7 milioni di euro			
● ROMA	NAPOLI	1 h 10'	attiva dal 2005
costo-km: 30,5 milioni di euro			completa nel dic 2008
● MILANO	VENEZIA	-	attivazione giu 2007
costo-km: 24 milioni di euro			completa entro il 2014
(per tratta Milano-Treviglio)			
● FIRENZE	ROMA	1 h 25'	attiva con lavori
costo-km: 30,5 milioni di euro			di adeguamento
			completa nel dic 09
● BARI	NAPOLI	-	in progettazione

Il concorso per la nuova infrastruttura vinto dall'architetto Arata Isozaki. Viabilità rivoluzionata in tutta l'area

## La stazione sarà giapponese

*Cofferati: suscitiamo ancora interesse. Il Pdl: appropriazione indebita*



Il plastico della nuova stazione

SARA Arata Isozaki, giapponese settantasettenne allievo di Kenzo Tange, il creatore del «Fiera district», a disegnare la nuova stazione «Centrale». È questo il verdetto della giuria presieduta da Gae Aulenti che ha valutato undici progetti di grandi professionisti internazionali. «Avete visto che il mondo ci guarda ancora?» ha commentato polemicamente il sindaco Sergio Cofferati alludendo a coloro che hanno più volte lamentato l'immobilismo della città. Altrettanto polemico Carlo Monaco: «Il tentativo di appropriarsi dell'opera da parte del sindaco è ridicolo».

VARESI A PAGINA III

## Un'astronave per l'Alta velocità

*Cofferati: visto che Bologna suscita ancora interesse nel mondo?*



**AULENTI**  
Ha presieduto la giuria che ha stabilito il vincitore del concorso per la progettazione della nuova stazione «Centrale» a cui andranno 750 mila euro di premio



**MORETTI**  
L'amministratore delegato delle Ferrovie ha annunciato che il 14 dicembre inizieranno a circolare i primi treni sulla Bologna-Milano. Un anno dopo sulla Bologna-Firenze



**COFFERATI**  
Il sindaco si è rivolto polemicamente alle categorie economiche che avevano lamentato l'immobilismo: «Avete visto che il mondo ci guarda ancora?»



**PERI**  
L'assessore ai Trasporti della Regione si è augurato che i servizi ferroviari del futuro siano adeguati al progetto di rinnovamento della stazione. «Sarà una bella sfida» ha detto

### VALERIO VARESI

IL SUO maestro Kenzo Tange ebbe l'ardire di costruire le prime torri dopo la Garisenda e l'Assinelli e chi l'ha preceduto, il catalano Ricardo Bofill, si cimentò sullo stesso tema con poca fortuna. Lui, invece, Arata Isozaki, il vincitore del concorso per la nuova stazione centrale, stila un progetto sobrio e funzionale non più alto di venti metri per non

sveltare né sulla Bolognina né sullo spicchio di città storica al di là di viale Pietramellara. Il cuore è una piastra a cavallo degli attuali binari larga cento metri e lunga trecento in grado di ricucire il centro con la prima periferia a nord. Un edificio su due livelli con gallerie commerciali, scale mobili e passaggi per i binari che assomiglia a una bianca spugna tra le cui porosità sono disegnati i percorsi per i passeggeri, gli

ascensori, i tapis roulant, i negozi e dalle cui aperture piove la luce creando un ambiente caldo e gradevole con la predominanza

delle tinte chiare che già hanno reso famose le creature di grandi architetti come Santiago Calatrava. Ed è proprio questa luce che fa proclamare al sindaco Sergio Cofferati la «fine del cono d'ombra» e il ritorno «dello sguardo del mondo su Bologna».

Una garbata risposta a coloro, in particolare le categorie economiche, che da tempo asseriscono l'immobilismo della città. «Non solo — riprende il sindaco — abbiamo rispettato i tempi e nel giro di sei o sette anni, la nuova stazione sarà realizzata». Di

fianco a lui conferma l'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti al tavolo assieme all'assessore ai Trasporti della Regione Alfredo Peri, alla presidente della Provincia Beatrice Draghetti e all'architetto Gae Aulenti che ha presieduto la giu-

ria per l'aggiudicazione. La nuova «centrale» costerà complessivamente 340 milioni, 150-160 per la stazione vera e propria, mentre il resto servirà a realizzare il contorno che consiste in un «tubo» di collegamento su due livelli tra la citata piastra e l'isola

avesta della stazione di fronte alla nuova sede del Comune in cui sarà ospitata la centrale termica e il terminale del people mover che conterà con l'aeroporto. Dalla parte opposta, verso il ponte di Galliera, l'attuale edificio ad angolo sarà ristrutturato eliminando il fossato e realizzando una facciata a portico. I piani superiori ospiteranno un albergo, mentre in basso sarà realizzato un nuovo grande accesso alla stazione. Quest'ultima avrà così tre entrate: quella appena citata, l'attuale, in cui sopravviverà la facciata e la salomonica del Due agosto, e una nuova dal ponte di Galliera. Da tutt'e tre sarà possibile collegarsi con la Bolognina attraverso il «tubo» e l'«isola». E mentre Moretti precisa che i soldi per realizzare la nuova stazione arriveranno dalla valorizzazione urbanistica delle aree ferroviarie, il consigliere Itb Carlo Monaco definisce «ridicolo» il tentativo del sindaco di appropriarsi della paternità dell'infrastruttura.



L'ASTRONAVE  
La stazione sarà un'astronave. Come quella (ricostituita) del centro internazionale degli anni '70

Quotidiano Milano

Diffusione: 347.568

Lettori: 1.149.000

Il Sole 24 ORE

Direttore: Francesco Bortoli

02-1.U.G.-2008

da pag. 19

## Previsti investimenti per complessivi 340 milioni per l'intero complesso Bologna, maxipiano per la stazione

Emilio Bonicelli  
BOLOGNA

La nuova stazione ferroviaria di Bologna sarà pronta entro il 2015 e richiederà investimenti per 160 milioni di euro. A questa cifra si dovranno aggiungere altri 180 milioni per la sistemazione dell'intero complesso ferroviario. Le risorse verranno reperite in project financing dalle Ferrovie dello Stato e derivano dai diritti di edificazione su ampie aree di proprietà Fs. Oltre 32 ettari in cui sorgerà un nuovo polo direzionale, con 50 mila metri quadrati di uffici.

Tempi e costi dell'importante iniziativa sono stati illustrati dall'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, che conferma l'avvio del servizio commerciale sull'alta velocità tra Milano e Bologna il 14 dicembre prossimo. L'occasione dell'incontro è la presentazione del vincitore del concorso internazionale per il progetto architettonico della nuova stazione

di Bologna. Alla gara hanno partecipato 52 candidati da ogni parte del mondo. Tra i 12 finalisti la giuria, presieduta da Gae Aulenti, ha scelto l'idea dell'architetto giapponese Arata Isozaki, a capo del gruppo formato da Ove Arup e dallo studio italiano M+U (si veda il Sole 24 Ore di ieri). Dal progetto preliminare si dovrà ora passare a quello esecutivo e poi alle gare di appalto. Per l'apertura dei cantieri servirà oltre un anno.

La facciata dell'attuale stazione storica verrà conservata. Il nuovo fabbricato, di colore bianco, alto 20 metri, sorgerà alle sue spalle. Rimarrà anche l'edificio su Piazza XX Settembre, già alloggio dei ferrovieri, che sarà ristrutturato e trasformato in albergo con terrazzi panoramici e suite di lusso. Qui verrà ricavato il nuovo ingresso principale, attraverso il cortile interno che sarà coperto con una moderna struttura di vetro e acciaio. Altri ingressi verranno

### IL PROGETTO

**160**

**La spesa di base**  
Investimenti in milioni di euro per la realizzazione della nuova stazione

**180**

**Il piano aggiuntivo**  
Investimenti in milioni di euro per la sistemazione dell'intero complesso ferroviario di Bologna

**2015**

**Il termine**  
Data di ultimazione dei lavori per la nuova stazione

**52**

**I partecipanti**  
Soggetti che hanno partecipato alla gara internazionale per il progetto

ricavati da via Carracci e dal ponte di Via Matteotti, che sarà raddoppiato nella superficie. In questo modo il nuovo fabbricato, spiega il sindaco del capoluogo emiliano, Sergio Cofferati, servirà a superare la frattura creata dalla ferrovia tra il centro storico della città e il quartiere della Bolognina a Nord. «È una grande idea che cambia il profilo di Bologna».

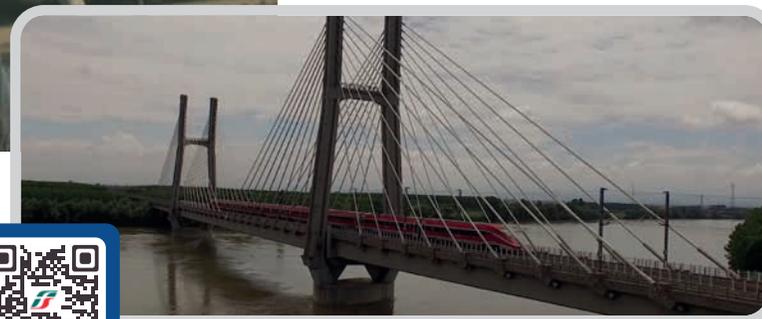
Il progetto di Arata Isozaki si completa con altre due strutture. La prima ospiterà la centrale termica, impianti sportivi e il terminale del people mover per il collegamento con l'aeroporto. La seconda è un ponte circolare che collegherà l'isola alla nuova stazione con movimento.

La struttura ideata dall'architetto giapponese copre i binari di superficie, destinati in prospettiva al transito dei treni ordinari. Per i treni ad alta velocità è già in costruzione una stazione sotterranea che verrà ultimata entro il 2011.

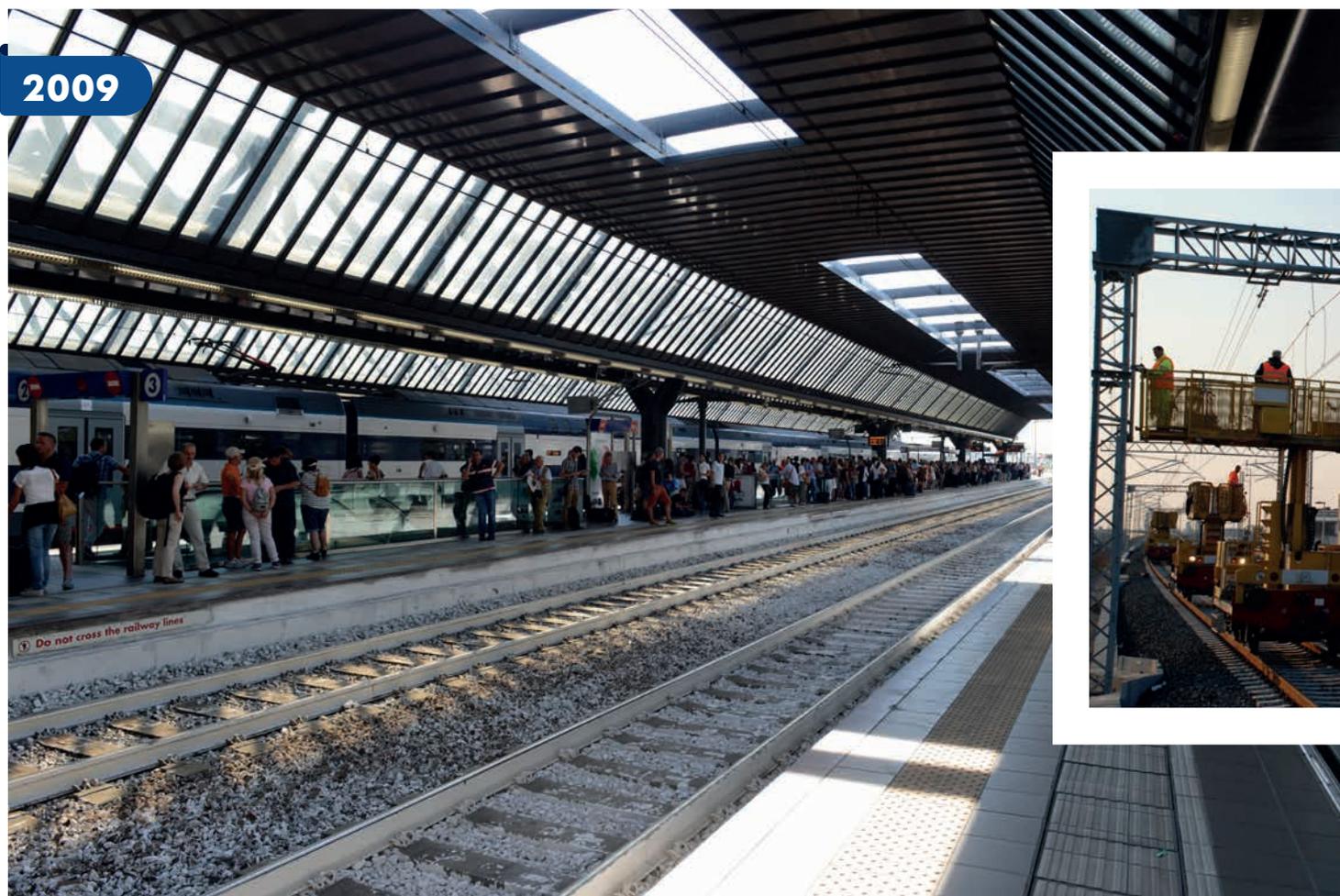
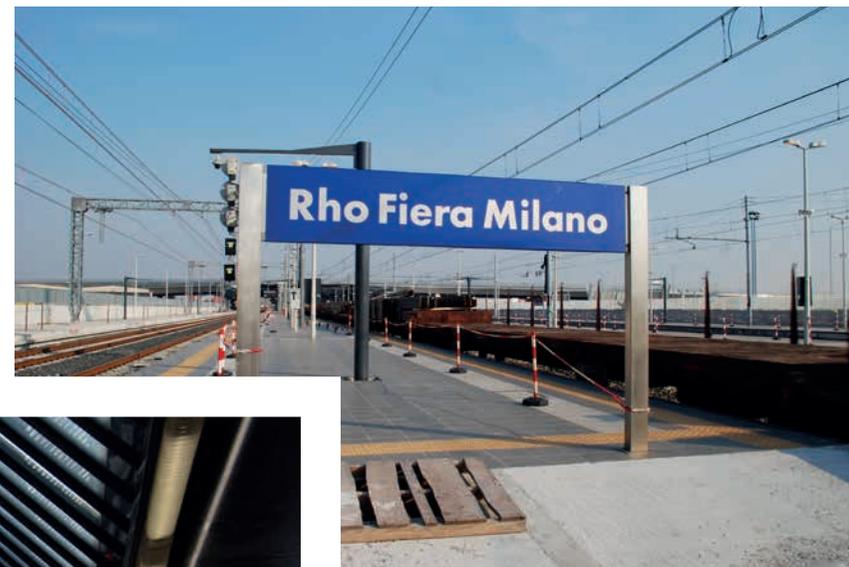
# Lancio del sistema AV/AC Torino - Salerno



2009



# Attivazione stazione Milano Rho per Expo



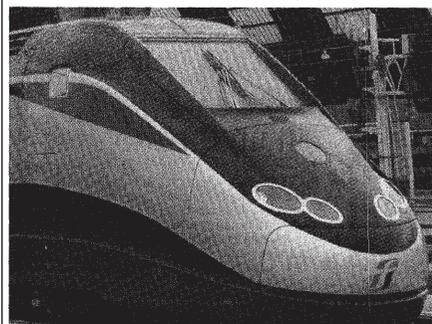
2009



## Il confronto con l'aereo e l'auto



I tempi (*) solo su: tempi di imbarco-sbarco + collegamenti agli aeroporti			
TRATTA	ROMA-MILANO	NAPOLI-MILANO	VENEZIA-ROMA
IN TRENO	2h 59' da Roma Termini a Milano Centrale (2h 45' da Rm Tiburtina a Mi Rogoredo e 3h 30' con fermata a Bo e Fi)	4h 10' (4h 55' con fermate a Rm, Fi, Bo)	3h 15' (Av normale 3h 36')
IN AUTO	6h 12'	8h 27'	5h 37'
IN AEREO	2h 58'	3h 05'	2h 30'



I prezzi (***) portafoglio + carburante + usura (***) classe economy/Alitalia		
ROMA-MILANO	NAPOLI-MILANO	VENEZIA-ROMA
1a classe: 109 € 2a classe: 89 €	1a classe: 125 € 2a classe: 96 €	1a classe: 94 € 2a classe: 73 €
162,33 €**	213,67 euro**	143,01 euro**
tariffa promo: 97,86 €*** tariffa libera: 353,86 €***	tariffa promo: 79,80 €*** tariffa libera: 319,89 €***	tariffa promo: 86,39 €*** tariffa libera: 314,39 €***

## Cronache

**Trasporti** Alla partenza contestazione dei no Tav contro il premier

# L'Alta velocità dei record

## Da Nord a Sud in 5 ore e 43'

*Inaugurate le nuove tratte, Milano-Torino in 60 minuti*

MILANO — «Un'Italia dove le distanze si accorciano» (parola del premier Berlusconi). «Un Paese più vicino all'Europa» (aggiunge il commissario Ue ai Trasporti, Antonio Tajani). «Una seconda Unità d'Italia» (va a ruota l'ad di Ferrovie Moretti). Benvenuti nell'era dell'Alta velocità. Dove si va da Milano a Salerno in 5 ore e 43 minuti. Dove gli oltre 500 chilometri che separano Milano da Roma si bruciano in due ore e 59 minuti: praticamente come in aereo. Dove i 125 tra Torino e Milano si percorrono in un'ora, quelli tra Torino e la Capitale in quattro ore e dieci. Insomma, dove prima di mettersi in viaggio si può scegliere: auto, aereo o treno? Ma, tempi e costi a confronto, soprattutto: aereo o treno?

mier Berlusconi al sindaco di Torino Sergio Chiamparino. A Milano il taglio del nastro ufficiale dei nuovi 661 chilometri di Alta velocità (ultimi tratti completati: Novara-Milano e Bologna-Firenze). Berlusconi, ricordando di aver conosciuto la prima moglie proprio in stazione a Milano, l'ha buttata sul ridere: «Meno male che l'Alta velocità è stata realizzata quando l'età mia è già avanzata perché avendo conosciuto gran parte delle mie fidanzate sul treno...». Per lui fischi e contestazioni a Torino («dimettiti», han-

### La sfida

La sfida con l'aereo partirà ufficialmente dal 13 dicembre, insieme al nuovo orario invernale

### I biglietti

Tre categorie: base, flessibile e promo (con sconti dal 15 al 30% per prenotazioni anticipate)

no uriato in trecento, tra pendolari e No-Tav), applausi a Milano («con Berlusconi l'Italia corre», è stato scritto sui cartelli esposti dal Si-Tav). Dove, complimentandosi con i vertici di Ferrovie, ha affermato: «Quando arrivi al governo la Tav era morta e sepolta nei cassetti, grazie alla Legge Obiettivo si è resa possibile questa opera straordinaria. Ora stiamo esportando il know how». L'ad Moretti ha aggiunto: «Abbiamo mille chilometri di binari che servono il 65% dei cittadini italiani. Questa nuova linea sarà la metropolitana d'Italia».

Ieri i tempi sono stati da record: 53 minuti da Torino a Milano. Solo una manciata di minuti in meno rispetto a quelli in orario dal 13 dicembre. Settantadue i treni ad Alta velocità sulla Milano-Roma (20 treni in più rispetto ad oggi, il 40%). Di questi 28 i Fast, i convogli che non fermano nemmeno a Bologna a Firenze e collegano le due città in 2 ore e 59 minuti contro le 3 ore e 30 di oggi (2 ore e 45 per i convogli Roma Tiburtina-Milano Rogoredo. Convogli più rapidi e più frequenti: ce n'è uno ogni mezz'ora dalle 6.30 al-

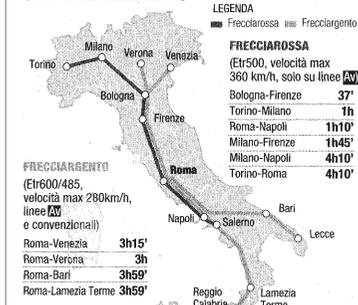
le 9.30 e dalle 18 alle 19, uno ogni ora dalle 14 alle 18 e dalle 19 alle 21. Quattordici i treni al giorno tra Milano e Torino (4 fermano anche a Porta Susa riducendo il tempo di percorrenza a 45 minuti). I tempi di percorrenza: sessanta minuti, contro l'ora e mezza di oggi. Gli orari? Da Milano: il primo alle 8, poi alle 10, alle 11,58, e l'ultimo alle 20,58. Da Torino: alle 6,40, quindi alle 7,37, chiude il convoglio delle 20,30.

Quanto ai biglietti tre le categorie: base, flessibile e promo (con sconti che variano dal 15 al 30%, a seconda che si prenoti con una o due settimane di anticipo). In vendita nelle stazioni e nelle agenzie viaggio. Sul sito di Trenitalia ma anche col telefono dal 13 dicembre. Settantadue i treni ad Alta velocità sulla Milano-Roma (20 treni in più rispetto ad oggi, il 40%). Di questi 28 i Fast, i convogli che non fermano nemmeno a Bologna a Firenze e collegano le due città in 2 ore e 59 minuti contro le 3 ore e 30 di oggi (2 ore e 45 per i convogli Roma Tiburtina-Milano Rogoredo. Convogli più rapidi e più frequenti: ce n'è uno ogni mezz'ora dalle 6.30 al-

**Alessandra Mangiarotti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### I TEMPI DELLE ALTRE TRATTE



### LE CORSE GIORNALIERE

**ROMA-MILANO**  
72 treni di cui 28 Fast: ogni mezz'ora dalle 6.30 alle 9.30 e dalle 18 alle 19. Ogni ora dalle 14 alle 18 e dalle 19 alle 21.

### DOVE SI COMPRANO I BIGLIETTI

- Biglietterie in stazione
- Agenzie viaggi
- Internet ([www.trenitalia.it](http://www.trenitalia.it))
- Call center 89.20.21 (opzione AV attiva 24h su 24h)
- Mobile ticketing con nuovi servizi anche per iPhone

### LE TARIFFE

Diventano tre: base, flessibile e promo. Ecco alcuni esempi per i biglietti di 2ª classe sui Frecciarossa e Frecciargento a partire dal 13 dicembre

Tratta	Base	Flessibile	Promo -15%	Promo -30%
Milano-Roma	89 euro	111 euro	76 euro	62 euro
Torino-Roma	93 euro	116 euro	79 euro	65 euro
Milano-Napoli	98 euro	123 euro	83 euro	69 euro
Venezia-Roma	73 euro	91 euro	62 euro	51 euro
Roma-Bari	57 euro	71 euro	48 euro	40 euro
Milano-Torino	31 euro	39 euro	26 euro	22 euro

Base Prezzo indice: 100. Un cambio gratuito fino a 1 ora dalla partenza. Rimborso per rinuncia prima della partenza (penale 20%) o entro un'ora dopo (penale 50%)

Flessibile Prezzo indice: 125. Cambi gratuiti prima della partenza. Rimborso per rinuncia integrale prima della partenza, con penale del 50% entro 24 ore dopo

Promo (-15% e -30%) Prezzo indice: 85 o 70. Un cambio solo fino a 24 ore dalla partenza. Rimborso per rinuncia fino a 24 ore dalla partenza (penale 20%)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**Gallerie** Per scaricarle ci sono voluti dieci anni, 40 diversi cantieri, e un'infinità di problemi tecnici e logistici

L'INAUGURAZIONE

# Parte l'Alta velocità: Nord e Sud più vicini con il treno a 300 all'ora

## Da Salerno a Torino in circa 6 ore, Roma-Milano in 2 e 45

dal nostro inviato

LUCIANO COSTANTINI

MILANO - «La metropolitana veloce d'Italia»...«La più grande opera pubblica realizzata dal dopoguerra»...«Una infrastruttura fondamentale che unisce il Nord al Sud»...In un giorno come questo...licet insinuare. Insomma, si può anche attingere a qualunque iperbole. Ma è un fatto incontestabile che mai il Paese è stato così "unito" attraverso mille chilometri di binari dell'Alta Velocità. Un asse inaugurato ieri, ma che diventerà operativo domenica prossima. Da Salerno a Torino passando per Milano: eccola la mitica "T" ferroviaria - manca ancora il braccio sinistro, cioè la Milano/Venezia - immaginata da oltre un ventennio e che si materializza sotto gli occhi solcando una mezza dozzina di regioni in tempi da record: 37 minuti da Firenze a Bologna, 1 ora e 45 da

Firenze a Milano, meno di un'ora tra Torino e Milano, 2 ore e 45 da Milano a Roma, 4 ore e 10 da Milano a Napoli e da Roma a Torino, 1 ora e 10 da Roma a Napoli, circa sei ore da Salerno e Torino.

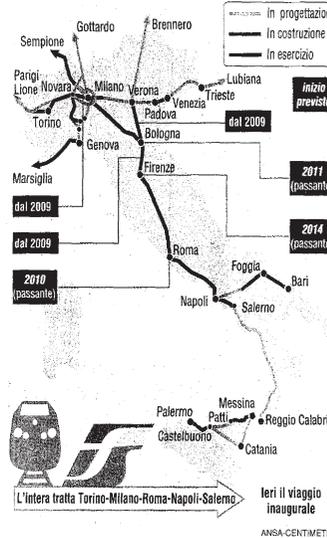
Numeri, non parole. È un caleidoscopio di colori: il mare di Napoli, il verde della pianura laziale, il marrone dolce degli Appennini toscano-emiliani, ancora il verde della terra padana e anche la nebbia milanese. E di immagini: tanti casolari che punteggiano il territorio, fiumi che si snodano lentamente, colline che si infilano nel cielo azzurro. Colori e immagini interrotti bruscamente dal buio sparato da quasi 150 chilometri di gallerie. Il tutto ad alta velocità. Ovviamente. Anche se non te ne accorgi.

Per coprire i mille chilometri di rete due "Frecciarossa" che puntano su Milano: una muove da Torino nel pomeriggio l'altra scatta alle undici spaccate da Salerno, tocca Napoli, Roma, Firenze, Bologna, Milano. A bordo della prima Silvio Berlusconi, i vertici delle Ferrovie e un nugolo di poli-

tici, amministratori locali, imprenditori; sulla seconda "Freccia", quella proveniente dal Sud, altrettante personalità note e meno note. Veramente troppe per essere citate tutte. Alla stazione centrale di Milano, poco prima delle 18 la cerimonia del "ringraziamento". «Abbiamo realizzato un sogno - dice l'amministratore delegato delle Ferrovie, Mauro Moretti - anzi abbiamo realizzato la seconda unità d'Italia. Con l'Alta Velocità possiamo servire il 65 per cento dei cittadini. Cambierà la faccia dell'Italia che potrà così diventare molto attrattiva e molto competitiva». Poi anche un accenno ai conti aziendali: «Abbiamo lavorato per metterli a posto tagliando gli sprechi e anche per il secondo anno consecutivo chiuderemo il bilancio con un leggero attivo». Oltre un miliardo sarà investito per acquistare nuovi locomotori "superveloci" e due miliardi per potenziare i treni pendolari. Silvio Berlusconi sale sulla tribuna per ultimo. Un plauso incondizionato per i manager delle Fs: «Complimenti, l'alta velocità e l'alta capacità sono i due strumenti che avete utilizzato per riportare in attivo i conti di un'azienda che perdeva un miliardo all'anno. Non solo, ora stiamo esportando questo vostro know-how, attraverso Finmeccanica, in molti altri Paesi. Ed io ho preso l'impegno a trasformarmi in ambasciatore e in commesso viaggiatore per far conoscere i nostri prodotti tecnologici in tutto il mondo. È un traguardo straordinario che ci rende fieri di essere italiani». Subito dopo il premier "accende" il nuovo sistema di illuminazione delle stazioni centrali di Milano ed assiste alla proiezione di alcuni filmati.

Al di là delle "celebrazioni" di rito, ci sono sempre i numeri a descrivere la rilevanza strategica dell'opera. Eccola l'Alta Velocità italiana in cifre. Sei le regioni attraversate dai nuovi binari: Piemonte, Lombardia, Emilia Romagna, Toscana, Lazio, Campania; 161 i Comuni toccati; 780 chilometri di nuova viabilità e varianti viarie; 1.670 ettari di interventi a verde; 300 accordi per l'inserimento socio-ambientale dell'infrastruttura. Settantadue "Frecciarossa" che quotidianamente percorreranno la tratta Roma-Milano. Più di 150.000 i viaggiatori che, in soli venti giorni, hanno acquistato un biglietto a prezzo scontato approfittando della vasta gamma di offerte a disposizione, dalla tipologia "base" alla "flessibile", alla "promo". La "Freccia d'argento" per ora si muove sulle tratte del Nord-Est e del Sud. Ed è proprio il Mezzogiorno d'Italia che adesso reclama più attenzione. Moretti non dà i tempi, ma intanto pianifica il potenziamento della Roma-Bari. Prove tecniche per allungare le braccia dell'Alta Velocità.

Le linee ad alta velocità



Debutto del Frecciarossa sui mille chilometri della Tav Dal 13 dicembre treni regolari Berlusconi: «È un traguardo straordinario»

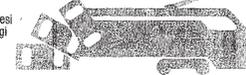
I NUMERI DELLA TAV  
Previsti settantadue treni al giorno

I PROSSIMI INVESTIMENTI  
Oltre 1 miliardo per acquistare nuovi locomotori

I prezzi dal 13 dicembre  
Seconda classe solo andata

ROMA NAPOLI	44 (42)	19,50
ROMA MILANO	89 (79)	44
FIRENZE BOLOGNA	24 (19)	10
MILANO NAPOLI	98 (88)	54

Tra parentesi le cifre oggi

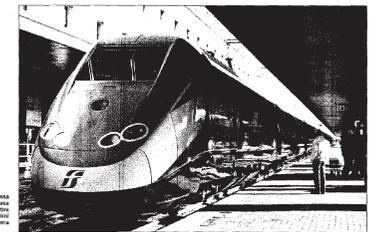


LA PAROLA CHIAVE

ALTA VELOCITA'

Con Treno ad alta velocità (o Treno AV) si intende un convoglio passeggeri in grado di muoversi a velocità particolarmente elevate (capaci quindi di far segnare medie anche superiori ai oltre 200 km/h) su linee ferroviarie speciali e adatte allo scopo. Pioniere nel settore dei treni ad alta velocità è stato decisamente il Giappone, capace di mettere in servizio commerciale regolare la linea ultra veloce Tokaido Shinkansen già nel lontano 1964. Da allora, molti i passi avanti ulteriori, e la scelta di varare tratte ferroviarie veloci da parte di vari Paesi. L'attuale record di velocità raggiunto su rotaia tradizionale (dunque non monorotaia) è detenuto dal treno francese SNCF TGV POS che il 3 aprile 2007 ha ottenuto, con 574,8 km/h.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non ripro-



Il Frecciarossa in attesa di partire dalla stazione di Roma



Il Frecciarossa a Torino

la Repubblica

Quotidiano Data 06-12-2009  
Pagina 18/19  
Foglio 1/3

# Mille chilometri a 300 all'ora il treno corre da Torino a Salerno

Al via il 13 dicembre: Roma-Milano in meno di 3 ore

LUCIO CILLIS

MILANO—Un viaggio nel buio cuore delle montagne con soli 5 chilometri di attraversamento in superficie. Nove gallerie lunghe dai 600 metri ai 18,5 chilometri che collegano Firenze a Bologna, passando nella pancia dell'Appennino. Nelle ultime settimane sono caduti gli ultimi veli di questa infrastruttura di 79 chilometri, il 93 per cento dei quali scorre sotto terra. Un lavoro iniziato nel 1999 e terminato dieci anni dopo, che rappresenta un fiore all'occhiello per l'ingegneria italiana.

E' il primo attimo al quale ruoterà l'alta velocità ferroviaria: mille chilometri a una velocità da Ferrari dei binari, a partire da domenica prossima. Il sogno di una linea che unisca l'Italia, da Torino a Salerno da ieri realtà grazie al primo viaggio di prova effettuato sull'intera linea. Due convogli Frecciarossa, il meglio delle Ferrovie dello Stato, hanno attraversato a velocità compresa tra i 200 i 300 chilometri l'ora la "elle" rovesciata che unisce Torino a Salerno. Ecco le novità della rete.

MILANO-ROMA. Il cuore di tutto resta la tratta che collega Milano e Roma, e che conferma la guerra senza quartiere lanciata da Trenitalia all'aereo. Con il nuovo orario 2010 i Frecciarossa tra Roma e Milano salgono a 72. Di questi 28 sono Eurostar Fast, ovvero senza tappe intermedie che impiegheranno 2 ore e 59 minuti tra le stazioni Termini e Centrale. Altre sei nuove corse saranno inaugurate tra Roma Tiburtina e Milano Rogoredo, limandoli in un ulteriore quarto d'ora la corsa, che scende così a 2 ore e 45 minuti. L'offerta nelle ore di punta sarà triplicata: dalle 8 alle 10 del mattino i collegamenti passeranno da 3 a 8 mentre dalle 16 alle 20 i Frecciarossa attivi saranno 14 contro gli 8 precedenti. In pratica, nelle fasce orarie di maggiore mobilità ci sarà un Frecciarossa in partenza ogni 15 minuti mentre saranno posticipate alle 21 le ultime corse da Roma e da Milano. Trenitalia ha poi inserito nell'orario

due collegamenti Frecciarossa al giorno con fermate a Piacenza, Parma, Reggio Emilia e Modena.

MILANO-NAPOLI. Anche in questo caso si registra un forte incremento delle corse: quelle dirette tra le due città saranno 36 ogni giorno. Il tempo di viaggio scenderà con gli AV Fast (6 corse) a 4 ore e 10 minuti. Altre sei corse effettueranno un'unica fermata a Roma e uniranno la Madonna al Vesuvio in 4 ore e 25 minuti. Dal 13 dicembre scattano le nuove 24 corse tra Milano e Napoli (il viaggio durerà 4 ore e 55 minuti con le fermate intermedie di Bologna Centrale, Firenze Santa Maria Novella e Roma Termini).

TORINO-ROMA. La distanza tra la Capitale e Torino sarà coperta in 4 ore e 10 minuti, una riduzione di 1 ora e 30 minuti rispetto al passato.

Le corse veloci passeranno da 2 a 8 con circolazione del treno, a Milano e Firenze e fermate a Milano Porta Garibaldi, Bologna Centrale e a Firenze Campo Marte. Altri due collegamenti, (e un'unica fermata a Milano Centrale) uniranno Torino e Roma in 4 ore e 19 minuti. Altre due corse daranno la possibilità ai passeggeri del Frecciarossa di arrivare a Firenze Santa Maria Novella, Bologna e Milano Centrale in 4 ore e 45 minuti.

MILANO-TORINO. Tempi brevi finalmente anche tra le due città, che grazie all'apertura della Novara-Milano ora distano un'ora di viaggio.

BOLOGNA-FIRENZE. Con la nuova linea inaugurata ieri sia i Frecciarossa, sia i Frecciargento uniranno i due capoluoghi in 37 minuti con 70 collegamenti giornalieri.

ROMA-NAPOLI. La percorrenza tra le due città scenderà a un'ora e 10, 11 minuti in meno. Il nuovo traguardo è stato possibile grazie all'apertura del tratto urbano nel nodo che collega Gricignano a Napoli. Un tracciato dedicato ai Frecciarossa che saranno così separati dai treni convenzionali.

ROMA-VENEZIA. I collegamenti

Frecciargento diventeranno 26 e le due nuove corse Fast (quattro in totale) permetteranno un recupero di 44 minuti. Mestre e il Colosseo saranno distanti 3 ore e un quarto. Questo recupero è stato possibile grazie alle particolari prestazioni del Frecciargento nei percorsi misti alla razionalizzazione delle fermate a Rovigo e Ferrara dove, nelle ore di punta, faranno tappa due treni per ogni città.

VERONA-ROMA. Gli stessi benefici accorceranno il viaggio da Roma a Verona: i collegamenti Frecciargento diventano sei con due prolungamenti del percorso verso Brescia. I passeggeri potranno beneficiare del recente raddoppio della linea Bologna-Verona (50 minuti medi tra le due città) impiegando 3 ore tra Verona e Roma contro le 4 ore attuali.

ROMA-BARI-CALABRIA. L'alta velocità si ferma a Salerno. Ma ci saranno dei vantaggi anche per i passeggeri del Meridione. Dal 13 dicembre i collegamenti tra Roma e Bari passeranno da 8 a 10 con due Eurostar Fast in più che porta a 4 il totale. Il tempo di percorrenza scende in questo caso a 3 ore e 59 minuti. A partire dalla prossima primavera, infine, Frecciargento raddoppierà le corse Fast verso la Calabria: passeranno da 2 a 4, infatti, gli Eurostar Fast tra Roma e Lamezia che si aggiungeranno agli otto già esistenti tra la Capitale e Reggio Calabria.

**Tra Lombardia e Lazio, nelle fasce orarie di punta, un Frecciarossa ogni 15 minuti**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

la Repubblica

Quotidiano Data 06-12-2009  
Pagina 18/19  
Foglio 2/3

**Frecciarossa**  
2h 59' da Roma Termini a Milano Centrale  
2h 45' da Roma Tiburtina a Milano Rogoredo  
37' da Bologna a Firenze  
4h 10' da Roma a Napoli  
4h 45' da Milano a Firenze  
4h 30' da Napoli a Milano  
4h 10' da Roma a Torino

La nuova alta velocità



**Frecciargento**  
3h 15' da Roma Termini a Venezia Mestre  
3h 00' da Roma Termini a Verona  
3h 59' da Roma Termini a Bari  
3h 59' da Roma Termini a Lamezia Terme

26 treni di cui 4 FAST Roma-Venezia Mestre  
6 treni Roma-Verona di cui 2 per Brescia  
10 treni di cui 4 FAST Roma-Bari  
4 treni FAST Roma-Lamezia Terme

**Biglietti e offerte, le novità**

**Biglietti**

**Flessibile** Il viaggio può essere cambiato gratis un numero illimitato di volte. L'eventuale rimborso è integrale

**Promo 15%** Sconto 15% per prenotazioni con anticipo 7 giorni (posti limitati in relazione a treno e giorno scelto)

**Promo 30%** Sconto 30% per prenotazioni con anticipo 15 giorni (posti limitati in relazione a treno e giorno scelto)

**Offerte**

**Carnet elettronico** 10 biglietti al prezzo di 8 (1° e 2° classe)

**Andata e ritorno in giornata** 99 euro in 2° classe 149 in 1° classe (senza limitazioni di posti)

**Quartieri e Tav**

**Valori immobiliari**

Variazione prezzi 2003-2009

Zona stazione	Città	Diff. %
Afragola	Napoli	+9,2
Centrale	Bologna	+12
Rigoredo	Milano	+11
Tiburtina	Roma	+5,1
Porta Susa	Torino	+3,7
Stazione	Reggio E.	+3,8
Belfiore	Firenze	-2,3

Fonte: Ufficio Studi Gabetti

Uno studio Gabetti dimostra che le case si sono molto rivalutate nei quartieri a ridosso delle stazioni dell'alta velocità

**I prezzi in 2° classe** in euro

Milano-Roma	base 89	andata e ritorno in giornata	99
Torino-Roma	base 93	andata e ritorno in giornata	99
Milano-Napoli	base 98	andata e ritorno in giornata	99
Venezia-Roma	base 73	andata e ritorno in giornata	99
Verona-Roma	base 64	andata e ritorno in giornata	99
Roma-Lamezia	base 59	andata e ritorno in giornata	99
Roma-Bari	base 57	andata e ritorno in giornata	99

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario

Gruppo F.lli. Italiane - stampa nazionale

la Repubblica  
Quotidiano Data 06-12-2009  
Pagina 18/19  
Foglio 3/3



ROMA-MILANO, 22 CORSE  
Il convoglio a 300 km/h porta a 22 treni i Frecciarossa tra Roma e Milano, di cui 10 sono corse FAST

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

## Deraglia convoglio cisterna che trasporta gpl. I soccorritori: ci sono vittime e 40 feriti

# Esplode treno, morti a Viareggio

VIAREGGIO — Esplosione nella notte nella stazione di Viareggio. Un treno merci è deragliato e ha colpito alcuni vagoni carichi di carburante. Le fiamme hanno avvolto molte auto e provocato il crollo di una palazzina. Ci sarebbero alcuni morti e almeno 40 feriti gravi.

MONTANARI A PAGINA 21

## Treno esplode in stazione: terrore a Viareggio

*Ivigili del fuoco: ci sono morti e almeno 40 feriti gravi. Crolla una palazzina*

### Il blogger

Ho visto a terra una donna carbonizzata, altri due uomini sono morti vicino a lei

### Il barista

Il convoglio è entrato in stazione come una palla di fuoco, poi abbiamo sentito tre esplosioni

### La passante

Vedevo la gente che scappava strappandosi di dosso gli abiti in fiamme

### L'automobilista

Ho creduto di trovarmi in mezzo a una guerra, le case erano avvolte dal rogo

DAL NOSTRO INVIATO  
LAURA MONTANARI

VIAREGGIO — Inferno di fuoco ieri a Viareggio: un treno merci proveniente da La Spezia a diretto a Pisa coi freni in fiamme piomba sulla stazione, deraglia, ed esplodono le cisterne di gas Gpl. Il primo tragico bilancio della Prefettura indica un morto. Ma i testimoni della tragedia parlano di quaranta feriti gravi, alcuni morti carbonizzati, una palazzina crollata e alcune auto in fiamme. Pochi minuti dopo l'esplosione la Protezione Civile decreta lo stato di emergenza regionale, facendo confluire sul posto i vigili del fuoco di tutta la Toscana e della Liguria. Arriva da Lucca anche il nucleo batteriologico, e nella notte l'incendio si estende alle case del quartiere Centro.

«Quel treno composto da 14 vagoni - riferisce un testimone oculare, Giuseppe Ferraciolo, barista alla Stazione - è entrato a tutta velocità in stazione, si vedevano scintille sprigionarsi dalle ruote, s'è schiantato in un binario morto in una nuvola di polvere e pietrisco. Subito dopo, numerose esplosioni hanno trasformato in un enorme rogo la stazione, le case circostanti e le macchine parcheggiate

sulla via Aurelia». In pochi minuti la tragedia è diventata un film dell'orrore su YouTube, mentre i blogger davano la cronaca in diretta. Uno di loro, Martina, riferisce: «Una donna è morta carbonizzata, esono morti altri due uomini, per quel che si sa adesso». Un'altra, Eugenia: «Scena agghiacciante e urla, mi sono affacciata, e ho creduto di trovarmi al centro di un conflitto, le case lungo la ferrovia in preda alle fiamme, e c'è un gran traffico di ambulanze e vigili del fuoco». E poi Cristian: «Tante persone in terra bruciate e irricosicibili». Chiara M., abita proprio di fronte all'inferno: «Ho visto gente che scappava dalle auto incendiate strappandosi di dosso i vestiti in fiamme, torce umane, alcune avevano brandelli di pelle che si staccavano. Ho visto alcuni morti stesi a terra nascosti sotto i telli. Poi abbiamo dovuto scappare perché l'aria era irrespirabile. Si soffocava e la polizia ha fatto evacuare il quartiere». Luigina, un'altra testimone: «Ho visto almeno 4 persone a terra coperte dal lenzuolo, le macchine esplodono come fossero bombe, continuavano a scoppiare un'ora dopo il deragliamento di quel maledetto treno».



# Visita ai cantieri di Torino Porta Susa

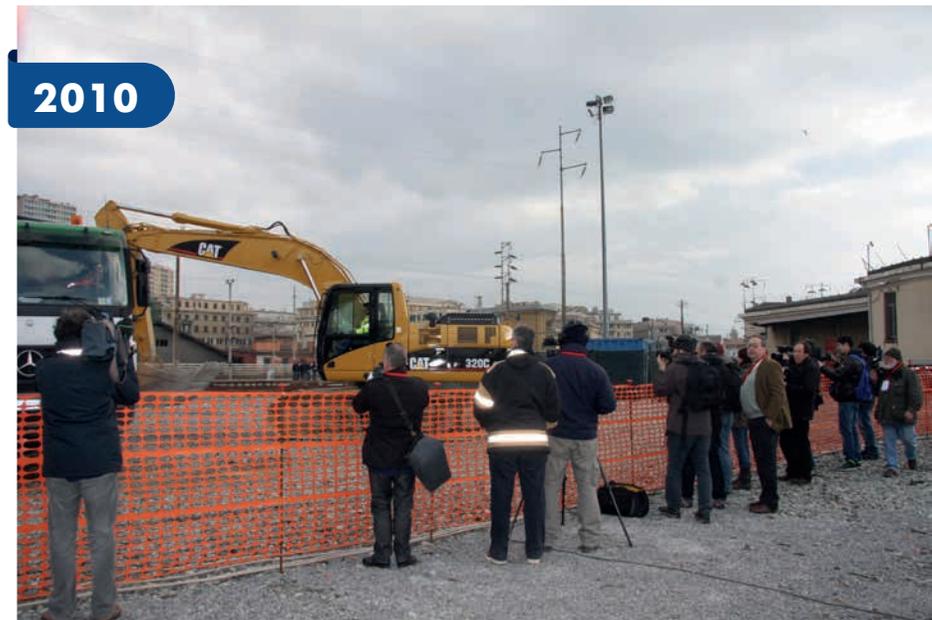
2010







## Presentazione progetti Terzo Valico e nodo di Genova



# Costituzione Blufferries

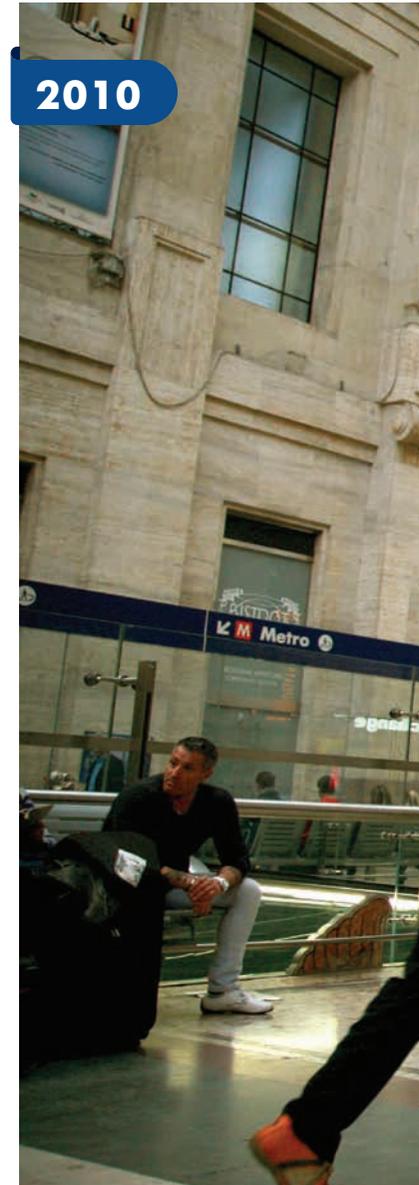
2010

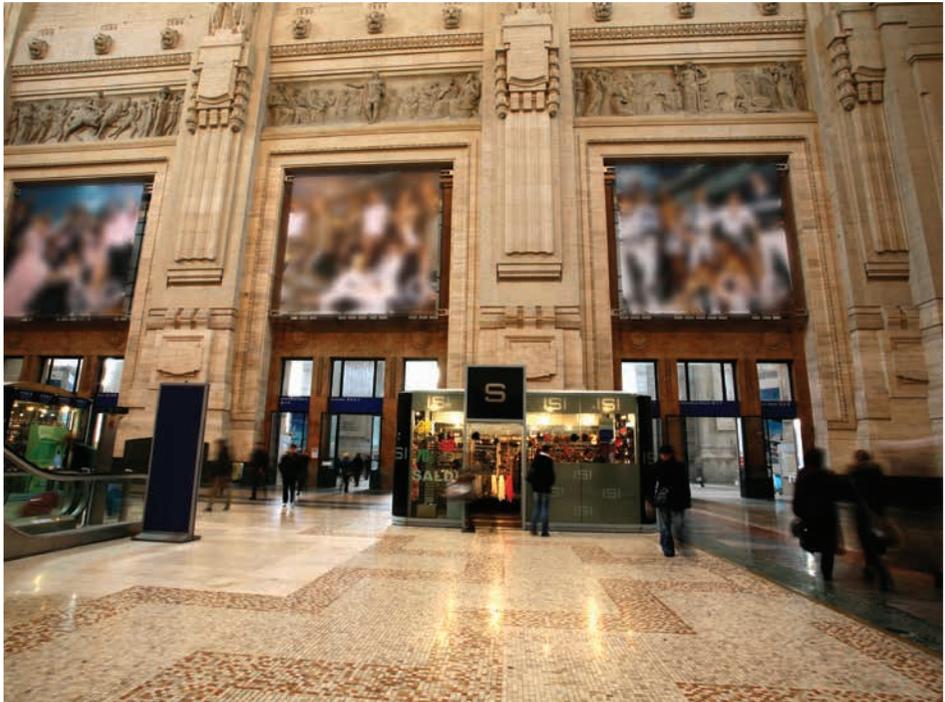


# Completamento dei lavori di restyling della stazione Milano Centrale



2010





**TRASPORTI**  
LA CITTÀ CHE CAMBIA

## Nuova Porta Susa Gara internazionale per il grattacielo

Pre-inaugurazione a marzo, invitato Napolitano

**Progetto**  
ALESSANDRO MONDO

**D**iventerà una delle più belle stazioni al mondo», commenta Roberto Cota. «È persino più bella di quella di New York», la promuove Sergio Chiamparino, reduce dall'inaugurazione di Eataly nella Grande Mela.

Bella, di sicuro. Funziona pure. Non ultimo, volano di nuovi investimenti in una città che la recessione costringe a vivere in apnea. In primis, il nuovo grattacielo delle Ferrovie, dirimpettato di quello di Intesa-Sanpaolo, che ieri si è materializzato nei «rendering» dei progettisti. Anche Torino, toccando ferro, avrà le sue «twin towers».

Questa e molte altre cose sarà la stazione ad Alta Velocità di Torino Porta Susa - costo: 58 milioni «chiavi in mano» - complemento di un piano sul quale le Ferrovie investono una montagna di quattrini: dall'ambizioso restyling di Porta Nuova al Passante, al collegamento dei supertreni con Milano. Fino alla nuova «torre» firmata da Arep, D'Ascia e Magnaghi. Il lay-out preliminare è pronto: entro l'anno le Ferrovie metteranno in vendita i diritti edificatori ottenuti dal Comune in cambio della costru-

zione della nuova stazione; diverse le manifestazioni di inte-

resse, anche internazionali. I numeri rondono l'idea: 47 mila metri quadrati di superficie; 162 metri di altezza; 38 piani (19 concentrati nella parte superiore e destinati ad uso alberghiero con 400 camere); tre ascensori panoramici esterni; ristorante, panoramico pure quello; fitness-centre, mediateca...

Ieri la visita al mega-cantiere di Porta Susa ad opera di una nutrita delegazione guidata da Mauro Moretti, il vulcanico ad delle Ferrovie appena ri-

confermato dal governo alla guida del Gruppo. Lo stesso Moretti che in poche ore ha girato la città come una trottole: in mattinata un «blitz» all'assemblea dell'Ordine degli Ingegneri, poi la visita a Porta Susa, seguita da quella a Porta Nuova. Infine l'appuntamento in Regione, dove si è affrontata la matassa del contratto di servizio: decaduto nel 2007 e mai rinnovato. Ad accompagnarlo, tra gli altri, Cota e Chiamparino, con i rispettivi assessori, e il sottosegretario Giachino.

Il momento clou è stata la visita a Porta Susa, seconda nuova stazione ad aprire i battenti dopo Roma Tiburtina. Da aprile aprirà il primo dei quattro accessi da corso Bolzano, il passaggio urbano «Avigliana», il livello «-1» con i servizi di stazione e il «-3» con l'accesso al metrò. Terminato il fabbricato viaggiatori, dicembre 2011, saranno accessibili tutti gli altri spazi della stazione caratterizzata dalla galleria in acciaio e vetro lunga 385 metri e sostenuta da 108 archi: nelle lastre di vetro saranno inserite celle fotovoltaiche.

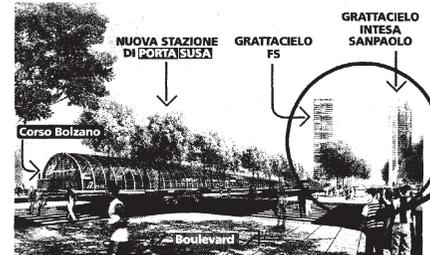
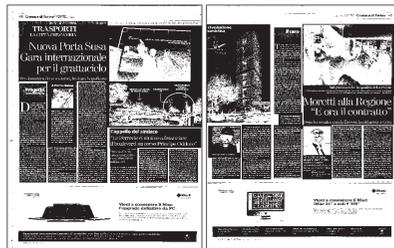
Un richiamo iper-tecnologico alle gallerie ottocentesche cittadine ma anche un se-

gno della Torino che cambia. È, a sentire Moretti, un omaggio a Italia 150. Non è un caso se ieri l'ad delle Ferrovie, dopo un rapido consulto con Chiamparino, ha deciso di invitare il presidente Napolitano - che il 18 marzo sarà a Torino per avviare le celebrazioni - alla pre-inaugurazione della stazione: «L'unità d'Italia è stata fatta innanzitutto dai treni, per questo la dedicheremo alla ricorrenza».

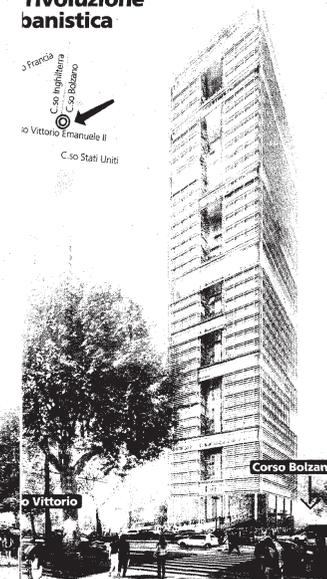
**A Porta Nuova**



Conto alla rovescia per Porta Nuova. Con l'apertura entro fine anno di tutti i negozi previsti, una sessantina, la stazione rinnovata - terza per grandezza in Italia - entrerà definitivamente a regime dopo la mega-ristrutturazione costata 45 milioni. Ad oggi sono già stati aperti 32 nuovi punti vendita, aperti tutti i giorni dell'anno dalle 8 alle 20 e in grado di occupare oltre 220 persone. La sicurezza sarà affidata a 140 telecamere, 100 già operative.



**rivoluzione  
banistica**



## L'appello del sindaco

### “Le Ferrovie ci aiutino a finanziare il boulevard su corso Principe Oddone”

Palazzo Civico senza soldi, offre in cambio diritti edificatori

Risorse in cambio di diritti edificatori: una permuta che promette di rendere sempre più stretto il rapporto tra Palazzo civico e le Ferrovie. Il primo, strangolato dalla crisi e dai limiti del patto di stabilità, alle prese con margini di manovra sempre più risicati sul fronte delle opere pubbliche. Le seconde - che dopo un rigido piano di tagli ai rami secchi possono permettersi di autoinvestire qualcosa come tre miliardi e mezzo di euro soltanto sull'Alta Velocità - allettate dalla prospettiva di portarsi a casa i diritti edificatori su ampie aree di proprietà comunale. Diritti indispensabili per fare cassa, mettendoli in vendita o impiegandoli per costruire direttamente. Residenziale, commerciale, terziario: non c'è che l'imbarazzo della scelta.

Posto che il «do ut des» non è nuovo - l'esempio principe è proprio la nuova stazione di **Porta Susa**, costruita dalle Ferrovie in cambio della cessione dei diritti edificatori sull'area destinata ad ospitare il grattacielo della società -, a fare la differenza sono le crescenti difficoltà del Comune. Non è un caso se ieri, intervenendo alla presentazione del cantiere della nuova stazione, Chiamparino si è pubblicamente appellato a Mauro Moretti sollecitando una mano. «Abbiamo problemi con il patto di stabilità, per questo chiediamo alle Ferrovie di aiutarci a finanziare le opere di riqualificazione superficiale del territorio: sarebbe il modo per sancire la continuità urbanistica con la nuova stazione». Il discorso rimanda non tanto e non solo alle opere di sistemazione nei pressi di **Porta**

**Susa** ma agli interventi sull'asse verso Nord che si verrà a creare lungo i corsi Principe Oddone e Venezia.

Moretti, come ha premesso il sindaco, si è già detto disponibile. Ma visto che l'appetito vien mangiando, ieri il sindaco ha tentato il rilancio: «Sai, Mauro, abbiamo ancora molte cose da darvi...». Concetto ribadito subito dopo al suo interlocutore, che faceva orecchie da mercante. «Va bene Sergio: scrivi, scrivi e poi vediamo», ha risposto Moretti, che con il sindaco intrattiene da sempre buoni rapporti. Rapporti cementati dalle comuni strategie sul fronte dei trasporti, con la partecipazione attiva della Regione.

C'è da giurare che molto presto sulla scrivania dell'ad delle Ferrovie arriverà una nutrita lista della spesa. «Staremo a vedere - ha scherzato Chiamparino con i cronisti prima di allontanarsi - Moretti, si sa, è un negoziatore. Ti siedi con lui intorno a un tavolo e non sai mai come andrà a finire...».

[ALE.MON.]

# Moretti alla Regione

## “E ora il contratto”

LA GARA DI BRESCO  
Trenitalia contesta l'apertura ai privati voluta dalla zarina

### Dopo lo scontro con la Bresso, la richiesta a Cota

#### il caso

Tempi stretti per risolvere il «caso Piemonte», unica regione dove le Ferrovie garantiscono il servizio in assenza di contratto. Quanto basta per spingere Mauro Moretti a mordere il freno e a toccare il tempo alla giunta Cota.

Il vecchio contratto, si sa, è scaduto nel 2007 e non è più stato rinnovato. Per varie ragioni: le maggiori risorse chieste dalle Ferrovie alla Regione rispetto alla cifra storica di 170 milioni; le difficoltà di cassa dell'ente di piazza Castello; le proteste dei pendolari sulla qualità del servizio, sposate dalla precedente amministrazione; i rapporti non proprio idilliaci tra Mauro Moretti e Mercedes Bresso,

precipitati quando la «zarina» mise a gara il servizio di trasporto ferroviario. Una specie di affronto per Trenitalia. Anche l'intermezzo elettorale ci ha messo del suo.

Ora «l'anomalia del Piemonte», per dirla con Moretti, non è più tollerabile. Parole nette, quelle pronunciate dall'ad delle Ferrovie dopo l'intervento all'assemblea dell'Ordine degli Ingegneri, che in as-

senza di un'intesa rapida potrebbero pregiudicare la «luna di miele» seguita all'insediamento di Roberto Cota.

La decisione di sospendere la messa a gara del servizio per verificare la correttezza delle procedure - uno dei primi atti di Cota, che sulle gare ha sempre avuto un giudizio critico - certo non è dispiaciuta alle Ferrovie. A proposito: il termine scade a ottobre. Anche così, il nodo del contratto va sciolto. «Stiamo garantendo un servizio universale, senza contratto, in un territorio

dove si preparano a sbarcare nuovi operatori decisi a puntare sulle linee più remunerative - ha aggiunto Moretti, nascondendo a stento l'insofferenza -. Al Piemonte abbiamo dato molto, vogliamo sapere se meritiamo fiducia».

Concetto ribadito nell'intervento ufficiale davanti a Cota e a Chiamparino: «Dalla nuova **Porta Susa** al restyling di Porta Nuova, dal passante ferroviario al collegamento ad Alta velocità Torino-Milano, in Piemonte ci siamo conquistati la fiducia sul campo». Della serie: a buon intenditor, poche parole. «Mica possiamo andare avanti all'infinito - si era sfogato Moretti prima di prendere il microfono -. Ormai è arrivata l'ora di un chiarimento definitivo».

A preoccupare le Ferrovie, tra l'altro, il fatto che il Piemonte possa rappresentare un precedente per altre regioni: «Come facciamo gli stessi prezzi a tutte le regioni, così ci aspettiamo che tutte firmino il contratto». In realtà la partita per il rin-

novo del contratto - che è legata a doppio filo all'andamento della gara e alle manovre per creare con «Eth», la nuova holding di trasporto ferroviario partecipata da Comune e Regione, una società mista con Trenitalia sul modello delle Ferrovie Nord lombarde - è più complessa di quanto appaia.

Non è un caso se ieri, terminata la visita alle stazioni di **Porta Susa** e di Porta Nuova, l'ad del Gruppo ha dribblato le telecamere per fare un «blitz» nell'assessorato regionale ai Trasporti. La prossima settimana, informa l'assessore Barbara Bonino, è prevista la prima riunione del tavolo tecnico: «Insieme a Vincenzo Soprano, amministratore delegato di Trenitalia, valuteremo le esigenze degli utenti, in particolare modo dei pendolari. Parleremo anche della qualità del servizio, in un quadro di ri-programmazione complessiva». Significa eliminare i rami secchi e le attuali sovrapposizioni nel servizio di trasporto, su gomma e su ferro. Un'operazione, due obiettivi: migliorare l'offerta e liberare risorse.

[ALE.MON.]



Chiamparino nel cantiere



«A questa regione abbiamo dato molto, vogliamo sapere se meritiamo la fiducia. Serve un chiarimento»

Mauro Moretti  
Amministratore delegato delle Ferrovie



Sul piatto anche la qualità del servizio  
Le Ferrovie premono sulla giunta Cota per sbloccare la situazione del contratto: pretendono più soldi, mentre la Regione chiede un miglior servizio per i pendolari

L'annuncio

# Terzo valico, precedenza al "nodo"

## Già partiti i lavori fra Voltri e Brignole, il supertreno arriva dopo

MASSIMO MINELLA

IL SEGRETO del terzo valico? Tenerlo ancora un po' nel congelatore concentrando sull'unica opera oggi in grado di non soffocare Genova: il nodo ferroviario. Prima di pensare ai milioni di container che un giorno riusciremo a mettere sulla linea per Rotterdam, è più opportuno dedicarsi a mettere quattro binari fra Voltri e Sampierdarena, sei fra Principe e Brignole e a risistemare tutti i vecchi impianti della linea urbana. Una bella dose di concretezza non guasta davvero in una giornata in cui ogni istituzione, nessuna esclusa, si sente in diritto di celebrare come "storica". In effetti, quel "primo colpo di henna", che sui binari ha lo stesso significato della bottiglia che si infrange sulla fiancata al varo di una nave, qualcosa vuol pur dire. Sul palco lo assicurano i rappresentanti delle istituzioni: il sindaco Maria Vincenzi, i presidenti della Provincia Sandro Retto, della Regione Claudio Bur-

lando, dell'authority Luigi Merlo, due ministri (Altero Matteoli, Infrastrutture, Claudio Scajola, Sviluppo Economico) e i vertici dei gruppi coinvolti (Mauro Moretti, Fs, Pietro Ciucci, Anas, Giovanni Castellucci, Autostrade). Anche la platea non ha praticamente defezioni fra i rappresentanti delle imprese, dell'economia, del commercio, della politica, della società civile. Fra loro anche Franco Manzitti, ex caporedattore di Repubblica Genova, invitato in rappresentanza della famiglia per ricordare il padre Giuseppe, che per primo, vent'anni fa, lanciò l'idea del "supertreno" Genova-Milano.

Fondamentale, adesso, che i lavori del nodo non si fermino nemmeno un minuto, fino al 2016, quando i lavori saranno completati e allora, e soltanto allora, si potrà cominciare a riflettere sul numero dei container che si sposteranno via treno sul corridoio 24 Genova-Rotterdam. Il terzo valico si prepara così a riaprire i suoi cantieri di collina, attorno ad aprile, incassando il via

immediata al nodo. Un bel segnale su cui si intrattiene con piacere, a margine della doppia inaugurazione, il presidente della commissione Lavori Pubblici del Senato Luigi Grillo. Ministri e amministratori accettano di buon grado di passare da un tavolo all'altro, a fianco della stazione di Sampierdarena, pur di riba-

**Sei anni di cantieri, tre appalti separati, nuovi binari su tutta la linea metropolitana**

dire che stavolta l'opera è avviata e nessuno potrà più tornare indietro. Certo, costruire quei 53 chilometri che separano Genova da Tortona attraverso due regioni e 12 comuni, costa caro, 5,4 miliardi di euro, anche perché i chilometri in galleria sono 39, tantissimi. In cassa, per il momento, ci sono cinquecento mi-

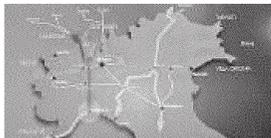
lioni e serviranno solo per le attività propedeutiche, strade che arrivano ai cantieri, viabilità, accoglienza delle migliaia di operai che saranno coinvolti nell'operazione. Il resto arriverà anno dopo anno, come le rate di un mutuo. In parallelo, però, potrà progredire velocemente il nodo, vitale per il corridoio Genova-Rotterdam. La vera novità di questa nuova presentazione, (la terza o la quarta dal '92 a oggi) sta proprio nel doppio binario nodo-valico. Soltanto insieme, infatti, le due opere possono proseguire la loro corsa, agganciandosi così all'Europa e trascinandosi così un'altra opera vitale per i traffici portuali, il "Bruco". L'alternativa a tutto questo è la morte dei traffici, con un collegamento ferroviario pronto a mettersi in movimento in una sola direzione: da Rotterdam a Milano. Olanda, Germania e Svizzera sono quasi pronte e il rischio, a questo punto, è vanificare gli sforzi dei porti liguri di prepararsi alla ripresa dei traffici.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Le frasi

**CIUCCI**  
«L'accordo costituisce un passo fondamentale per la realizzazione del progetto» dice il leader di Anas

**CASTELLUCCI**  
«Arriva a compimento il lavoro iniziato un anno fa col dibattito pubblico» dice l'a. d. Castellucci



**WWF**  
«Fondamentali i lavori per il potenziamento del nodo» secondo il Wwf, contrario a valico e gronda

**SCAJOLA-CALVINI**  
Il ministro si avvicina al presidente con un sorriso: "Se escono anche Fincantieri e Fs che cosa fate?"



09/02/10

### IL SECOLO XIX

MATTEOLI ORDINA L'APERTURA DEI CANTIERI

# Terzo valico, via ad aprile

## Proteste No-Tav, calci all'auto di Burlando. Lite Scajola-Bresso

**GENOVA.** Il Terzo valico "deve" partire entro aprile. Il documento consegnato ieri dal ministro dei Trasporti Altero Matteoli a Walter Lupi, commissario per l'opera, è categorico: da qui a marzo dovranno essere chiusi tutti gli accordi. Poi via ai cantieri, con l'assunzione di 500 lavoratori e la partenza del primo lotto da 500 milioni per le infrastrutture accessorie. Ma mentre sotto la Lanterna si stappavano bottiglie in onore

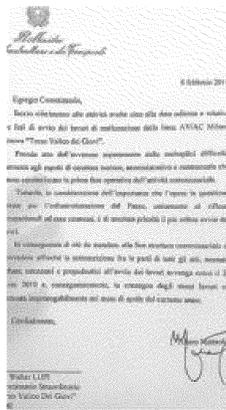
delle nuove opere, il viceministro alle Infrastrutture, Roberto Castelli, dichiarava che «l'alta velocità lanciata dalle Fs non sta funzionando secondo le speranze».

Ma c'è anche la partita della Gronda, la bretella autostradale del ponente genovese. Il presidente della Regione Claudio Burlando non ha firmato l'accordo, così come aveva annunciato: lo farà soltanto, ha spiegato, quando tutto sarà pronto anche per

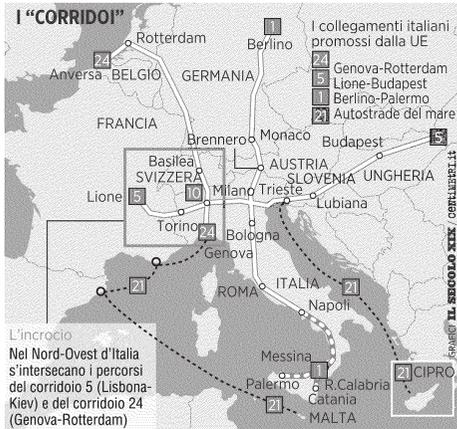
l'altro collegamento, quello di Levante: il tunnel della Fontanabuona. Matteoli gli ha garantito il suo ok. Ma

Nella giornata della firma per le due grandi opere c'è stata anche la piazza di chi dice no. Violenta contestazione ai ministri Matteoli e Scajola quando sono arrivati in auto. La macchina di Burlando è stata accerchiata da un'ottantina di manifestanti e colpita con calci e con le aste delle bandiere.

**COSTANTE, LOMBARDO, MENDUNI e QUARATI >> 4 e 5**



La lettera del ministro a Lupi



L'incrocio  
Nel Nord-Ovest d'Italia  
s'intersecano i percorsi  
del corridoio 5 (Lisbona-  
Kiev) e del corridoio 24  
(Genova-Rotterdam)



L'amministratore delegato delle Ferrovie Mauro Moretti

Al via Terzo valico, nodo ferroviario e bretella autostradale

# A Genova si sbloccano tre maxi-progetti

Domenico Ravenna  
GENOVA

Manutendo il termine delle cronache sportive, c'è chi lo ha definito un plein. Confinata da decenni in una pesante emarginazione infrastrutturale, Genova ha ieri allineato alla griglia di partenza tre opere pubbliche fondamentali per il suo futuro: Terzo valico; nodo ferroviario; bretella autostradale, la cosiddetta Gronda di Ponente. Due ministri, i vertici di Ferrovie, di Autostrade e di Anas; convenuti nel capoluogo ligure per sancire che dalle parole si passa ai fatti. E, ieri, la prima ruspa ha azionato i motori per inaugurare il cantiere del nodo ferroviario; il ministro Matteoli ha annunciato che ad aprile si parte con i lavori per il Terzo Valico; la tanto discussa Gronda diventa un tracciato garantito dalle firme in calce a un protocollo di intesa.

Il governatore ligure, Claudio Burlando, e il sindaco, Marta Vi-

cenzi, parlano di «straordinaria coincidenza» e di giornata storica». Il presidente della Port Authority, Luigi Merlo, sottoscrive entrambi i giudizi e intravede la riscossa della portualità mediterranea sullo strapotere di quella nord europea. Il ministro dello Sviluppo economico, Claudio Scajola, azzarda una provocazione: il Terzo valico e il corridoio 5 Torino-Lione sono due opere fondamentali e dovranno marciare insieme ma, se fossimo costretti a puntare su una priorità, questa andrebbe al collegamento fra il più grande porto d'Italia e l'Europa centro-settentrionale. «Solo il 4,6% delle merci europee - sottolinea Scajola - passa dalla portualità ligure mentre i porti nord europei ne movimentano il 25%». La priorità ipotizzata al Terzo valico ha suscitato la reazione del governatore piemontese, Mercedes Bresso, che ha definito «concertanti» le parole di Scajola. Pronta la controreplica del ministro: «Non c'è competizione fra due opere entrambe necessarie».

Con il segmento italiano del corridoio Genova-Rotterdam si parte ad aprile, assicura il ministro delle Infrastrutture, Altero Matteoli: sul piatto ci sono 500 milioni per gestire la prima fase dei lavori e l'impegno del Governo a reperire, ogni anno, i finanziamenti necessari a completare un'opera che costerà 5,4 miliardi. Una boccata d'ossigeno per il circuito economico-finanziario ligure. «Questi primi 500 milioni - osserva Giovanni Berneschi, numero uno di Banca Carige - avranno sul territorio una ricaduta da uno a quattro: non meno di 2 miliardi».

Intanto, le ruspe incominciano a delineare quello che sarà il futuro nodo ferroviario del capoluogo ligure, opera senza la quale il Terzo valico si strozzerebbe in un collo di bottiglia. Quadruplicamenti e sestuplicamenti di binari nell'area metropolitana genovese saranno pronti per il 2016 con un costo complessivo di 622 milioni. Esce definitivamente dal cassetto anche il progetto della Gronda

che, ieri mattina, ha riservato un pizzico di suspense istituzionale. Burlando, in ossequio a un vincolo ricevuto dal consiglio regionale, non ha sottoscritto il protocollo d'intesa che dà via libera a un'opera da 3,1 miliardi. «Sono pronto a firmarlo - ha spiegato il governatore ligure, bersaglio di una breve ma veemente contestazione da parte dei comitati anti-Gronda - quando sarà pronta per la firma anche l'intesa sulla realizzazione del tunnel fra Rapallo e la Val Fontanabuona». Ecumenica la risposta del ministro Matteoli. «Siamo tutti d'accordo - ha sottolineato il titolare delle Infrastrutture - a realizzare anche il tunnel Rapallo-Val Fontanabuona. Solo che l'iter previsto non è ancora del tutto concluso e credo che sia buona norma non firmare atti fino a quando non siano completate le procedure previste. Ma si tratta solo di qualche settimana e sarò lieto di tornare qui e apporre la firma per sbloccare anche quest'opera».

DIRIPRODUZIONE RISERVATA

## GLI INTERVENTI

### Terzo valico

■ Si svilupperà per 67 chilometri. L'investimento complessivo è stimato in 5,4 miliardi

### Nodo di Genova

■ Previsti, in particolare, quadruplicamenti e sestuplicamenti di binari. Il costo è 622 milioni

### Gronda

■ Per realizzare la bretella autostradale il costo è 3,1 miliardi, al netto dei ribassi d'asta



# Inaugurazione del nuovo scavalco del nodo di Firenze





2011

## Fine dei lavori di riqualificazione della stazione Napoli Centrale

# Inaugurazione della stazione Tiburtina



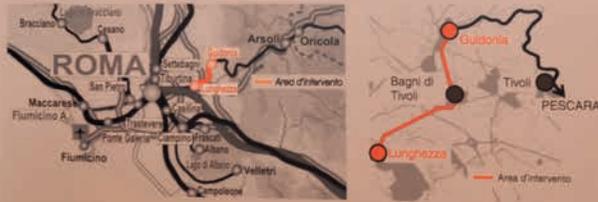
2011





**LINEA ROMA-PESCARA RADDOPPIO LUNGHEZZA-GUIDONIA**

Il progetto si colloca nel quadrante Nord-Est di Roma e prevede la prosecuzione del raddoppio della ferrovia metropolitana Freccia già realizzato nel tratto tra Praenestina e Lunghezza, per uno sviluppo complessivo di circa **11 km**, ricalcando, quasi per intero, l'attuale tracciato. Il progetto prevede la realizzazione delle nuove stazioni di Bagni di Tivoli e di Guidonia Collefiorito.



# Presentazione del progetto di raddoppio Lunghezza - Guidonia



**2011**





## Incendio alla stazione Tiburtina



2011

## L'inaugurazione



## Shopping tra i binari, così cambia volto la Stazione

Ha un volto nuovo la stazione ferroviaria centrale di Napoli centrale con 40 negozi aperti dalle 8 alle 22, tutti i giorni dell'anno, 136 nuove sedute e pensiline, nuova illuminazione e tabelloni al led. Dopo cinque anni, lo scorso

anno, i lavori della stazione di Napoli sono stati completati e presentati, ieri al pubblico, da Fabio Battaglia, ad di Grandi Stazioni che ha provveduto ai lavori.

> Romanazzi a pag. 42

metro

Ed. MILANO

Quotidiano

Stazione Centrale



► Il primo utente del nuovo servizio attivato ieri.

## Aperta la Sala Blu

Anche la Centrale avrà la "Sala Blu", punto di assistenza disabili di Fs e Rfi, già presente in "network" in 13 stazioni. L'inaugurazione ieri con l'ad di Fs Moretti e l'assessore ai Trasporti Cattaneo. Aperto tutti i giorni dalle 7 alle 21 lo spazio fornisce indicazioni per i servizi a persone con invalidità, ad anziani e donne in gravidanza. Info: SalaBlu.MILANO@rfi.it e 199.30.30.60. ● E.S.



Roma L'inaugurazione della Cavour, la prima stazione di Alta Velocità. Le proteste di alcuni parenti delle vittime di Viareggio e un gruppo di No Tav

## Una galleria di cristallo per la nuova Tiburtina

ROMA — La nuova stazione Cavour, già Tiburtina, è una galleria di cristallo, lunga 360 metri e larga 60, sospesa a nove metri su un fascio di 26 binari. L'opera, che prenderà pienamente vita da qui a un anno per diventare probabilmente la più importante stazione di Alta Velocità, è stata inaugurata ieri dal capo dello Stato, Giorgio Napolitano, accompagnato dal ministro dei Trasporti, Corrado Passera, che ne ha sottolineato la portata simbolica: «In un momento critico come questo — ha detto il presidente — bisogna dare al mondo, all'Europa e a noi stessi dimostrazione di straordinaria capacità di innovazione e realizzazione dell'Italia, uno dei punti di saldezza dell'intero tessuto nazionale unitario».

Per celebrare i 150 anni dell'Unità di Italia è stata scoperta, alla presenza del presidente del relativo comitato, Giuliano Amato, una lastra dedicata a Cavour, alta 20 metri, su cui sono stati incisi due discorsi dello statista: uno su Roma Capitale e l'altro sulle «strade ferrate italiane». Il progetto della stazione dell'architetto Paolo Desideri ha due punti di accesso: uno dal lato di Pietralata e l'altro dal Nomentano, vicino alla vecchia stazione. Della galleria colpiscono gli otto volumi sospesi al soffitto, come altrettante bol-

le, rivestiti di pannelli verde metallico, dentro i quali sono previsti, tra l'altro, salottini d'attesa, uffici, ristoranti, tutte strutture che devono ancora essere attivate. L'accesso ai binari, al piano sottostante rispetto alla galleria, è affidato a 29 tra ascensori e montacarichi e a 52 scale mobili: una vera scommessa per la manutenzione.

Il corpo della stazione, ha precisato l'amministratore delegato di Fs, Mauro Moretti, del costo complessivo di 170 milioni, sui 320 milioni di investimento, sarà autofinanziato attraverso la vendita dei terreni circostanti: 73 milioni sono già stati pagati dalla banca Bnp Paribas-Bnl che nell'area realizzerà il proprio quartier generale. Altri cinque lotti saranno in vendita nei prossimi mesi. La nuova stazione ha anche la funzione urbanistica di collegare i due quartieri Nomentano e Pietralata, storicamente separati dalla ferrovia. La stazione non è che una parte di un progetto ampio di riqualificazione dell'area che prevede nuove strade, parcheggi e aree a verde, oltre all'abbattimento delle attuali sopraelevate. Quanto ai lavori per la nuova circonvallazione interna, Moretti ne ha annunciato l'inaugurazione il 21 aprile.

Al quattro treni a Alta Velocità che già fermano a Tiburtina,

dall'11 dicembre se ne uniranno altri 14. La stazione Cavour è la prima delle sei stazioni Av previste, a inizio anno sarà inaugurata Torino Porta Susa, a metà del 2012 Bologna Av sotterranea e Bologna Centrale, nel 2013 Napoli Afragola e Reggio Emilia, nel 2015 Firenze.

Alla cerimonia hanno presenziato, tra gli altri, i vertici di Finmeccanica: dal presidente Pier Francesco Guarguaglini, dato come uscente nel consiglio di amministrazione di giovedì prossimo, all'amministratore delegato Giuseppe Orsi (i due, ormai in rotta, non si sono incrociati) al direttore generale Alessandro Pansa. Guarguaglini non ha concesso anticipazioni su eventuali dimissioni. Interpellato su un suo ipotetico passaggio alla presidenza di Finmeccanica, Moretti ha risposto «Non mi vedrei... ho già tante belle cose da fare».

Un gruppo di manifestanti, composto da esponenti dell'area anarchica, da alcuni parenti delle vittime della strage di Viareggio, No Tav e lavoratori dipendenti della Vagon Lits, durante la cerimonia, ha tentato di avvicinarsi alla stazione ma è stato bloccato dalla polizia. La sfilata di alcune personalità politiche è stata salutata da qualche fischio.

**Antonella Baccaro**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Interno** Il nuovo volto della stazione Tiburtina (Milestone Media)

### L'investimento

Il costo complessivo è di 170 milioni. Entrerà in funzione a pieno ritmo nel giro di un anno

L'INAUGURAZIONE Hub avveniristico a Roma finito in 36 mesi, transiteranno 140 treni al giorno

# Gallerie spaziali e venti binari ecco la nuova stazione Tiburtina

## Napolitano: è una prova che diamo all'Europa e a noi stessi

di **CLAUDIO MARINCOLA**

ROMA - Gallerie spaziali, sale d'attesa sospese nel vuoto come bolle d'aria, vip-lounges che galleggiano, ristoranti, inter-ni-caffè: non è la foto di un Paese a rischio default quella inviata ieri dalla nuova Stazione Tiburtina. È un altro mondo che va parallelo alla crisi e sotto al quale transiteranno i treni italiani dell'Alta velocità. Lo stesso concetto ma con altre parole lo ha espresso il presidente della Repubblica Giorgio Napolitano che ieri ha inaugurato il nuovo Hub ferroviario realizzato in soli 36 mesi.

Un messaggio da inviare ai mercati in fibrillazione ma anche a chez Sarkozy e in casa Merkel, «l'Italia è in grado di dare all'Europa la prova delle sue straordinarie capacità di innovazione», ha detto Napolitano. «Una di quelle prove - ha continuato - che in questo momento critico abbiamo bisogno di dare all'Europa e noi stessi».

Il Capo dello Stato ha lanciato anche un messaggio in

chiave, per così dire, più interna: ha scoperto una lastra commemorativa alta più venti metri posta nell'atrio Nomentano. Sotto il drappo sono apparsi due discorsi pronunciati da Camillo Benso Conte di Cavour. Il primo alla Camera dei deputati il 25 marzo 1861 su Roma Capitale; il secondo nel 1846, quando l'Italia era ancora un'espressione geografica e Cavour esprimeva «la necessità delle strade ferrate».

Oggi queste strade si chiamano anche Alta velocità. La Tiburtina è il primo polo del sistema di stazioni che viene inaugurato. E nei tempi stabiliti nonostante l'incendio che ha bruciato la vecchia centrale il 24 luglio scorso. Progettato dall'architetto Paolo Desideri, ha un'estensione di circa 50 mila metri quadrati. Vi transiteranno a pieno regime 140 treni al giorno su 20 binari, 52 scale mobili, 29 ascensori e montacarichi, 1.110 posti auto di cui 430 coperti. Collegato con l'aeroporto Leonardo da Vinci, con il trasporto su gomma e la metropolitana urbana. Il nuovo polo risponde a criteri di moderna urbanistica: un boulevard che unisce due quartieri romani, Nomentano e Pietralata da sempre separati dalla ferrovia.

Giuliano Amato, presidente del Comitato per le celebra-

zioni dei 150 anni dell'Unità d'Italia ha dato il via e Napolitano ha voluto subito rendere omaggio ai «ferrovieri italiani». Presenti, tra gli altri, il ministro allo Sviluppo Economico Corrado Passera, Lamberto Cardia, presidente del Gruppo Fs, l'ad Mauro Moretti, Gianni Letta, Pier Ferdinando Casini, Gianni Alemanno, Renata Polverini, Nicola Zingaretti, Walter Veltroni, Giorgia Meloni, Luigi Abete, presidente di Bnl e Pier Francesco Guarguaglini, presidente di Finmeccanica.

Visto il parterre si temeva un blitz dei No Tav, (tenuti a distanza) ma tutto o quasi è filato liscio. Lo schieramento di agenti non ha potuto impedire però che i politici venissero fischiati al momento di entrare e che un anziano signore, un ex carabiniere che mostrava una foto del figlio, con il suo bastone colpisce di striscio il parabrezza dell'auto presidenziale. La situazione è rimasta tranquilla nonostante la protesta di un gruppo di familiari delle vittime del rogo di Viareggio e di 800 dipendenti dell'ex Wagon Lits a rischio licenzia-

mento che da giorni occupano il tetto di un autoparco romano.

Fs spa ha investito in questo parallelepipedo di vetro 170 milioni «senza alcun esborso di finanza pubblica». In gran parte - 73 milioni - grazie alla vendita al Gruppo di Bnp Paribas di ex aree ferroviarie. Altri 5 lotti verranno messi in vendita nei prossimi mesi.

«È una sfida che a Roma sembrava impossibile e che abbiamo vinto» ha rivendicato l'ad Moretti. La Tiburtina non toglierà nulla a Termini, «c'è una forte domanda di mercato ma sarà lo sviluppo della clientela a decidere».

Il numero uno di Ferrovie ha poi annunciato che la parte commerciale sarà operativa entro un anno. E che a partire dal 12 dicembre prossimo, con l'entrata in vigore dell'orario invernale, transiteranno nel nuovo polo circa 20 treni ad Alta velocità. La seconda fase sarà il completamento della mobilità esterna. La palla passerà perciò al sindaco Alemanno: «Contiamo di bandire la gara per la demolizione della vecchia tangenziale entro la fine dell'anno, sarà anche l'occasione per riqualificare l'area antistante la stazione». Per la Polverini il nuovo governo dovrà rivedere però i tagli agli stanziamenti della Regione Lazio, circa 160 milioni, senza i quali «l'aumento di 50 centesimi del biglietto integrato che il Campidoglio ci chiede potrebbe non bastare».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

*Durante la cerimonia proteste dei parenti delle vittime del rogo di Viareggio*

*La struttura è collegata con l'aeroporto. Un boulevard riunisce Nomentano e Pietralata*

## Il punto nevralgico

### La stazione di ROMA TIBURTINA

È il secondo scalo ferroviario più importante di Roma  
È il nodo centrale dell'alta velocità ma non sostituisce la stazione Termini



Si estende su un'area di **50** mila mq



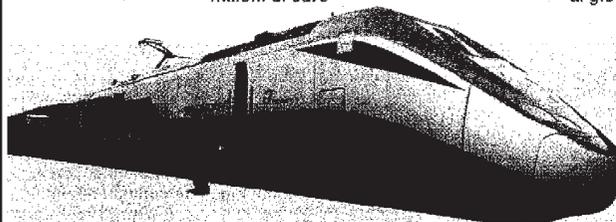
Ha **20** binari



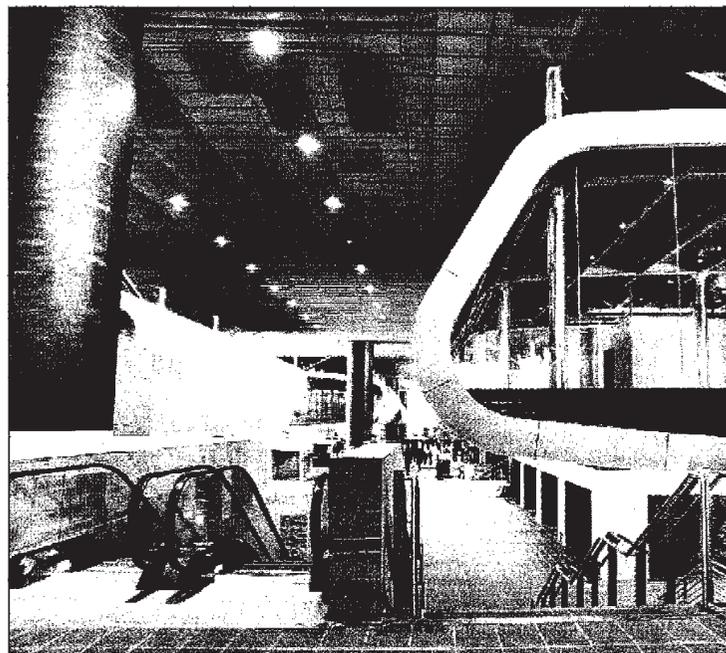
E' costata **330** milioni di euro



Transito previsto di **140** treni al giorno



CENTIMETRI 21



La nuova stazione Tiburtina grandi spazi e sale sospese  
A sinistra il presidente Napolitano con l'ad delle Ferrovie Moretti

LA STAMPA

Quotidiano Data 29-11-2011  
Pagina 24/25  
Foglio 1 / 3

## Ecco Roma Tiburtina la stazione dei supertreni

Inaugurata ieri da Napolitano: "Un'opera innovativa di respiro europeo"

**il caso**

RAFFAELLO MASCI  
ROMA

**È** una stazione ferroviaria, con il suo viavai, i pendolari, le rotaie, i servizi, le scale mobili, gli uffici e tutto il resto. Ma è anche un'opera di architettura moderna - come l'Auditorium, la teca dell'Ara Pacis, il Maxxi, per intenderci - che i turisti di passaggio a Roma andranno a visitare. Parliamo della Stazione Tiburtina, la prima ad essere completata delle cinque destinate all'alta velocità. Le altre sono Torino Porta Susa, la stazione ipogea di Bologna, Firenze Belfiore, Napoli Afragola. Doveva esserci anche la Mediopadana di Reggio Emilia, affidata a Santiago Calatrava, ma per ora è in alto mare.

E comunque ieri mattina - presente il Capo dello Stato Giorgio Napolitano - la stazione Tiburtina è stata inaugurata in pompa magna e con grande passerella di autorità: «Questa è una di quelle prove che in questo momento di crisi abbiamo bisogno di dare all'Europa al mondo e a noi stessi - ha detto il Presidente - per dimostrare la nostra straordinaria capacità di realizzazione e innovazione».

La cosa che colpisce di più è la novità dell'idea - dovuta all'architetto Paolo Desideri e agli associati dello studio ABDR - non più una stazione al piano terra con sottopassaggi, come quelle a cui siamo stati abituati, ma un grande boulevard sospeso che sovrasta la piattaforma delle rotaie e

attraversa tutta l'area della ferrovia, connettendo due quartieri. All'interno del grande padiglione di vetro e acciaio, sono sospese otto «bolle» ellittiche che ospitano tutti i servizi e gli uffici. Il resto è un unico spazio aperto alla luce che si giova di un sistema ecologico di ricambio dell'aria e di conservazione della temperatura.

Bella, ariosa, funzionale, la nuova Tiburtina ha anche l'onore di fare da battistrada alle altre stazioni di alta velocità che sono in fase di realizzazione e verranno aperte dall'anno prossimo fino

al 2016. L'idea di ferrovie dello Stato, insieme agli enti locali interessati, è quella di fare delle nuove stazioni il fulcro di un riassetto urbanistico. Con la Tiburtina, per esempio, non solo si sono collegati due quartieri, ma si è ripensato il piazzale per i bus diretti fuori città, i capolinea dei mezzi urbani, la fermata della metropolitana, la linea di collegamento con l'aeroporto di Fiumicino. Soprattutto, poi, la nuova stazione si associa ad una revisione dell'impianto viario circostante che prevede, tra l'altro, la scomparsa della vecchia e invasiva tangenziale sopraelevata. Il prezzo di tutto questo, è l'inevitabile scomparsa delle ultime

vestigie del borghetto contadino di Pietralata, ormai ridotto a casupole insediate da colossi di cemento.

L'opera in sé è costata 170 milioni, ma l'intera ristrutturazione della zona porterà la spesa a 320 milioni. L'investimento è totalmente autofinanziato da FS, tramite la vendita di sei lotti (il primo già assegnato a Bnl-Pa-ribas) di aree ferroviarie dismesse.

La nuova stazione si inserisce tra le opere celebrative del 150° dell'Unità d'Italia ed è dedicata a Cavour, il cui discorso per Roma capitale (1861) è inciso su una monumentale stele (150 metri quadri per il peso di 18 tonnellate) insieme a quello sulle

strade ferrate come motore dello sviluppo (del 1846). Fuori dalla stazione - tenuti a distanza da uno schieramento di Polizia - gli 800 lavoratori delle carrozze-letto che dal 12 dicembre perderanno il posto. Più lontani ancora i manifestanti No-Tav.

**ARTE CONTEMPORANEA**  
Progettata dall'architetto Desideri è un boulevard sospeso sopra le rotaie

**I COSTI**  
Per realizzarla sono stati spesi 170 milioni; altri 150 per la zona circostante

LA STAMPA

Quotidiano Data 29-11-2011  
Pagina 24/25  
Foglio 2 / 3

**140** treni  
I Frecciarossa e Frecciargento

che transiteranno per la stazione Roma Tiburtina: 290 i treni di linee regionali

**20** binari  
Ampia la portata della nuova stazione

Dal «boulevard» si arriva ai treni con 29 ascensori e 52 scale mobili

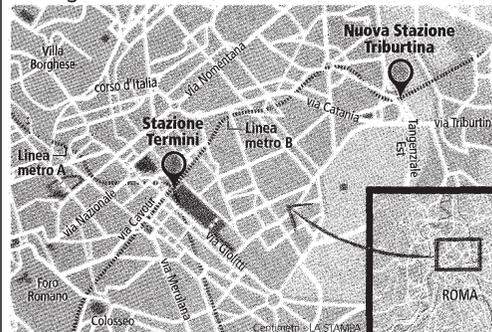
**140** mila persone  
Frequenteranno la Tiburtina ogni

giorno: 1.100 posti auto, di cui 430 coperti, 10 mila i metri quadri di aree commerciali

**300** metri  
La stazione-ponte è formata

da un enorme parallelepipedo di vetro lungo 300 metri e largo 60

Collegata a Termini e Fiumicino



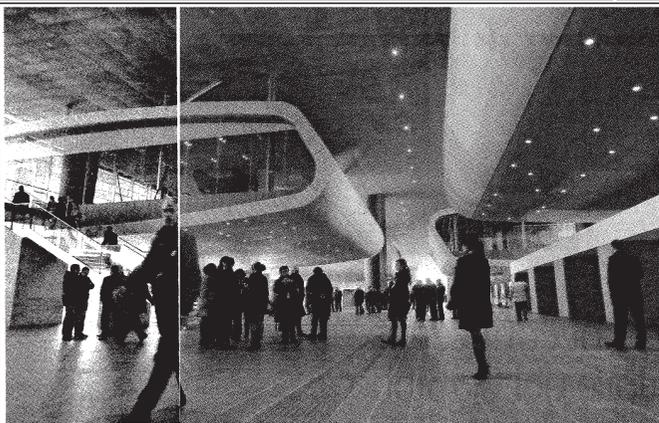
**ARRIVATI ANCHE I NO TAV**  
**Contestate le autorità**

Fuori dalla Stazione Tiburtina, tre proteste, tenute a bada dalle forze dell'ordine. Vicino all'entrata di via Camesena, i lavoratori delle carrozze letto che il 12 dicembre saranno licenziati. Sulla piazza un gruppo di parenti delle vittime della strage di Viareggio. Più lontani - e sotto stretto monitoraggio - i No-Tav venuti dalla Val di Susa. Fischi per tutte le autorità mentre uscivano dalla stazione.



**Intitolata a Cavour**

La stazione è dedicata a Camillo Benso di Cavour, il cui discorso per Roma capitale è inciso sulla stele scoperta da Napolitano



I prossimi passi



**Napoli Afragola**  
Il progetto della stazione, la più grande del Sud, è dell'architetto Zaha Hadid



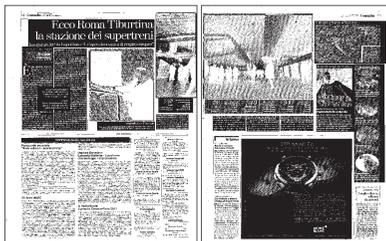
**Torino Porta Susa**  
Binari sotterranei: da qui passeranno i treni dell'alta velocità.



**Bologna**  
La nuova stazione di Bologna è stata progettata dall'architetto Arata Isozaki.



**Firenze Belfiore**  
Il progetto architettonico è di Norman Foster: ma ci sono polemiche per la collocazione



# Avvio lavori della linea Treviglio – Brescia



2012



# Nuova Sala Blu a Roma Termini



# Alluvione nell'area grossetana





<b>IL TEMPO ROMA</b>	Quotidiano	Data	10-10-2012
		Pagina	5
		Foglio	1

**→ Binario 1**

## Anziani, non vedenti e disabili Inaugurata la nuova Sala Blu

■ Una nuova Sala Blu, punto di riferimento per clienti con difficoltà motorie e sensoriali, apre le porte al binario 1 di Roma Termini. La Sala, completamente rinnovata, è stata presentata ieri ai presidenti delle principali Associazioni aderenti alle Federazioni nazionali Fish e Fand impegnate nel campo della disabilità. A fare gli onori di casa Daniela Carosio, direttore centrale comunicazione esterne del Gruppo FS Italiane e, per Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, direttore produzione e Silvio Gizzi, direttore territoriale produzione Roma.

Il centro offre assistenza ai clienti non deambulanti, non vedenti o con disabilità uditive, anziani e donne in stato di gravidanza e coordina i servizi di assistenza in altre 27 stazioni (20 nel Lazio, 6 in Sardegna e 1 in Abruzzo). Il personale ferroviario, presente tutti i giorni dalle 7 alle 21 (entro l'anno dalle 6.45 alle 21.30), provvede a fornire le informazioni necessarie utili al viaggio: orari e modalità di prenotazioni, richiesta sedie a rotelle, servizio di guida in stazione, accompagnamento al treno o all'uscita, assistenza con carrelli elevatori per accedere e uscire dai treni e il servizio gratuito di portabagagli.

**Infrastrutture** Inaugurazione ufficiale con il ministro Passera

# Treni, a Travagliato la prima pietra per la linea veloce

## Un investimento da due miliardi

I lavori sono già partiti da alcune settimane. Ma l'inaugurazione ufficiale è avvenuta ieri, nel campo base di Travagliato, una spianata di 37 mila metri quadrati dove lavorano 140 persone. Lì un colpo di benna e un brindisi augurate hanno battezzato l'alta velocità tra Treviglio e Brescia, 39 chilometri di strada ferrata che attraversano una ventina di comuni, 12 bresciani, per lo più affiancandosi al tracciato di Brebemi. Un'inaugurazione in grande stile, con i big della politica e dell'economia, ad iniziare dal ministro Corrado Passera, dal presidente della Regione Roberto Formigoni e dal numero uno del gruppo Ferrovie Mauro Moretti. La nuova linea è un segmento del «corridoio Mediterraneo», che attraversa tutto il nord Italia. Il percorso prevede che dopo lo sviluppo in parallelo con Brebemi, i binari risalgano verso nord, agganciando la linea storica fino all'ingresso alla stazione centrale di Brescia. Sarà possibile salire su un convoglio da 300 chilometri l'ora e raggiungere il capoluogo lombardo risparmiando quasi un quarto d'ora. L'apertura è annunciata per l'aprile

del 2016. Niente Expò, dunque, nonostante negli scorsi mesi si fosse detto che l'obiettivo era completare l'opera in tempo per l'esposizione Universale. Le lungaggini per reperire le risorse — 2.050 milioni di euro, gli ultimi 919 sbloccati dal Cipe a dicembre — hanno dilatato i tempi, anche se qualcuno è fiducioso. Quel che è certo è che l'ingresso in città porterà un nuovo assetto in stazione, con tre nuovi binari per l'alta velocità, un nuovo tunnel e un collegamento diretto alla metro.

Resta invece ancora da definire la tratta tra Brescia e Verona, sul cui progetto ci sono forti perplessità legate al passaggio sul Garda e incognite sulla stazione a Montichiari. Ma soprattutto il nodo soldi, dal momento che la tratta non è finanziata. Ieri Moretti ha lanciato la sua idea: «L'Italia ha i pedaggi ferroviari più bassi d'Europa. Si possono allineare a quelli europei per finanziare le grandi opere». Di altro avviso i No Tav: «Sperare di denaro pubblico» per un'opera costosissima mentre «non si fa nulla per i pendolari costretti a viaggiare come bestie».

**Davide Bacca**  
© RIPRODUZIONE RISERVATA



### Piano e proteste

L'apertura annunciata per aprile 2016  
I No Tav: spreco di soldi e nulla per i pendolari







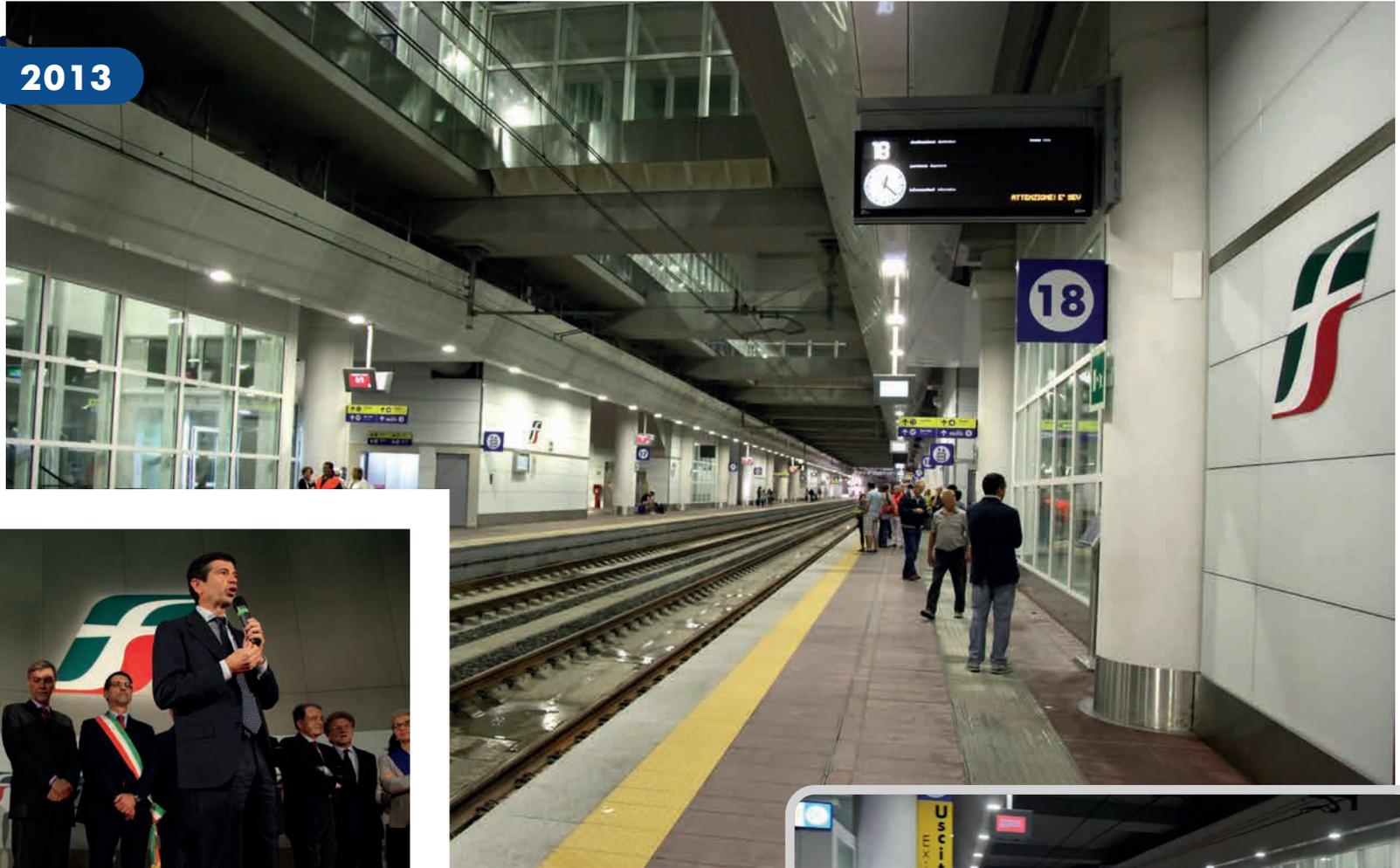
## Inaugurazione della stazione Torino Porta Susa

# Inaugurazione della stazione Reggio Emilia AV Mediopadana



# Inaugurazione della stazione Bologna AV

2013



2013



## Varo della motonave Messina

 <p><b>IL GIORNO</b> <b>il Resto del Carlino</b> <b>LA NAZIONE</b></p>	Quotidiano Data <b>06-06-2013</b> Pagina <b>28</b> Foglio <b>1 / 2</b>
---	---

## Quelle stazioni grandi firme

### Progetti di archistar per un rinnovamento strutturale di qualità



**FRANCESCO GURRERI**

**FRA** il viaggio inaugurale della ferrovia Liverpool - Manchester (progettata per prima e inaugurata da George Stephenson nel 1830) e la nuova Stazione di "Reggio Emilia AV Mediopadana" di Santiago Calatrava, son passati 183 anni. La velocità media di percorrenza è passata da 30 Km/ora a 250 Km/ora (questa la "specificità tecnica" della Commissione europea).

A solennizzare questi risultati tecnologici tocca all'architettura ferroviaria, la quale, in Italia, ha sempre fatto bene il suo dovere, creando persino capolavori del razionalismo come fu per Santa Maria Novella (del Gruppo Toscano, coordinato da Giovanni Michelucci, oggi su tutti i manuali di storia dell'architettura del mondo) e "resti" di grande dignità come quelli realizzati da quel bravo architetto delle Ferrovie dello Stato che fu Angiolo Mazzoni.

E va anche detto che il nostro paese, da sempre, ha saputo coniugare intelligentemente l'industria meccanico-ferroviaria con la realizzazione delle reti, con l'architettura delle stazioni. Ne è prova la nuova

stazione "Reggio Emilia AV Mediopadana" progettata da Santiago Calatrava, ormai genius loci di questa città, avendo immaginato un più vasto intervento che si configura come un vero "parco" per l'Area Nord reggiana. Questa nuova importante infrastruttura si sviluppa per poco meno di 500 metri, riconnotando il tessuto territoriale con un disegno di alta e chiara qualità come Calatrava sa fare nei suoi momenti migliori.

**MA VA DETTO** che in ciò, fortunatamente, come in altri casi l'architetto ha potuto dialogare con i bravi tecnici preposti alla realizzazione o trasformazione delle grandi stazioni italiane. Vorrei dire che, una volta tanto, oltre la "moda", c'è un comparto d'Italia che sa ben realizzare, capace di riaffermare il lavoro italiano nel mondo. C'è anche, mi pare (finalmente!) una strategia avvertibile di rinnovamento della rete ferroviaria italiana. Le stazioni AV di Torino Porta Susa, di Bologna Centrale sviluppata da Arata Isozaki, di Firenze Belfiore di Foster & Arup, di Roma Tiburtina del Gruppo ABDR, di Napoli Afragola di Zaha Hadid, sono la dimostrazione di una connotazione culturale che va riconosciuta e che fa onore a chi l'ha promossa. E un aspetto di questa "politica ferroviaria" concerne anche il superamento dell'intervento di monumentalizzazione del manufatto in sé per un'attenzione più diffusa (e meritoria) ad una più vasta area all'intorno della stazione: per qualificarla, per creare intermodalità alla mobilità, per superare barriere e riammangiare un tessuto urbano altrimenti lacerato, com'è nel caso della romana Tiburtina, in grado di riconnettere Pietralata e il Nomentano, storicamente separati dalla linea ferroviaria. Sono state e sono occasioni per mettere alla prova la capacità di dialogo con le pubbliche amministrazioni in un'Italia istituzionalmente frammentata che sempre più — se vorrà esser moderna — dovrà abituarsi ad interventi concertati.

**CERTO**, chi ha viaggiato sullo Shinkansen (il "treno proiettile" giapponese) e si è fermato a Kyoto, a Osaka o Tokio, sa bene quanto strada sia ancora da fare; e la stessa stazione Berlin Hauptbahnhof (la più grande stazione europea a più livelli) ha qualcosa da insegnare. Ma il territorio e le città italiane, tutte ad alta storicizzazione, non sono comparabili a molte altre. Così godiamoci questa architettura di Calatrava, questa realizzazione di apprezzabile tecnologia costruttiva, questa dimostrazione di un segmento di "buona Italia". E che valga da segno positivo in questa faticosa ripresa del paese che sembra timidamente riaffacciarsi.

**NON SOLO MONUMENTI**  
La "politica ferroviaria" ha favorito gli interventi di riqualificazione urbana

 <p><b>IL GIORNO</b> <b>il Resto del Carlino</b> <b>LA NAZIONE</b></p>	Quotidiano Data <b>06-06-2013</b> Pagina <b>28</b> Foglio <b>2 / 2</b>
---	---

### OPERE IN CANTIERE

**FIRENZE**  
La stazione Belfiore di Foster & Arup



**NAPOLI**  
La stazione di Afragola di Zaha Hadid



**BOLOGNA**  
La stazione centrale di Arata Isozaki





La nuova stazione per l'Alta Velocità di Reggio Emilia



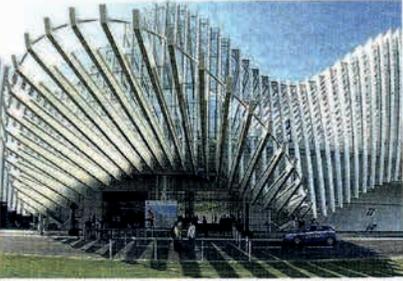
  

	Quotidiano Data <b>06-06-2013</b> Pagina <b>24</b> Foglio <b>1</b>
---	---

**Alta velocità**  
Nuove stazioni a Bologna e Reggio Emilia

Inaugurate ieri due stazioni per l'alta velocità: a Reggio Emilia la Mediopadana a firma dell'architetto Santiago Calatrava (a lato) e quella sotterranea di Bologna realizzata da Astaldi.



## Ferrovie. Inaugurate la nuova stazione sotterranea di Bologna e quella di Reggio

# L'Alta velocità raddoppia in Emilia

Laura Cavestri  
MILANO.

Binari a 23 metri sottoterra, tre piani interrati di negozi, servizi e parcheggi, collegati da scale mobili e copertura per i cellulari. L'Emilia Romagna vola - non senza polemiche - sui binari dell'alta velocità con doppia inaugurazione delle sue stazioni.

Poco prima delle 11,30 di ieri mattina, infatti, è partito il primo treno dalla nuova stazione "Bologna Centrale Alta Velocità". Direzione, Reggio Emilia, dove il battesimo a poco meno di 300 chilometri all'ora ha fatto tappa al binario 1 del nuovissimo scalo della Stazione Mediopadana, a Mancasale, poco fuori Reggio Emilia.

Per Bologna si tratta di un'opera da 530 milioni di euro per i binari 12, 13, 14 e 15 «a cui hanno lavorato mediamente circa 500 persone - e ne lavoreranno almeno altre 300» ha spiegato l'ad di Trenitalia, Mauro Moretti per il quale l'opera «sarà un punto di riferimento per il Paese, un assist fondamentale perché il Paese possa competere con

armi nuove. Possiamo oggi chiedere, con un po' più di orgoglio, anche scusa a tutti coloro che sono stati disturbati a Bologna e hanno subito problemi e disagi a causa dei lavori».

Il grande vano sotterraneo (640 metri di lunghezza e 41 di larghezza) si sviluppa su tre livelli collegati da scale mobili e ascensori. I lavori non sono ancora conclusi, visto che tra il 2014 e il 2016 dovrà essere completata il "kiss&ride", strada sotterranea che consentirà l'accesso diretto alla stazione per auto e taxi e collegherà lo scalo al parcheggio dei salesiani da 488 posti aperto dalle 5,30 alle 24. Da completare c'è anche l'area commerciale che porterà 20 tra negozi e ristoranti. Daranno lavoro a 290 persone per un fatturato stimato di 12 milioni di euro l'anno. Intanto, però, da oggi partiranno i treni.

Per il ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, è emblema «della continuità di lavoro che dovremo imparare di più nel nostro Paese. Non è che i governi che si succedono devono sempre buttare a ma-

re quello che è stato fatto prima. Il pragmatismo dovrebbe tornare ad essere la caratteristica della politica con la P maiuscola». Presente anche l'ex premier Romano Prodi, che ha sottolineato come quelle di Bologna e Reggio siano «le uniche due strutture pubbliche che all'estero ci invidiano», mentre Pierluigi Bersani ha ironizzato, facendo anche riferimento agli anni da presidente della Regione: «In quest'avventura dell'alta velocità ci ho rimesso un po' dei capelli che mi mancano». A Bologna - va ricordato - ieri è stata inaugurata anche la fermata Mazzini, nuovo tassello del sistema ferroviario metropolitano cittadino per i pendolari.

Un nuovo bacino d'utenza da 2 milioni di passeggeri o un flop per il rischio di "cattedrale nel deserto"? La partita della stazione Mediopadana è ancora tutta da giocare. Un investimento da 79 milioni realizzato dalla ditta Cimolai e progettato dall'architetto spagnolo Santiago Calatrava che per il ministro per gli Affari regionali (ed ex sindaco di Reggio Emilia) Grazia-

no Delrio è «un grande centro al servizio di un'area importante. Un'opportunità di lavoro e una speranza per il territorio che va colta e farà vedere le sue potenzialità nei prossimi anni». Con il nuovo Terminal, Reggio Emilia avrà tempi di percorrenza minimi di 43 minuti verso Milano, 22 per Bologna e 2 ore e 17 per Roma.

Intanto un corteo pacifico di circa 130 persone contro la Stazione Mediopadana si è diretto stamane allo scalo per protestare contro un'opera «inutile e che toglie risorse al trasporto locale». E anche gli imprenditori di Reggio Emilia, Modena e Mantova, due giorni fa, avevano sottolineato la necessità di potenziare collegamenti e infrastrutture per rendere accessibile la nuova stazione. In ogni caso, l'Alta Velocità cresce. Le Freccie Alta Velocità hanno sfiorato i 25 milioni di passeggeri nel 2011 (+20% rispetto al 2010) ma sono cresciute anche nel 2012, insieme ai Frecciabianca, hanno toccato i 40 milioni di passeggeri.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

39,8 milioni

I passeggeri  
Sono i passeggeri delle Freccie  
Trenitalia nel 2012 (+6,5% su 2011)

+57%

Biglietti via web  
È l'incremento nel 2012 del numero  
dei biglietti online (15 milioni)



Inaugurazione. L'ad di Fs Mauro Moretti ieri alla stazione Av di Bologna con i ministri Graziano Delrio (Affari regionali) e Maurizio Lupi (Infrastrutture)

097670

## Il ritorno di Monti a Porta Susa simbolo della città che cambia

La sorpresa del premier arrivato con il Frecciarossa per la cerimonia d'inaugurazione

**BEPE MINELLO  
ALESSANDRO MONDO**

A Porta Susa, ieri, sarà anche andata in scena la terza inaugurazione della stazione e il presidente Monti avrà anche fatto passerella elettorale come il più consumato dei politici. Però, credeteci, ne è valsa la pena. Certamente per il narciso di politici e amministratori di ogni ordine e grado, ma soprattutto per Torino e i torinesi.

Perché lo straordinario tubo di vetro e acciaio lungo 386 metri - quanto un Frecciarossa - è destinato a diventare, e forse lo è già, un nuovo simbolo della città.

Il giorno che il boulevard progettato da Cagnardi, ora attestato all'incrocio con corso Vittorio Emanuele dopo essere passato sotto il nuovo Politecnico e lambito le Ex-Ogr, arriverà (fine 2013) a inglobare, lungo corso Inghilterra, la nuova stazione e proseguirà giù, giù per corso Principe Oddone e corso Ve-

nezia fino a intercettare corso Grosseto (siamo nel 2015), l'ennesima rivoluzione torinese, quella della città che non sta mai ferma, quella dell'«Always on the move», sarà compiuta.

Immaginate quel giorno. Il panorama sarà diverso: sventerà il grattacielo di Intesa Sanpaolo ormai finito (è già arrivato al 30° dei 44 piani previsti) e di fronte, all'imbocco di corso Bolzano, potrebbe esserci il cantiere del gemello, quello che le Ferrovie - o chi per loro - potrebbe già costruire ma che la crisi ha frenato.

Intanto, il boulevard, grazie all'innesto su corso Grosseto e alla vicina tangenziale, sarà diventato il nuovo ingresso in città per chi, in auto, arriverà dalla Francia e da Milano. I piani dell'Urbanistica comunale ipotizzano infatti di trasformare l'ultimo tratto della Torino-Milano in un'autostrada urbana circondata da quelle residenze che, si spera, saranno ambite dai

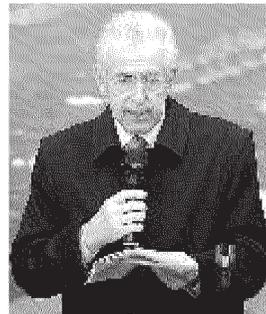
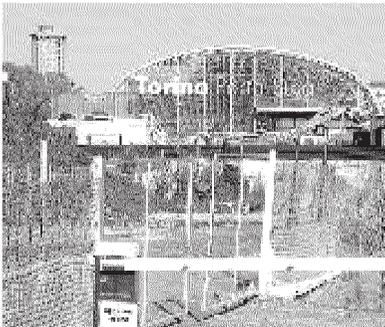
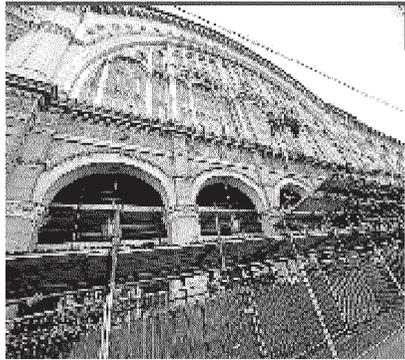
milanesi scacciati dai prezzi della metropoli meneghina e attratti dalla qualità della vita dell'ormai, grazie all'alta velocità, vicinissima Torino.

Sogni e progetti che, ieri mattina, animavano i conciliaboli delle autorità in attesa di Monti. «Ora festeggiamo la bellezza di una stazione, ma la sostanza è nella sua pancia, là dove passerà l'alta velocità e i treni che arriveranno da tutta la provincia e la regione» commentava Mario Virano, il deus ex machina della Tav, al ministro Profumo e all'omonima Paola Virano, dirigente dell'Urbanistica comunale. E lo stesso Monti, arrivato al binario 3 da Milano con tutto il seguito che merita un presidente del Consiglio ma comunque come un qualsiasi cittadino, se non ha spalancato la bocca in un «ooh» di sorpresa, ci è andato molto vicino con un: «Che meraviglia!». E parlava con cognizione di causa, lui che nella Porta Susa «polverosa, male illuminata e ostile» degli Anni '70 ci scendeva «2-3 volte la set-

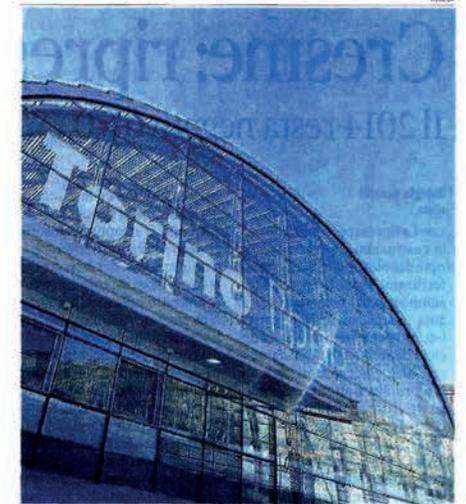
timana» quando veniva a insegnare alla facoltà di Economia di piazza Arbarello. «Ho saputo dal sindaco Fassino - ha detto, incuriosito, Monti - che di quell'epoca esiste un antico manufatto...». «Certo, è la vecchia stazione che sarà conservata e diventerà un centro culturale» ha spiegato un raggianti Fassino che, dopo un anno di pena finanziaria, s'è finalmente potuto godere un concreto momento di orgoglio: «Da ragazzo mai avrei immaginato una simile trasformazione della mia città. Era impensabile». «Torino come Parigi» s'è sbilanciato il governatore Cota che in coppia con Fassino ha accompagnato Monti e signora dal Frecciarossa all'atrio della nuova stazione dove s'è svolta la cerimonia d'inaugurazione. Una breve passeggiata scandita dai particolari tecnici con i quali sia Fassino sia Cota hanno illustrato a Monti la nuova stazione. E quasi nessun argomento di politica. L'unico - non arrivato però alle orecchie del cronista - liquidato dal presidente del Consiglio con un lapidario: «...ma mai al di sopra della politica».

**Il sindaco: «La vecchia stazione sarà trasformata in un centro culturale»**





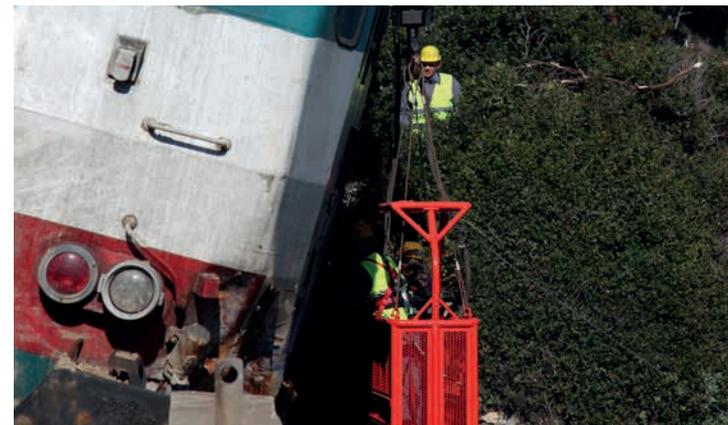
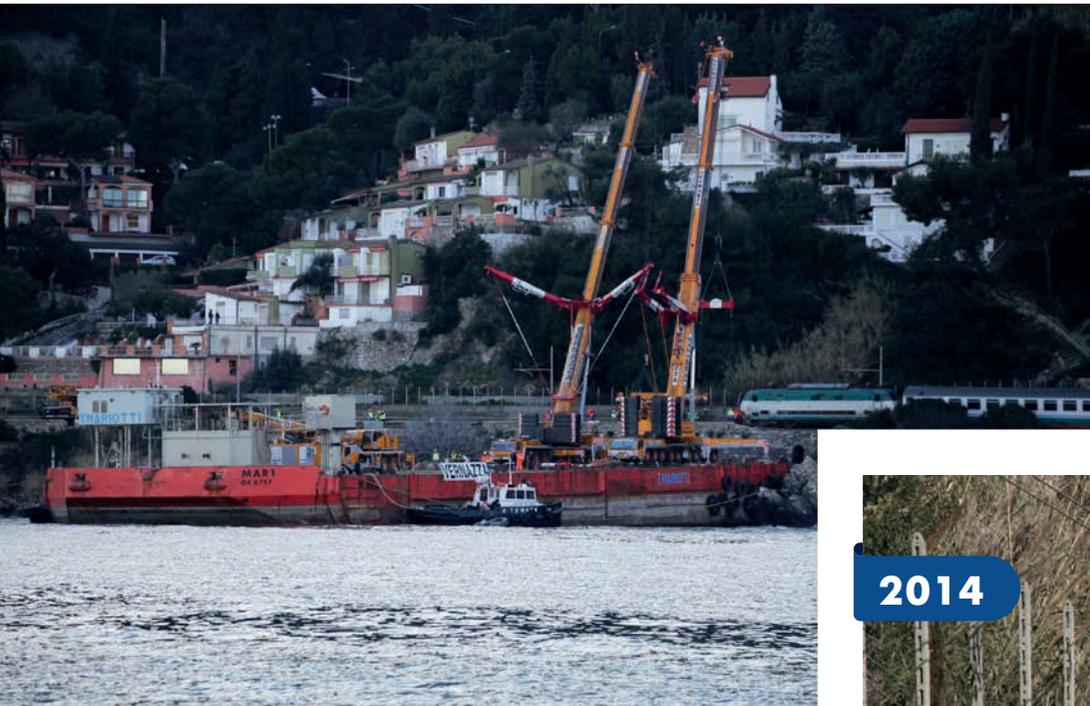
**Riconoscimenti**

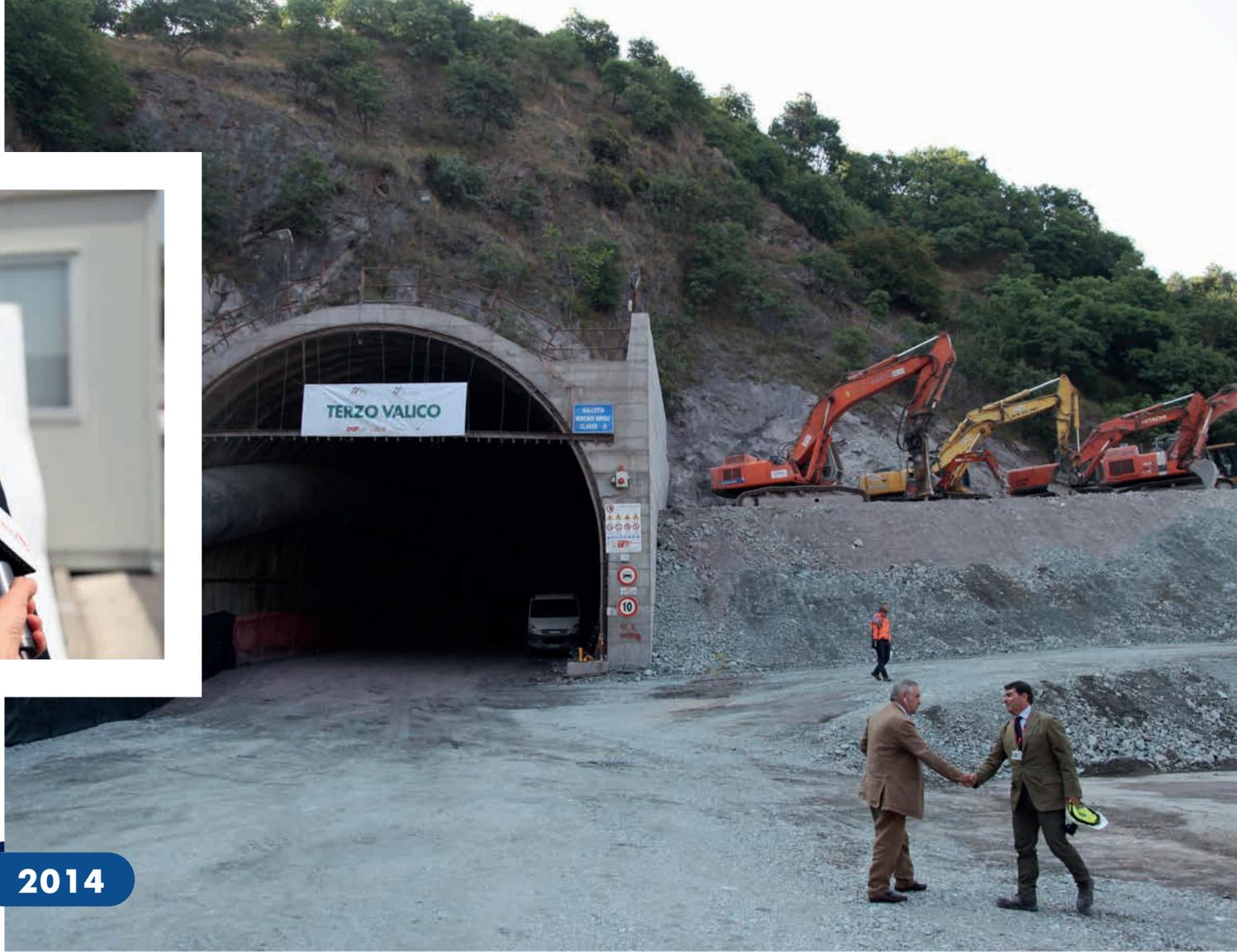


**Porta Susa miglior stazione europea**

Rete Ferroviaria Italiana ha ricevuto il premio European Rail Congress per Torino Porta Susa (nella foto) come miglior Stazione Europea dell'anno. Mentre Thello, la società italo francese è stata premiata quale miglior operatore Cross Border. Questi i prestigiosi riconoscimenti che il Gruppo FS Italiane ha conquistato a Londra. Ad assegnarli una giuria presieduta da Brian Simpson e composta, oltre che dal commissario europeo ai Trasporti Siim Kallas, da una rappresentanza di parlamentari europei.

# Incidente di Andora





## Sopralluogo ai cantieri del Terzo Valico di Genova

Il Sole **24 ORE**

Quotidiano Data 22-07-2014  
Pagina 10  
Foglio 1

## Fs. Ok dal Tesoro al successore di Elia alla Spa degli investimenti infrastrutturali Gentile guida Rete ferroviaria italiana

**Giorgio Santilli**  
ROMA

Sarà Maurizio Gentile, attuale direttore della direzione investimenti di Rete ferroviaria italiana, il prossimo amministratore delegato della società. Succederà a Michele Mario Elia, asceso alla carica di amministratore delegato del gruppo. Ieri è arrivato sul nome di Gentile il via libera del governo, espresso dal ministero dell'Economia, ma con la sostanziale intesa del ministro delle Infrastrutture, Maurizio Lupi, che firma il contratto di programma con Rfi. La società è infatti la macchina degli investimenti infrastrutturali del gruppo

### LO SCORPORO

È «prematura» per l'ad del gruppo l'ipotesi di una separazione di Rfi da Trenitalia ipotizzata dall'Autorità dei Trasporti

Fs, con un ammontare di lavori che negli ultimi anni è oscillato fra 4,5 e 6 miliardi. Ora per rendere la nomina operativa manca soltanto la ratifica del consiglio di amministrazione delle Ferrovie: una formalità visto che è stato lo stesso cda a indicare il nome di Gentile al governo.

Gentile è stato prescelto dopo un test a testa con l'amministratore delegato di Italfer, Matteo Triglia, che era stato inizialmente indicato proprio da Elia. Alla fine il cda delle Fs aveva indicato Gentile, considerato un candidato di equilibrio anche nella triangolazione con i ministeri dell'Economia e delle Infrastrutture.

Con la nomina di Gentile si

completa la squadra che guiderà le ferrovie nei prossimi anni. Ora Elia e il presidente Marcello Messori potranno concentrarsi sulle strategie del gruppo, anzitutto definendo la governance che renda operativa la delega comune assegnata dal Tesoro. Il cda ha intavolato il dossier che definirà come la delega condivisa dovrà essere esercitata dai due amministratori.

Sullo sfondo ci sono anche le scelte di fondo sul futuro delle Fs. Non solo la quotazione in Borsa per cui Messori dovrà elaborare un progetto da presentare al Tesoro. Incalzano i temi della regolazione e in particolare quello dello scorporo di Rfi da

Trenitalia.

Elia ne ha parlato nei giorni scorsi replicando alla relazione del presidente dell'Authority dei Trasporti, Andrea Camanzi. «L'unitarietà del gruppo - ha detto Elia - ha fino ad oggi portato solo vantaggi in termini infrastrutturali e di servizi. È chiaro che col tempo - ha aggiunto - queste cose possono cambiare. Credo che però sia prematuro. Questo non significa che io sia contrario alla questione. Il discorso invece su cui puntiamo è quello della liberalizzazione completa dei servizi: vanno fatti i contratti per il traffico regionale, per le merci, per i servizi universali. Chiediamo - ha concluso Elia - che vengano fatti con regole chiare e stabili».

Quotidiano 14

**CORRIERE DELLA SERA**

Foglio

**Savona** Intervento dal mare mai tentato prima. Il piano per rimettere sui binari il locomotore e il vagone deragliati da 38 giorni

## Cinque gru per il treno in bilico Il vero nemico sono le onde Oggi iniziano le operazioni di rimozione con una super-chiatta

Per salvare il treno non devono esserci onde. Ogni piccola increspatura può far fallire l'operazione. Perché l'inedita e spettacolare rimozione dell'intercity 660, in bilico sulla scogliera di Andora da 38 giorni, avverrà dal mare. Non è mai accaduto in Italia, forse nel mondo. I tecnici in queste settimane hanno studiato ogni minimo dettaglio. Raddrizzare il locomotore da 90 tonnellate e il primo vagone che pesa «appena» la metà, rimetterli poi sui binari e scongiurare che finiscano in acqua, è molto di più che un'accurata impresa ingegneristica. È un evento simbolo, l'impresa che può raccontare la rinascita dopo la catastrofe. Rfi (Rete ferroviaria italiana), la società di Trenitalia che gestisce la rete del nostro Paese, si gioca una buona fetta di immagine, chiamata a rimediare a una frana che è colpa della natura (le piogge abbondanti) e forse anche dell'uomo (come ha subito detto il procuratore di Savona), con quella terrazza

di una villa a monte rimasta per settimane sospesa sui vagoni e rimossa solo dieci giorni fa.

Operazione complessa, legata a una condizione: tre giorni di mare tranquillo, 72 ore di calma piatta per consentire di trasferire la chiatta da Genova ad Andora, ancorarla e stabilizzarla, quindi dare il via al cuore del recupero, il sollevamento prima del locomotore e poi del primo vagone rimasti aggrappati alla costa.

La piattaforma galleggiante, lunga 90 metri e larga 27 — grande insomma come 12 campi da tennis — è partita ieri pomeriggio, trainata da un rimorchiatore d'altura. Da questa mattina all'alba, dopo 12-15 ore di navigazione, è davanti all'ex spiaggia delle Suore, tra Andora e Cervo, sotto quel che resta del convoglio deragliato (tre carrozze, non investite dalla frana, sono state già sganciate e portate via).

Un'altra dozzina di ore serviranno per l'ancoraggio dell'enorme pontone che supera

duemila tonnellate. Altri due rimorchiatori lo avvicineranno alla costa dal lato di poppa, quello con il minor pescaggio (1,65 metri).

A bordo della chiatta ci sono cinque autogru telescopiche definite «di ultima generazione», ma solo tre dovrebbero essere utilizzate nel recupero. Una di questa sarà posizionata sulla terraferma e fornirà supporto alle altre due incaricate di sollevare il locomotore il vagone. Quel tanto che basta per spostarli poco più avanti, perfettamente sui binari, in modo da trasferirli alla stazione di Imperia (e ripristinare la linea a binario unico, si spera entro metà marzo).

Il programma, sulla carta, è lineare. Ma non è mai stato fatto, e qui sta la principale incognita. È l'attesa, che ha attirato nel piccolo centro di Andora, finora conosciuto per l'ultraventennale Bandiera blu per le acque pulite e un'amministrazione virtuosa che tenuto basse le imposte, reporter e telecamere. Come una sorta di mini «Costa

Concordia» in salsa ligure. Anche in questo caso non c'è solo da salvaguardare incolumità di uomini e sicurezza del mezzo. La Capitaneria di Porto di Savona, prima di dare il via libera al progetto di recupero, ha voluto assicurarsi che fossero tenute in considerazione anche le esigenze ambientali, per evitare danni all'ecosistema marino.

Da ieri pomeriggio è dunque scattato il conto alla rovescia delle 72 ore nelle quali, se le previsioni saranno azzeccate, l'assenza di moto ondo consentirà di procedere senza intoppi. Forse già oggi, al massimo domani mattina, i due pezzi dell'intercity potranno essere sollevati dal mare e messi al sicuro. Se invece le condizioni del mare dovessero improvvisamente cambiare, bisognerebbe togliere gli ormeggi e mettere la chiatta al sicuro nell'avamposto di Imperia Oneglia. Ipotesi remota ma prevista. Nulla può essere lasciato al caso.

**Riccardo Bruno**  
rbruno@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Il meteo

Si prevede un tempo favorevole all'operazione per almeno tre giorni

### La posizione

Per preparare tutto serviranno almeno dodici ore, poi inizierà il recupero



**Le fasi**



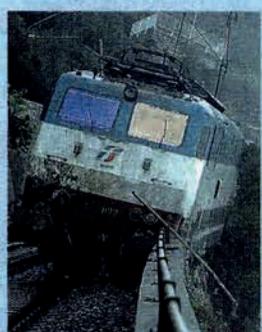
La chiatta **Fiat Top Ballastable**



**1 IL VIAGGIO VERSO ANDORA**  
 Ieri la **chiatta** che aiuterà a rimuovere il locomotore e il vagone dell'Intercity deragliato ad **Andora** ha lasciato il porto di Genova (con a bordo cinque gru) trainata dal rimorchiatore d'altura «**Sean Christopher**»

**2 L'ORMEGGIO DELLA CHIATTA**  
 Questa mattina la chiatta arriverà ad Andora per iniziare le operazioni di ormeggio e fissaggio che dureranno **12-15 ore**: due mezzi più piccoli, Seport 1 e il, la agganceranno per portarla a circa **60 metri dai binari**

**L'incidente**



**La frana**  
 La mattina dello scorso 17 gennaio una frana investe l'Intercity 660 Milano-Ventimiglia tra Andora e Cervò, in provincia di Savona. Il locomotore e il primo vagone deragliano e rimangono in bilico sulla scogliera. La tragedia è appena sfiorata: solo 5 feriti, in modo non grave

**L'emergenza**  
 Da oltre un mese la linea ferroviaria che collega l'Italia alla Francia attraverso la Liguria è interrotta. In quel tratto c'è ancora il binario unico. Tra le stazioni di Albenga e Diano Marina è stato istituito un servizio sostitutivo di bus



**L'alluvione e la frana**

Liguria, rimosso il treno in bilico sulla scogliera

di **Riccardo Bruno** a pagina 21

**Savona** In Liguria traffico di nuovo regolare entro il 10 marzo  
**Ore 17.10: la motrice porta via il treno in bilico sul mare**

DAL NOSTRO INVIATO

ANDORA (Savona) — Alle 5 e 10 del pomeriggio si sente il fischio di un treno. Tutti si girano, sorpresi, è da 38 giorni che sui binari c'è solo silenzio. E' la motrice che arriva a portare via quel che resta dell'Intercity investito dalla frana dovuta all'alluvione. Il locomotore è rimasto in bilico sulla scogliera fino a tre ore prima. Poco dopo le 14, i cavi d'acciaio delle tre gru, due su una chiatta e una a terra, hanno iniziato a essere in tensione. I reporter e i curiosi hanno allungato il collo, ma non sono riu-

sciti a vedere molto. Ci si aspettava di trovarsi davanti un pachiderma da 90 tonnellate sollevarsi in alto e invece sembrava più un enorme bruco che dondola dolcemente a 50 centimetri da terra. Un salvataggio del genere non era mai stato fatto prima, gli ingegneri delle Ferrovie al mattino erano tesi, ma l'enorme piattaforma, con il mare calmo, è rimasta immobile, e i 50 uomini attorno ai due vagoni si sono mossi con sicurezza. Andrea Tambaro non ha potuto assistere al recupero, nemmeno davanti alla tv, perché era a fare fisioterapia. È uno dei

macchinisti rimasti feriti il 17 gennaio, il polso fratturato, un'operazione delicata, la lenta convalescenza. «Finalmente il treno è stato rimosso. Ogni volta che lo vedevo mi tornava in mente l'incidente. Siamo stati miracolati». Gli operai intanto proseguono il loro lavoro, i vagoni vengono liberati da pietre e detriti e rimessi in asse sui binari. Missione compiuta, i timori svaniscono. «Stiamo rispettando i tempi previsti. Entro il 10 marzo la linea sarà riaperta alla circolazione» informa Michele Mario Elia, l'ad di Rfi. Franco

Floris, il sindaco a fine mandato che in dieci anni ha trasformato Andora in un'oasi amministrativa (niente debiti, zero Irpef, parcheggi gratis) si congratula con le Ferrovie, ma non rinuncia neanche adesso alla provocazione: «Entro il 10 marzo? Se vogliono ci possono mettere molto meno». Alle sette e 10 anche il locomotore, dopo la carrozza, viene trainato sino alla stazione di Andora. E la collina franata, adesso che non c'è più il treno in bilico, sembra ancora più squarciata.

**Riccardo Bruno**

© SERVIZIO COMUNICAZIONE RFI

**In sospenso**  
 Le operazioni di recupero del locomotore deragliato a causa della frana ad Andora: le gru lo hanno sollevato e ricollocato sui binari (Sestini)

**Prima e dopo**



Il treno fuori dai binari dopo la frana di gennaio ad Andora



Da ieri la linea in Liguria è di nuovo libera (Cavichi)



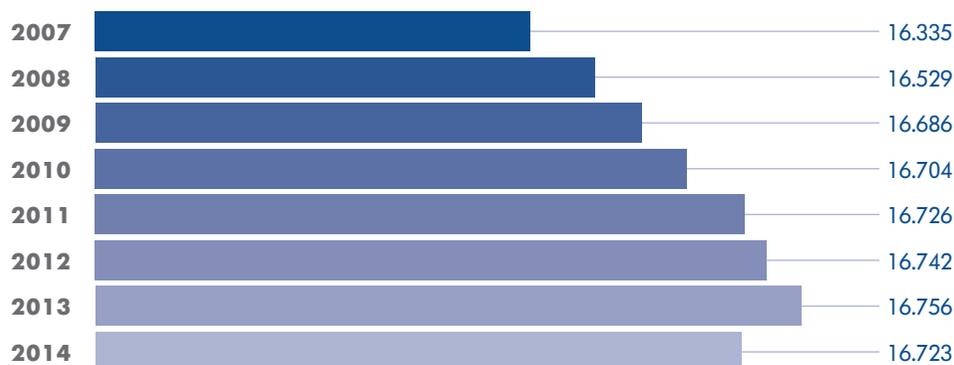
Guarda il video con una chiamata gratuita al +39 029 475 48 50



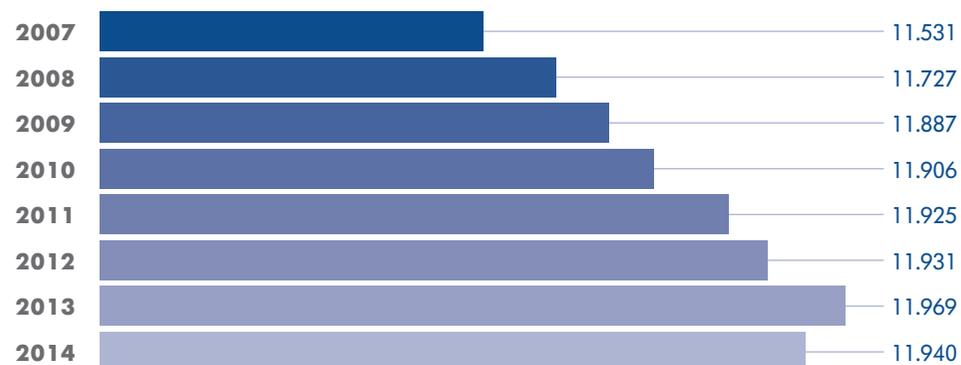
# 2007-2014

AD Michele Mario Elia

## Km di rete



## Km linee elettrificate



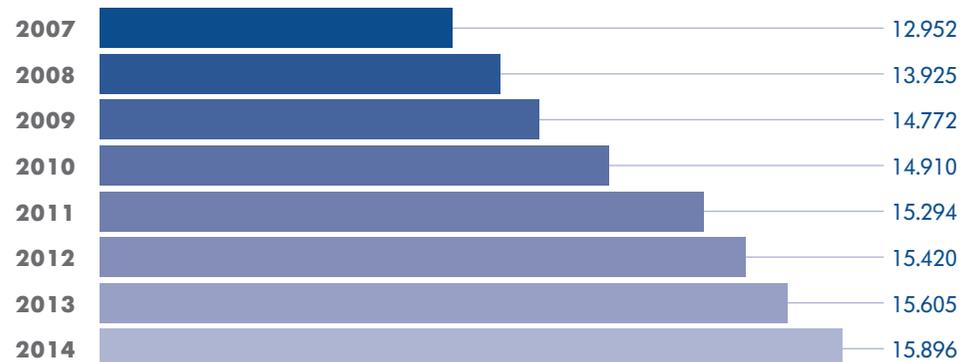
**ERTMS - European Rail Transport Management System:** il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo della marcia dei treni che migliora le prestazioni, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità.

**SCC - Sistema Comando e Controllo:** sistema di gestione integrata a distanza della circolazione ferroviaria attraverso tecnologie presenti in un Posto Centrale remoto.

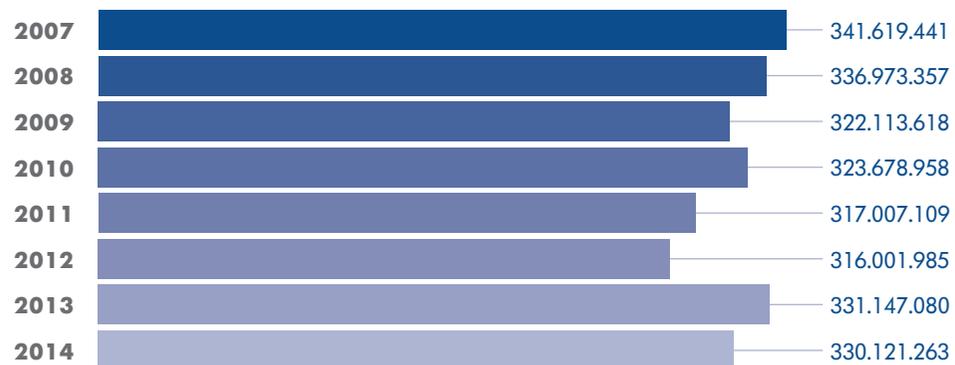
**SCMT - Sistema di Controllo Marcia Treno:** sistema che supporta i macchinisti nella guida controllando la velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno.

**Treno-Km:** unità di misura dei chilometri percorsi dalla totalità dei treni sulla rete ferroviaria nazionale.

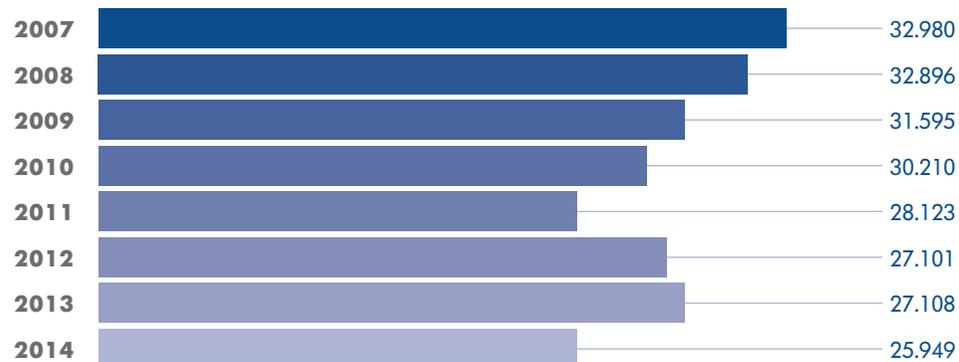
## Km di tecnologie sulla rete (ERTMS, SCC, SCMT)



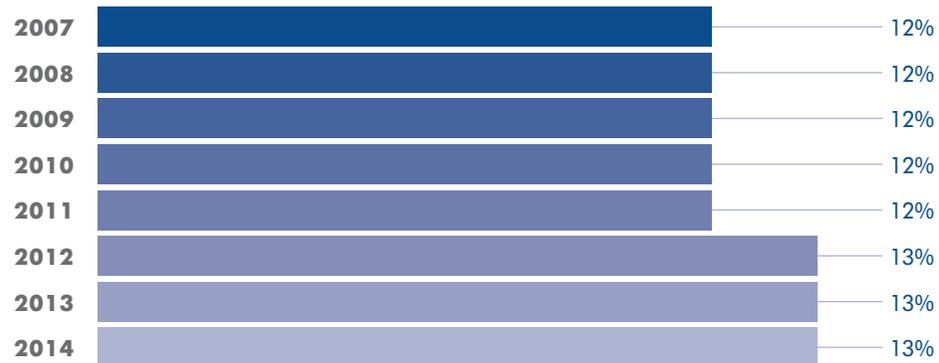
## Treno-Km



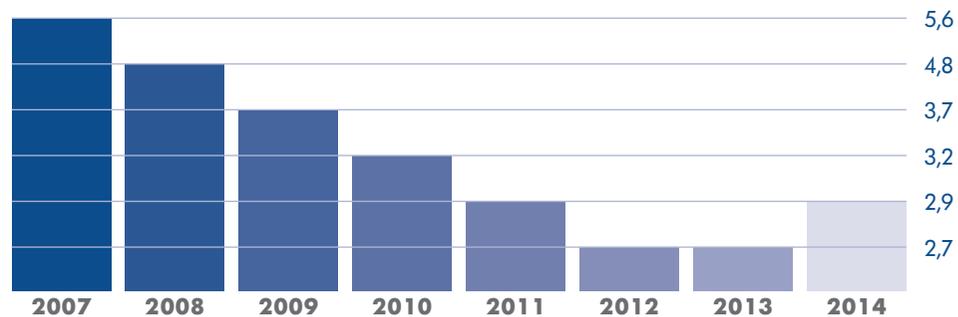
## Numero impiegati



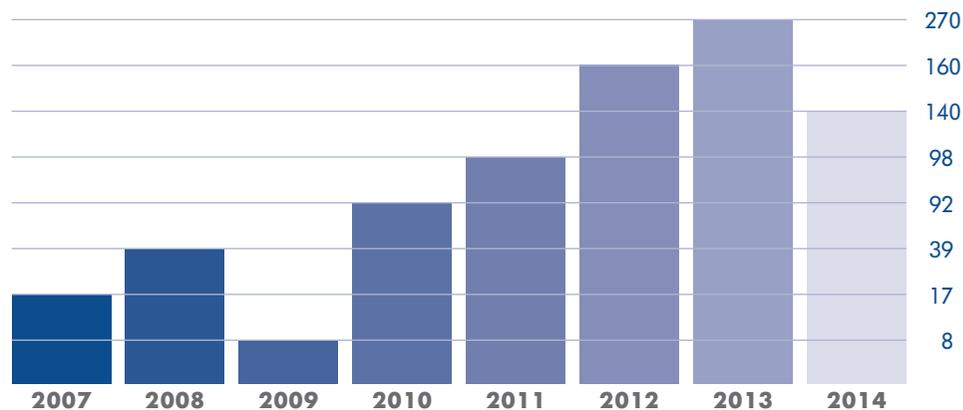
## Rapporto uomo/donna



## Investimenti (in miliardi di euro)



## Reddito Netto (in milioni di euro)





# Il saluto di **Michele Mario Elia** AD dal 2006 al 2014

---

Care Colleghe e cari Colleghi,

venerdì 30 maggio il Consiglio di Amministrazione delle FS Italiane, presieduto dal professor Messori, mi ha nominato Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane per i prossimi tre anni.

Questo successo è un nostro successo; è un riconoscimento alla straordinaria squadra, di cui siamo tutti parte, che è stata capace di fare Impresa e di ottenere risultati più che significativi.

Dobbiamo esserne fieri; e io lo sono quanto lo siete voi.

Conto su ognuno di voi, e resto sempre al vostro fianco. Siamo ferrovieri, gente concreta e appassionata, moralmente integra, che ama la competizione, tenace e abituata a lavorare duro per raggiungere l'obiettivo. Con queste caratteristiche, possiamo conquistare qualunque meta.

Abbiamo una grande Impresa, facciamola diventare ancora più grande.

Buon lavoro a tutti

**Michele Mario Elia**



Binari Platforms 2-3

Biglietteria  
Ticket Office





**2015**

---

# Gennaio 2015

---

## Accordo tra MEF e BEI per l'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali

Il 30 gennaio la Banca Europea per gli Investimenti (BEI) e il Ministero dell'Economia e delle Finanze firmano un accordo finalizzato al finanziamento di risorse per un piano di interventi sull'infrastruttura ferroviaria nazionale. L'accordo prevede l'erogazione di un prestito di 950 milioni di euro da destinare all'ammodernamento delle linee ferroviarie convenzionali in tutta d'Italia.

---

# Febbraio 2015

---

## Accordo tra RFI e le Ferrovie Federali Svizzere

Il 12 febbraio a Zurigo viene sottoscritto tra RFI e le Ferrovie Federali Svizzere un accordo di cooperazione finalizzato a garantire l'interoperabilità sulle linee ferroviarie di confine fra Italia e Svizzera con la tecnologia ERTMS/ETCS (European Rail Traffic Management System/European Train Control System), evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni.

---

# Maggio 2015

---

## RFI per Expo Milano 2015

In occasione di Expo Milano 2015 RFI realizza interventi su infrastrutture e stazioni per incrementare l'efficienza e la capacità di trasporto, l'accessibilità e il decoro, per migliorare l'informazione ai viaggiatori. In particolare, la stazione Rho Fiera è oggetto di significativi interventi di riqualificazione e potenziamento per migliorare l'accessibilità in stazione. Altre 18 stazioni ferroviarie dell'area metropolitana di Milano sono interessate da interventi di ammodernamento e potenziamento infrastrutturale, tra cui Milano Centrale con l'installazione dei gate di accesso ai binari.

## Abbattimento del diaframma della Galleria Poggi

Il 15 maggio viene abbattuto l'ultimo diaframma della nuova Galleria Poggi che completa i lavori di scavo delle sette gallerie funzionali al raddoppio di linea fra Andora e San Lorenzo, nel Ponente Ligure.

---

# Luglio 2015

---

## Avvio lavori per il completamento della stazione AV Napoli Afragola

Il 13 luglio è inaugurato il cantiere per il completamento della stazione AV Napoli Afragola. Insieme al Sindaco Domenico Tuccillo intervengono il Ministro alle Infrastrutture Graziano Delrio, il Presidente della Regione Vincenzo De Luca e l'Amministratore Delegato di RFI Maurizio Gentile.





# Novembre 2015

## Varo del ponte ferroviario sulla linea Bologna - Venezia

Si concludono nella notte tra il 14 e il 15 novembre, in anticipo rispetto ai tempi previsti, le attività di varo del nuovo ponte ferroviario realizzato per scavalcare l'A14 e la tangenziale e consentire ai treni alta velocità da e per Venezia di fermare nella stazione sotterranea di Bologna Centrale AV. Circa 150 tecnici e operai di Rete Ferroviaria Italiana, Italferr, ditte appaltatrici e Società Autostrade si alternano per consentire le operazioni di varo.



## EVENTI NEL MONDO

L'Europa si trova a gestire con grandi difficoltà la più imponente **crisi migratoria** degli ultimi anni. Si stima che nel 2015 oltre un milione di persone raggiunge il Vecchio Continente.

**L'Isis compie una serie impressionante di attentati terroristici** in Europa, Asia e Africa. Il 13 novembre 130 persone muoiono negli attacchi di Parigi. Centinaia di persone restano uccise a seguito di attentati esplosivi in Turchia, Libano e Tunisia.

In Grecia il nuovo Primo Ministro **Alexis Tsipras** ridiscute gli accordi con le Istituzioni dell'Unione Europea per salvare il Paese, innescando una lunga crisi che tra giugno e luglio fa temere l'uscita della Grecia dall'Euro.

Dopo oltre una settimana di intensi negoziati, nel corso della **conferenza COP21 di Parigi**, viene raggiunto un accordo sul clima per ridurre le emissioni di gas inquinanti e per aiutare finanziariamente i paesi più poveri a raggiungere questo obiettivo.





**2016**

# Gennaio 2016

## Acquisizione del ramo d'azienda Bari Fonderie Meridionali

Il primo gennaio RFI rileva l'azienda Bari Fonderie Meridionali (oggi ONAF) e la trasforma in un'officina monoprodotto specializzata nella produzione di "cuori" in acciaio fuso al manganese, elemento essenziale dello scambio ferroviario. Grazie agli investimenti di RFI, oggi l'Officina Nazionale Armamento Fonderia dà lavoro a più di 100 persone e produce circa 1.700 cuori l'anno.

# Febbraio 2016

## Inaugurazione Terrazza Roma Termini

Al piano superiore della stazione Termini viene Inaugurata la Terrazza Termini, una nuova area di 3mila metri quadrati che affaccia sui binari e dove le persone possono usufruire di punti di ristoro, wifi gratis, zone per la ricarica degli smartphone, aria condizionata e display informativi.

## Patto anticorruzione tra RFI e ANAC

Il 25 febbraio a Firenze viene sottoscritto il Protocollo di Vigilanza Collaborativa tra l'Autorità Nazionale Anticorruzione e RFI, che dà avvio a una collaborazione costruttiva per prevenire e monitorare possibili episodi di corruzione nell'ambito degli appalti.

# Maggio 2016

## Claudia Cattani nominata Presidente

Il 17 maggio l'Assemblea degli Azionisti di RFI nomina Claudia Cattani come Consigliere e Presidente del Consiglio di Amministrazione di RFI. È la prima donna a ricoprire il ruolo di Presidente.

## Maurizio Gentile nominato Presidente CIFI

A maggio 2016 Maurizio Gentile Amministratore Delegato e Direttore Generale di RFI, è nominato Presidente del Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI).



# Giugno 2016

## Nuova Sala Operativa Nazionale di RFI

Il 16 giugno viene inaugurata la nuova Sala Operativa Nazionale di RFI, una vera e propria torre di controllo per il traffico ferroviario in grado di monitorare e gestire in tempo reale la circolazione dei treni su tutto il territorio nazionale. La struttura, in sinergia e coordinamento con le 14 Sale Operative territoriali, monitora ogni giorno la circolazione di circa 9mila treni, verifica lo stato di efficienza dell'infrastruttura ferroviaria e coordina la gestione del traffico ferroviario al verificarsi di emergenze e criticità rilevanti.

# Agosto 2016

## Completamento del restauro di Torino Porta Nuova

Ad agosto si completano gli interventi conservativi della stazione Torino Porta Nuova. Il restauro prevede importanti lavori di pulitura, ripristino e valorizzazione di pavimenti, intonaci, vetrate e di tutti gli elementi architettonici.

# Dicembre 2016

## Attivazione della tratta AV/AC Treviglio - Brescia

Il 10 dicembre viene attivato il nuovo tratto di linea AV/AC Treviglio - Brescia. Al viaggio inaugurale partecipano il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e i vertici del Gruppo FS Italiane, la Presidente Gioia Ghezzi e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale Renato Mazzoncini.

## Attivazione del raddoppio della linea Andora - San Lorenzo

L'11 dicembre viene attivato il raddoppio di binario fra Andora e San Lorenzo, parte integrante del collegamento ferroviario Genova - Savona - Ventimiglia. Il nuovo tracciato ferroviario si sviluppa per circa 19 chilometri, di cui 16 in galleria.

## Attivazione dell'impianto di Livorno Darsena

Il 18 dicembre vengono attivati il nuovo impianto di Livorno Darsena e i relativi collegamenti con la stazione Livorno Calambrone e con la linea tirrenica, lato nord.

## EVENTI NEL MONDO

L'Organismo Mondiale della Sanità annuncia il **Virus Zika**. Proveniente dal Brasile, si trasmette tramite puntura di zanzara e nelle donne incinte può causare malformazioni e problemi neurologici ai neonati.

**Tre attentati colpiscono l'Europa:** a Bruxelles tre esplosioni provocano 32 morti e oltre 300 feriti, a Nizza un camion investe la folla durante la festa nazionale francese uccidendo 84 persone e ferendone 434, a Berlino un autoarticolato travolge le persone presenti a un mercatino di Natale provocando 12 morti e 48 feriti.

In Egitto viene ucciso **Giulio Regeni**, dottorando italiano dell'Università di Cambridge.

Il 23 giugno in Gran Bretagna si vota il referendum per l'uscita dall'Unione Europea che sancirà la cosiddetta **Brexit**.

Il 24 agosto un forte **terremoto** di magnitudo 6,2 della scala Richter scuote l'Italia centrale, provocando la morte di circa 300 persone e decine di feriti. Le città più devastate sono **Accumoli e Amatrice**.

Il 9 novembre viene eletto come 45esimo Presidente degli Stati Uniti il magnate **Donald Trump**, spiazzando ogni previsione e battendo la più quotata Hillary Clinton.





**2017**

---

# Marzo 2017

---

## A Roma Termini una Sala Blu più moderna

A marzo inaugurata la nuova Sala Blu di Roma Termini dedicata all'assistenza delle persone con disabilità e a ridotta mobilità, agli anziani e alle donne in gravidanza che viaggiano in treno. Oltre a un ampio desk con tre postazioni per gli operatori, lo spazio è allestito con un touch screen e un monitor per conoscere tutti i servizi di assistenza a disposizione, due monitor per gli orari di arrivo e partenza dei treni e un confortevole punto di attesa per l'accoglienza.

## Inaugurazione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa

Il 31 marzo, al termine del restauro architettonico dell'intero complesso, il Presidente della Repubblica Sergio Mattarella inaugura a Pietrarsa il nuovo Museo Nazionale Ferroviario. Tra i maggiori spazi espositivi al mondo e polo di cultura ferroviaria tra i più importanti d'Europa, il Museo ha un'estensione di 36mila metri quadrati, di cui 14mila al coperto.



# Giugno 2017

## Inaugurazione della stazione AV Napoli Afragola

Il 6 giugno viene inaugurata alla presenza del Presidente del Consiglio dei Ministri Paolo Gentiloni e dei vertici del Gruppo FS Italiane la nuova stazione AV Napoli Afragola, opera architettonica disegnata da Zaha Hadid. La struttura sinuosa riconduce, astrattamente, all'immagine di un moderno treno in corsa. La nuova stazione AV Napoli Afragola rappresenta, insieme a Napoli Centrale, un hub a servizio del territorio, in grado di migliorare offerta, efficienza e regolarità del trasporto ferroviario e di creare allo stesso tempo le basi per lo sviluppo delle aree circostanti.

## Viaggio inaugurale sulla prima tratta della linea Napoli – Bari

Il 28 giugno viene effettuato il viaggio inaugurale tra Cervaro e Bovino, primo tratto della linea Napoli – Bari aperto al traffico ferroviario. Il nuovo tracciato, realizzato interamente in territorio pugliese, è parte integrante del corridoio europeo TEN-T Scandinavia-Mediterraneo che collegherà la Puglia con il capoluogo campano.



# Dicembre 2017

## Attivazione della nuova linea Arcisate - Stabio

Il primo dicembre viene attivato il nuovo collegamento ferroviario fra Arcisate, in provincia di Varese, e Stabio, in Svizzera, con tre nuove fermate a servizio dei passeggeri. Il nuovo tracciato, primo valico transfrontaliero fra i due Paesi senza stazione di confine, collega Varese con il Canton Ticino e con Como.

## EVENTI NEL MONDO

A fine gennaio **Donald Trump** si insedia alla Casa Bianca, a maggio **Emmanuel Macron** viene eletto Presidente in Francia.

Lo **Stato Islamico** viene sconfitto in Iraq e in Siria.

**Harvey Weinstein** viene accusato di molestie sessuali da decine di donne. Si accende un dibattito mondiale sulle violenze e le discriminazioni nei confronti delle donne, dal quale prende vita il movimento **#MeToo**.

In Myanmar iniziano brutali uccisioni e **persecuzioni contro i Rohingya**, minoranza etnica di religione musulmana.

Il referendum per l'**indipendenza della Catalogna** viene dichiarato illegale dalla Corte Costituzionale Spagnola.

La nazionale di calcio italiana non si qualifica ai **Mondiali di Russia**.





**2018**

---

# Gennaio 2018

---

## **Incidente di Pioltello**

La mattina del 25 gennaio il treno regionale 10452 di Trenord, proveniente da Cremona e diretto a Milano Porta Garibaldi, esce dai binari all'altezza della stazione di Pioltello, causando tre morti e 46 feriti.

---

# Maggio 2018

---

## **Attivazione della nuova sala circolazione di Roma Termini**

Attivata a maggio la nuova Sala Controllo Circolazione di Roma Termini, per il controllo e la gestione della circolazione ferroviaria del nodo di Roma e di tutte le linee afferenti. La sala opera in sinergia e coordinamento con la Sala Operativa Nazionale e, oltre a controllare l'andamento del traffico ferroviario, gestisce tutte le attività necessarie a garantire la circolazione anche in caso di anomalie, guasti o eventi esterni che determinano stop temporanei.

---

# Luglio 2018

---

## **Incorporazione di Centostazioni in RFI**

Il 10 luglio viene perfezionato l'atto di fusione per l'incorporazione della società Centostazioni in RFI. La fusione dà avvio alla trasformazione di numerose stazioni in hub intermodali, con RFI che assume il ruolo di gestore unico per tutti gli scali ferroviari.

---

# Aprile 2018

---

## **Progetto Penultimo/ultimo miglio**

Il 10 aprile RFI avvia, con il patrocinio del MIT, il progetto Penultimo/ultimo miglio con l'obiettivo di potenziare i collegamenti tra la rete ferroviaria nazionale e porti, interporti, terminali e piattaforme logistiche in modo da sviluppare servizi intermodali funzionali, che generino un beneficio strutturale per il sistema logistico del Paese.

---

# Giugno 2018

---

## **150 anni dell'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve**

L'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve celebra 150 anni di storia con un evento a cui prendono parte l'Amministratore Delegato di Ferrovie dello Stato Italiane Renato Mazzoncin, la Presidente di RFI Claudia Cattani e l'Amministratore Delegato di RFI Maurizio Gentile. Nata nel 1868 per iniziativa della Società per le Strade Ferrate Romane e acquisita nel 1905 dalle FS Italiane, l'Officina diviene nel corso degli anni un punto di riferimento per la produzione, la manutenzione e la riparazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale.

---

# Agosto 2018

---

## **Costituzione della società Blu Jet**

Il primo agosto RFI costituisce la società Blu Jet. L'operazione rientra nel percorso di attuazione dell'operazione di riassetto organizzativo dei servizi di navigazione in concessione a seguito della modifica del quadro normativo.

# Ottobre 2018

## L'impegno di RFI dopo il crollo del ponte Morandi

Il 4 ottobre, nel giro di 19 giorni e grazie al lavoro di 60 addetti distribuiti su turni di 24 ore, RFI riattiva le linee ferroviarie Bastioni e Sommergibile, sospese a seguito del crollo del ponte Morandi. Un collegamento essenziale per i treni passeggeri e merci nel nodo di Genova.

## Attivazione del Circuito San Donato

Attivato il Circuito di Bologna San Donato. Il Circuito, nato dalle ceneri di uno scalo merci in disuso, è a disposizione delle imprese ferroviarie per i test necessari alla messa in esercizio dei nuovi treni. San Donato inoltre diventa il fulcro delle attività sperimentali di RFI, completando il sistema di laboratori già in attività a Parco Prenestino e Osmannoro.

## La stazione di Rapallo è la prima GreenHub del network

Rapallo è la prima stazione GreenHub d'Italia. Un nuovo concept che unisce sostenibilità ambientale, efficientamento energetico, tecnologia innovativa e nuovi servizi per le persone. Nel progetto è prevista l'installazione di Dynamo, un'innovativa struttura che offre alle persone nuovi servizi di ricarica per device, utilizzando energia prodotta esclusivamente da fonti rinnovabili.

# Novembre 2018

## Acquisto del capitale di Grandi Stazioni Rail

Il 13 novembre RFI acquisisce l'intero capitale di Grandi Stazioni Rail. L'operazione si inserisce nel programma di riassetto delle stazioni, finalizzato allo sviluppo degli scali ferroviari in hub intermodali a servizio della mobilità. La società ha come scopo quello di riqualificare, valorizzare e gestire le 14 principali stazioni ferroviarie italiane.

## Inaugurazione della nave traghetto Trinacria

Inaugurata il 22 novembre nel porto di Messina la nuova nave Trinacria di Blufferries per il servizio di traghettamento nello Stretto. Lunga 104 metri e larga 18 metri, può trasportare fino a 400 persone e un massimo di 23 tir o 150 autoveicoli. Al taglio del nastro della nuova nave partecipano Giovanni Sidari Sindaco di Villa San Giovanni, Cateno De Luca Sindaco di Messina, Claudia Cattani Presidente di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana, Vera Fiorani Presidente di Blufferries e Giuseppe Sciumè Amministratore Delegato di Blufferries.

# Dicembre 2018

## Inaugurazione del nuovo terminal bus della stazione Palermo Centrale

Inaugurato a dicembre 2018 da Grandi Stazioni Rail il nuovo terminal autobus della stazione Palermo Centrale. Il terminal, dedicato principalmente al trasporto pubblico locale, si sviluppa su una superficie di circa 9mila metri quadrati e dispone di 15 stalli attrezzati con pensiline, percorsi per ipovedenti e sistemi di informazione al pubblico.

## EVENTI NEL MONDO

A Singapore si svolge un incontro storico tra il Presidente USA **Donald Trump** e il leader nordcoreano **Kim Jong-un**.

Il 19 maggio si celebra nel castello di Windsor il **royal wedding** tra l'attrice statunitense Meghan Markle e il Principe Harry d'Inghilterra.

**Jamal Khashoggi**, giornalista dissidente saudita e collaboratore del Washington Post, viene ucciso nel consolato saudita a Istanbul, in Turchia.

Dodici ragazzi tra gli 11 e i 17 anni rimangono **intrappolati in una grotta** in Thailandia. Ritrovati dopo nove giorni dai sommozzatori vengono salvati grazie a un'operazione monumentale che dura tre giorni e coinvolge un migliaio di persone.

Imperversano le manifestazioni dei **gilet gialli** che mettono a ferro e fuoco Parigi e altre città della Francia per protestare contro una nuova tassa sui carburanti.





**2019**

---

# Marzo 2019

---

## **Certificazione Envision per la Napoli - Bari**

Il 12 marzo RFI consegue la Certificazione Envision con livello Platinum (il massimo livello raggiungibile) per il progetto di potenziamento della tratta Frasso Telesino – San Lorenzo, parte integrante della nuova linea AV/AC Napoli – Bari. L'opera, riconosciuta come esempio di infrastruttura altamente sostenibile, è in assoluto la prima in Europa a ottenere la certificazione funzionale a verificare e attribuire un valore tangibile alla sostenibilità economica, ambientale e sociale delle infrastrutture.

## **Vendita della partecipazione della società Centostazioni Retail**

Il 28 marzo vengono vendute le quote di partecipazione della società Centostazioni Retail, detenute da RFI e dal Gruppo FS, ad Altarea Cogedim.

---

# Aprile 2019

---

## **Acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia**

Il 10 aprile RFI acquista da Mercitalia Intermodal la sua quota di partecipazione in Terminali Italia.

## **Adozione obiettivi di sostenibilità di lungo periodo**

Il 17 aprile il Consiglio di Amministrazione di RFI approva il recepimento degli obiettivi di sostenibilità di lungo periodo di Gruppo (2030-2050) definiti nell'ambito di un processo di consultazione dei principali stakeholder intrapreso su impulso del Comitato di Sostenibilità.

---

# Maggio 2019

---

## **Operatività della controllata Blu Jet**

Il primo maggio la società Blu Jet diventa operativa per effetto dell'operazione di scissione parziale del ramo d'azienda di Blufferries, relativo al collegamento navale veloce Reggio Calabria – Messina e Villa San Giovanni – Messina.

---

# Luglio 2019

---

## **Incendio Firenze Rovezzano**

Il 22 luglio un incendio doloso agli impianti che gestiscono la circolazione dei treni a Firenze Rovezzano causa l'interruzione del traffico ferroviario sulle linee alta velocità e convenzionali. Oltre 50 tecnici di RFI ripristinano la piena funzionalità dell'infrastruttura a poche ore dall'evento.



# Settembre 2019

## Certificazione ISO 55001

Il 9 settembre RFI, attraverso Italcertifer accreditata da Accredia, consegue in assoluto la prima e unica certificazione nel sistema di gestione degli asset aziendali in Italia.

## Costituzione Infrarail Firenze

L'11 settembre viene costituita da RFI la società Infrarail Firenze, società di scopo appositamente costituita per la realizzazione del passante ferroviario alta velocità e della nuova stazione AV del nodo di Firenze.

# Dicembre 2019

## 10 anni AV

RFI celebra i primi dieci anni della rete alta velocità. Trecentocinquanta milioni di viaggiatori in 10 anni, 380 milioni di chilometri percorsi e oltre 80 città collegate. Cinque nuove stazioni Alta Velocità progettate da archistar, 500 mila posti di lavoro creati fra il 1998 e il 2018. E soprattutto la sostenibilità ambientale: 20 milioni di tonnellate in meno di anidride carbonica emessi in atmosfera fra il 2008 e il 2018, grazie allo shift modale dall'auto privata e dall'aereo verso il treno, mezzo ecologico per eccellenza. Sono alcuni tra i più importanti risultati ottenuti dall'alta velocità ferroviaria italiana che ha rivoluzionato lo stile di vita delle persone e la mobilità in Italia. Ha ridotto le distanze, accorciando il Paese e avvicinando i cittadini. Nel 2018, ogni persona che ha viaggiato su un treno AV ha risparmiato mediamente un'ora al giorno, rispetto a un viaggio con le stesse destinazioni fatto nel 2005. Complessivamente sono state 18,5 milioni le ore risparmiate in 10 anni.



## EVENTI NEL MONDO

Centinaia di migliaia di persone, forse un milione, scendono in piazza ad **Hong Kong** protestando contro il progetto del Governo che avrebbe voluto autorizzare le estradizioni verso la Cina.

I roghi dolosi devastano l'**Amazzonia**, il primo polmone verde del pianeta.

**Greta Thunberg** viene nominata persona dell'anno 2019 dalla rivista Time. È la più giovane ad essere mai stata insignita di questo titolo.

Il tetto della cattedrale di **Notre Dame** viene divorato dalle fiamme.





**2020**

---

# Febbraio 2020

---

## **Incidente di Lodi**

Il 6 febbraio il treno Frecciarossa AV 9595 Milano-Salerno svia nei pressi di Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi, causando il decesso dei due macchinisti e il ferimento di circa 30 passeggeri.

---

# Maggio 2020

---

## **Accordo per la realizzazione del passante ferroviario e della nuova stazione AV del nodo di Firenze**

Il 27 maggio viene sottoscritto da RFI e dalla società controllata Infrarail Firenze l'Accordo Quadro transattivo con l'Amministrazione Straordinaria del Gruppo Condotte per riavviare le attività relative alla realizzazione del passante ferroviario alta velocità e della nuova stazione AV del nodo di Firenze.

---

---

# Giugno 2020

---

## **Nuova Sala Blu Nazionale**

Attivata la nuova Sala Blu Nazionale. Il suo compito è affiancare l'attività delle 14 Sale Blu territoriali presenti nelle principali stazioni italiane per migliorare il servizio di assistenza per i viaggiatori con disabilità e a ridotta mobilità che prediligono il canale telefonico.

---

# Luglio 2020

---

## **Subentro di RFI nella gestione della linea Canavesana**

Il 10 luglio viene sottoscritto l'accordo per regolare il subentro da parte di RFI nella gestione della ferrovia Canavesana. La rete, di proprietà della Regione Piemonte, comprende anche la linea Torino - Ceres.

## **Online il nuovo sito RFI**

È online il nuovo sito internet rfi.it, user friendly, con una nuova veste grafica ricca di contenuti.

## **Riavvio lavori nel nodo di Genova**

Il 21 luglio, a seguito della firma del contratto che affida i lavori al Consorzio COCIV, ripartono i cantieri per la realizzazione degli interventi di potenziamento infrastrutturale e tecnologico nel nodo ferroviario di Genova.

---

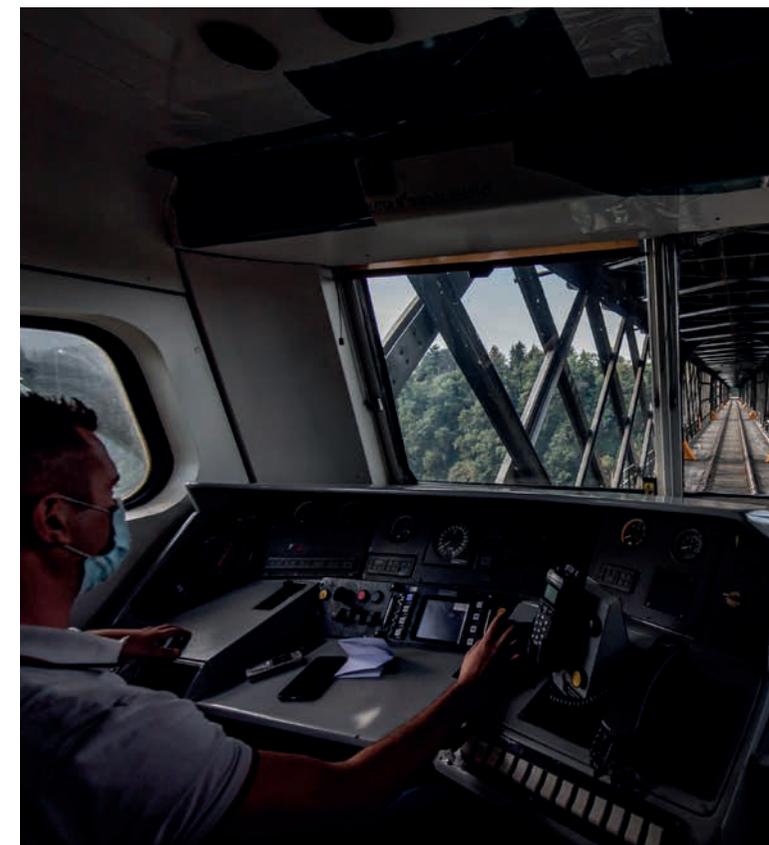
---

# Agosto 2020

---

## **Affidate a RFI le funzioni essenziali delle infrastrutture di Ferrovie Sud Est**

Il 18 agosto viene sottoscritto un accordo tra RFI, Regione Puglia e Ferrovie del Sud Est finalizzato ad affidare a RFI lo svolgimento delle funzioni essenziali relativamente alle infrastrutture ferroviarie regionali in concessione alla stessa FSE.



# Settembre 2020

## Riapertura al traffico ferroviario del Ponte San Michele

In anticipo di circa due mesi rispetto al cronoprogramma, RFI riapre il traffico ferroviario del Ponte San Michele sull'Adda, tra Calusco e Paderno d'Adda, chiuso per motivi di sicurezza dal settembre 2018.

# Ottobre 2020

## Produzione mascherine chirurgiche nell'ONAE di Bologna

Nello stabilimento bolognese ONAE di RFI vengono realizzate cinque milioni di mascherine chirurgiche per rispondere all'emergenza Covid-19. L'Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche si trasforma in un centro per la produzione di dispositivi sanitari certificati dall'Istituto Superiore di Sanità e destinate al personale ferroviario.

## Avvio lavori della linea AV/AC Brescia Est - Verona

Il 5 ottobre, nel cantiere del consorzio CEPAV di Lonato del Garda, si tiene la cerimonia di inaugurazione lavori per il proseguimento della linea alta velocità tra Brescia Est e Verona. La fresa Martina, che ha il compito di realizzare la Galleria Lonato, un tunnel di circa 8 chilometri che sottoattraversa l'autostrada A4, dà simbolicamente l'avvio ai lavori.

# Dicembre 2020

## Roma Termini celebra 70 anni

Il 20 dicembre 1950 si inaugurava, in una Roma ancora ferita dalla guerra, la nuova Stazione Termini, allora come oggi la più importante e più frequentata d'Italia. La stazione della Capitale, il maggiore scalo ferroviario del Paese per dimensioni e traffico, oltre che uno fra i principali d'Europa, celebra nel 2021 i suoi 70 anni di storia. Per l'occasione viene organizzata una mostra multimediale in stazione che racconta passato e presente di Roma Termini con foto e video storici dell'archivio Fondazione FS e con scatti contemporanei.

## Nomina del nuovo CdA e del Collegio Sindacale

Il 29 dicembre l'Assemblea degli Azionisti di RFI nomina il nuovo Consiglio di Amministrazione: Presidente Anna Masutti, Consiglieri Enrico Corali, Vera Fiorani, Silvio Martuccelli e Giuseppe Antonio Taini. L'Assemblea nomina inoltre il Collegio Sindacale: Presidente Mauro D'Amico, Sindaci Silvia Razzolini, Lorenzo Stanghellini, Ennio Celio Luglio, Monica Petrella.

## Nomina del nuovo Amministratore Delegato

Vera Fiorani viene nominata Amministratrice Delegata e Direttrice Generale dal Consiglio di Amministrazione di RFI in prima seduta.

## Prima tratta ERTMS sulla Direttissima Firenze - Roma

Installato nel tratto fra Rovezzano e Arezzo Sud l'European Railway Traffic Management System (ERTMS), il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo del distanziamento dei treni. È il primo upgrade tecnologico di una linea "in esercizio" interessata giornalmente dal passaggio di treni alta velocità.

## EVENTI NEL MONDO

Il direttore generale dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, in una conferenza stampa di metà marzo, dichiara il **coronavirus pandemia globale**. In Italia scatta il primo lockdown.

A quasi due anni dal crollo del **ponte Morandi** viene posizionata l'ultima sezione del piano stradale del nuovo ponte di Genova sul fiume Polcevera.

A Minneapolis, in Minnesota, viene ucciso **George Floyd**, cittadino afroamericano deceduto a seguito delle violenze subite da quattro poliziotti in fase di arresto. Seguono settimane di dimostrazioni guidate dal movimento **Black Lives Matter**.

**Joe Biden** batte Donald Trump e diventa il Presidente eletto più anziano di sempre ad entrare nella Casa Bianca.

Unione Europea e Regno Unito raggiungono l'accordo per la **Brexit** il giorno della vigilia di Natale.



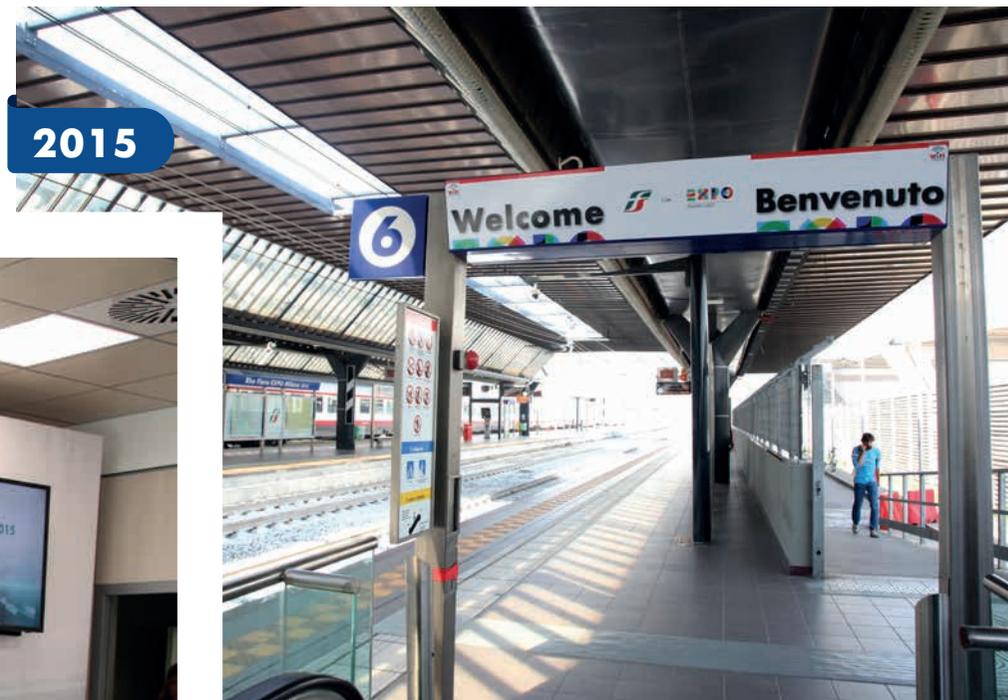


**GALLERY**

**2015-2020**

# RFI per Expo Milano 2015

2015





## Abbattimento del diaframma della Galleria Poggi



# Avvio lavori per il completamento della stazione AV Napoli Afragola



2015



# Varo del ponte ferroviario sulla linea Bologna - Venezia

2015





## Ferrovie. Capacità di trasporto incrementate e stazioni più accessibili

# Expo, opere Rfi per 90 milioni



**Marco Morino**  
MILANO

Un investimento che resta. I 90 milioni di euro che Rete ferroviaria italiana (Rfi, società del gruppo Fs) ha riservato al nodo di Milano per l'Expo vanno oltre l'evento e porteranno «miglioramenti duraturi nel tempo».

Così l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato (Fs), Michele Mario Elia, affiancato dall'a.d. di Rfi, Maurizio Gentile e dal presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, descrive il complesso di interventi che il gruppo ha ultimato in vista dell'evento universale. Il punto di ritrovo è il Posto centrale di Milano Greco Prelli, snodo strategico per il gruppo Fs perché Greco Prelli ospita una maxi-centrale

operativa attraverso la quale le Fs gestiscono e controllano il traffico ferroviario di tutta la Lombardia (2.400 treni al giorno, il 30% di quanto prodotto a livello nazionale) e sull'asse orizzontale Torino-Padova, attualmente fino a Sommacampagna.

## 350 km/h

**Le velocità del Frecciarossa Mille**  
Il nuovo supertreno delle Fs (rete Av) sarà sui binari da giugno

La visita alla torre di controllo Fs di Milano Greco Pirelli è l'occasione per tracciare un bilancio a pochi giorni da Expo, la cui apertura è fissata per il 1° maggio. Efficienza delle linee e capacità di trasporto incrementate, stazioni più moderne, accessibili e dotate di sistemi

informativi di ultima generazione. Questi i principali capitoli del piano di interventi messo in atto dal tandem Fs-Rfi. I 90 milioni di investimenti in Lombardia mirano prima di tutto al potenziamento tecnologico e infrastrutturale della rete ferroviaria che, dal 1° maggio al 31 ottobre, sarà chiamata a servire anche i ventimilioni di visitatori dell'esposizione universale. Proprio in occasione dell'Expo, conferma Elia, «nel mese di giugno entrerà in funzione il nuovo treno Frecciarossa Mille, che raggiungerà i 350 chilometri orari sulle linee di alta velocità italiane, mantenendo la stessa traccia. Un treno completamente innovativo che sarà il fiore all'occhiello non solo delle ferrovie italiane, ma anche di quelle europee in termini di prestazioni, design e diagnostica di bordo».

L'impegno di Fs per l'Expo vede operative anche altre due società del gruppo: Trenitalia e Ital-

ferr. La società di trasporto è "official global rail carrier" di Expo 2015 e durante i sei mesi dell'esposizione garantirà 236 corse al giorno, di cui 148 Freccie Trenitalia, per 130 mila posti al giorno tra collegamenti nazionali e internazionali. Potenziata anche l'offerta di corse ferroviarie regionali e suburbane gestite da Trenord. E proprio il gestore del trasporto lombardo il prossimo 26 aprile darà avvio al nuovo piano dei servizi ferroviari per l'Expo. «Dal momento che - sottolinea Maroni - il potenziamento sopra la rete lo facciamo noi, ma quello della rete lo fa Rfi, oggi (ieri per chi legge, ndr) approfitterò della presenza dell'amministratore delegato Michele Elia per chiedergli l'impegno a investire in Lombardia nei prossimi mesi e nei prossimi anni, perché investire nella rete ferroviaria è una cosa di cui la nostra regione ha bisogno». E alla domanda sull'ammontare dell'investimento necessario, risponde: «Direi minimo un miliardo di euro».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I trasporti

# Riapre il cantiere della Tav terza cerimonia in 12 anni

L'inaugurazione al terminal di Afragola. De Luca: «È l'ultima volta»

Paolo Mainiero

Gli scheletri in cemento armato danno l'idea di una cattedrale nel deserto. Dell'avveniristico progetto di Zaha Hadid si percepisce poco o nulla mentre i Frecciarossa passano e spassano per questa landa abbandonata a ridosso dell'autostrada Napoli-Roma. La stazione di Afragola, pomposamente definita Porta di Napoli, è una grande incompiuta ed è il simbolo di un'Italia e di un Sud che affanna. Ieri, la terza inaugurazione dei lavori, la terza posa della prima pietra in dodici anni. Solo per un ritrovato senso del pudore ci è stato risparmiato il taglio del nastro. «Nessuno stati tagliati anche troppi», ammette il sindaco di Afragola Mimmo Tuccillo al quale va il merito di aver ripreso nel 2013, quando il viceministro dei Trasporti era Vincenzo De Luca, il filo di una storia che sembrava finita su un binario morto. «Questa è l'ultima inaugurazione», promette il presidente della Regione. Tra il pubblico, ad ascoltarlo, c'è anche Antonio Bassolino che nel 2003, quando presentò il progetto di Zaha Hadid, tutto poteva immaginare tranne che nel 2015 la stazione fosse ancora uno scheletro. «Questa - esulta ora il ministro delle Infrastrutture Graziano Delrio - è l'Italia che ce la può fare». Sì, con dodici anni di ritardo.

Si respira l'aria delle grandi occasioni nella saletta allestita in un capannone del cantiere passato, dopo l'ultimo bando, nelle mani della «Astaldi» (importo dell'appalto: 61,1

milioni). Fuori, l'afa è soffocante. La stazione Porta di Napoli doveva essere inaugurata nel 2008. È invece finita nel frullatore tipicamente italiano degli appalti vinti e poi revocati, delle aziende finite nel vortice delle inchieste giudiziarie. La storia è travagliata.

**I tempi Progetto avviato 13 anni fa: i lavori dovrebbero terminare a fine 2016**

La «Saicam», che nel 2005 aveva vinto la prima gara, rinunciò due anni dopo e dopo il solito contenzioso. Ad aprile del 2009 i lavori furono assegnati alla «Dec Spa». Un anno dopo il cantiere riaprì. Era il 16 luglio e le autorità sfilarono al gran completo. La filiera

era tutta di centrodestra: il governatore Caldoro, il presidente della Provincia Cesaro, il sindaco di Afragola Nespoli. Il ministro era Altero Matteoli. «Rispetteremo i tempi», assicurò. «È andata come andata, cioè con i Frecciarossa che passano e spassano e non si fermano. Ieri, sotto il sole cocente, ne abbiamo contati almeno sei. La stazione di Afragola era stata immaginata come un polo di interscambio con l'alta velocità Roma-Napoli-Salerno e (quando sarà) con l'alta capacità Napoli-Bari. «Ma non sostituirà, come hub, la stazione centrale di Napoli», chiarisce l'ad di Rfi Maurizio Gentile. I lavori termineranno a dicembre 2016. «Entro i primi tre mesi del 2017 la stazione sarà operativa. La «Astaldi» è garanzia di suc-

cesso», garantisce l'amministratore delegato di Italferr Matteo Triglia. Quel giorno, quando verrà, il problema sarà raggiungere la stazione. Il piano prevede collegamenti tra Napoli e Afragola attraverso la linea ferroviaria Napoli-Cancello. «Sarà disponibile dal 2020», fa sapere l'ad Gentile. Da queste parti dovrebbe arrivare anche una linea della Circum, della quale non esiste alcuna traccia. Tempi e ritardi che preoccupano il sindaco Tuccillo. «Bisogna fare presto, nel frattempo va pensato un servizio su gomma. La stazione - dice - può essere un'occasione per rilanciare il trasporto su ferro ma anche una straordinaria occasione di sviluppo del territorio».

Cinque anni dopo, alla terza inaugurazione, la passerella è tutta del centrosinistra. Ci sono molti neo eletti consiglieri regionali (Stefano Graziano, Lello Topo, Loredana Raia, Nicola Marrazzo, Carmine De Pascale, Alfonso Longobardi). «Come Regione - avverte De Luca - saremo impegnati nel rigoroso controllo del rispetto delle scadenze di esecuzione e in tutti gli adempimenti necessari per non accumulare ulteriori ritardi». Il sopralluogo prosegue con una rapida visita agli scheletri in cemento. La «esse» disegnata da Zaha Hadid è ancora una pallida visione. Ma Delrio assicura che questa è la volta buona. «Siamo impegnati a far sì che le cose che diciamo si facciano. È un impegno che abbiamo preso con il Paese», assicura il ministro. A dieci metri da noi streccia il Frecciarossa per Roma partito alle 13 da Napoli.

Le date

●	<b>Ottobre 2003</b> L'archistar Zaha Hadid vince il concorso internazionale per il progetto della stazione
●	<b>Novembre 2003</b> Presentazione del progetto in Regione
●	<b>Settembre 2005</b> Publicazione del bando per l'appalto. Importo: 60 milioni
●	<b>Dicembre 2005</b> Assegnazione dei lavori alla Saicam
●	<b>Luglio 2006</b> Inizio dei lavori
●	<b>Settembre 2007</b> Risoluzione del contratto con la Saicam: il cantiere chiude.
●	<b>Aprile 2009</b> Nuovo bando e assegnazione dei lavori alla Dec Spa. Importo: 74 milioni
●	<b>Luglio 2010</b> Riapertura del cantiere e ripresa dei lavori
●	<b>Febbraio 2012</b> Anche la Dec Spa risolve il contratto. Nuova chiusura del cantiere
●	<b>Novembre 2014</b> Terzo bando e assegnazione dei lavori alla Astaldi. Importo: 61 milioni
●	<b>Luglio 2015</b> Riapertura del cantiere e ripresa dei lavori



**L'ex e il governatore**  
C'era anche Antonio Bassolino ieri ad Afragola per la ripresa dei lavori della stazione dell'Alta Velocità. L'ex governatore avviò l'iter e nel 2003 presentò il progetto di Zaha Hadid.



Cantiere Dopo tre anni riapre il cantiere della stazione di Afragola dell'alta velocità (Newfotosud Alessandro Garofalo)



**Alta velocità.** Ripresi i lavori per la nuova stazione Tav di Napoli Afragòla; a ottobre i primi cantieri della Napoli-Bari

## Ferrovie, due progetti per il Sud

**Marco Morino**

Le Ferrovie scommettono sul Mezzogiorno. Ieri un doppio annuncio: il riavvio dei lavori per la nuova stazione ad Alta velocità di Napoli Afragòla progettata dall'architetto Zaha Hadid; la partenza, a ottobre, dei cantieri preliminari dell'Alta velocità Napoli-Bari.

Il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, ieri mattina era in Campania per un sopralluogo ad Afragòla (pochi chilometri a Nord di Napoli) e verificare di persona lo stato dell'arte dei lavori. «Smettiamola di raccontare che l'Italia non ce la fa mai, l'Italia e il Sud ce la possono fare» dice Delrio. Ad Afragòla le attività di cantiere sono state riavviate nel marzo 2015 dall'associazione temporanea d'impresa Astaldi-Nbi. L'appalto è stato aggiudica-

to per un importo di 61,1 milioni di euro. Entro il primo trimestre 2017, assicura Rfi, terminerà la prima fase dei lavori: la nuova stazione Tav Napoli Afragòla sarà così utilizzabile dai viaggiatori.

«La stazione di Afragòla, che è anche un'opera di grande architettura contemporanea, è strategica ma non sostituirà la stazione di Napoli» precisa il presidente della Regione Campania, Vincenzo De Luca, anch'egli presente alla cerimonia di riavvicinamento dei lavori. Per De Luca questa stazione non sarà sostitutiva di quella di Napoli, «servirà solo ai treni in transito da Sud a Nord, facendo risparmiare notevolmente i tempi di percorrenza».

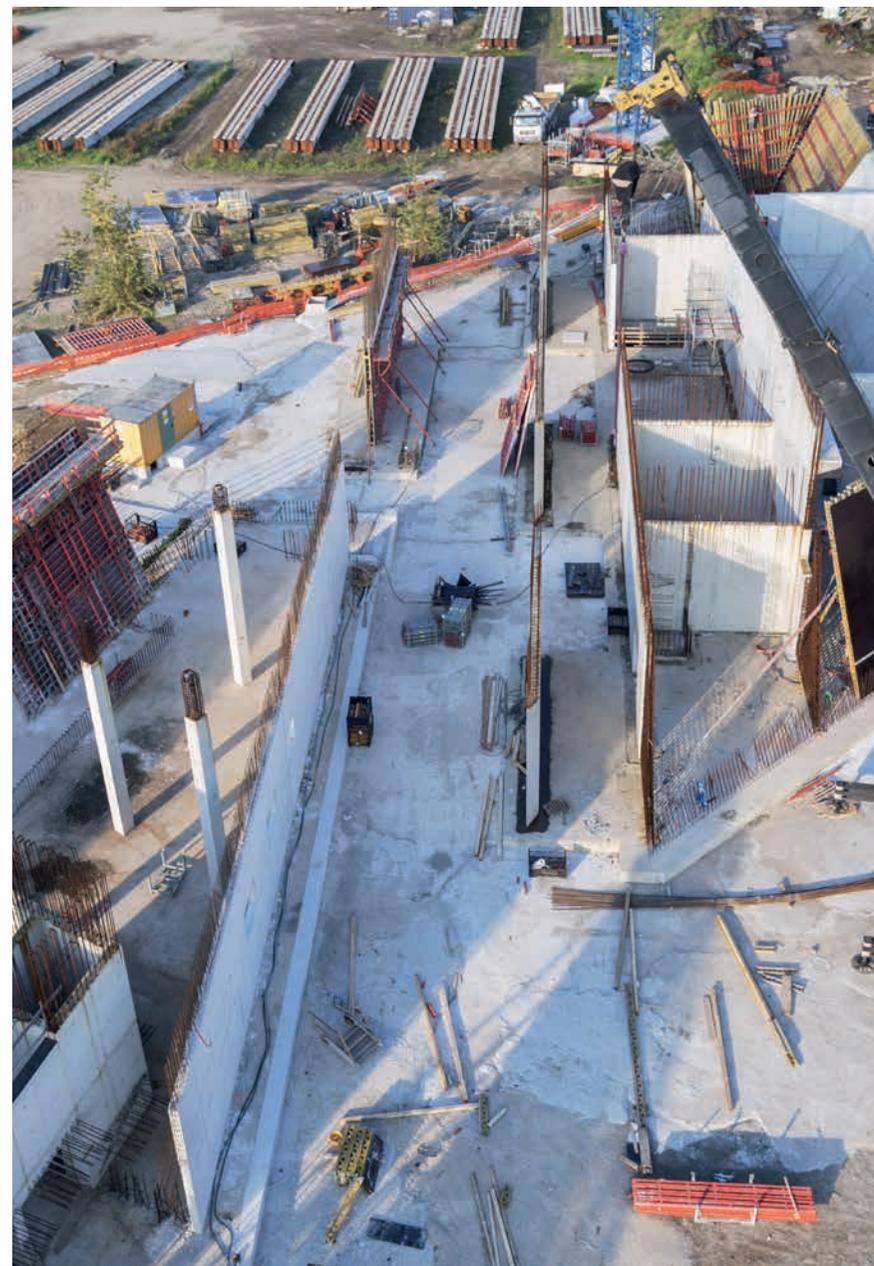
All'Expo di Milano parla l'amministratore delegato del gruppo Fs, Michele Mario Elia,

nell'ambito di un evento sulla mobilità sostenibile. «In Ferrovie - spiega Elia - abbiamo sempre sostenuto la necessità di un collegamento veloce e forte tra Napoli e Bari e sulla Palermo-Messina. Questi collegamenti andavano realizzati da tempo e di recente sono stati finanziati e in più affidati a un commissario solo per accelerare delle partite burocratiche, non per bypassare normative di appalto o altre tipologie di questo genere. Questo comporterà - continua Elia - che a ottobre apriremo i primi cantieri di opere accessorie per poter preparare l'intervento definitivo dopo un anno, nel frattempo svolgeremo la gara e completeremo la progettazione definitiva». Ad Afragòla, sullo stesso argomento, interviene Delrio, il quale ricorda come la linea ferroviaria Napo-

li-Bari «sia un'opera importantissima che ha già finanziamenti importanti per oltre quattro miliardi». Delrio aggiunge che «dobbiamo rispettare i tempi che ci siamo dati».

Altra questione, il trasporto dei Tir sui treni. Ancora Elia dall'Expo di Milano: «Stiamo lavorando per avviare un servizio di trasporto di camion sui treni ed entro un anno e mezzo saremo in grado di trasportarli da Gioia Tauro (Calabria) al Brennero». Fs è al lavoro anche per «aumentare la capacità dei treni merci dagli attuali 350/400 metri a 700 metri di lunghezza». Per Elia si potrà così «risparmiare il 70% di CO<sub>2</sub>». Infine, il Cda di Fs ha dato il via libera a una nuova tranche di emissioni obbligazionarie e ha confermato l'iter di quotazione per una parte del gruppo.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



### OBIETTIVI

In Campania soralluogo del ministro Delrio: infrastruttura agibile nel primo trimestre 2017; Elia: «Lavoriamo per portare i Tir sui treni»



Gli speciali carrelli usati per trainare la struttura



Operai al lavoro per tutta la notte



Il ponte ieri mattina, a traffico riaperto

## Il ponte ferroviario brucia i tempi: varato già di prima mattina

**VARO** in anticipo sui tempi per il nuovo ponte ferroviario che oltrepassa la tangenziale e il tratto bolognese dell'A14 all'altezza di via Cristoforo Colombo. Le operazioni si sono concluse ieri mattina, già alle 7.30, in netto anticipo, dunque, rispetto all'orario previsto, ovvero le 14, secondo il programma originario. Così, dalle 9.40, sia il tratto bolognese dell'autostrada, sia la tangenziale erano di nuovo percorribili in entrambi i sensi di marcia, dopo essere

stati chiusi tutta la notte, causando gravi disagi alla viabilità cittadina.

**PER** tutta la notte hanno lavorato all'intervento circa 150 persone, tra tecnici e operai, di Rfi, Italferr, Società Autostrade e delle ditte appaltanti. L'operazione era complessa, dato che il ponte è stato posizionato sopra le quattro carreggiate, grazie a carrelli ad alta tecnologia, specializzati in lavori ad alta precisione. La si-

nergia tra le squadre del Gruppo FS e quelle di Autostrade ha permesso di ottimizzare le attività e completare in anticipo l'appoggio della struttura sui due piloni. Il ponte varato questa notte è l'opera più impegnativa di un nuovo tratto di linea ferroviaria in costruzione nel nodo bolognese (completamento previsto a fine 2017), funzionale ad aumentare la capacità di traffico della stazione ferroviaria di superficie e a eliminare le ultime interferenze fra il traffico AV e quello regionale.

LO STATO DI AVANZAMENTO DEL RADDOPPIO È ORA ALL'OTTANTA PER CENTO

## Ferrovia Andora-San Lorenzo abbattuto l'ultimo diaframma

### Completati i lavori di scavo nella galleria Poggi nell'Imperiese

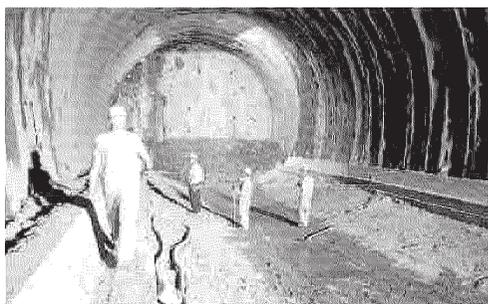
**MICHELE COSTANTINI**  
ANDORA

Abbattuto. È caduto anche l'ultimo diaframma della nuova galleria Poggi. E il raddoppio ferroviario tra Andora e San Lorenzo al Mare prosegue.

Ieri alle 12 l'ultima barriera è «crollata», completando così i lavori di scavo delle sette gallerie: Collecervo, San Simone, Caighei, Castello, Gorleri, Bardellini, Caramagnetta e Poggi-Terrabianca, previste da Rete Ferroviaria Italiana, per il nuovo tracciato ferroviario che collega l'Imperiese con la località più a ponente del Savonese.

Secondo la tabella di marcia, lo stato di avanzamento dell'opera è ora giunto all'ottanta per cento su un totale di 19 chilometri, di cui 16 in galleria. Secondo la Rfi l'attivazione della nuova linea è prevista nel mese di giugno del 2016 con un investimento complessivo di oltre 580 milioni di euro.

Proseguono intanto gli interventi riguardanti le opere allo scoperto: i viadotti sui torrenti Cervo, Evigno, Impero, Caramagna e Prino e le nuove stazioni di Imperia, Diano Marina e Andora, punto di connessione con la linea verso Genova.



Nella galleria Poggi è stato abbattuto anche l'ultimo muro

A fine estate, saranno avviate le attività per la costruzione dell'armamento ferroviario con binari, traversine, pietrisco e deviatori, e l'elettrificazione della linea con gli impianti di segnalamento e di sicurezza.

«Tutti gli interventi - sotto-lineano i responsabili della Rete Ferroviaria Italiana - sono già stati affidati alle imprese esecutrici».

La nuova linea fra Andora e San Lorenzo, consentirà l'aumento della capacità del traffico, la riduzione dei tempi di viaggio, migliori performance e l'incremento dei livelli di sicurezza, come la soppressione dei passaggi a livello e l'adeguamento standard delle opere d'arte e l'attrezzaggio di sicurezza delle gallerie. Ma soprattutto saranno eliminati i rischi idrogeologici e l'erosione marina, nei tratti ferroviari attualmente esposti.

La nuova linea Andora-San Lorenzo avrà 15.430 metri di gallerie (82% del tracciato), 1413 metri di viadotti e tre nuove stazioni ferroviarie (appunto Imperia, Diano e Andora) per una lunghezza totale di 18.825 metri. La galleria più lunga, ovvero Collecervo-San Simone, è di 3.465 metri. Il viadotto della stazione di Imperia (il più lungo) misura 620 metri.





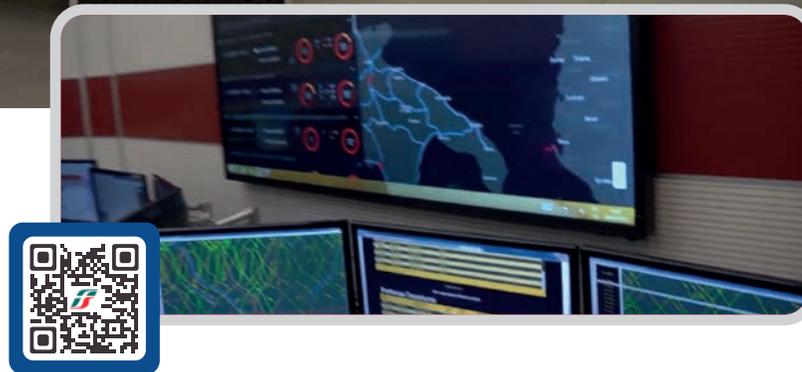
# Inaugurazione Terrazza Roma Termini



2016



## Nuova Sala Operativa Nazionale di RFI



# Completamento del restauro di Torino Porta Nuova



2016



# Acquisizione del Ramo d'azienda Bari Fonderie Meridionali (ONAF)



CORRIERE DELLA SERA  
**ROMA**

Quotidiano Data 29-06-2016  
Pagina 2  
Foglio 1

## Trasporti



### Aperta la Terrazza, la «lounge» che trasforma il volto di Termini

Alla presenza del ministro dei Trasporti Graziano Delrio che l'ha definita «la stazione più importante d'Italia, dove si vedono bellezza e genio italiano» ieri è stata inaugurata la Terrazza Termini, 3mila metri quadrati al primo piano della stazione con l'area di accoglienza attrezzata con punti di ristoro, free wi-fi, aree per la ricarica dei cellulari, display informativi, climatizzazione e toilette. Per l'occasione l'ad di Ferrovie Renata Mazzoncini ha «aperto» alla partecipazione in Atac del gruppo Fs. «Noi ci siamo. Fate insediare prima la nuova giunta. Se saranno interessati, si faranno sentire».

Alla Terrazza si accede con scale mobili e ascensori trasparenti e si entra in «uno spazio per i cittadini, prima che per i clienti» ha detto Delrio: l'investimento è stato di 30 milioni di euro. Ma il progetto di modernizzazione della stazione è solo all'inizio: entro il 2017 terminerà la seconda parte del «raddoppio» del primo piano definito la «piastra» (complessivamente 6mila mq di spazi) e per il 2020 è prevista la realizzazione della grande impresa del parcheggio di 1.400 posti, che si trova verso i binari in uscita. Un investimento complessivo di 125 milioni di euro, dei quali 53 per la «piastra», finanziato da fondi pubblici e Grandi Stazioni e realizzato da Claudio Salini Costruzioni. «Dobbiamo incrementare l'accoglienza ai turisti — ha detto a margine Delrio — e, per questo, investire anche su aeroporti e porti, dove vogliamo agevolare gli arrivi delle crociere».

La stazione Termini - che all'esterno su via Marsala è afflitta da un cantiere infinito, i lavori per la realizzazione delle tre corsie di scorrimento per auto e bus senza più soste -, all'interno mostra il volto della modernizzazione. Il nuovo spazio dalle forme sinuose dove dominano il bianco e la luce, le lampade di design,

pareti leggere e impianti hi-tec, si inserisce in maniera armonica nella struttura realizzata da Angiolo Mazzoni negli anni '30. Nell'area aperta dalle 7 di mattina alle 23 si potrà aspettare l'arrivo del treno, mangiare, assistere a spettacoli e usufruire dei servizi. Dalla terrazza le ampie e luminose vetrate offrono la vista sui binari dove si muovono ogni giorno oltre 800 treni con circa 500 mila viaggiatori. All'interno è garantita la ristorazione di qualità: alla Crostacceria, Mozzarella Bistrot, Fresco, Preetto ed Eccellenze della Costiera, entro luglio si aggiungerà Ham. E nell'area da ieri risuona la musica dal vivo di un pianoforte bianco a coda.

**Manuela Pelati**  
mpelati@corriere.it  
© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Il Messaggero CRONACA di ROMA

Quotidiano Data 29-06-2016  
Pagina 48  
Foglio 1

# Termini, ecco la nuova terrazza hi-tech

### L'INAUGURAZIONE

Vetrate lunghe centinaia di metri con vista sui binari, 3 mila metri quadri di grandi spazi aperti e arredamento futuristico: è questa la nuova Terrazza Termini. Lo spazio è stato inaugurato ieri mattina ed è il primo di una serie di grandi novità che puntano a rivoluzionare la stazione romana. Ma non è solamente l'aspetto estetico che entusiasma i futuri viaggiatori. Il progetto comporta svariate migliorie che faranno di Termini uno scalo comodo e all'avanguardia. La nuova terrazza offre varie opzioni di ristorazione, con tavolini e sedie per mangiare. Coloro che preferiscono un'esperienza più rilassante possono, in alternativa, prendere posto alla stazione massaggi. Chi invece vuole semplicemente aspettare un treno, può accomodarsi sulle seggiole a disposizione e usufruire del wifi e delle stazioni di ricarica per i cellulari.

### LE REAZIONI

È stato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Graziano Del-



L'area massaggi nella nuova terrazza alla stazione Termini

rio, a tagliare il nastro tricolore ed inaugurare il nuovo spazio. Il ministro ha lodato con grande fierezza il progetto completamente made in Italy, descrivendo la terrazza come «uno spazio aperto dove si incontrano convivenza, convivialità e comunicazione». Insieme a Delrio erano presenti anche i più

**UN INVESTIMENTO DA 30 MILIONI DI EURO LA STRUTTURA È DA 3000 METRI QUADRATI: PER I VIAGGIATORI RISTORANTI E WI-FI**

importanti dirigenti di Grandi Stazioni, Paolo Gallo (amministratore delegato) e Riccardo Maria Monti (presidente), oltre all'ad di Ferrovie dello Stato Renata Mazzoncini, che ha invitato tutti i presenti a «godersi questi nuovi spazi che aggiungono qualità a tutta la stazione».

### IL PROGETTO

L'ad Gallo ha inoltre ricordato che la Terrazza Termini è solo il primo passo di un grande progetto di ristrutturazione e rivalorizzazione dello scalo romano. Entro il 2017 ci si aspetta un ampliamento delle zone simili alla terrazza, la cosiddetta Piastra Servizi, per un totale di 6.500 metri quadri. E anche prevista la costruzione di un parcheggio, per semplificare la viabilità intorno alla stazione. Il costo totale si aggira intorno ai 125 milioni di euro, 30 dei quali sono stati utilizzati per la prima terrazza. Si tratta di un investimento considerevole, che dimostra chiaramente la volontà di combattere il degrado che spesso ha caratterizzato la stazione Termini e sostituirlo con l'innovazione.

**Alessandro Borghese**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**L'opera** Una sfida ingegneristica tutta italiana. Tremila metri quadrati con servizi, wi-fi, ristoranti e spazi per spettacoli e concerti

## «Terrazza Termini», così rinasce la stazione

### Tra le novità

**Wi-fi e postazioni per ricaricare cellulari, tablet e computer**

■ Taglio del nastro con il ministro delle Infrastrutture e Trasporti Graziano Delrio, accompagnato dall'Ad del Gruppo FS Renato Mazzoncini e dal presidente e dall'amministratore delegato di Grandi Stazioni, Riccardo Maria Monti e Paolo Gallo, della bellissima «terrazza Termini», un'opera che rappresenta una vera sfida ingegneristica tutta «made in Italy». Terrazza Termini è la prima parte che si apre al pubblico della nuova Piastra Servizi di 6.000 metri quadrati in costruzione nell'area fronte binari. Nei 3000 metri quadrati di Terrazza Termini - accessibile dalla Galleria Centrale e dal Forum con scale mobili e ascensori - l'offerta per i visitatori della stazione è diversificata ed innovativa e l'introduzione di nuovi format sarà in grado di soddisfare anche i clienti più esigenti. Nuovi servizi pen-



### Piastra

Servizi  
In tutto sono 6mila metri quadrati ieri aperti al pubblico i primi tremila

sati per rendere più gradevole l'attesa come l'area di accoglienza attrezzata con sedute e tavoli, free wi-fi, aree per la ricarica dei cellulari, display informativi, climatizzazione e toilette.

Dalla Terrazza Termini, in un contesto integrato con i flussi di passaggio dei visitatori, si potrà godere di una vista inedita della stazione dall'alto, con i binari, gli oltre otto-

cento treni al giorno in movimento e seguire la costruzione del parcheggio auto sopraelevato.

Nuovi panorami, nuovi servizi ma anche nuovi gusti: per la lounge di Termini spazio alla ristorazione di qualità con le novità della Crostacceria, Mozzarcella Bistrot, Fresco, Frecetto ed Eccellenze della Costiera; entro il mese di luglio si aggiungerà Ham.

Già da oggi per continuare nei prossimi giorni, una ricca attività di animazione coinvolgerà Terrazza Termini con musica, esibizioni live, break dance, cabaret e spettacoli esibizioni dei piazzaioli acrobatici.

L'illuminazione, arricchita dalle pareti a vetri sui binari e dai pozzi di luce, si compone di quasi 250 punti led ed è pensata per un'assoluta efficienza energetica; gli apparati di illuminazione, come tutti i materiali e la tecnologia impiegati, sono italiani. Il colore dominante nella Terrazza Termini è il bianco, per consentire una percezione dilatata degli spazi che si colorano grazie ai visitatori. Sistemi anti-incendio di ultima generazione e videosorveglianza integrata completano il panorama delle dotazioni tecnologiche della Terrazza.

PER LA STAZIONE UN RITORNO ALL'ANTICO COLORE



In corso Vittorio è cominciata l'operazione di smontaggio dei ponteggi attorno alla stazione

## Porta Nuova si svela dopo il restyling

DIEGO LONGHIN A PAGINA IX

# Lavori al traguardo Porta Nuova svela il nuovo volto dopo il restyling

Iniziato lo smontaggio dei ponteggi sul lato della facciata dell'edificio  
Ma la fine del cantiere slitta ancora

DIEGO LONGHIN

**P**OCO alla volta la facciata di Porta Nuova si sta disvelando ai torinesi stupiti dal rosso vivo che riporta la stazione ferroviaria alle tinte originarie del 1861. Un bel colpo d'occhio, il primo dopo molti anni di coperture che si sono alternate. Metà della parte destra della facciata è già libera dai ponteggi che gli operai hanno iniziato a smontare. Segno che i lavori sono ormai terminati. Entro la fine di agosto, come confermano le Ferrovie, tutto il fronte su corso Vittorio Emanuele II sarà completamente libero. E il colore ori-

ginario della stazione, la tinta "rosea violacea scura", illuminerà piazza Carlo Felice.

Si proseguirà con le operazioni, invece, sui due lati: via Nizza e via Sacchi. Ci vorranno ancora un po' di mesi per vedere la stazione ferroviaria completamente libera dai ponteggi, nonostante le promesse dei vertici delle Ferrovie di finire tutti i lavori, compreso il parcheggio sotterraneo, entro l'estate. Ancora uno slittamento, si spera l'ultimo.

Gli interventi sono iniziati nel gennaio del 2013. Sono state restaurate le coperture, le facciate, e si sta realizzando un parcheggio interrato di quattro pia-

ni con 250 posti auto sul lato di via Sacchi. Costo complessivo circa 20 milioni, di cui 11 per il parcheggio. «Questo è uno dei nostri lavori più importanti degli ultimi anni, l'unico restauro completamente conservativo», aveva spiegato l'amministratore delegato di Grandi Stazioni Paolo Gallo quando a gennaio aveva fatto il punto della situazione.

I lavori di restauro delle coperture storiche si sono basati su indagini diagnostiche condotte

con una metodologia tradizionale. Operazioni realizzate con gli stessi artifici impiegati nel restauro del 1901 e di cui si sono ritrovate le testimonianze. In particolare sono state restaurate le "lose" originarie, dette "bargioline": quadrati di pietra di un metro di lato e di due centimetri di spessore ormai non più in uso nell'edilizia contemporanea. «Una copertura comune a pochissimi altri edifici oltre a Porta Nuova, come ad esempio la Mole Antonelliana», spiega il direttore artistico del cantiere profes-

007670

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

sor Giovanni Brino.

L'area di intervento complessiva è di circa 30 mila metri quadrati, di cui 11 mila solo per la co-

struzione del parking. Verifica anche tutta la tenuta statica in collaborazione con il Politecnico di Torino. I lavori della rimes-

sa sotterranea sono iniziati nel 2010. Oltre all'esterno è stato rimesso a nuovo tutto l'interno della stazione, partendo dall'a-

trio principale, dove sono state riportate all'originario i particolari architettonici.

©RIPRODUZIONE RISERVATA

IN PILLOLE

Il parcheggio interrato da 250 posti dalla parte di via Sacchi sta per essere ultimato



**30 MILA METRI QUADRI**

L'area di intervento dei lavori di restauro sulla stazione di Porta Nuova è di 30 mila metri quadrati, di cui 11 mila solo per il parcheggio sotterraneo di via Sacchi

**20 MILIONI**

Gli interventi, iniziati nel gennaio del 2013, sono costati 20 milioni di euro. Oltre al restyling delle facciate e dell'atrio, rimesse a nuovo le coperture

**250 POSTI**

Il nuovo parcheggio sotterraneo che Ferrovie sta ultimando in via Sacchi metterà a disposizione 250 posti auto su quattro piani



NUOVO LOOK

La facciata sistemata di Porta Nuova. A lato: Paolo Gallo

007670

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Circoscrizione 1/ Centro

# Ecco Porta Nuova restaurata La facciata ritorna all'antico

## È stato recuperato anche il colore rosso mattone originale

EMANUELA MINUCCI

Dopo quasi dieci anni di cantiere e palizzate che ne oscuravano la bellezza Liberty, finalmente Porta Nuova torna al suo antico splendore. Qualche torinese troverà il colore mattone che è spuntato sulla facciata un po' troppo vivace. In realtà, come spiega la Soprintendente Luisa Papotti si tratta esattamente del colore originale: del colore che l'ingegnere Alessandro Mazzucchetti aveva immaginato nel 1861 per la stazione ferroviaria della neo capitale d'Italia. Se in passato questa tinta «roseo violaceo scuro»: quello della pietra calcarea proveniente dalle cave di Angera) appariva meno squillante è soltanto perché la luce l'aveva sbiadita. Si tratta comunque di un'ottima e sospirata notizia, sia per la città in sé - piazza Carlo Felice è uno dei suoi biglietti da visita - sia per tutte quelle attività commerciali che se ne stanno all'interno della stazione e hanno pagato il prezzo più caro per la durata del cantiere.



### Sottotetto nuovo

Finalmente sono finiti anche i 51 interventi di restauro al sottotetto della stazione: si è trattato perlopiù di rafforzare la tenuta delle travi cercando di salvaguardare la struttura originale «risparmiata» dal grande restauro datato 1901. Rimesse a nuovo anche le lose dette «bargioline» (che misurano un metro di lato e 2 centimetri di spessore) che compongono la copertura originale del tetto. Un puzzle di lastre, dello spessore di appena due centimetri, tenute insieme da ganci in ferro. Si tratta della firma nobile che distingue rari monumenti di pregio della città: a partire dalla Mole Antonelliana per arrivare ad alcuni

**Parcheggio quasi finito**  
Il nuovo parking sotterraneo costato 11 milioni è quasi completato

palazzi di piazza Vittorio Veneto (di gusto vagamente parigino) o all'ex tribunale di via Corte d'Appello. Sono stati completamente ristrutturati anche un dozzina di abbaini che permettono di far circolare più aria nella zona del controsoffitto e l'arrivo di un'illuminazione maggiore nello spazio sottostante. Per la prima volta anche questa parte di stazione e diventerà visitabile dal pubblico, attraverso visite guidate.

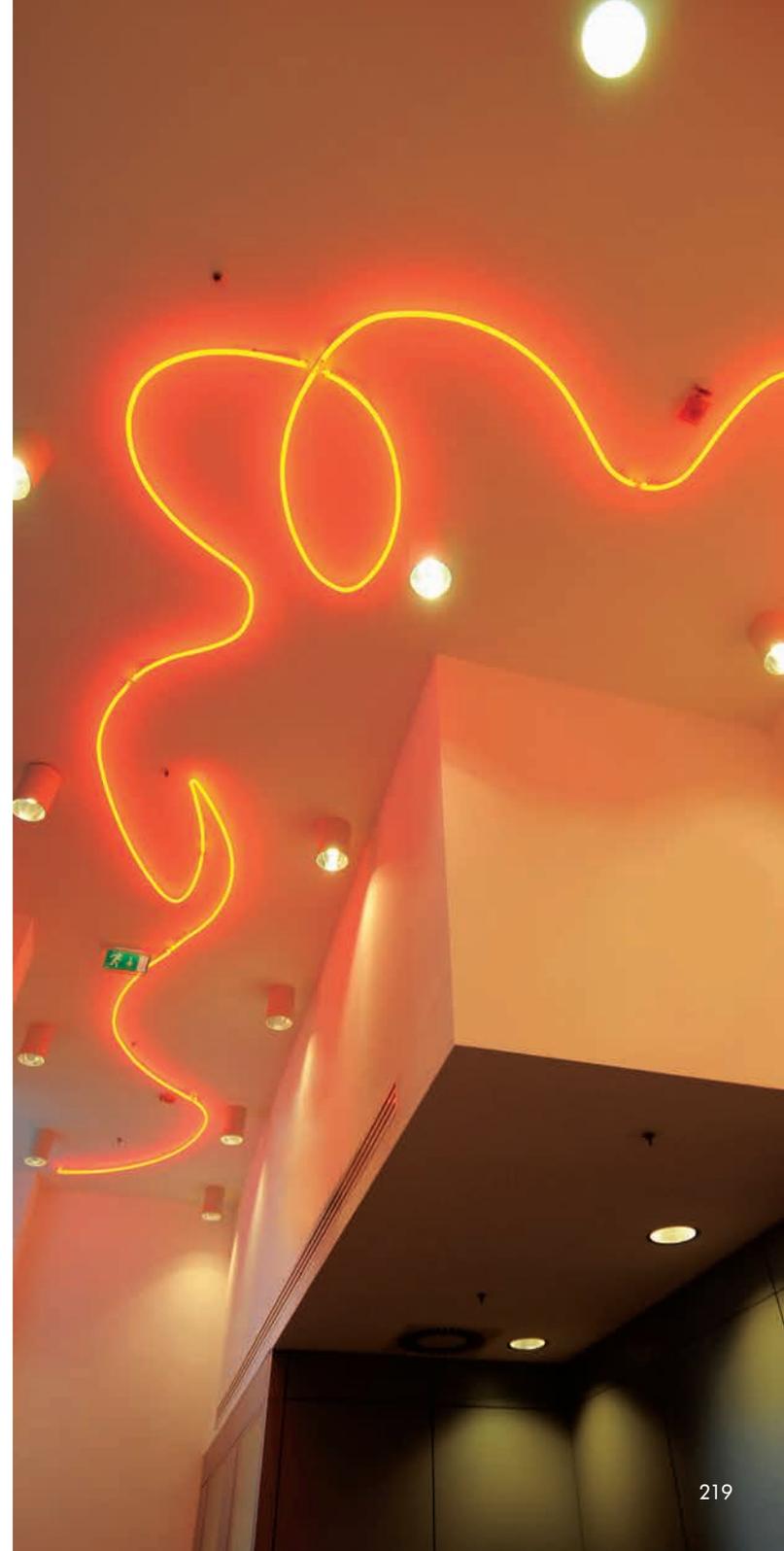
### Il parcheggio da 11 milioni

Anche i lavori al parking sotterraneo su quattro livelli stanno per essere completati: costo 11 milioni: cinquanta nuovi posti auto disposti su 11 mila metri

quadrati. Mentre il lifting delle facciate (compresi i lati di via Sacchi e via Nizza) che ha rimesso a nuovo 30 mila metri quadri è costato oltre 9 milioni di euro. Facendo un passo indietro: i lavori di restauro di Porta Nuova cominciano nel 2007, con la sistemazione degli interni, trasformati dai tre corridoi originali all'attuale struttura su due piani con 10 mila metri quadrati per i negozi. L'interno finisce nel 2009. I lavori proseguono, ma è in agguato il primo brutto imprevisto: 2011 il gelo forma una colata di stalattiti sulla facciata liberty. E il cantiere si blocca. Ma ora, c'è voluto il suo tempo, è tutto finito.

© 2016 RAI RADIOTELEVISIONE ITALIANA

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



Ferrovie. Inaugurata la nuova linea ad Alta velocità Treviglio-Brescia (costo due miliardi); 36 minuti per raggiungere Milano

## Tav a Brescia, ora si punta a Est

Le Fs: nel corso del 2017 via ai lavori per la Brescia-Verona e per la Verona-Vicenza

Marco Morino  
MILANO

La rete ferroviaria nazionale brinda a due nuove opere, in Lombardia e in Liguria, per un valore globale di 2,58 miliardi di euro. In Lombardia, l'Alta velocità ferroviaria avanza da Milano in direzione Est. Con l'attivazione, avvenuta ieri, della nuova linea ad Alta velocità/Alta capacità (cioè per treni passeggeri e merci) Treviglio-Brescia, costa circa due miliardi di euro, si completa l'asse ferroviario veloce Brescia-Milano. E già si pensa al futuro.

La prossima tappa per spingere l'Av in direzione Venezia sarà il primo lotto della Brescia-Verona, con l'inizio dei lavori programmato dalle Fs nella seconda metà del 2017. Mentre per il secondo e ultimo lotto della Verona-Padova, il primo tratto di linea Verona-Bivio Vicenza vedrà sempre nel 2017 l'avvio dei cantieri. Intanto una seconda opera strategica, il raddoppio ferroviario Andora-San Lorenzo, parte della linea Genova-Savona-Ventimiglia, verrà inaugurato oggi da Rfi (Rete ferroviaria italiana, gruppo Fs).

### Treviglio-Brescia

La linea Av/AC Treviglio-Brescia, naturale prosecuzione della Milano-Treviglio già in esercizio dal 2007, è un'infrastruttura strategica per la Lombardia e per il Paese, anche in considerazione dell'elevato livello di traffico che interessa la linea storica. L'attivazione commerciale della Treviglio-Brescia avverrà oggi, domenica 11 dicembre 2016, in concomitanza con il nuovo orario ferroviario di Trenitalia. Brescia avrà un collegamento Frecciarossa giornaliero e diretto con Roma e Napoli. Nella stazione di Brescia Centrale i Frecciarossa

saranno attestati, nella prima fase, sui binari 1 e 2. In parallelo, proseguono i lavori di riorganizzazione dei binari della stazione Brescia Centrale per la separazione dei flussi di traffico (alta velocità, media e lunga percorrenza, regionali/metropolitani

### PONENTE LIGURE

Operativo da oggi il raddoppio Andora-San Lorenzo, parte integrante del collegamento Genova-Savona-Ventimiglia

### MALPENSA

## Se la burocrazia blocca il treno

A avrebbe dovuto scattare oggi l'atteso collegamento ferroviario tra i due terminal dell'aeroporto di Malpensa, il T1 e il T2. E invece l'attivazione slitta, a data da destinarsi. Tutta colpa, dicono a denti stretti i tecnici di Ferrovienord, di un improvviso ritardo nelle procedure autorizzative per la messa in esercizio della nuova linea. Le pratiche presso l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria e il ministero delle Infrastrutture per ottenere il completamento delle autorizzazioni non sarebbero ancora pronte. L'ennesimo pasticcio della burocrazia italiana. Intanto, per i prossimi giorni, il Malpensa Express continuerà ad attestarsi al Terminal 1 con proseguimento in bus al Terminal 2. (M.Mor.)

merci). A conclusione di questa fase di lavori, a Brescia Centrale i treni ad Alta velocità saranno attestati sui binari definitivi 10 e 11. La nuova linea Av Brescia-Milano consentirà, nella prima fase, di portare a 36 minuti i tempi di viaggio fra la Madonna e la Leonesse. A 30 minuti con il completamento dell'interconnessione a Brescia Centrale; il risparmio di tempo sarà di oltre il 30%.

«In Lombardia ci sono 700 mila persone che ogni giorno si spostano in treno e hanno il diritto di viaggiare con puntualità. E l'opera appena inaugurata va esattamente in questa direzione» commenta il presidente della Regione Lombardia, Roberto Maroni, presente all'evento inaugurale con il ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio, e l'amministratore delegato delle Ferrovie dello Stato, Renato Mazzoncini.

### Andora-San Lorenzo

Sarà operativo da oggi, nel Ponente ligure, il raddoppio ferroviario Andora-San Lorenzo, parte integrante del collegamento Genova-Savona-Ventimiglia. Il nuovo tracciato ferroviario, spiega Rfi, realizzato in variante a monte rispetto alla linea esistente, si sviluppa per circa 19 chilometri, di cui circa 16 chilometri in galleria. Tre le nuove stazioni realizzate: Imperia, che sostituisce le due attuali stazioni cittadine di Oneglia e Porto Maurizio, Diano e Andora, quest'ultima punto di connessione con la linea già in esercizio in direzione Genova. L'investimento economico è di oltre 80 milioni di euro. Con l'attivazione del raddoppio tra Andora e San Lorenzo, la linea Genova-Savona-Ventimiglia ha tratte a doppio binario per oltre 120 chilometri su 147.

© RIPRODUZIONE RECHERCA



Destinazione Brescia. Il Frecciarossa in partenza ieri mattina da Milano Centrale diretto a Brescia

### La nuova linea

La nuova linea Alta Velocità/Alta Capacità Treviglio - Brescia



## ECONOMIA

LA VERTENZA BARI FONDERIE MERIDIONALI



**L'ACCORDO**  
Foto di gruppo dopo la firma dell'atto che sancisce il passaggio di Bari Fonderie Meridionali a Rete Ferroviaria Italiana

# Bfm, il futuro è tutto italiano la società acquistata da Rfi

Rinasce la fabbrica barese. Costo dell'operazione 6,5 milioni

**NINNI PERCHIAZZI**

È ufficiale: Bari Fonderie Meridionali è stata acquisita da Rete Ferroviaria Italiana (società del gruppo Fs). Schermaglie, valutazioni e trattative degli scorsi mesi sono divenuti realtà come da annuncio della stessa Rfi, che mette a segno un importante colpo per l'industria italiana, con la prima acquisizione della sua storia. L'operazione ha richiesto un investimento complessivo di 6,5 milioni di euro ed offre nuove prospettive al centinaio di lavoratori delle storiche fonderie baresi (ai quali è stata garantita la continuità occupazionale), alle prese da mesi con una vertenza tutt'altro che facile, con la società del gruppo ceco Dt in concordato preventivo dal novembre 2014.

L'atto di compravendita è stato siglato ieri a Roma da Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, e

Dusan Kadlec, presidente di Bfm. Situazione non senza ripercussioni sulla produzione industriale col parziale fermo dell'impianto e l'aumento dei prezzi dei componenti realizzati fino al 25%.

Ora Rfi porta a casa una fonderia a freddo di seconda fusione, specializzata nella produzione di scambi per binari e getti speciali per la lavorazione di gas e petrolio. Produzioni industriali di pregio che vedevano già le Ferrovie dello Stato tra i principali clienti del sito barese.

L'acquisto della fabbrica barese permette a Rfi di ampliare la filiera produttiva interna, realizzando in proprio i «cuori» in acciaio fuso al manganese per scambi ferroviari (di cui Bfm era lo storico fornitore), e di migliorare il proprio know-how. Così, Bari Fonderie Meridionali si aggiunge all'officina di Pontassieve (produce scambi e apparecchiature per i binari)

e alla struttura di Bologna (specializzata in componenti per sistemi di alimentazione elettrica dei treni e impianti di sicurezza e segnalamento).

Internalizzando la produzione annua di oltre 1.800 «cuori» in acciaio fuso al manganese, Rfi soddisferà l'intero fabbisogno con costi di produzione ridotti ed la tempo stesso garantirà il posto di lavoro ai lavoratori (80 operai e 17 fra quadri direttivi e impiegati) di un'importante realtà industriale del Sud Italia. Il complesso produttivo di Bfm, alla zona industriale di Bari, si estende su 130mila metri quadrati (di cui 45mila coperti) e si compone di due stabilimenti: la fonderia (23mila metri quadrati) e il reparto meccanica (12mila metri quadrati). Nata nel 1961, la barese Bfm, ex Breda, dopo una serie di passaggi di proprietà era finita nelle mani del gruppo ceco Dt, ma adesso il futuro è tutto italiano.

09/70

# A Roma Termini una Sala Blu più moderna

2017

# SALA blu





## Viaggio inaugurale sulla prima tratta della linea Napoli – Bari

2017

Line	Destination	Platform	Arrival	Departure
1	...	...	...	...
2	...	...	...	...
3	...	...	...	...
4	...	...	...	...
5	...	...	...	...
6	...	...	...	...
7	...	...	...	...
8	...	...	...	...
9	...	...	...	...
10	...	...	...	...

# Inaugurazione della stazione AV Napoli Afragola



INAUGURAZIONE NUOVA STAZIONE  
**NAPOLI AFRAGOLA**  
6 giugno 2017



**RENATO MAZZONCINI**  
AD e Direttore Generale FS Italiane





# Inaugurazione del Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa





CORRIERE DELLA SERA

Quotidiano Data 07-06-2017  
Pagina 19  
Foglio 1

L'opera

dal nostro inviato  
Fulvio Baffi

## Un'astronave di 30 mila metri quadri La «Porta del Sud» per l'alta velocità

Inaugurata ad Afragola, in funzione da domenica. Gentiloni: vigileremo contro i crimini

**AFRAGOLA (NAPOLI)** È stata inaugurata ieri mattina ad Afragola la stazione ferroviaria nata su progetto dell'architetto Zaha Hadid. Alla cerimonia, condotta dall'ex campione di nuoto Massimiliano Rosolino, hanno partecipato il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, il presidente della Regione Campania Vincenzo De Luca e i vertici delle Ferrovie dello Stato.

La nuova stazione della linea ad alta velocità, alla quale è stato dato il nome Porta del Sud si presenta con la forma di una astronave lunga quattrocento metri, con seimila metri quadrati di vetrate. Copre un'area di trentamila metri quadrati ed è realizzata su quattro livelli. Nell'illustrarla i responsabili delle Ferrovie ne hanno esaltato il valore architettonico e nello stesso tempo di importante snodo per i collegamenti tra il Meridione e il resto del Paese.

Lo scalo entrerà in funzione domenica prossima. Sono previsti trentasei treni (ma in futuro dovrebbero aumentare): per metà saranno Frece di Trenitalia e per metà convogli di Ntv (Italo). Trenitalia coprirà le linee Milano-Salerno, Roma-Reggio Calabria, Torino-Napoli, Venezia-Napoli. Per Ntv sono previsti invece viaggi Torino-Napoli, Napoli-Venezia, Torino-Salerno, Napoli-Verona. Il traffico passeggeri stimato si aggira intorno alle diecimila unità.

Intorno alla stazione, per il momento non c'è nulla, se non i cinquecento posti auto già realizzati, che diventeranno 1.400 quando le opere saranno ultimate.

Il sindaco di Afragola Domenico Tuccillo — che ha deciso di intitolare il piazzale antistante la stazione a Zaha Hadid, morta nel marzo dell'anno scorso — vorrebbe utilizzare una parte dei grandi spazi che circondano la struttura per creare un parco della

cultura alimentare, un luogo che racconti le tradizioni agricole della città e che diventi una sorta di terra dei sapori in opposizione alla non lontana Terra dei fuochi.

Tuccillo ha anche chiesto un incontro al prefetto per invitare a riunire ad Afragola il comitato per la sicurezza e anche per avere garanzie di una «linea dedicata» per le certificazioni antimafia, o le eventuali interdittive, per le ditte che lavoreranno in appalto con il Comune. E ha posto la questione sicurezza anche a Gentiloni, riferendosi a un problema che ad Afragola è centrale: la camorra.

Il premier ha detto che «la sicurezza sarà il nostro impegno prioritario in questa zona e in questo territorio». Gentiloni si è tenuto cauto sulle ipotesi che la recente recrudescenza criminale (due omicidi in dieci giorni) sia legata a interessi sulle future possibili attività dell'indotto intorno alla stazione («Non sono certo che

ci sia un collegamento ma non spetta a me dirlo) ma ha voluto comunque lanciare un messaggio: «Se arriva lo sviluppo, non è detto che debba arrivare la violenza. Noi non vogliamo subire». Lo sviluppo prevede che la nuova stazione serva anche per la linea veloce Napoli-Barl, dove non si è lavorato per tre anni, mentre ad Afragola, dove pure si è andati a rilento per oltre un decennio, nella fase finale si è recuperato tantissimo. In futuro la Porta del Sud dovrebbe rappresentare anche un nodo di interscambio con la Circumvesuviana, il cui progetto per arrivare fino ad Afragola è già stato finanziato e i cantieri sono stati anche aperti. Mancano però le previsioni sulla fine dei lavori. Intanto, per i primi collegamenti all'interno della regione potrebbero essere utilizzati i bus. Ieri alla partenza da Napoli del treno che accompagnava i partecipanti alla cerimonia, c'è stata una protesta di esponenti dei centri sociali che sono stati allontanati da una carica della polizia.

L'opera

● La nuova stazione di Afragola è stata ideata dall'architetto Zaha Hadid, scomparsa nell'aprile 2016

● È costata 70 milioni di euro. Ogni giorno transiteranno, 36 treni. Il corpo centrale è lungo 350 metri e funge da galleria pedonale. I lavori sono iniziati nel 2003 e sarebbero dovuti finire nel 2008

4

**Livelli**  
Quelli in cui è divisa la stazione che copre un'area di 30 mila metri quadri: è lunga 400 metri e ha seimila metri di vetrate

55

**Minuti**  
Il tempo che ci vorrà per raggiungere la stazione di Roma Termini (contro l'ora e dieci attuale) da Napoli Centrale



A bordo il premier Paolo Gentiloni



La struttura

La stazione Tav di Afragola (Napoli) inaugurata ieri (foto Imagoeconomica). È stata ribattezzata la «Porta del Sud». Alla cerimonia erano presenti anche il presidente del Consiglio e il Ministro delle Infrastrutture, Graziano Delrio

09/070

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

IL MATTINO

Quotidiano Data 06-06-2017  
Pagina 23  
Foglio 1 / 2

La mobilità

## Stazione Tav si parte inaugura Gentiloni 36 treni, ma niente biglietteria

Paola Perez INVIATO AD AFRAGOLA

La stazione Tav di Afragola si inaugura stamattina con il premier Gentiloni e fino a ieri sera gli operai lavoravano come formiche intorno, dentro e sopra il formicaio bianco progettato dall'archistar Zaha Hadid. > A pag. 29

Il territorio, lo sviluppo

# Stazione Tav, ora si parte la scommessa di Afragola Oggi l'inaugurazione. Il progetto: polo alimentare

Paola Perez  
INVIATO

AFRAGOLA. «Quisi corre, si corre. E ancora tutto un cantiere». La voce dell'addetto ai lavori prova ad alzarsi oltre il frastuono dei macchinari, la polvere spinta dal vento, il tericcio rivoltato dalle ruspe, l'odore di asfalto appena gettato che se non stai attento ci lasci le scarpe appiccicate sopra. La stazione Tav di Afragola si inaugura stamattina con il premier Gentiloni e fino a ieri sera gli operai lavoravano come formiche intorno, dentro e sopra il formicaio bianco progettato dall'archistar Zaha Hadid. Sicurezza ai massimi livelli, nel perimetro di cantiere entrano solo i dipendenti accreditati, «persino alla macchina del sindaco abbiamo fatto fare marcia indietro», dicono con orgoglio i vigilantes. Di buon mattino in visita una squadra di funzionari della questura, per l'intervento di bonifica con i cani anti-esplosivo si attenderà l'ultimo momento utile.

Cattedrale nel deserto, si è detto e ripetuto. Ma a ben guardarsi intorno non c'è affatto un deserto, piuttosto uno spazio pieno di altre cose. L'astronave di Hadid è atterrata al centro di un'immensa cam-

pagna coltivata a patate, broccoli, asparagi, tabacco, granturco, oppure incolta e brulicante di erbacce che al momento buono saranno rivoltate con le loro zolle per ridare vita all'attività agricola. E in mezzo ai campi ci sono le case dei contadini, molte delle quali frutto di un abuso per necessità: pure quelle di tre piani con finiture ricercate, perché, si sa, in questo mondo bucolico si fanno più figli, e le necessità si moltiplicano rapidamente. C'è l'immondizia, ce n'è tanta, disseminata ai margini dell'erba alta, sacchi gonfi di materiale edile, materassi, ritagli di stoffa, pezzi di metallo, in tutti gli angoli delle strade e dei raccordi che portano verso il terminal del futuro. La gran parte di questo pattume porta i segni di un rogo più o meno recente. Perché siamo nel pieno della terra dei fuochi: il cammino dell'inceneritore di Acerra, che domina dall'alto il panorama, sembra star lì a ricordarlo anche ai più distratti.

Dall'altro versante, quello di Afragola, sventano le twin

towers del rione Salicelle, che qui chiamano le torri dei rapinatori, in obbedienza al lessico del malaffare che assegnava a una categoria ogni palazzina del quartiere popolare. Sono il simbolo delle periferie malate, ma guai a pensare che il male sia soltanto camorra: basta allungarsi verso via Arena per ritrovare in fila case, negozi e depositi con gli ingressi nascosti da muri bassi a difesa contro gli allagamenti. Un po' come si fa a Venezia con le paratie per proteggere le botteghe dall'acqua alta, metodo meno raffinato ma ugualmente efficace. Qui la gente si arrangia da una vita aspettando il collettore fognario e magari dell'astronave bianca non si è accorta nemmeno.

Oggi, comunque, il terminal dei sogni viene aperto ufficialmente. E pazienza se si presenta ancora come un nudo contenitore di viaggiatori, bianco e luminoso grazie alla copertura di 5 mila metri quadrati pannelli trasparenti. I treni già ci passano attraverso, dalla prossima domenica 36 convogli si fermeranno anche, cominciando a raccogliere gli utenti dell'alta velocità che partono dall'hinterland o da altre province campane e giu-



L'avvio  
Un terminal spoglio e senza biglietteria: 36 treni in transito da domenica

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

dicano più pratico salire a bordo qui piuttosto che a Napoli. Niente biglietteria, per adesso, si comincia con le macchinette automatiche. Anche per i servizi ci sarà da aspettare. Su un'area interna di 30mila metri quadri, sviluppata su quattro piani, il progetto prevede una galleria commerciale agli ultimi due livelli; all'esterno 150mila metri quadri tra spazi verdi, parcheggio auto (mille posti a regime, prezzi bassi per lanciare l'offerta) e terminal bus.

Poco si vede, in mezzo alla polvere e al bitume, tutto si può immaginare. La svolta per il sistema trasporti arriverà con il collegamento alla Circum e soprattutto con l'avvento dell'alta velocità sulla linea Napoli-Bari. Poi c'è la partita degli «effetti collaterali»: tutto quello che può nascere intorno alla stazione e offrire occasioni di sviluppo e ricchezza. Ed è qui che si accende il segnale di pericolo. Dove si mettono in moto meccanismi economici, la lunga mano del crimine cerca di arrivare. Coperti da una schiera di colletti bianchi, boss e gregari cercano di farsi imprenditori. Negli ultimi giorni, però, accanto ai maestri del business

sono tornati a farsi vedere i professionisti delle armi da fuoco. Due spietate esecuzioni in rapida successione - prima Salvatore Caputo, imprenditore parente del Moccia, e poi Remigio Sciarra, esattore del Cennamo, ucciso davanti al figlio di 11 anni - danno il segno di quanto sia alta la posta in gioco.

La variante urbanistica legata alla Tav, scritta una ventina d'anni fa dal ministero dell'Ambiente e dalla Provincia, recepita poi dalla gestione commissariale e in ultimo dal Comune di Afragola, prevede un'area di circa 4 chilometri quadrati nella quale si può intervenire con precisi indici e parametri per impiantare attività. Ma quali sono i progetti, e soprattutto cosa si dovrà fare delle terre coltivate che insistono su questa superficie e che bisognerà espropriare? Domenico Tuccillo, sindaco di Afragola, suggerisce di non lanciare lo sguardo troppo avanti: «Piani attuativi ancora non ce ne sono. Prima lasciamo alla stazione il tempo di decollare, valutiamo i flussi di passeggeri ma anche gli standard di sicurezza legati al transito dei treni superelevati. Già siamo andati abbastanza in fretta: questo ter-

minale è nato in appena due anni. La cosa certa, per adesso, è che utilizzeremo i 13 milioni di fondi compensativi per il disagio per dotare i

**I fondi**  
 Già pronti 13 milioni per lavori «di ristoro» Sullo sfondo la guerra di camorra

per dare finalmente dignità a chi ha visto planare l'astronave senza sapere come è fatta una condotta pluviale.

Ma anche Tuccillo lascia sul quaderno la sua idea di futuro per i 4 chilometri che circondano la stazione: «Abbiamo già mandato un progetto alla Regione. Pensiamo a un polo alimentare, un'expo-mercato con prodotti a chilometro zero, prodotti sani e di qualità nonostante siamo nel pieno della terra dei fuochi. Così potremo coinvolgere i contadini, organizzati in cooperative, lasciando loro i terreni e le attività».

© RIPRODUZIONE RISERVATA.

**La cerimonia**



**Battesimo con Gentiloni e Delrio**

delegato e direttore generale del Gruppo Fs Italiane, **Barbara Morgante**, amministratore delegato **Trenitalia**, **Maurizio Gentile**, amministratore delegato e direttore generale **Rete Ferroviaria italiana**.

**Le immagini**  
 Nelle foto, lavori in corso per l'apertura della stazione Tav di Afragola.

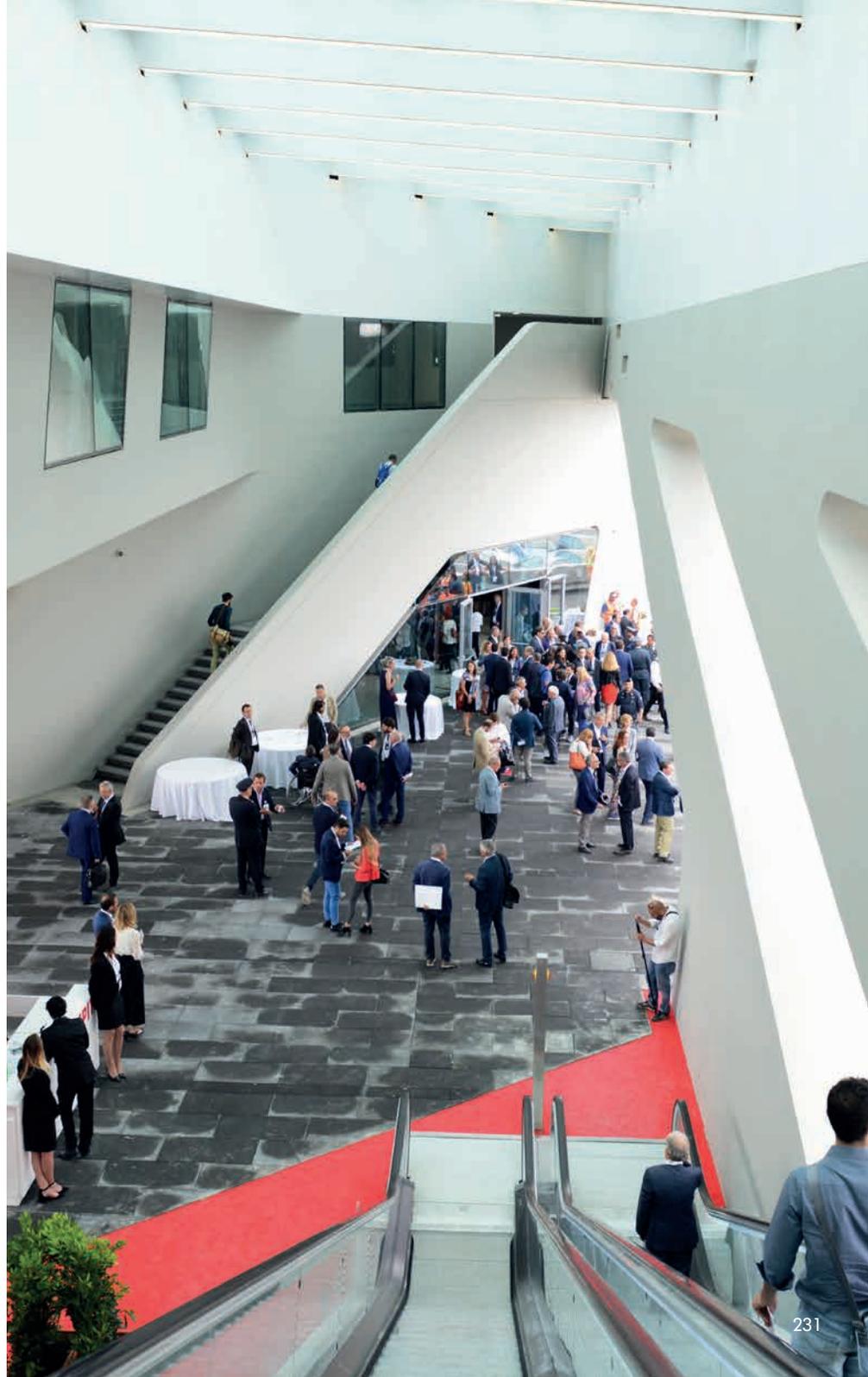
NEWFOTOSUD, RENATO ESPOSITO



09/170

Al taglio del nastro della stazione Tav di Afragola, stamattina, intervengono il presidente del Consiglio **Paolo Gentiloni**, il ministro delle infrastrutture **Graziano Delrio**, il presidente della Regione **Vincenzo De Luca**, il sindaco di Afragola **Domenico Tuccillo** e tutto il «gotha» delle ferrovie italiane: **Renato Mazzoncini**, amministratore

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.



<b>la Repubblica</b>	Quotidiano	Data	07-06-2017
		Pagina	20
		Foglio	2 / 2

<b>Il Sole 24 ORE</b>	Quotidiano	Data	04-06-2017
		Pagina	11
		Foglio	1

**Alta velocità / 2.** Martedì 6 giugno l'inaugurazione della nuova fermata Av di Napoli Afragola: si partirà con 36 convogli (sia di Trenitalia sia di Ntv)

## In arrivo i primi treni nella stazione del futuro

**Marco Morino**

Non si tratta di una semplice stazione ferroviaria. È uno degli edifici architettonici più attesi dell'anno, nata dal progetto di Zaha Hadid, archistar di fama mondiale scomparsa il 31 marzo del 2016. Parliamo della nuova stazione Alta velocità di Napoli Afragola, che verrà inaugurata martedì 6 giugno dal premier Paolo Gentiloni. Afragola si appresta a diventare un grande hub per i collegamenti veloci tra Nord e Sud, in direzione Reggio Calabria e, progressivamente, polo di interscambio tra l'Alta velocità, la Napoli-Bari, la Circumvesuviana e i treni regionali. Martedì è prevista l'apertura della prima

fase della nuova stazione, quella cioè riservata ai treni dell'Alta velocità, che si fermeranno ad Afragola a partire dall'11 giugno, con l'entrata in vigore del nuovo orario di Fs Italiane. Saranno complessivamente 36 i treni i treni Av, sia di Trenitalia sia di Ntv, che collegheranno Afragola con tutte le città servite dall'Alta velocità ma anche con Reggio Calabria. L'investimento per l'appalto è di circa 60 milioni. La seconda fase, che prevede l'attivazione di servizi ferroviari di tipo regionale, è prevista per il 2022. Dopo un lungo stop, le attività di cantiere per la realizzazione della nuova stazione sono state riavviate nel marzo del 2015 dal-

l'associazione temporanea di imprese Astaldi-Nbi. A distanza di due anni, ecco l'inaugurazione della prima fase. Colpisce la forma architettonica. Il corpo centrale del fabbricato stazione - una maestosa struttura a ponte lunga 400 metri con uno sviluppo complessivo su un'area di oltre 30 mila metri quadrati - scavalcherà i binari collegando le aree attraversate dalla linea ferroviaria, dando così continuità al paesaggio e alla rete viaria. Grandi vetrate costituiranno il corpo principale, le forme sinuose riconducono, astrattamente, all'immagine di un moderno treno in corsa.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La stazione del futuro.** Il profilo avveniristico della stazione Av di Napoli Afragola: martedì 6 giugno l'inaugurazione

**IL MATTINO**

Quotidiano Data 01-04-2017  
Pagina 1+5  
Foglio 1 / 3

Il reportage



## Il presidente fra i treni di Pietrarsa «Un luogo che lascia senza fiato»

Gigi Di Fiore

Il Museo ferroviario di Pietrarsa è un luogo «che lascia senza fiato», ha detto il presidente della Repubblica Mattarella nel corso della visita per l'inaugurazione del restauro dello spazio espositivo cuore del sito borbonico affacciato sul Golfo di Napoli.

> A pag. 5

**IL MATTINO**

Quotidiano Data 01-04-2017  
Pagina 1+5  
Foglio 2 / 3

## «Pietrarsa, un museo che lascia senza fiato» Mattarella all'inaugurazione del sito ferroviario. Il viaggio da Napoli sul treno storico

Gigi Di Fiore

La primadonna è lei, la nera locomotiva a vapore Bayard, tirata a lucido e tenuta come un diamante prezioso dietro una grandetenda scura dove si possono vivere tour virtuali multimediali dei viaggi in treno nell'800. La Bayard è la riproduzione, realizzata nel 1939, dell'originale che, un secolo prima, percorse la prima linea ferroviaria della penisola collegando Napoli a Portici. L'intero treno che partì quel 3 ottobre del 1839 è riprodotto e sistemato nel padiglione A, con le sue carrozze di colore rosso e verde differenti in base alle classi. Solo quella di prima classe, rossa, è al chiuso. Le altre, in verde, hanno solo una tettoia e tende laterali. A 28 anni dalla sua inaugurazione, il museo ferroviario di Pietrarsa riceve la sua consacrazione ufficiale con la visita del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, dopo un brillante maquillage che lo ha trasformato in luogo da itinerario turistico consigliato. L'intera area, che dà sul mare, è un ponte di conoscenza tra l'esordio del trasporto ferroviario cominciato nel regno delle Due Sicilie e la quarta generazione dei treni cyber 4.0 italiani.

Un ponte tra epoche e tra Stati: quello preunitario nel Sud con la dinastia Borbone e quello unitario con la dinastia Savoia. Pietrarsa, grande fabbrica voluta nel 1844 dal re Ferdinando II di Borbone per fare a meno delle importazioni siderurgiche da Inghilterra e Francia, esisteva dunque già prima dell'unificazione italiana. Il presidente Mattarella arriva nella stazione recuperata proprio all'ingresso del museo e scende dal treno storico «Pietrarsa express» partito da Napoli, iniziando subito la visita ai tre padiglioni, attraverso la grande area all'aperto che affaccia sul mare.

«Un luogo che lascia senza fiato» commenta Mattarella al direttore della Fondazione ferrovie, Luigi Cantamessa, che gli fa da cicerone.

Qui c'erano le officine, che davano lavoro nel 1847 a 500 operai, realizzando sette locomotive e tanti altri prodotti siderurgici. Fu un'idea del generale Carlo Filangieri, che il re approvò con entusiasmo perché, si sa, per Ferdinando II fare da soli senza aiuti stranieri era

un credo convinto. Una storia che la Fondazione ferrovie italiane, costituita quattro anni fa, che gestisce il museo con tutti i siti e il materiale storico ferroviario, conosce e ha illustrato con sintesi efficace nella guida scritta realizzata per i visitatori.

Dinanzi ad un parterre di rappresentanti istituzionali della magistratura, delle forze dell'ordine e della politica, il presidente della Fondazione, Mauro Moretti, ricorda la «lungimiranza» di Filangieri e di Ferdinando II di Borbone. E parla di Pietrarsa come una sorta di «silicon valley di progettazione tecnologica già nel 1840», senza dimenticare che l'azienda Ansaldo, che dopo l'unità fu preferita allo stabilimento napoletano, venne fondata solo nel 1852. Aggiunge: «Pietrarsa richiamava ingegneri francesi e inglesi e fu il luogo della prima rivoluzione industriale».

Due anni dopo l'unificazione, si preferì l'Ansaldo di Genova, dopo un'allarmante relazione negativa su Pietrarsa dell'ingegnere piemontese Sebastiano Grandis incaricato dal governo di Torino. Lo stabilimento fu concesso in fitto a canoni risibili, subendo pesanti ridimensionamenti. Moretti lo ricorda: «I lavoratori, consapevoli della loro superiorità tecnologica, lottarono contro la delocalizzazione delle attività a vantaggio dell'industria del Nord voluta dai sabaudi. Lotte culminate il 6 agosto del 1863, con sette morti e 20 feriti gravi tra gli operai».

Una storia ripetuta in un discorso ufficiale, una vicenda patrimonio della storia industriale e operaia italiana sconosciuta ai più. Pietrarsa è ormai da tempo un luogo che appartiene all'identità meridionale, ma anche alla storia dell'Italia, su cui la Fondazione ha puntato con obiettivi turistici. Il presidente Moretti sembra fare un discorso eoborbonico, ma la sua è solo l'onesta ricostruzione della storia di questi luoghi, che possono offrire grandi opportunità turistiche, se nel 2016 i visitatori sono stati 65 mila con incremento, rispetto all'anno precedente, del 63 per cento. Un'area di 35 mila metri quadrati sul mare, un panorama da incanto, tre padiglioni che raccolgono locomotive storiche fino alla terza generazione ferroviaria.

L'eccidio degli operai di Pietrarsa, ricordato in una lapide esterna installata nel 1996 dal Comune di Portici e a cui il Comune di San Giorgio a Cremano ha intitolato un anno e mezzo fa una strada, «fu evento spartiacque, quasi dimenticato, da inserire nella questione meridionale. E quisiricorda la storia anche delle famiglie dei ferrovieri», dice il presidente Moretti.

Per ristrutturare Pietrarsa, compresa la statua in ghisa di Ferdinando II alta oltre 4 metri e realizzata nel 1852 con fusione nelle officine della fabbrica, la Fondazione ha investito circa 15 milioni di euro. Sulla valorizzazione del museo, c'è l'apprezzamento anche dell'amministratore delegato delle Ferrovie, Renato Mazzoncini. Che dice: «Mi auguro che tantissimi italiani vengano a visitare questo museo, che può contribuire a far crescere la passione del trasporto ferroviario. Il treno sta prendendo le sue rivincite. Pietrarsa ha un potenziale turistico incredibile, che la visita del presidente Mattarella esalta. Questa struttura può contribuire allo sviluppo turistico di questa regione».

Questo sito, che fu industriale, può aiutare a conoscere altri tasselli di storia del Sud. Un sito che si raggiunge da Napoli in quindici minuti, con i treni metropolitani al costo di un euro e venti centesimi. Tutto è a lucido e, quando Mattarella va via dopo i discorsi di Moretti e Mazzoncini, si ferma a parlare qualche minuto con i genitori del direttore della Fondazione, Luigi Cantamessa. «Complimentia vostro figlio per tutto questo» dice. E loro: «Grazie, presidente, grazie per aver mantenuto la promessa di questa visita». Il capo dello Stato risale sul treno storico un'ora e dieci dopo il suo arrivo. Da oggi e fino a domani, Pietrarsa sarà museo porte aperte con una serie di manifestazioni. Costerà due euro l'immersione in un viaggio particolare nel passato.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**La storia**  
Tra le locomotive la riproduzione della Bayard che nel 1839 percorse la prima storica linea Napoli-Portici



**L'ad Mazzoncini**  
«Mi auguro che gli italiani vengano in visita qui c'è un incredibile potenziale turistico per lo sviluppo campano»



Tra i treni Mattarella a Pietrarsa (NEW/FOTOSUD ALESSANDRO GAROFALO)

**Tra i padiglioni**  
Una struttura tra le più grandi in Europa

Pietrarsa è uno dei musei ferroviari nazionali più importanti d'Europa, inaugurato nel 1989 ma riqualificato dal 2013 con la nascita della Fondazione ferrovie. L'itinerario, tra padiglioni e mostre fotografiche, racconta la storia delle Ferrovie. Nell'area scoperta, c'è il carro «la Provida» che nel secondo dopoguerra percorreva l'Italia per distribuire alle famiglie dei ferrovieri alimenti. E poi la carrozza 10 del Treno reale utilizzato nel 1929 per le nozze di Umberto II di Savoia con Maria José del Belgio. C'è un tavolo in mogano e un soffitto intarsiato con lamine d'oro e medaglioni con gli stemmi delle quattro repubbliche marinare. Nell'area scoperta del museo, giardini progettati dall'Orto botanico di Portici e dal museo di Agraria dell'Università Federico II di Napoli.



**Moretti**  
Nel 1840 qui c'era una Silicon Valley dei progetti tecnologici: richiamava ingegneri francesi e inglesi



**I numeri**  
Nel 2016 ben 65mila visitatori dei padiglioni con crescita del 63%. Tanti i convogli esposti nell'area

**L'eccidio**  
Il 6 agosto del 1863 i bersaglieri spararono sugli operai che protestavano contro i licenziamenti



# Ferrovie, riapre Pietrarsa il museo dei treni italiani

►Mattarella: un luogo che lascia senza fiato ►Tre padiglioni e un panorama d'incanto L'anno scorso il boom di visitatori: +63% per l'esposizione dei locomotori made in Italy

### LA STORIA

NAPOLI La primadonna è lei, la nera locomotiva a vapore Bayard, tirata a lucido e tenuta come un diamante prezioso dietro una grande tenda scura dove si possono vivere tour virtuali multimediali dei viaggi in treno nell'800. La Bayard è la riproduzione, realizzata nel 1939 dell'originale che, un secolo prima, percorse la prima linea ferroviaria della penisola collegando Napoli a Portici.

L'intero treno che parti quel 3 ottobre del 1839 è riprodotto e sistemato nel padiglione A, con le sue carrozze di colore rosso e verde differenti in base alle classi. Solo quella di prima classe, rossa, è al chiuso. Le altre, in verde, hanno solo una tettoia e tende laterali. A 28 anni dalla sua inaugurazione, il museo ferroviario di Pietrarsa riceve la sua consacrazione ufficiale con la visita del presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, dopo un brillante maquillage che lo ha trasformato in luogo da itinerario turistico consigliato. L'intera area che dà sul mare, è un ponte di conoscenza tra l'esordio del trasporto ferroviario cominciato nel regno delle Due Sicilie e la quarta generazione dei treni cyber 4.0 italiani.

### IL PONTE

Un ponte tra epoche e tra Stati: quello preunitario nel Sud con la dinastia Borbone e quello unitario con la dinastia Savoia. Pietrarsa grande fabbrica voluta nel 1844 dal re Ferdinando II di Borbone per fare a meno delle importazioni siderurgiche da Inghilterra e Francia: esisteva dunque già prima dell'unificazione italiana. Il presidente Mattarella arriva nella stazione recuperata proprio all'ingresso del museo e scende dal treno storico «Pietrarsa express» partito da Napoli, iniziando subito la visita ai tre padiglioni, attraverso la grande area all'aperto che affaccia sul mare. «Un luogo che lascia senza fiato», commenta Mattarella al direttore della Fondazione ferrovie, Luigi Cantamessa, che gli fa da ciccone.

Qui c'erano le officine, che davano lavoro nel 1847 a 500 operai realizzando sette locomotive e tan-

ti altri prodotti siderurgici. Fu un'idea del generale Carlo Filangieri. Una storia che la Fondazione Ferrovie Italiane, costituita quattro anni fa, che gestisce il museo con tutti i siti e il materiale storico ferroviario, conosce e ha illustrato con sintesi efficace nella guida scritta realizzata per i visitatori. Dinanzi ad un parterre di rappresentanti istituzionali della magistratura, delle forze dell'ordine e della politica, il presidente della Fondazione, Mauro Moretti, parla di Pietrarsa come una sorta di «Silicon valley di progettazione tecnologica già nel 1840», senza dimenticare che l'azienda Ansaldo, che dopo l'unità fu preferita allo stabilimento napoletano, venne fondata solo nel 1852. E aggiunge: «Pietrarsa richiamava ingegneri francesi e inglesi e fu il luogo della prima rivoluzione industriale».

Due anni dopo l'unificazione, si preferì l'Ansaldo di Genova, dopo un'allarmante relazione negativa su Pietrarsa dell'ingegnere piemontese Sebastiano Grandis incaricato dal governo di Torino. Lo stabilimento fu concesso in fitto a canoni risibili, subendo pesanti ridimensionamenti. Moretti lo ricorda: «I lavoratori, consapevoli della loro superiorità tecnologica, lottarono contro la delocalizzazione delle attività a vantaggio dell'industria del Nord voluta dai sabaudi. Lotte culminarono il 6 agosto del 1863, con sette morti e 20 feriti gravi tra gli operai».

Una storia ripetuta in un discorso ufficiale, una vicenda patrimonio della storia industriale e operaia italiana sconosciuta ai più. Pietrarsa è ormai da tempo un luogo che appartiene all'identità meridionale, ma anche alla storia dell'Italia, su cui la Fondazione ha puntato con obiettivi turistici visto che nel 2016 i visitatori sono stati 65mila con incremento, rispetto all'anno precedente, del 63 per cento. Un'area di 35mila metri quadrati sul mare, un panorama da incanto, tre padiglioni che raccolgono locomotive storiche fino alla terza generazione ferroviaria.

L'eccidio degli operai di Pietrarsa, ricordato in una lapide esterna installata nel 1996 dal Comune di Portici «fu evento spartiacque, quasi dimenticato, da inserire nella

questione meridionale. E qui si ricorda la storia anche delle famiglie dei ferrovieri», dice il presidente Moretti.

### LA STATUA

Per ristrutturare Pietrarsa, compresa la statua in ghisa di Ferdinando II, la Fondazione ha investito circa 15 milioni di euro. Sulla valorizzazione del museo, c'è l'apprazziamento anche dell'amministratore delegato delle Ferrovie, Renato Mazzoncini. Che dice: «Mi auguro che tantissimi italiani vengano a visitare questo museo, che può contribuire a far crescere la passione del trasporto ferroviario. Il treno sta prendendo le sue rivincite. Pietrarsa ha un potenziale turistico incredibile, che la visita del presidente Mattarella esalta. Questa struttura può contribuire allo sviluppo turistico di questa regione».

Questo sito, che fu industriale, può aiutare a conoscere altri tasselli di storia del Sud. Un sito che si raggiunge da Napoli in quindici minuti, con i treni metropolitani al costo di un euro e venti centesimi. Il capo dello Stato risale sul treno storico un'ora e dieci dopo il suo arrivo. Da oggi e fino a domani, Pietrarsa sarà museo porte aperte con una serie di manifestazioni. Costerà due euro l'immersione in un viaggio particolare nel passato.

Gigi Di Fiore

REPRODUZIONE RISERVATA



In alto, una delle più antiche locomotive esposte nel Museo di Pietrarsa, vicino Napoli

Gli scatti tra presente e storia



Le carrozze Dal 1928 al 1980 in uso anche sedili di legno



Il lavoro Controllo di uno scambio negli anni '50



La motrice Locomotore E444 del 1967 costruito da Fiat

# Vapore, ferro e memoria così a Pietrarsa rinasce il museo ferroviario più bello del mondo

PAOLO RUMIZ

Quando domani Sergio Mattarella andrà a inaugurare, ai piedi del Vesuvio il museo ferroviario forse più bello del mondo, lì sulle negre scogliere di Pietrarsa (alle porte di Napoli) si troverà di fronte alla grande statua in ghisa di Ferdinando II di Borbone, meticolosamente restaurata dalle Ferrovie di Stato. Il re delle due Sicilie gli mostrerà, corrucciato, la scalfittura che le granate garibaldine gli hanno inferto sulla coscia sinistra, ma il presidente della Repubblica risponderà dolcemente additando a sua maestà la meraviglia di un luogo restituito alla bellezza dopo decenni di incuria, in trentanove mesi di lavoro, matto e disperatissimo, timbrati "Italia unita".

Un amnistio? Un risarcimento? Un tornare a Canossa, come vorrebbero i neo-borbonici che quella statua hanno preso subito a venerare come simbolo di uno scippo piemontese? La riapertura ufficiale del museo di Pietrarsa è soprattutto il riconoscimento di una gloriosa continuità. Sì, perché su quei binari tutto ebbe inizio, il 3 ottobre 1839, con l'apertura della prima linea ferroviaria della Penisola, la mitica Napoli-Portici. Lì, dieci anni dopo, cominciò anche la storia industriale del Paese, con l'istituzione del Reale opificio siderurgico e pirotecnico, raggiungibile al km 5.839 della ferrovia capostipite.

Furono dunque i Borboni a dare la sveglia al Nord che, da allora, si dotò prontamente di una rete di livello europeo e, qualche anno dopo, a unificazione avvenuta, ripagò Pietrarsa trasformandola nella più grande officina di riparazione locomotive del Paese. Poi, quando finì il tempo del ferro e del carbone, nel quale l'ingegneria e la manodopera italiana avevano dato forse il meglio di sé, e iniziò quello dei computer e delle scartoffie, si pensò di trasformare quei capannoni grandi come cattedrali in museo ferroviario nazionale. Ma fu una brutta storia, che trasformò la bella spianata sul mare nel regno dell'abbandono e in un refugium peccatorum di raccomandati. Ci andai nel 2002, ma era tutto sbarrato. Museo chiuso, al costo di un milione l'anno.

«Quando vi giunsi nel dicembre del 2013 sembrava impossibile poter metterci mano», ammette Luigi Cantamessa, instancabile giovane direttore della Fondazione Fs, che con le migliori maestranze campane ha riportato il luogo a nuova vita. E precisa: «Avevamo tutti contro, perché facevamo gare d'appalto senza trucco». Ora, chi ha visto Pietrarsa al tempo del

le ortiche e dei calcinacci, crede di sognare. Tutto tirato a lucido. Mobili storici strappati alla distruzione e riportati all'antico splendore. Lavori di muratura ultimati. La passeggiata a mare forse più bella del Golfo, con vista su Ischia e Capri. Un ristorante "a chilometro zero", dunque napoletanissimo, sotto l'antica tettoia — perfettamente restaurata — della stazione emiliana di Fiorenzuola d'Arda. Ma soprattutto il tempio dell'eccellenza rotabile italiana.

Sono tutte lì, le nostre nere locomotive, sotto grandi volte a sesto acuto, a godersi l'aria salsa dopo aver passato una vita a sgobbare. La 741 a camino storto, detta "Alpino". L'elegante 640 chiamata "Signorina" per i sensuali fianchi alti. La "Regina", come dire la mitica 685, trentatré orari in pianura. La 480, lenta e inesorabile, fatta per i passi alpini. La 740, bella come una vivandiera parigiana, che nel primo dopoguerra attraversò l'Italia inghirlandata per portare a Roma le spoglie del Milite Ignoto. E soprattutto la piccola "Longridge", battezzata "Vesuvio", che tirò i vagoni del viaggio inaugurale del 1839.

Ma non basta: ecco le massicce locomotive mitteleuropee, lasciate sui nostri binari durante la ritirata degli Austriaci nel novembre 1918. E poi le motrici a corrente trifase, le littrine, i locomotori diesel e quelli elettrici, il muso aerodinamico del Settebello con veranda passeggeri sopra la cabina di guida, i vagoni cellulari per trasporto detenuti, la carrozza del re d'Italia, lussuosa oltre l'immaginabile, persino il vecchio "Centoporte" che consente la discesa a terra da ogni scompartimento, come nella storia di Anna Karenina. E ancora film, documentari, effetti speciali e guide capaci di evocare un'epopea. Un posto perfetto per adulti e bambini, che punta da subito ai 100 mila visitatori l'anno ed è già stato prenotato per convegni fino al 2019.

Chi scrive s'aspetta che Pietrarsa sia il segno di un nuovo ciclo dopo i sanguinosi tagli delle linee minori e la chiusura di tante stazioni. Sogno spericolato per chi ha sempre guardato ai capiretreno come a dei sacerdoti e ai macchinisti come a dei maghi. Ma intanto già si profila una nuova sfida della memoria per le Fs: il museo ferroviario di Trieste, che raccoglie materiale inestimabile soprattutto di epoca asburgica e narra la storia di una crescente emarginazione ferroviaria della città "cara al cuore". «Stiamo per metterci mano», promette Cantamessa. «Sarebbe il perfetto contraltare adriatico di Napoli. E qui anch'io ho un sogno: collegare le due città con un treno notturno che dia accesso gratuito a entrambi i musei».

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

09/16/20

## La storia

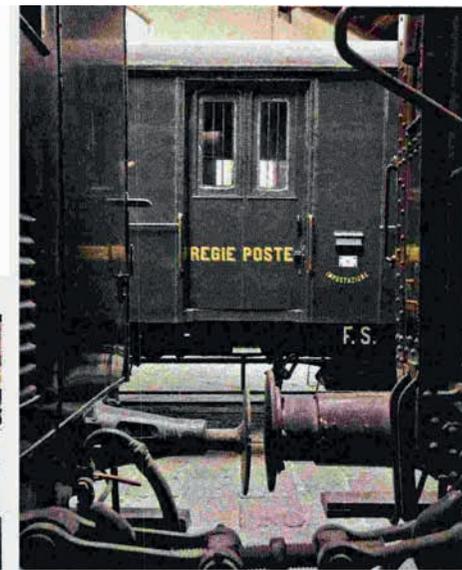
Domani il capo dello Stato inaugura il restauro dello spazio espositivo alle porte di Napoli. Una scommessa vinta contro l'immobilismo.



La prossima sfida è recuperare la struttura "gemella" di Trieste ricca di materiali unici.

### LE IMMAGINI

In alto, le imponenti architetture ottocentesche del Museo di Pietrarsa, con la collezione delle antiche locomotive a vapore. Qui sopra, i preziosi interni della carrozza numero 10 dell'ex Treno Reale, oggi ribattezzato Treno Presidenziale. A destra, un vagone delle Regie Poste italiane.



### LE TAPPE

#### LE ORIGINI

Il 3 ottobre 1839: nasce il primo tratto ferroviario italiano, da Napoli a Portici; e dieci anni dopo, a Pietrarsa, il Reale opificio siderurgico e pirotecnico.

#### IL MUSEO

Nel 1975 le Officine di Pietrarsa vengono chiuse. Due anni dopo si inaugura il Museo Nazionale Ferroviario, che però viene abbandonato a se stesso.

#### IL RILANCIO

Domani il presidente della Repubblica Sergio Mattarella inaugura il nuovo Museo, dopo anni di lavori di restauro e di riqualificazione.

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

09/16/20

### Napoli-Bari, aperto il primo tratto

Viaggio inaugurale ieri tra Cervaro e Bovino, lungo il primo tratto della linea Napoli-Bari ad essere aperto al traffico ferroviario dopo la nomina del Commissario di governo e la legge Sbocca Italia. A bordo del treno, partito da Foggia con destinazione Benevento, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile insieme a rappresentanti delle istituzioni locali. Il nuovo tracciato ferroviario tra Cervaro e Bovino è stato realizzato nel territorio pugliese, parte in variante e



**Le date**  
Gentile: entro il 2019 completati tutti gli appalti

parte in affiancamento alla linea esistente completamente rinnovata, sotto la direzione lavori di Italferr, la società di ingegneria del Gruppo FS Italiane. Per consentire l'innalzamento della velocità di percorrenza dei treni da 150 km/h fino a 200 km/h è stato implementato un nuovo apparato tecnologico per il distanziamento treni (ACC-M) che governerà l'intera tratta dal Posto centrale di Napoli. L'incremento della velocità fino a 200 km/h sarà raggiunto a settembre 2017 con corse prova propedeutiche. Potenziato anche il sistema di alimentazione elettrica dei treni. Durante i lavori sono stati eliminati tutti i passaggi a livello.

RIPRODUZIONE RISERVATA



Graziano Delrio (foto LaPresse)

### Ferrovie, inaugurata prima tratta Napoli-Bari

#### TRASPORTI

ROMA Viaggio inaugurale ieri sulla prima tratta dell'Alta velocità Napoli-Bari, quella che collega Cervaro e Bovino. A bordo del treno, partito da Foggia con destinazione Benevento, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, insieme a rappresentanti delle istituzioni locali. Il nuovo tracciato ferroviario tra Cervaro e Bovino è stato realizzato nel territorio pugliese, parte in variante e parte in affiancamento alla linea esistente completamente rinnovata, sotto la direzione lavori di Italferr, la società di ingegneria del Gruppo FS Italiane. L'incremento della velocità fino a 200 km/h sarà raggiunto a settembre 2017 con corse prova propedeutiche. Il completamento dell'intera linea è previsto nel 2026, quando sarà possibile andare da Bari a Napoli in 2 ore e fino a Roma in 3 ore.

**La giornata**

# Treni, Napoli-Bari un passo avanti aperto un tratto

Il ministro Delrio inaugura la Cervaro-Bovino  
 Bandi entro il 2019, nel 2026 il completamento

**V**IAGGIO inaugurale ieri mattina tra Cervaro e Bovino, lungo il primo tratto della linea Napoli - Bari ad essere aperto al traffico ferroviario dopo la nomina del Commissario di Governo e la Legge Sbocca Italia. A bordo del treno, partito da Foggia con destinazione Benevento, il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio e l'amministratore delegato e direttore generale di Rete Ferroviaria Italiana Maurizio Gentile insieme a rappresentanti delle istituzioni locali.

Il nuovo tracciato ferroviario tra Cervaro e Bovino è stato realizzato nel territorio pugliese, parte in variante e parte in affiancamento alla linea esistente completamente rinnovata, sotto la direzione lavori di Italferr, la società di inge-

gnieria del Gruppo FS Italiane. Per consentire l'innalzamento della velocità di percorrenza dei treni da 150 km/h fino a 200 km/h è stato implementato un nuovo apparato tecnologico per il distanziamento treni (ACC-M) che governerà l'intera tratta dal Posto centrale di Napoli. L'incremento della velocità fino a 200 km/h sarà raggiunto a settembre 2017 con corse prova propedeutiche. Potenziato anche il sistema di alimentazione elettrica dei treni. Durante la realizzazione del raddoppio ferroviario sono stati eliminati tutti i passaggi a livello. L'entrata in esercizio del nuovo tratto di linea Cervaro - Bovino rientra tra gli interventi per l'attivazione dell'itinerario che collegherà il capoluogo campano con la Puglia, nell'ambito del Corridoio europeo TEN-T

Scandinavo - Mediterraneo. L'investimento economico complessivo è di circa 270 milioni di euro.

Entro il 2019 saranno bandite le gare per tutte i tratti di linea della Napoli - Bari mentre il completamento degli interventi è previsto nel 2026, quando sarà possibile andare da Bari a Napoli in 2 ore e fino a Roma in 3 ore.

"La Napoli-Bari è un grande progetto, ed è un progetto che si inserisce in una prospettiva che con Ferrovie dello Stato e Rfi abbiamo voluto mettere in piedi, cioè un potenziamento dell'alta velocità al Sud", ha dichiarato il ministro Graziano Del Rio. "I finanziamenti per l'intera opera sono disponibili per una buona parte e c'è l'impegno del governo a sostenere i rimanenti costi attraverso le successive leggi di stabilità.

Il nostro programma è quello di bandire tutte le gare entro il 2019, ha aggiunto Maurizio Gentile, commissario di governo per la realizzazione della linea ferroviaria ad Alta Capacità Napoli-Bari.

La linea da Foggia - Barletta - Bari sarà oggetto di interventi diffusi per velocizzare i collegamenti e aumentare la capacità di traffico a disposizione delle imprese di trasporto. È in corso la gara per aggiudicare l'intervento della variante fra Bari Centrale e Bari Torre a Mare (circa 10 km), della nuova stazione Executive e delle fermate Campus e Triggiano. Investimento complessivo oltre 390 milioni di euro. Al momento, l'iter è rallentato dai ricorsi di alcune aziende partecipanti alla gara. Il completamento dell'opera è previsto entro il 2026.



**CERIMONIA**  
 Da sinistra, Maurizio Gentile, ad di Rfi, il sindaco di Benevento, Clemente Mastella, e il ministro per le Infrastrutture, Graziano Delrio all'inaugurazione



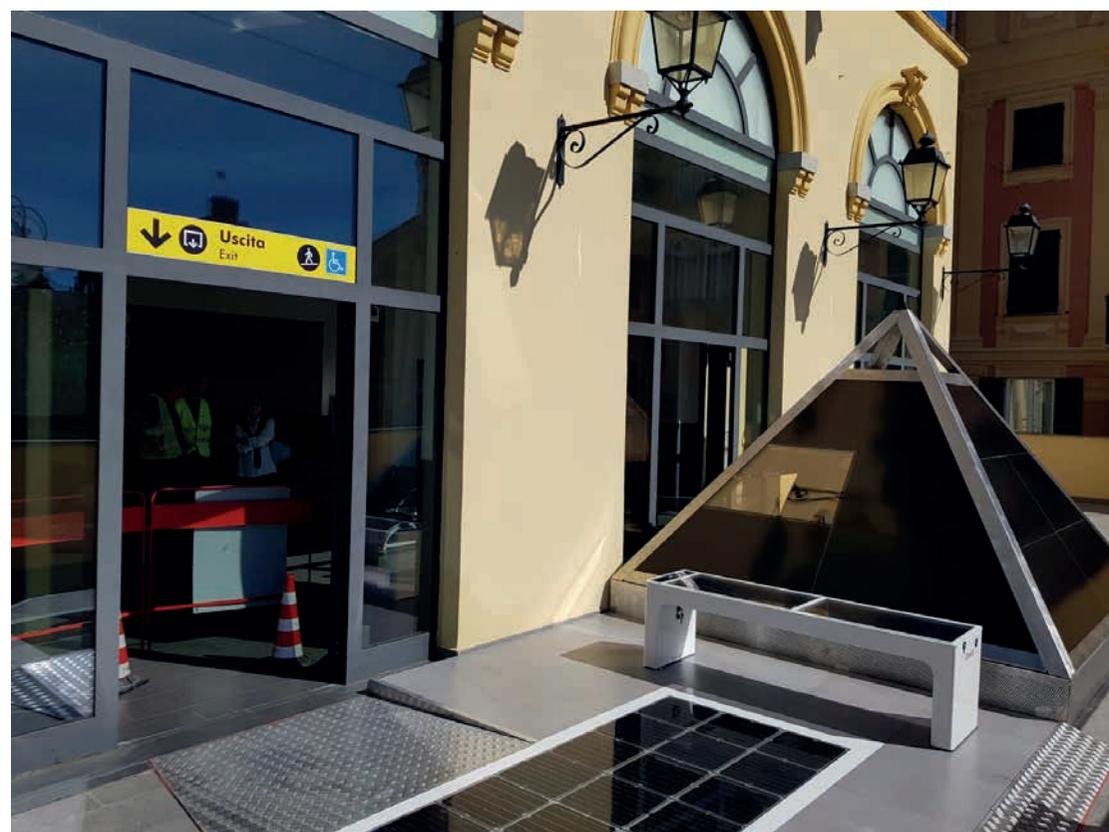
# Attivazione del Circuito San Donato



2018



La stazione di Rapallo  
è la prima GreenHub  
del network



# L'impegno di RFI dopo il crollo del ponte Morandi





# Inaugurazione della nave traghetto Trinacria



2018

## Inaugurazione del nuovo terminal bus della stazione Palermo Centrale

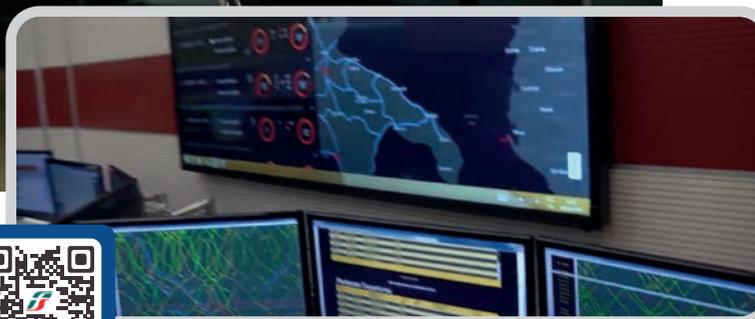
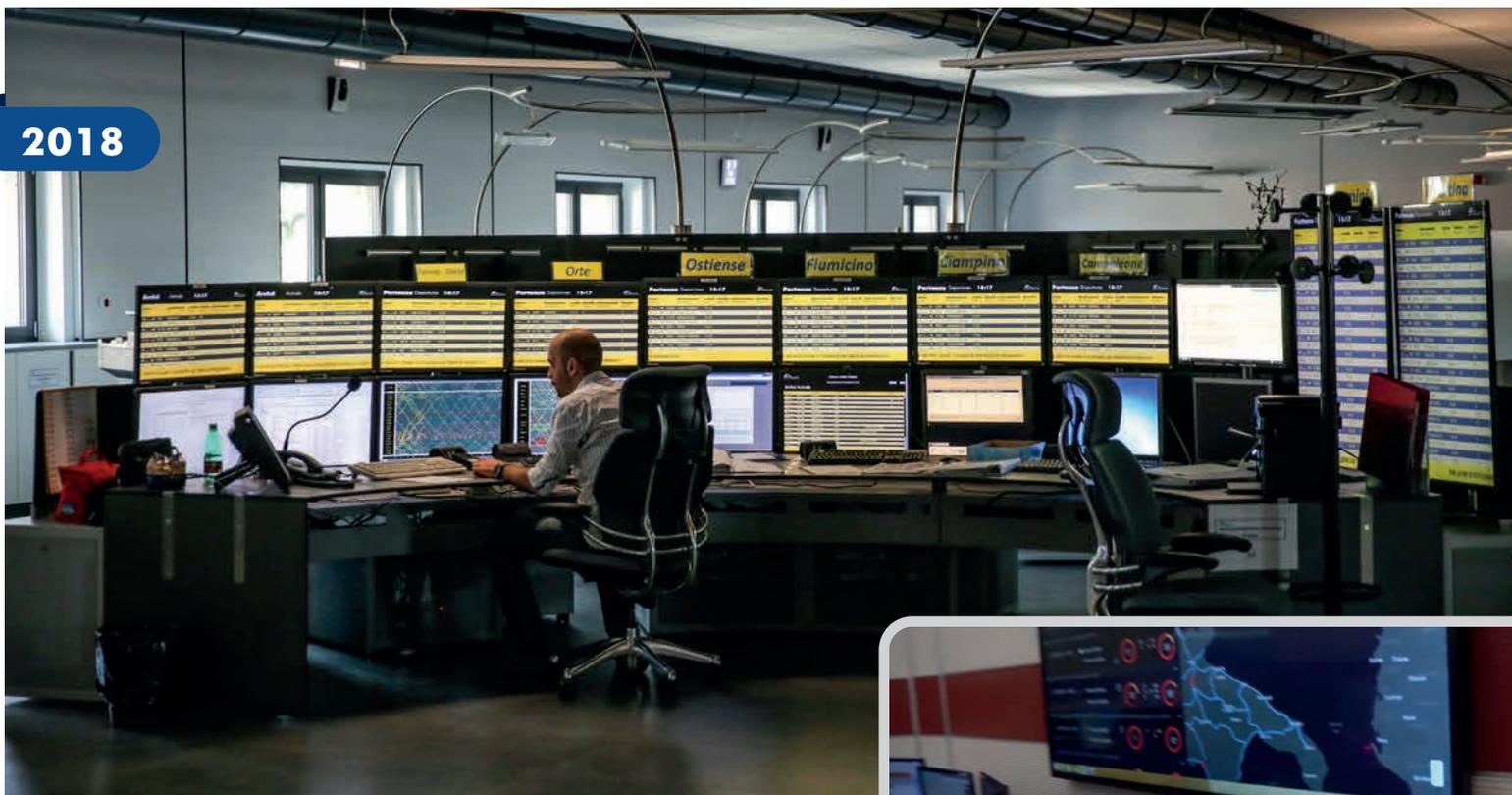
# 150 anni dell'Officina Nazionale Armamento di Pontassieve



2018

# Attivazione della nuova sala circolazione di Roma Termini

2018





## Gazzetta del Sud

Quotidiano Data 23-11-2018  
Pagina 1  
Foglio 2 / 3

Rete ferroviaria italiana e Blufferries, nel giorno dell'inaugurazione del nuovo traghetto, rilanciano i piani per lo Stretto e la Sicilia

### Trinacria, un nome una nave un progetto

L'ad di Rfi: «Per l'Isola 14 miliardi di investimenti». Ma la Giunta regionale diserta l'evento

**Lucio D'Amico MESSINA**

Trinacria, un nome una nave un programma. Le Ferrovie investono in Sicilia e sullo Stretto. E stavolta sembrano farlo non solo con annunci e proclami. Il gran pavese del nuovo traghetto Blufferries dovrebbe essere il simbolo di una nuova stagione di rilancio del trasporto ferroviario, all'interno della quale occupa un posto prioritario la continuità territoriale tra le due sponde dello Stretto. Perché quella "S" dopo la "F" non è mai stata tolta, e dunque si legge ancora "Ferrovie dello Stato", il che vuol dire che lo Stretto, Messina e questa Isola isolata dal resto d'Italia e del mondo, fanno parte dello stesso Paese, quello delle Freccie che volano da Roma in su, dell'Altissima velocità e capacità, come si ama definire il sistema dei treni. E così non è stato finora e lo dimostra proprio il confronto tra la nuova nave e quelle attualmente in servizio nello Stretto. Si stia attenti alle date di "nascita": Riace (1985), Fata Morgana (1988), Enotria (2002). Un "parco mezzi" che non è proprio il massimo della modernità e della innovazione tecnologica. Fermi alle "zattere", se non proprio ai tempi eroici della "Cariddi".

Ora c'è Trinacria, l'ammiraglia di Blufferries, lunga 104 metri e larga 18 metri, costruita in Grecia dai cantieri navali della "Ocean Freedom Shipping Company", per un investimento di 14 milioni e mezzo di euro, capace di trasportare fino a 400 persone e un massimo di 23 tir o 150 autoveicoli. «Una nave ecologica», come è stata definita, che si caratterizza per i consumi di carburante ridotti del 30% e per le emissioni di CO2 inferiori del 50%. Sarà operativa da dicembre 2018 e offrirà servizi per il trasporto di passeggeri e merci tra Messina e Villa San Giovanni.

Per presentarla è arrivato lo stato maggiore di Rete ferroviaria italiana e della sua società partecipata - Claudia Cattani, la presidente di Rfi e l'amministratore delegato Maurizio Gentile, Vera Fiorani,

presidente di Blufferries e Giuseppe Sciumè, amministratore delegato -, rappresentanti di enti e istituzioni, i componenti del nuovo Cda di Rfi e dell'uscente (tra i quali la messinese Francesca Moraci), l'on. Domenico Battaglia a nome del Consiglio regionale della Calabria. E un convitato di pietra, assente ingiustificabile: il Governatore siciliano (rappresentato dai suoi vertici, invece, il giorno dell'inaugurazione della nave Elio della Caronte&Tourist).

Il piano di rilancio di Fs-Rfi riguarda tutta la nostra regione. «Noi abbiamo sul Contratto di programma ben 14 miliardi di euro di investimenti per la Sicilia - afferma l'amministratore delegato di Rfi Gentile -, 2 miliardi e trecento milioni riguardano il raddoppio tra Messina e Catania nel tratto tra Giampilieri e Fiumefreddo. Il prossimo 29 novembre si terrà la Conferenza dei servizi per il progetto definitivo che sarà approvato dal commissario. Nella prima metà di dicembre si avvieranno i lavori tra Catania Bicocca e Catanuova, il primo lotto tra Catania e Palermo e nei primi mesi del 2019 apriremo anche la conferenza dei servizi per un ulteriore lotto fino a Dittaino. I treni veloci sono legati al raddoppio tra Palermo, Catania e Messina. Il progetto che abbiamo posto in Sicilia e che è stato approvato è quello di realizzare la linea del doppio binario non realizzando dei pezzi uno alla volta perché gli effetti si vedono fino alla fine, abbiamo proposto di realizzare prima un binario e poi l'altro, così se non ci sono particolari intoppi nel 2024 si può sperare di finire e andare in due ore da Palermo a Catania».

In questo scenario, Blufferries dovrebbe acquistare un ruolo cruciale: «Noi non abbiamo mai smesso di porre la massima attenzione al collegamento tra la Sicilia e la Calabria con la società Blufferries che da qualche anno garantisce dei servizi anche diversi dal semplice traghettamento del treno. Con l'acquisto di questa nave oggi confermiamo la volontà di

continuare anche in questo settore - ribadisce Gentile -, abbiamo ordinato una nave gemella della "Messina" per confermare che il servizio di traghettamento dei treni, passeggeri e merci continuerà nel solco della tradizione dello Stretto. Per noi è importante la continuità territoriale che è anche un obbligo. Per questo, abbiamo creato una nuova società che si chiama Blujet e dal primo gennaio comincerà ad operare nel collegamento dei mezzi veloci tra Villa

San Giovanni e Messina. Le cose aumenteranno di numero e collegheranno treni che arrivano in Sicilia con quelli che partono in Calabria e viceversa». Nel 2020 - sottolineano la presidente Vera Fiorani e l'ad Giuseppe Sciumè - «Blufferries completerà il rinnovo della flotta con l'arrivo di un'altra nave traghetto». E la presidente di Rfi Claudia Cattani, nel suo breve intervento, rassicura calabresi e siciliani sulla continuità territoriale definita una vera e propria "mission" del Gruppo Fs.

I sindaci dell'area dello Stretto, però, non mancano di sottolineare come tra il dire e il fare, nell'arco degli ultimi decenni, ci sia stato un solco profondo, perché da un lato ci sono stati gli impegni ufficiali e la comunicazione di importanti investimenti, dall'altro i messinesi, e tutti i siciliani, hanno toccato con mano cosa producono lo smantellamento e la dismissione di servizi essenziali proprio per garantire, nei fatti e non a parole, quella continuità territoriale che altrimenti rischia di diventare solo uno slogan vuoto e beffardo. «Finalmente», è la parola iniziale dell'intervento del sindaco di Messina che si è detto ovviamente soddisfatto per l'immissione nelle acque dello Stretto di "Trinacria" ma ha anche precisato che le comunità delle due sponde aspettano da troppi anni che gli investimenti promessi diventino realtà. E De Luca ha anche fatto riferimento al "sogno" che egli considera mai tramontato, quello del Ponte, «unica infrastruttura in grado di collegare fisica-

## Gazzetta del Sud

Quotidiano Data 23-11-2018  
Pagina 1  
Foglio 1 / 3

Il Gruppo Fs rilancia gli investimenti nello Stretto e in Sicilia



### Salpa Trinacria, l'ammiraglia di Blufferries

Blufferries immette nelle acque dello Stretto la sua nuova "ammiraglia", il traghetto Trinacria, e l'intero Gruppo Fs rilancia gli investimenti in Sicilia. Ieri, nel corso della cerimonia a bordo della nave attraccata al molo Norimberga, la

presidente, Claudia Cattani, e l'ad di Rfi, Maurizio Gentile, hanno sottolineato come sono ben 14 i miliardi previsti per il potenziamento delle infrastrutture ferroviarie nell'Isola. Pagina 17

## Gazzetta del Sud

Quotidiano Data 23-11-2018  
Pagina 1  
Foglio 3 / 3

mente Sicilia e Calabria. Intanto, però, assicurare collegamenti marittimi degni di questo nome è già un passo importante», ha aggiunto. Più o meno gli stessi concetti ripetuti dal suo collega, il sindaco di Villa San Giovanni Sclafani.

**14,5**  
I milioni stanziati per la nave Trinacria

**400**  
I passeggeri che il nuovo traghetto può ospitare



L'intervento di Gentile Alle sue spalle De Luca, Cattani, Moraci e Sciumè



Il gran pavese La nave attraccata al Molo Norimberga e i tanti presenti alla cerimonia



Ecco la Trinacria Entrerà in servizio nelle prossime settimane

NUOVA PANCHINA HI-TECH

## “Rapallo green” la prima stazione a energia pulita

Silvia Pedemonte / RAPALLO

Batterie scariche? Se parliamo di smartphone o tablet, basterà appoggiarli su una panchina. Per ricaricarli wireless, anche. Se invece le batterie a terra sono le nostre – fra lavoro, quotidianità e, visto il luogo, anche ritardi dei treni – sulla panchina medesima, basterà sedersi. E respirare aria purificata da un marchingegno ipertecnologico che fa un lavoro pari a quello di 1025 alberi, in una sorta di fotosintesi 4.0: entra aria inquinata, esce una bolla di aria pura. Si chiama Dynamo, è una piramide multisorgente ideata dalla startup toscana Verde21, circondata da panchine e attornata da pannelli fotovoltaici di ogni tipo. Pure calpestabili. E trasparenti. Il concetto: l'energia incamerata, tramite i pannelli, produce servizi. In



la piramide "green" a Rapallo

questo caso, per i passeggeri dei treni.

Siamo alla stazione di Rapallo. Che diventa, su volontà di Ferrovie dello Stato, la prima realtà GreenHub della rete ferroviaria italiana. E che riassume, con la multisorgente Dynamo, il lavoro

di sei startup italiane (nessuna ligure), di una croata e di un'altra ungherese. Una sinergia di realtà emergenti - Glass to Power, Platío, Sense Square, U-Earth, Steora, Trampoline, Blimp e la stessa Verde21 - con Fs e Sirti. «Le stazioni non più come luogo solo per prendere il treno, ma punti fondamentali nello sviluppo sostenibile dei nodi urbani. È un cambio di paradigma» evidenzia Franco Stivali, per Innovazione e Sistemi Informativi di Fs Italiana. Scelta Rapallo, città che con il sindaco Carlo Bagnasco sta puntando sul green fra illuminazione a led e parecchio altro. Poco meno di 100 mila euro, l'investimento fatto da Fs, Sirti, Verde21 e le startup. Dynamo resta qui fino a dicembre. E già si pensa a replicarlo nelle 2 mila stazioni analoghe a Rapallo, in Italia. Fra le sue caratteristiche: 32 ore di autonomia. Access point wi-fi. Analisi della qualità dell'aria ma anche del numero di persone che transitano. Racconta Pietro Urbano Mimmo, per Sirti: «È anche un simbolo di imprese che creano, innovano in Italia e che qui vorrebbero rimanere». —

Il Sole  
**24 ORE**

Quotidiano



## INDUSTRIA FERROVIARIA Officina Pontassieve celebra i 150 anni

Un'eccellenza ingegneristica da 150 anni al servizio delle ferrovie e del Paese. È questo il traguardo raggiunto dall'Officina nazionale armamento di Pontassieve (Firenze) celebrato ieri dai vertici del gruppo Fs. Nata nel 1868 per iniziativa della Società per le strade ferrate romane e acquisita nel 1905 dalle Fs, l'Officina diviene negli anni un vero e proprio punto di riferimento per la produzione, la manutenzione e la riparazione dell'infrastruttura ferroviaria nazionale e degli elementi fondamentali per il suo funzionamento, in particolar modo scambi e apparecchiature per i binari. Oggi l'Officina di Pontassieve (*nella foto*) costituisce un polo tecnologicamente avanzato, leader nella produzione di componenti dei binari, sia standard sia speciali, con un organico di circa 100 lavoratori e un fatturato annuo di oltre 67 milioni di euro. Nel 2017 sono stati realizzati circa 1.200 deviatori e 4mila giunti.



## Cede una rotaia e deraglia treno dei pendolari alle porte di Milano: tre morti e 46 feriti (cinque gravi)

Il cedimento di 20 centimetri di rotaia (foto) è forse questa la causa del disastro avvenuto ieri mattina a Pioltello (Milano) a un treno di pendolari Trenord, nel quale sono morte tre donne, 46 feriti, cinque dei quali gravi. Si indaga per disastro ferroviario colposo, sequestrata la scatola nera. Gentiloni: «Accertare le responsabilità». > pagina 12



### MAGISTRATURA IN CAMPO

Il convoglio era partito da Cremona diretto a Milano Porta Garibaldi; la procura apre un'inchiesta per disastro ferroviario colposo

## TRENO DERAGLIATO A MILANO Cede una rotaia tre morti e 46 feriti

Mario Morino > pagina 12

Trasporti. Sul «regionale» viaggiavano circa 350 pendolari

## Cede una rotaia: deraglia treno alle porte di Milano

Morte tre donne, 46 feriti (cinque molto gravi)

Marco Morino  
 MILANO

Un regionale di Trenord carico di pendolari è deragliato ieri mattina (ore 6,57) nel cuore della Lombardia, alle porte di Milano, tra Pioltello e Segrate (direttrice Brescia-Milano). Il treno con a bordo circa 350 persone era partito alle ore 5,32 dalla stazione di Cremona e sarebbe dovuto arrivare a destinazione, a Milano Porta Garibaldi, alle ore 7,24. Tuttavia alle 6,57 il treno è sparito dai radar delle ferrovie ed è ricomparso intorno alle 7 ad alcuni chilometri dalla stazione di Pioltello rovesciato, in parte accartocciato contro un palo e con un gran numero di persone prigioniere delle carrozze. Il bilancio (provvisorio) del disastro parla di tre vittime, tutte donne e 46 feriti, di cui cinque in condizioni gravissime.

### L'incidente

La causa della tragedia sarebbe stato il cedimento strutturale di 20 centimetri di rotaia. I tecnici di Rfi (Rete ferroviaria italiana,

gruppo Fs) hanno accertato che si è verificato due chilometri prima del luogo del deragliamento. La rottura, stando alle indagini, è avvenuta sopra una giuntura del binario. In quel punto tre carrozze sono uscite dai binari, ma il convoglio ha continuato a camminare finché uno dei vagoni fuori asse ha impattato contro un palo della trazione elettrica e si è accartocciato. Saranno gli esperti nominati dal pm a dover chiarire se la rottura del binario con un cedimento strutturale sia stata la causa, come è più probabile allo stato, del deragliamento

o un effetto dell'uscita dai binari dei vagoni.

La ricostruzione è coerente con la scena che si è presentata ai primi soccorritori, con le carrozze centrali del convoglio deragliate e intravolate a un angolo di circa 90 gradi l'una dall'altra. All'interno sono rimaste intrappolate a lungo numerose persone, poi liberate dai soccorritori, mentre una spola di ambulanza e elicotteri trasportavano in ospedale i feriti. Anche i rac-

conti dei testimoni sembrano avvalorare l'ipotesi del cedimento del binario. Uno dei passeggeri ha raccontato che «all'improvviso il treno ha iniziato a tremare, poi si è sentito un boato e le carrozze sono uscite dai binari». Un ferito ha detto di avere «sentito il treno vibrare e poi è avvenuto l'impatto». «Quando ho sentito che il treno vibrava tanto, ho azionato subito il freno ma era già troppo tardi, eragii fuori dai binari» avrebbe detto agli investigatori il macchinista del regionale. «C'è stato un gran botto, poi uno stridore fortissimo che sembrava non finire mai, e tutti hanno iniziato a urlare», il racconto di uno dei feriti in ospedale. Poco più di 6 mesi fa, il 23 luglio, un altro convoglio di Trenord era parzialmente uscito dai binari proprio a Pioltello, senza però provocare feriti fra i passeggeri. La Procura di Milano ha aperto un'inchiesta con l'ipotesi di reato di disastro ferroviario colposo. «Accertare le responsabilità, dobbiamo essere severi nel garantire la sicurezza», dice il presidente del Consiglio Paolo Gentiloni.

### Il nodo milanese

L'incidente di Milano riaccende il dibattito sulla qualità del trasporto ferroviario pendolare in Italia e, più in generale, sulla sicurezza nei trasporti. Da un lato ci sono i treni ad alta velocità, sempre più efficienti e competi-

tivi. Dall'altro troviamo storie di decine di migliaia di persone costrette ogni giorno ad aspettare treni sempre più vecchi e lenti. E questo vale anche per la Lombardia. Il nodo ferroviario di Milano è certamente il più importante in Italia per la quantità di persone che quotidianamente vi si recano e transitano; in Lombardia 735 mila persone ogni giorno si spostano per motivi di lavoro di studio in treno e larga parte di questi ha come destinazione proprio Milano. Si tratta di numeri impressionanti e in crescita costante, con il capoluogo lombardo che vede flussi totali di pendolarismo secondo Istat pari a 650 mila persone. Sul piano delle infrastrutture ferroviarie la Lombardia è tra le regioni più attrezzate del Paese. Tuttavia, secondo Legambiente, proprio la linea Cremona-Milano, con oltre 10 mila pendolari giornalieri, è stata segnalata come una delle peggiori della regione.

© SPINELLI/AGF/ANSA



**IL SECOLO XIX**

Quotidiano Data 03-10-2018  
Pagina 1  
Foglio 1 / 4



## Certosa, 52 giorni dopo ripartono i treni: tutti gli orari

Ottantadue treni in più, rispetto alla fase acuta di emergenza, e due binari in meno, a tempo indeterminato. Riparte da qui, da domani, il servizio ferroviario sul nodo di Genova, pri-

vo dal 14 agosto di tre linee verso nord, tagliate in due dal crollo del ponte Morandi. E i fondi per l'emergenza bloccano il caro biglietti dal 2019.

SERVIZIO / PAGINA 18

## Ripristinate due linee, tornano 82 treni

Aumentano i collegamenti, stop al caro-biglietti del 2019. Meno binari a disposizione: resta chiusa la "Sussidiaria"

**Roberto Scullì**

Ottantadue treni in più, rispetto alla fase acuta di emergenza, e due binari in meno, a tempo indeterminato. Riparte da qui, da domani, il servizio ferroviario sul nodo di Genova, privo dal 14 agosto di tre linee verso nord, tagliate in due dal crollo del ponte Morandi. In parte, grazie agli interventi di Rfi, che dopo il via libera ha lavorato giorno e notte per ripristinare binari e alimentazione, il peggio è passato: due delle tre linee travolte riapriranno alla circolazione e questo, secondo i calcoli della società, permetterà di ripristinare il numero ordinario di corse. Precedente non solo al disastro, che le ha ulteriormente ridotte, ma anche ai numerosi cantieri aperti nel periodo estivo.

Non è l'unica buona notizia. I fondi per l'emergenza, garantiti dal Governo con la prima ordinanza di Protezione civile, permetteranno alla Regione di annullare il rincaro sulle tariffe del 2%, previsto nel contratto di servizio siglato a inizio anno, che sarebbe scattato a partire dal 2019. «Abbiamo chiesto alle Fs di ripristinare il maggior numero di treni possibile», ha detto l'assessore regionale ai Trasporti Gianni Berrino. La soluzione messa a punto dalle Fs prevede il ripristino dell'intera offerta ma con un piccolo prezzo da pagare, a causa dell'indisponibilità di parte dell'infrastruttura, tuttora bloccata dalle macerie del ponte, cioè la linea Sussidiaria. Per mantenere l'equilibrio generale una serie di convogli - non solo tra Genova e il nord ma anche sulla tratta costiera, allungheranno la percor-

renza fino a un massimo di 8 minuti (in due soli casi). Inoltre sei convogli avranno una percorrenza ridotta e fermeranno la corsa a Principe invece che a Brignole. In dettaglio, sono 26 i collegamenti che saranno ripristinati sulla Genova-Acqui, 24 sulla Genova-Rivarolo-Busalla e 32 sulla Genova-Arquata-Novi Ligure. Le locandine con le modifiche saranno affisse nelle stazioni in queste ore mentre i nuovi orari saranno disponibili su sito, app e biglietterie self service di Trenitalia dalla notte tra oggi e domani.

La sfida sarà far reggere l'impianto con meno binari attivi. Trenitalia rafforzerà i presidi in stazione e non sono esclusi correttivi a seconda di come evolverà la situazione. Nella stessa giornata, di pari passo con il nuovo orario ferroviario, saranno apportate modifiche al servizio di

03/10/18

Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

**LA STAMPA**  
**ALESSANDRIA**

DA GIOVEDÌ

## Tornano i treni sulla linea Acqui-Genova

Giovedì tornerà regolare il traffico sulla Acqui-Genova, dal 14 agosto interrotta poca prima di Sampierdarena dopo il crollo del Morandi.

SERVIZIO — P. 47



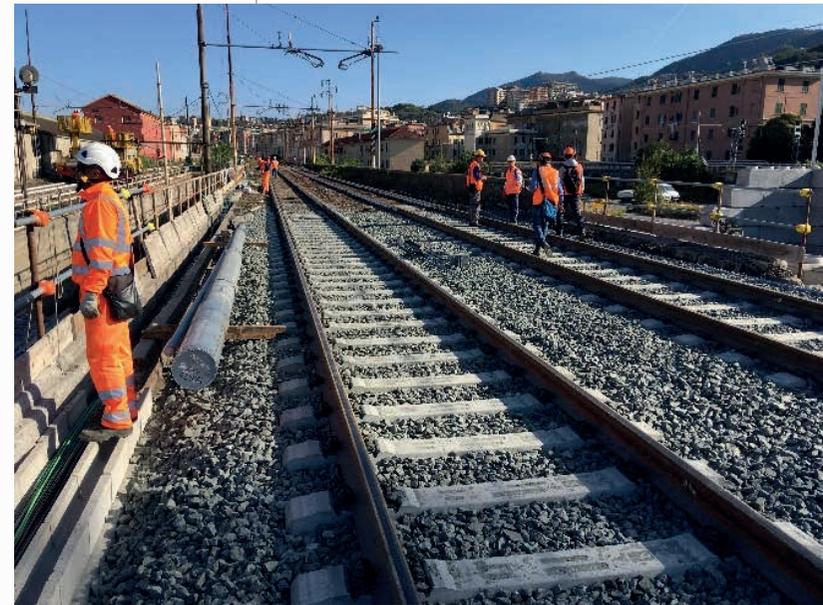
La linea era interrotta da agosto

BINARI RIATTIVATI

## Giovedì tornano i treni sulla linea Acqui-Genova

Giovedì tornerà regolare il traffico sulla linea Acqui-Genova, che dal 14 agosto è interrotta poca prima di Sampierdarena per il crollo sui binari del viadotto Morandi. Ma come cambierà l'orario dei treni? I pendolari lo sapranno stasera, poiché per il tardo pomeriggio è stato convocato un incontro urgente in Regione Liguria proprio per illustrare le novità. Ci saranno i rappresentanti del comitato Difesa trasporti Valli Stura e Orba ma, come già anticipato, non dovrebbero esserci grosse sorprese. L'assessore ligure ai Trasporti, Gianni Berrino, ha assicurato il ripristino immediato di tutte le 13 coppie di treni (26 corse al giorno) in vigore prima della chiusura e ha spiegato che le variazioni orarie - necessarie dato che solo due linee su tre saranno ripristinate per ora - non dovrebbero andare oltre pochi minuti rispetto allo standard. I lavori per la riapertura dei binari sono agli sgoccioli: Rfi ha messo in campo in queste settimane oltre 60 tecnici e operai, al lavoro 24 ore al giorno. D. P. —

© RIPRODUZIONE RISERVATA





2019



10 anni AV

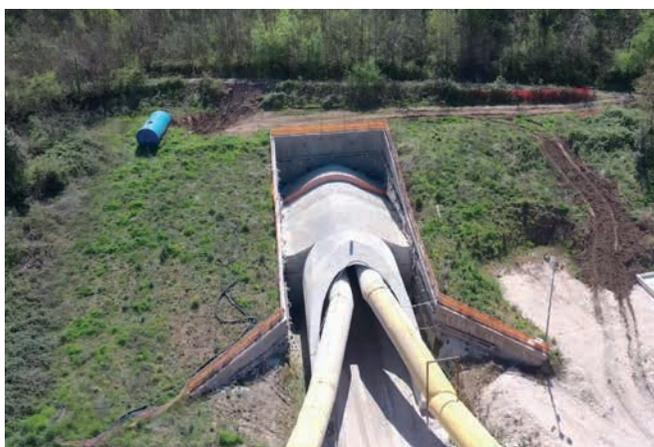


# Incendio Firenze Rovezzano



2019





2019

## Certificazione Envision per la Napoli - Bari

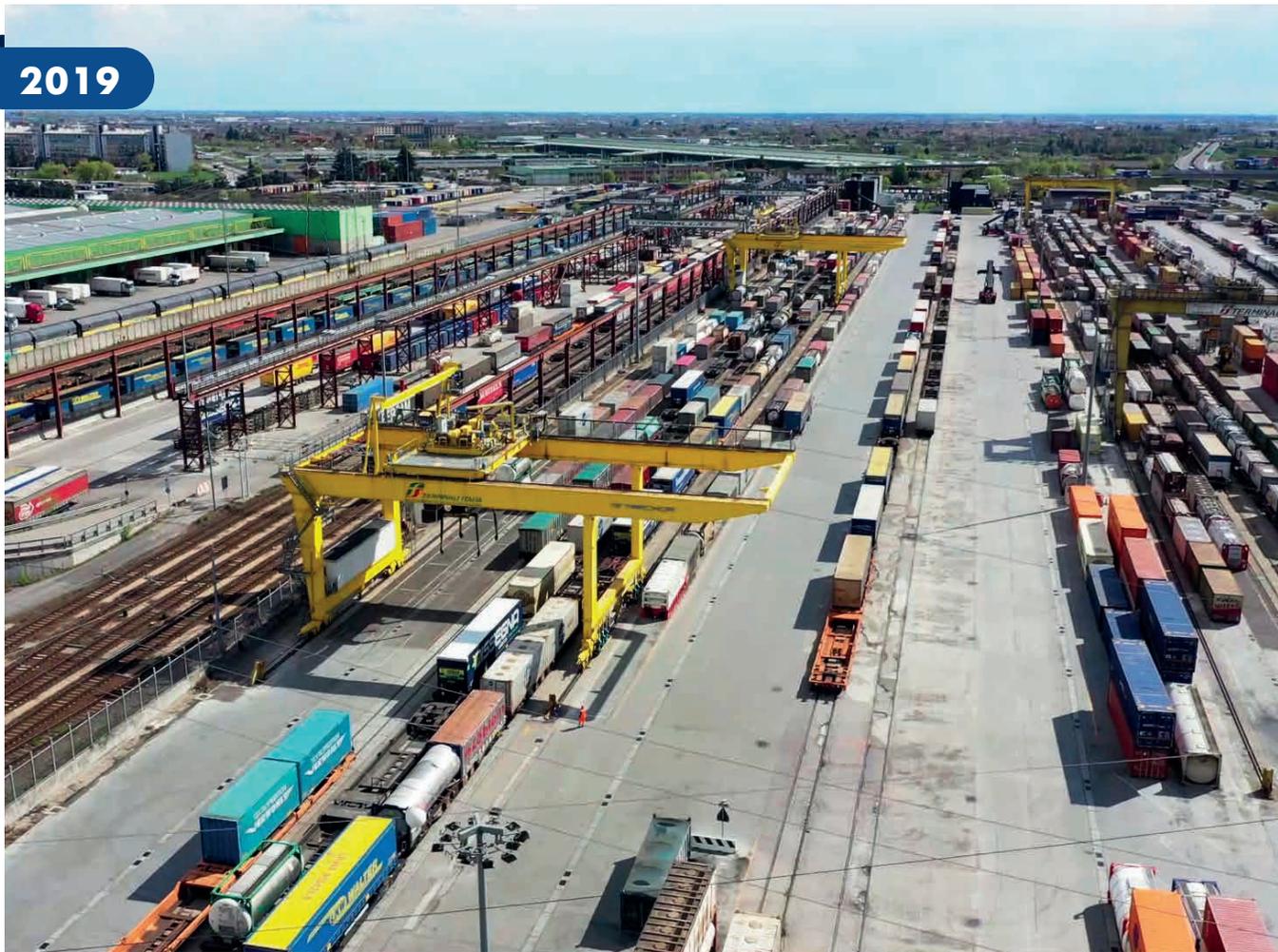
# Operatività della controllata Blu Jet

2019

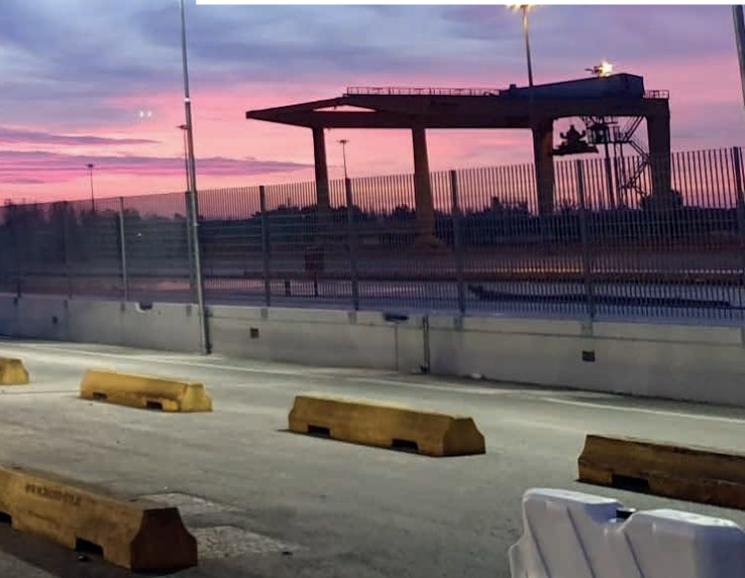




2019



## Acquisizione dell'intera partecipazione in Terminali Italia



**10 ANNI DI ALTA VELOCITA'**  
**AL SERVIZIO DEL PAESE**



# L'Italia paralizzata il governo anche peggio

**L'attentato** Firenze, tre roghi alla centralina dell'Alta Velocità. Treni fermi, ritardi fino a 4 ore. Rivendicazione degli anarchici insurrezionalisti nel giorno della condanna a ventisei militanti

**La politica** Cresce la tensione nella maggioranza. Tav: il premier Conte apre, entro il 26 la proroga. Macron attacca Salvini: "Ha saltato il vertice sui migranti". La replica: "Non prendo ordini"

# Attentato ai viaggiatori

Sabotata l'Alta velocità a Firenze, treni bloccati per ore. Passeggeri in lacrime. Gli anarchici: "È bastata una sigaretta"

di Paolo Berizzi

**MILANO** - Alle nove del mattino Giuliano si accorge di avere perso tutto: prima l'Italo 9975 Milano Centrale-Roma Tiburtina - partito con quattro ore secche di ritardo, fuori tempo massimo per il colloquio di lavoro fissato da un mese in una società di servizi alberghieri nella capitale. Poi il portafoglio. L'unica cosa che non ha perso è, incredibilmente, la pazienza: è con quella, insieme all'amico Michele, compagno di pianoforte, anche lui 26 anni, capelli cortissimi, la fronte imperlata di sudore, pensano - in prospettiva all'opzione FlixBus. «Basta treni, meglio il pullman». Giulia, neolaureata fiorentina, sta immobile in lacrime davanti a quella specie di muro del pianto che erano ieri i display delle

partenze e degli arrivi lassù in alto nella galleria della Stazione Centrale di Milano. Compulsata la tastiera dello smartphone, è fisso sul sito di Trenitalia. «Novanta minuti. No. Centottanta». Piange. A Firenze la aspetta il fidanzato, ma il verbo ormai va coniugato all'indicativo imperfetto. «Lascia stare, va' a casa che qui è lunga, adesso chiedo subito per il rimborso». Da Firenze dovevano partire in macchina per una vacanza in Salento. Tutto rinviato di 24 ore. «Avverti la signora dell'appartamento», fa Giulia al compagno. Stessa amara odissea, ma al contrario, per la famiglia Gargiulo: padre, madre, due figli adolescenti alle prese con cuffie e tablet. Sono di rientro a Pompei dopo il fine settimana a casa di parenti a Bassano del

Grappa. «Torniamo in Veneto e partiamo domani. Meglio freschi e rimborsati che passare tutta la giornata in mezzo a sto bordello», dice il capofamiglia, ferroviere in pensione. La linea sottile che spezza in due l'Italia. Una centralina dell'Alta Velocità in fumo nella notte a Firenze ed eccolo lì, il muro invisibile, per diverse ore invalicabile, che si erge a metà percorso lungo il dorso del Paese. Un Paese letteralmente diviso a mezzanotte in Salento. Tutto rinviato di 24 ore. «Avverti la signora dell'appartamento», fa Giulia al compagno. Stessa amara odissea, ma al contrario, per la famiglia Gargiulo: padre, madre, due figli adolescenti alle prese con cuffie e tablet. Sono di rientro a Pompei dopo il fine settimana a casa di parenti a Bassano del

re i colpevoli, prima di tutto. Con il testo apparso ieri su un sito web di area anarchica che assomiglia molto a una rivendicazione: «Non riusciamo a trattenerne la nostra emozione» nel vedere come «sia sufficiente accendersi una sigaretta» per mandare in tilt questo «gigante coi piedi d'argilla».

La miccia accesa tra Rovezzano e Campo di Marte avrà una coda lunga. Perché se è vero, come pare, che ci vorranno almeno altre 24 ore per ripristinare completamente la situazione nell'epicentro, e cioè lo snodo fiorentino dove è collocata la cabina dei cavi dell'Alta velocità, incalcolabili al momento sono i danni provocati. Sia per quanto riguarda i disagi ai 40mila passeggeri coinvolti nel caos, sia per Trenitalia e Italo. Che adesso dovranno aprire il cordone dei rimborsi. A quale prezzo? Italo risarcirà o modificherà i biglietti dei viaggiatori rimasti bloccati nel caos fino a domani alle ore 23. Trenitalia restituirà totalmente il costo dei biglietti ai passeggeri a cui è toccato digerire più di tre ore di ritardo. Rimborso integrale anche per i clienti Alta velocità che hanno rinunciato al viaggio e che sono stati interessati dal blocco del traffico. Le tariffe dell'indennizzo? Da 60 a 120 minuti, e da 120 a 180 minuti (180 è stata la media dei ritardi), saranno rimborsati - rispettivamente - il 25% e il 50% del biglietto. Il vero grone infernale del lunedì nero è quello dei cosiddetti "280 minuti": è stata la punta massima del buco accumulato dai treni. Quelli non saltati. Quattro ore e mezza di ritardo in stazioni che, in una delle giornate più calde e trafficate di luglio, si sono trasformate in enormi sale d'attesa: bivacchi per viaggiatori esasperati, gente rimasta spiaggiata per ore interminabili tra valigie, panini e gli annunci degli altoparlanti, seduti e sdraiati a terra, tanto arrabbiati quanto ansiosi di conoscere il proprio destino. Pendolari e turisti uniti dalla stessa infausta giornata di confusione. «Affittiamo una macchina perché treni tutto bloccato». Anna De Lucia abita nella bergamasca, è una delle 500mila persone che hanno assistito a Umbria Jazz 2019. Invia un WhatsApp da Perugia. Il car pooling come necessità. Meglio che trovarsi imbottigliati nelle grandi stazioni: Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli.

re i colpevoli, prima di tutto. Con il testo apparso ieri su un sito web di area anarchica che assomiglia molto a una rivendicazione: «Non riusciamo a trattenerne la nostra emozione» nel vedere come «sia sufficiente accendersi una sigaretta» per mandare in tilt questo «gigante coi piedi d'argilla».

La miccia accesa tra Rovezzano e Campo di Marte avrà una coda lunga. Perché se è vero, come pare, che ci vorranno almeno altre 24 ore per ripristinare completamente la situazione nell'epicentro, e cioè lo snodo fiorentino dove è collocata la cabina dei cavi dell'Alta velocità, incalcolabili al momento sono i danni provocati. Sia per quanto riguarda i disagi ai 40mila passeggeri coinvolti nel caos, sia per Trenitalia e Italo. Che adesso dovranno aprire il cordone dei rimborsi. A quale prezzo? Italo risarcirà o modificherà i biglietti dei viaggiatori rimasti bloccati nel caos fino a domani alle ore 23. Trenitalia restituirà totalmente il costo dei biglietti ai passeggeri a cui è toccato digerire più di tre ore di ritardo. Rimborso integrale anche per i clienti Alta velocità che hanno rinunciato al viaggio e che sono stati interessati dal blocco del traffico. Le tariffe dell'indennizzo? Da 60 a 120 minuti, e da 120 a 180 minuti (180 è stata la media dei ritardi), saranno rimborsati - rispettivamente - il 25% e il 50% del biglietto. Il vero grone infernale del lunedì nero è quello dei cosiddetti "280 minuti": è stata la punta massima del buco accumulato dai treni. Quelli non saltati. Quattro ore e mezza di ritardo in stazioni che, in una delle giornate più calde e trafficate di luglio, si sono trasformate in enormi sale d'attesa: bivacchi per viaggiatori esasperati, gente rimasta spiaggiata per ore interminabili tra valigie, panini e gli annunci degli altoparlanti, seduti e sdraiati a terra, tanto arrabbiati quanto ansiosi di conoscere il proprio destino. Pendolari e turisti uniti dalla stessa infausta giornata di confusione. «Affittiamo una macchina perché treni tutto bloccato». Anna De Lucia abita nella bergamasca, è una delle 500mila persone che hanno assistito a Umbria Jazz 2019. Invia un WhatsApp da Perugia. Il car pooling come necessità. Meglio che trovarsi imbottigliati nelle grandi stazioni: Milano, Torino, Venezia, Bologna, Firenze, Napoli.

esempio, tra le situazioni peggiori, il delirio ha coinvolto anche molte partenze. Disastroso chiaramente il bilancio di Firenze Santa Maria Novella: essendo allo stesso tempo epicentro (del danno) e insieme il regolatore del traffico da Nord a Sud. «Importanti criticità alla circolazione». Nel gelido gergo ferroviario è la definizione che indica le giornate peggiori. Quelle da bollino rosso. Quando alle 4.50 di notte è scattato l'allarme per il principio di incendio alla cabina di Firenze, il cervello operativo di Ferrovie dello Stato è entrato in modalità "emergenza". Per arginare i disagi sono state messe in campo 350 persone, distribuite migliaia di bottiglie d'acqua e snack (7mila nella sola stazione di Firenze).

Cinque e mezza del pomeriggio, Roma, stazione Termini. Tra le centinaia di passeggeri che ancora aspettano il loro treno c'è un gruppo di studenti giovanissimi reduci da due settimane di vacanza-studio a Londra. «Ci siamo svegliati alle 3 di notte per prendere l'aereo, aspettiamo il treno che da Roma ci riporta a Napoli». Treno proveniente da Nord e partito con 270 minuti di ritardo. In questa giornata campale (eufemismo), l'Italia che (non) si muove si sfoga sui social: tweet e messaggi allagano le chat, impropri, aggiornamenti in tempo reale a familiari e gestori di alberghi. Ma perché a questo giro ci sono state così tante cancellazioni? Dall'unità di crisi di Ferrovie dello Stato hanno spiegato che, rispetto a casi precedenti, si è preferito procedere con robuste soppressioni (42 treni, di cui 30 di Trenitalia, sui circa 300 previsti) per alleggerire il traffico, evitare il protrarsi dei ritardi e la sosta - già verificata in passato - di treni fermi in aperta campagna in attesa di ripartire.

C'è un binario che invece non si interrompe mai: quello dello scontro nel governo. Mentre i viaggiatori restavano a terra, il vicepremier leghista Salvini e il grillino Toninelli non se le sono mandate a dire. «Salvini faccia presto a individuare i colpevoli» l'affondo del ministro dei Trasporti. Replica, qualche ora dopo, del titolare del Viminale che attacca i «troppi no di M5S». Sono quasi le otto di sera e mezza Italia è ancora in ginocchio.

Negli scali del Nord i problemi hanno riguardato soprattutto il flusso degli arrivi. Ma a Bologna, per

**Per partire ho dovuto comprare il biglietto di un pullman low cost: per raggiungere Verona da Roma dovrò viaggiare tutta la notte**

HOSANNA  
ETTLEN  
TURISTA

**Avevamo prenotato la visita medica al San Raffaele di Milano tre mesi fa, come l'hotel e il treno: abbiamo perso tutto**

MARIA GRAZIA  
GIULIANI  
PASSEGGERA

**Se le ipotesi fossero confermate saremmo davanti a un vero e proprio attentato allo Stato, un atto sovversivo**

LUIGI  
DI MAIO  
VICEPREMIER

## I numeri

ore 4.50

**L'allarme**  
La segnalazione di un'anomalia sulla linea dell'Alta velocità arriva alle 4.50 di ieri mattina. Tre roghi appiccicati a pozzetti vicino alla stazione di Rovezzano, a Firenze, fanno scattare il blocco dei treni

240 min

**I ritardi**  
I treni restano bloccati dalle 5 alle 8, quando la circolazione riprende lentamente. I convogli accumulano ritardi medi di 180 minuti, con punte di 240 e 280 minuti

42

**I treni soppressi**  
Cancellati 42 convogli dell'Alta velocità, sia di Trenitalia che di Italo. Restano a terra almeno quarantamila passeggeri

**Questo atto da criminali ha rovinato il lunedì di migliaia di lavoratori. Nulla resti impunito, in Piemonte come in Toscana**

MATTEO  
SALVINI  
VICEPREMIER



ITALIA SPEZZATA IN DUE

Incendio doloso blocca i treni a Firenze, sospetti sugli anarchici

## Lunedì nero dell'alta velocità, caos per un incendio doloso

Laura Cavestri  
 — a pagina 7

TRASPORTI

A fuoco una cabina elettrica a Firenze: treni con ritardi fino a 240 minuti

Disagi per 100mila persone. Gli inquirenti ipotizzano la matrice anarchica

Laura Cavestri  
 MILANO

Una sigaretta, di certo, non basta. Ma è stato sufficiente un "barbecue" organizzato su 3 pozzetti di cavi per la trasmissione dati dei sistemi di distanziamento dei treni a Rovezzano — periferia di Firenze, zona per altro non nuova a questo tipo di attacchi di matrice anarchica — per spezzare in due, tra Nord e Sud, tutto il traffico ferroviario, dalle 5,30 di mattina — e per tutta la giornata di ieri — mandando in tilt non solo le Frece ma anche la rete locale.

Un "lunedì nero", ieri, per i treni italiani e per gli oltre 100mila tra vacanzieri, pendolari e turisti stranieri. Tutti, per ore, davanti ai tabelloni impazziti che segnavano ritardi fino a 240 minuti e la rabbia mista a sconforto di chi finisce per

sedersi a terra (anche per i pochi posti a sedere di cui ormai godono le nostre stazioni). E per tutti, un'unica domanda: «Può un incendio mettere in ginocchio l'intera rete ferroviaria italiana?».

### Protezione difficile

«I pozzetti dei cavi per la trasmissione dati del distanziamento dei treni non sono "a vista" — spiegano fonti di Rfi —. Sono protetti da lastre di metallo. In caso di incendio o manomissione i sistemi vanno automaticamente in protezione. Gioè i treni vengono fermati». Ed è quello che è successo. Ma per rimuovere le lastre di protezioni bastano un piede di porco e un po' di forza fisica. «Mentre l'infrastruttura aeroportuale è tutta "interna", quella ferroviaria è necessariamente "all'esterno" — spiega Andrea Giuricin, docente di Economia dei Trasporti all'Università Bicocca di Milano —. Murare la rete di cavi avrebbe costi estremamente alti, soprattutto su 16mila chilometri di rete, di cui circa mille chilometri di sola alta velocità. Diciamo che da noi, culturalmente, un clima di complessiva delegittimazione dell'Alta velocità, e spesso delle infrastrutture in generale, le rende obiettivi più sensibili che all'estero».

**Anarchici condannati**

Intanto, già alle 13 di ieri, sul sito di area anarchica Finimondo.org, era apparso un post dal titolo: "La strategia della lumaca" in cui si parlava di quanto avvenuto la mattina a Rovezzano come di «un gesto d'amore e di rabbia». «Non riusciamo a trattenere la nostra emozione» nel vedere come «sia sufficiente accendersi una sigaretta all'aria aperta in campagna sotto la luna per mandare in tilt questo gigante coi piedi d'argilla». Un gesto legato alla sentenza con cui ieri sera la corte di Assise di Firenze ha condannato 28 anarchici a pene fino a 9 anni e 10 mesi per aver posizionato l'ordigno che, il giorno di Capodanno del 2017 a Firenze, causò il grave ferimento dell'artefice Mario Vece.

### Il reato ipotizzato

Sarebbe attentato alla sicurezza dei trasporti il reato ipotizzato dagli investigatori per i tre roghi appiccicati a Rovezzano. Che non hanno fatto venir meno i botta e risposta tra i due partiti di Governo. «Questo atto di criminalità non resterà impunito — ha detto il ministro dell'Interno, Matteo Salvini —. Se sarà confermata la pista anarchica, verificheremo eventuali collegamenti con i No Tav». Che ieri hanno respinto ogni addebito. Mentre il ministro per le Infrastrutture, Danilo Toninelli, ha replicato: «Atti dolosi? Ne risponda il ministro degli Interni».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I NUMERI

**100 mila**

**I passeggeri coinvolti**  
 Sono oltre 100mila i vacanzieri, pendolari e turisti stranieri coinvolti nei disagi dei trasporti ferroviari di ieri in seguito all'attentato anarchico che ha tagliato in due l'Italia all'altezza di Firenze

**240 minuti**

**I ritardi massimi**  
 I tabelloni impazziti delle stazioni ferroviarie ieri hanno registrato ritardi fino a 240 minuti. Oltre 7.000 le bottiglie d'acqua distribuite ieri per alleviare il disagio a Firenze. Impegnati i volontari insieme agli operatori della Protezione civile del Comune di Firenze



Oltre 100 mila passeggeri nel caos. La giornata di ieri durante il blocco dei treni a Firenze

## GIORNALE DI SICILIA

Trasporto passeggeri

### In funzione le navi Blu Jet nello Stretto di Messina

MESSINA

Attiva Blu Jet, la nuova società controllata da Rete ferroviaria italiana, creata per rafforzare il sistema di attraversamento dello Stretto garantendo il collegamento navale dei passeggeri tra Messina, Villa San Giovanni e Reggio Calabria.

È stato il Tindari Jet, partito mercoledì mattina alle 6.20 dal porto di Messina e diretto a Villa San Giovanni, a effettuare la prima corsa per Blu Jet, e a sancire il passaggio di consegne da Blufferies, l'altra società del Gruppo Ferrovie dello Stato italiane operante nel settore del trasporto marittimo, fino al giorno prima titolare del servizio riservato ai passeggeri. Il nuovo assetto del sistema di attraversamento dello Stretto prevede, adesso, oltre a Blu Jet per i passeggeri, le navi di Rfi per i treni a lunga percorrenza e le navi bidirezionali di Blufferies per gli autoveicoli e i mezzi pesanti.





2020

## Produzione mascherine chirurgiche nell'ONAE di Bologna



# Riapertura al traffico ferroviario del Ponte San Michele



# Roma Termini celebra 70 anni

2020





70  
ANNIVERSARIO



**Spot istituzionale**

**DIGITAL INNOVATION**  
 PER LA GESTIONE DEL TRAFFICO FERROVIARIO,  
 SMART STATION E IOT

LE IMMAGINI DI QUESTO FILMATO SONO...



70  
ANNIVERSARIO

70 ANNI DI STORIA  
DALLA PRIMA LINEA  
TRENITALIA

70 ANNI DI STORIA  
DALLA PRIMA LINEA  
TRENITALIA

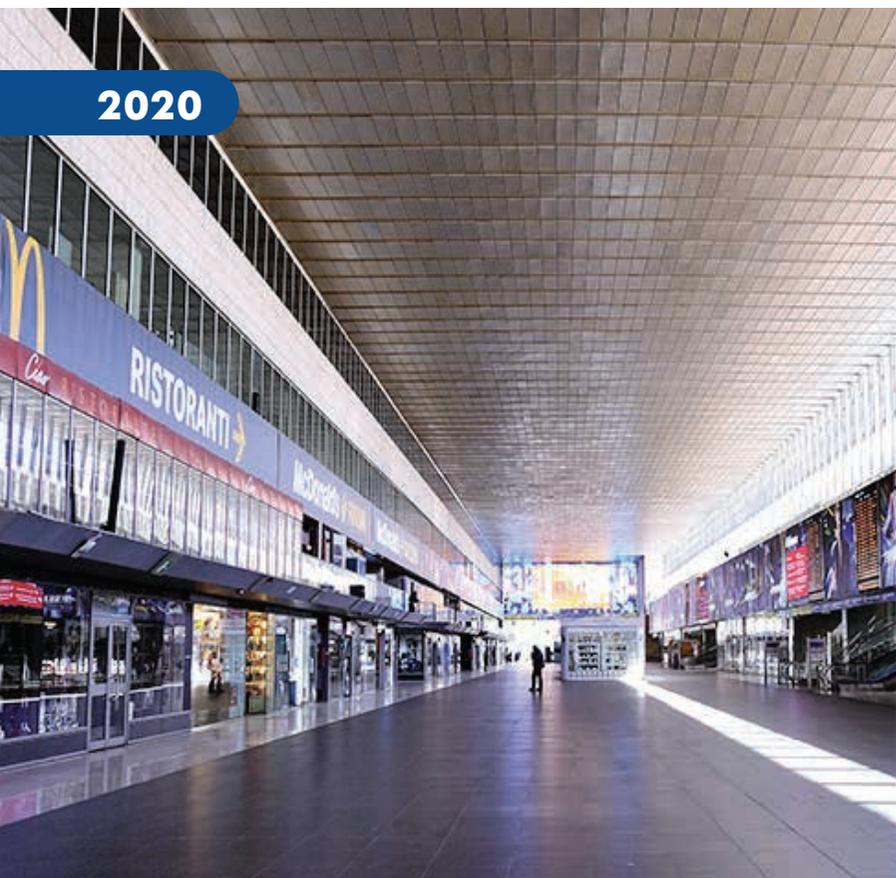
Biglietti  
Trenitalia

Self Service

# L'impegno di RFI a contrasto del Covid-19

## Traffico ferroviario e frequentazione delle stazioni durante l'emergenza Covid-19

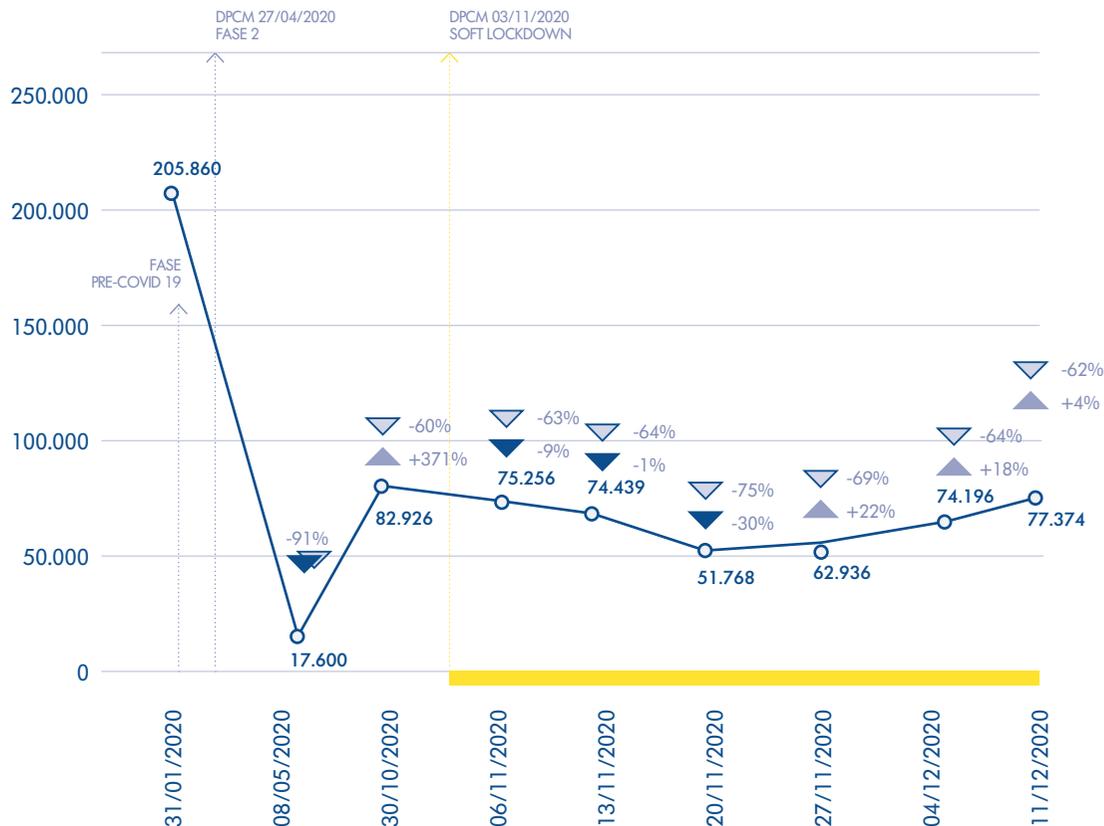
Dati aggiornati al 11/12/2020



## Lazio

### Stazione Roma Termini

Passeggeri in transito



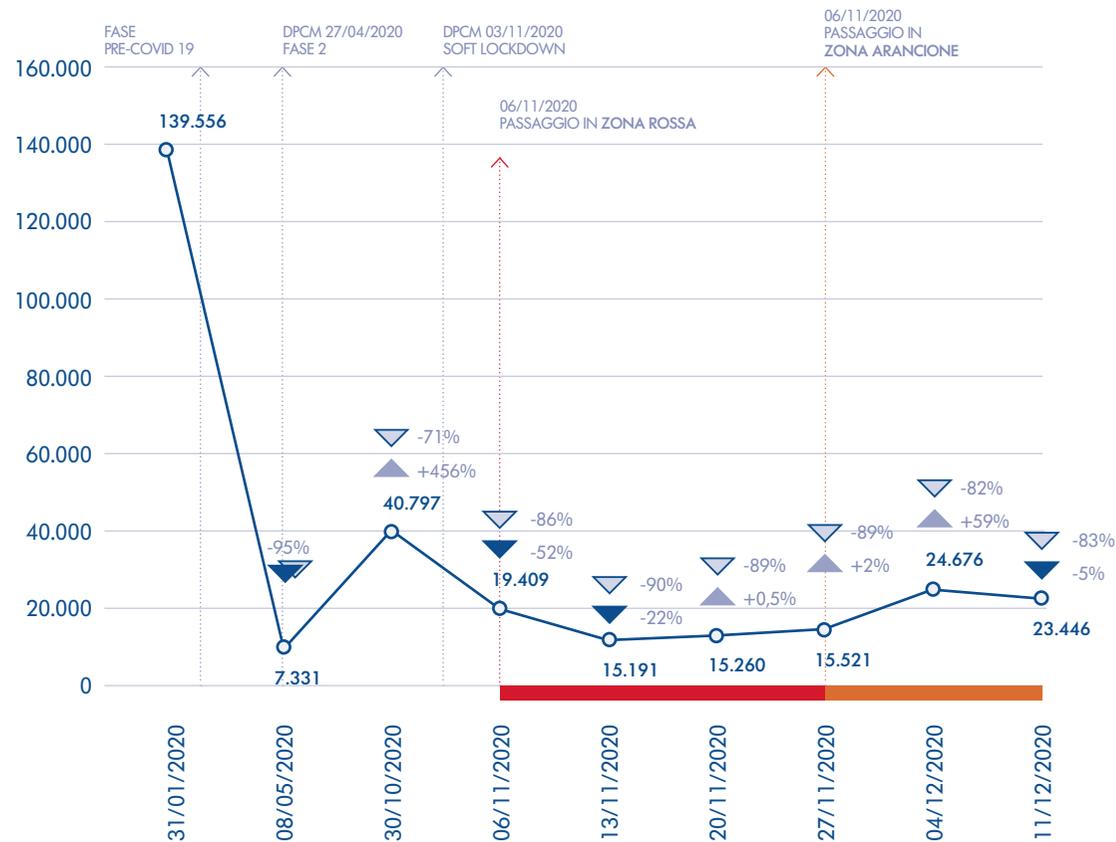
- Delta rispetto alla data precedente
- Delta rispetto alla fase PRE-COVID (31/01/2020)
- Totale passeggeri (Ingresso + Uscita)



# Lombardia

## Stazione Milano Centrale

Passeggeri in transito





# Avvio lavori della linea AV/AC Brescia Est - Verona

2020



**IL TEMPO**  
ROMA

Dir. Resp.: Franco Bechis

20-DIC-2020  
da pag. 1-22  
foglio 1 / 5

Inaugurata il 20 dicembre 1950  
**Buon compleanno  
alla Stazione Termini**



Novelli alle pagine 22 e 23

## Buon compleanno Stazione Termini

Compie 70 anni un simbolo di Roma  
La storia della città passa da qui

\*\*\* Il 20 dicembre del 1950 veniva inaugurata la «nuova stazione». Il rinnovamento di Termini fu commissionato all'architetto Angiolo Mazzoni nel 1939. Un intreccio di storia e costume si respira in ogni angolo del monumentale complesso. Chi parte, chi arriva insieme a chi saluta e a chi, invece, aspetta. Ognuno con il proprio bagaglio di speranze e delusioni.

Novelli alle pagine 22 e 23



Il 20 dicembre del 1950  
veniva inaugurata  
la Nuova Stazione  
Settant'anni  
raccontati dalle foto  
dell'archivio  
della Fondazione  
Ferrovie Italiane

# Buon compleanno Stazione Termini

DI SUSANNA NOVELLI

«**S**tazione Centrale delle Ferrovie Romane». Occorre partire dal nome che lo Stato Pontificio diede al primo grande scalo ferroviario aperto al pubblico nel 1863. E già perché ci sono pochi luoghi che possono raccontare la storia di una città, e probabilmente dell'intero Paese, come la Stazione Termini che oggi «compie» settant'anni. La sua "versione" definitiva venne infatti inaugurata il 20 dicembre del 1950. Una data di "rinascita" perché il nodo

ferroviario, tra i più grandi d'Europa, è in continua evoluzione, da quel lontano 1863 sino ai giorni nostri, in un intreccio di storia e costume che si respira in ogni angolo del monumentale complesso. Dall'odore dei binari alle fragranze inebrianti del Mercato Centrale, dalla vista delle vetrine scintillanti dei negozi all'ultima moda e dai rumori disordinati di un luogo dove tutti passano con le loro storie. Chi parte, chi arriva insieme a chi saluta e a chi, invece, aspetta. Ognuno con il proprio bagaglio di speranze o delusioni. Senza-

zioni comuni, certamente, nella maggior parte delle stazioni, come un mantra che unisce di fatto tutti i popoli del mondo. Ma c'è qualcosa in più nella stazione Termini che la rende unica nel suo genere e parte integrante del-



**IL TEMPO**  
ROMA

Dir. Resp.: Franco Bechis

20-DIC-2020  
da pag. 1-22  
foglio 2 / 5

la storia di Roma e d'Italia. L'ampliamento dei primi lavori fu deciso, e inaugurato, nel 1868 da Pio IX. L'ultimo Papa re che segnò di fatto il passaggio dalla storia moderna a quella contemporanea. Due anni dopo infatti la Breccia di Porta Pia segnò la fine dello Stato Pontificio e con la presa di Roma di fatto nacque l'Italia. Il traffico, sempre più intenso nella stazione dell'ormai Capitale d'Italia, implicò progetti e lavori di ampliamento che coinvolsero l'intero quartiere dell'Esquilino, non a caso edificato secondo l'architettura piemontese. Il rinnovamento di Termini fu commissionato all'architetto Angiolo Mazzoni nel 1939. Un progetto ardito e imponente: i suoi schizzi furono definiti da Marinetti come «esempio di un'architettura dinamica, modernamente di stile italiano, partecipativa, aggressiva, futurista in una parola». Gli imponenti lavori si inter-

rupperò a causa della Seconda Guerra Mondiale. Nel 1947, considerato il nuovo contesto storico-politico, fu bandito un concorso nazionale che si concluse con la vittoria ex equo di due progetti. Entrambi, a parere della commissione, si integravano alla perfezione, senza stravolgere l'architettura razionalista degli edifici laterali. Inoltre rispettavano la presenza dell'aggettore Serviano. Nacque così l'iconica pensilina della nuova Stazione Termini (il nome venne ripreso dalle adiacenti Terme di Diocleziano) opera degli architetti Eugenio Montuori, Leo Callini e Annibale Vitellozzi. La pensilina è stata, ed è ancora oggi, chiamata «Dinosauro», perché il suo aspetto ondulato richiama lo scheletro stilizzato di un dinosauro. In realtà segue i profili dei resti delle mura serviane, che gli architetti incornicarono in una grande vetrata.

I lavori furono conclusi in tre anni. La nuova Stazione Termini, una delle opere architettoniche più significative del momento, venne inaugurata il 20 dicembre 1950 alla presenza del Presidente della Repubblica Luigi Einaudi. Migliaia gli aneddoti che si potrebbero raccontare, dal celebre film di De Sica «Stazione Termini» girato nel 1953 quasi interamente di notte, quando lo scalo era chiuso al pubblico, fino alla Lampada di Osram, celebrata in una canzone di Claudio Baglioni, punto di incontro di diverse generazioni. Un compleanno atipico, questo, nel quale tuttavia la Stazione Termini è ancora protagonista, come luogo di arrivi e partenze per chi non può e non vuole rinunciare al valore dell'amore e della famiglia, con un Natale alle porte da vivere purtroppo all'insegna della pandemia più crudele di sempre.

FOTOGRAFIA RISERVATA

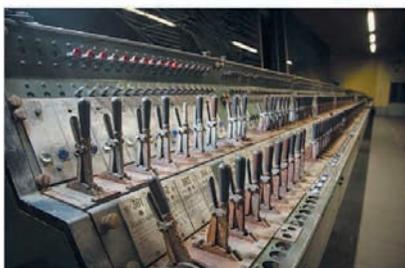
## LA LAMPADA DI OSRAM



## L'altissimo lampione Quanti appuntamenti...

\*\*\* Nel 1960, in occasione delle Olimpiadi, sul piazzale antistante fu eretta l'altissima Lampada Osram, un lampione dotato di una lampada allo xeno dell'omonima azienda tedesca da 2.500.000 lumen di luminosità e 75 kW di potenza, all'epoca primato mondiale per una lampada, che per la sua immediata riconoscibilità è stata per anni un tipico punto d'incontro, protagonista anche dell'omonima canzone di Claudio Baglioni. Venne disinstallata negli anni '80.

**COSTRUITO NEGLI ANNI '30**



## Un bunker con i comandi in caso di attacco aereo

••• La Stazione Termini ha anche un luogo nascosto, oscuro anche per i romani. Infatti non tutti sanno che sotto i binari esterni si nasconde un vero e proprio bunker realizzato negli anni '30, ma mai utilizzato, che ospita una cabina di comando identica a quella di superficie, che durante la Seconda Guerra Mondiale sarebbe dovuto servire per garantire il funzionamento della stazione anche in caso di attacco aereo.

**LA STATUA**



## Dal 2006 dedicata a Giovanni Paolo II

••• Nel dicembre 2006 la Stazione Termini è stata dedicata a Papa Giovanni Paolo II con una cerimonia in cui è stata presentata una stele dell'architetto Roberto Mallatto. La stele non c'è più. Sveltava tra i taxi e l'ingresso. Presenti il sindaco di Roma Walter Veltroni, i responsabili delle Ferrovie dello Stato, il cardinale vicario Camillo Ruini e il cardinale segretario di Stato, Tarcisio Bertone, che ha portato gli auguri e la benedizione di Benedetto XVI.



L'album

## Termini, il dinosauro si rifà il look I settant'anni della stazione

di Paolo Boccacci e Luca Monaco



▲ L'ingresso La stazione Termini

Settant'anni. Oggi è il compleanno della Stazione Termini, di quel Dinosaurio, così lo soprannominarono subito, che si materializzò agli occhi dei romani la mattina del 20 dicembre del 1950, il giorno dell'inaugurazione del nuovo scalo, alla presenza di un impetito presidente della Repubblica Luigi Einaudi. E così cominciò a far parte dell'immaginario di Roma.

● da pagina 17 a pagina 23

LA STORIA

# Termini Il dinosauro che vide la luce con il boom

di Paolo Boccacci

Lo speciale  
170 anni  
della stazione

Rep

Settant'anni. Oggi è il compleanno della Stazione Termini, di quel Dinosaurio, così lo soprannominarono subito, che si materializzò agli occhi dei romani la mattina del 20 dicembre del 1950, il giorno dell'inaugurazione del nuovo scalo, alla presenza di un impetito presidente della Repubblica Luigi Einaudi. E così cominciò a far parte dell'immaginario di Roma quest'opera di architettura e di tecnologia all'avanguardia dove scorre

la vita della città e quella del Belpaese. E che oggi è un mastodonte, un hub, 225 mila metri quadrati, tre livelli con più di cento negozi, banche, fast food, librerie, bar, palestre, farmacie. Di tutto.

E pensare che il primo a farsi ammaliare dalla sua suggestione fu un mago del Neorealismo, che gli dedicò un film. Non fu il grande De Sica a girare nel '53, tutto di notte, quel "Stazione Termini", sì il titolo era questo, con la bellissima Jennifer Jones nel suo tailleur di Christian Dior, in attesa di quel treno con cui fuggirà dal bel Montgomery Clift?

Ma che storia c'è dietro la più grande stazione d'Italia e la quinta d'Europa, dietro la facciata di cristalli e quella pensilina che le

diede il soprannome?

Vediamo. Torniamo al 1939, quando Mussolini affidò il progetto della nuova stazione da 32 binari che prendeva il nome dalle vicine Terme di Diocleziano all'architetto Angelo Mazzoni, il razionalista, quello degli splendidi uffici postali di Sabaudia e di Ostia. E prima? Era il 1869, quando Pio IX scel-



se il progetto dell'architetto Salvatore Bianchi, inaugurato nel '74, dopo la breccia di Porta Pia: due fabbricati con sopra una tettoia di metallo. Ma quando entra in campo Mazzoni cominciano i guai. Fino al 1943 si costruiscono le ali, gli impianti e le pensiline. Poi stop, c'è la guerra. E nel '46 il piano di Mazzoni è bocciato. Si vuole fare avanzare il Dinosaurio di altri cinquanta metri verso la piazza. Il concorso lo vincono ex aequo Leo Calini e Eugenio Montuori e il gruppo di progettisti di Annibale Vitellozzi. E nel 1950, con gli anni del boom ecco spuntare il simbolo della pensilina avveniristica.

Le storie? Tante, dalla lampada Osram degli appuntamenti cantata da Baglioni, rimossa nel 1983, al bunker anti bombe, dall'incendio nei sotterranei del 1967 al plastico di 18 metri costruito da un ferroviere. Poi con il Giubileo del 2000 arriva il mega centro commerciale e il 23 dicembre del 2006, la dedica della Stazione a Giovanni Paolo II.

Non è finita. Nel 2018 apre la nuova Terrazza Termini con negozi e ristoranti. Il futuro? Arriverà entro pochi mesi: una galleria sopraelevata con sul tetto un parcheggio a tre piani per 1377 macchine e 85 moto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**L'ECO DI BERGAMO**

Dir. Resp.: Alberto Ceresoli

13-SET-2020  
da pag. 24  
foglio 1 / 3

**I treni da domani  
Ponte San Michele  
Riapertura dopo  
240 mila ore di lavoro**

Da domani il Ponte San Michele a Calusco riaprirà anche al traffico ferroviario. Per l'ad di Rfi Maurizio Gentile: «La riapertura a due anni esatti dalla chiusura è frutto di un impegno costante. Ora siamo pronti a fare la nostra parte nella progettazione del ponte stradale». Il restyling è costato 21 milioni di euro, per 240 mila ore di lavoro.

NIKPALI: ALLE PAGINE 24 E 25

## Il ponte riapre «La vittoria di tutti col duro lavoro»

**San Michele.** La soddisfazione di Gentile (ad Rfi)

«Una grande sfida con il territorio, davvero grazie»



Maurizio Gentile, ad Rfi

«Siamo pronti a fare la nostra parte anche nella progettazione del ponte stradale»

DINO NIKPALI

«La riapertura del Ponte San Michele, a due anni esatti dalla sua chiusura, è frutto di un impegno costante e il risultato di un duro lavoro da parte di tutte le istituzioni e gli attori coinvolti. Ci siamo dati da fare sin da subito, consapevoli delle difficoltà e la-

vorando in sinergia con il ministero, i sindacati e gli enti locali». Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, è stato di parola: aveva promesso la riapertura del ponte per l'inizio delle scuole e domani i treni torneranno a sferragliare sul San Michele. Il ponte torna così transitabile da tutti i mezzi, sempre con le limitazioni pre chiusura.

«È stata sicuramente una grande sfida che abbiamo affrontato e vinto tutti insieme, dando nuova vita a questo capolavoro ingegneristico che auguro possa presto essere annoverato patrimonio Unesco».

«Collegamento fondamentale» Domani non ci sarà nessuna inaugurazione né cerimonia: in tarda mattinata è in programma un sopralluogo sul ponte di Gentile, insieme all'assessore regionale alle Infrastrutture, Claudia Terzi e ai sindacati con in testa Michele

Pellegrini (Calusco) e Gianpaolo Torchio (Paderno d'Adda): «A tutti loro va il nostro ringraziamento per aver permesso nei tempi previsti la riattivazione in sicurezza di un collegamento ferroviario, fondamentale per unire questi territori».

Gentile rimarca un aspetto di questa vicenda: «È stato fatto un ottimo lavoro di squadra. Noi, come Rfi, lo abbiamo concretamente reso possibile senza mai far mancare il nostro impegno, lavorando giorno e notte, 24 ore su 24, ultimando nei tempi previsti il complesso piano di



Una veduta del «braccio di ferro» che si stende sul fiume



Gli operai inibiti nelle ultime operazioni sul viadotto



Torneranno i treni sui binari che portano al ponte

**L'ECO DI BERGAMO**

Dir. Resp.: Alberto Ceresoli

13-SET-2020  
da pag. 24  
foglio 2 / 3

interventi da attuare che hanno interessato sia l'impalcato stradale sia il ponte ferroviario, con la sostituzione di una parte dei componenti metallici, il miglioramento statico delle gallerie, la sabbatura e la verniciatura del ponte. Tutto questo nonostante l'emergenza sanitaria del Covid».

E nonostante qualche incomprensione iniziale tra le parti, in un contesto comunque difficile e preoccupante sia dal punto di vista economico che sociale: gente costretta a fare chilometri in più per raggiungere il posto di lavoro, attività commerciali (e non) sull'orlo del fallimento. Poi le parti hanno trovato un modus operandi condiviso, ci si è confrontati con scadenze precise e rispettate, e questo ha sicuramente aiutato il dialogo e facilitato il conseguimento di un obiettivo comune: la riapertura del ponte senza se e senza ma.

«Commissariamento decisivo Ma l'ad di Rfi dà aggiunge anche un altro dettaglio alla vicenda: «Il commissariamento

dell'opera ha senz'altro snellito e accelerato l'iter delle autorizzazioni». Una strada che potrebbe rivelarsi decisiva anche in altre situazioni aperte sul territorio.

«Ora il cantiere resterà operativo ancora qualche mese al fine di completare le attività residuali». L'ipotesi di massima è quello di rimanere in zona ancora per i prossimi sei mesi, così da completare i lavori di verniciatura e rifiniture varie, senza però precludere l'operatività di una struttura che si è rivelata fondamentale per il territorio.

«Le lancette tornano indietro di due anni: «Purtroppo la chiusura del ponte si era resa necessaria a causa di urgenti e improcrastinabili interventi di manutenzione straordinaria, decisi dopo che i risultati delle verifiche strutturali effettuate periodicamente sull'opera avevano evidenziato una riduzione dei margini di sicurezza. È dispiaciuto privare il territorio così a lungo di un'infrastruttura strategica per la mobilità». Ma dal punto di vista di Rfi non c'era-

no alternative: un intervento pesante sul ponte era già stato preventivato, come dimostrano i 21 milioni di euro (1,5 della Regione) già disponibili per l'intervento. In prima battuta si era pensato di riconsegnare il San Michele ad inizio 2021, ma la ridefinizione delle varie fasi del cantiere e una presenza costante ha portato a chiudere il grosso per la riapertura dell'anno scolastico.

«Per quanto riguarda il futuro, confermo la nostra piena disponibilità allo sviluppo della progettazione anche del ponte stradale» conclude Gentile. Ma servirà tempo: «Ovviamente gli input saranno definiti dalla Regione e dagli altri enti competenti in materia di viabilità stradale e assetto del territorio. I tempi sono legati allo sviluppo del progetto e all'iter autorizzativo che coinvolge diversi soggetti. Siamo solo nelle fasi preliminari di confronto sulle ipotesi di tracciato, impossibile per ora fare previsioni esatte».

©RIPRODUZIONE RISERVATA

## Un intervento di restyling costato 21 milioni di euro

La messa in sicurezza e il restyling del ponte San Michele è costato 21 milioni. All'intervento ha partecipato anche la Regione con 1,5 milioni.



## Due anni fa lo stop urgente La riapertura in tre fasi

Tutto accade improvvisamente nella tarda serata di venerdì 14 settembre 2018, quando di punto in bianco Rfi chiude il ponte San Michele, gloriosa struttura che da fine '800 (la progettazione dello svizzero Julius Röthlisberger è del 1887 e per la sua realizzazione sono serviti due anni di lavoro) collegava due sponde

dell'Adda: quella bergamasca e quella lecchese (prima ancora comasca). Un nodo fondamentale per il traffico stradale e ferroviario che però presenta forti problemi di stabilità.

Talmente complessi che dopo pochi giorni di confronto anche acceso si capisce che serviranno non meno di due anni di lavoro per rimettere in

funzione il manufatto. Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi, viene nominato commissario straordinario dell'opera, così da contenere laddove possibile l'iter.

Il 29 marzo del 2019 arriva la prima parziale riapertura, quella per pedoni e ciclisti, mentre l'8 novembre tocca alla auto, sempre a senso unico alternato come del resto prima dei lavori. In quell'occasione viene indicata come data per la via ai treni il 14 settembre: due anni dopo il cerchio si chiude.

Il Sole **24 ORE**

Dir. Resp.: Fabio Tamburini

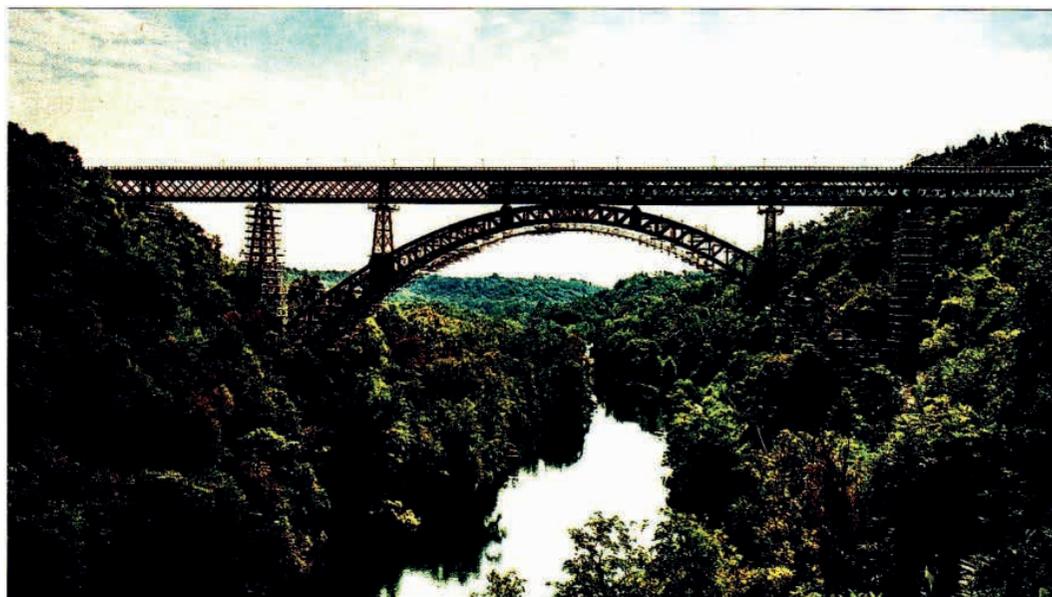
15-SET-2020

da pag. 14  
foglio 1

### DOPO I LAVORI DI MANUTENZIONE

## Riapre al traffico il Ponte sull'Adda

È stato riaperto ieri al traffico ferroviario, a due anni esatti dalla sua chiusura, il ponte San Michele sull'Adda, tra le province di Bergamo e Lecco. Rete ferroviaria italiana (Gruppo Fs Italiane) ha completato la terza fase dei lavori in anticipo di circa due mesi rispetto al programma. Dice Maurizio Gentile, amministratore delegato di Rfi: «La riapertura del ponte è frutto di un impegno costante e il risultato di un duro lavoro da parte di tutte le istituzioni e gli attori coinvolti. Tutto questo nonostante l'emergenza sanitaria Covid-19». L'importo complessivo dei lavori di manutenzione è di circa 21,6 milioni di euro



# Tav Brescia, prossima fermata 2026

**Grandi opere** Col via ai lavori del tunnel di Lonato apre il cantiere simbolo dell'alta velocità Bs-Vr: l'obiettivo è terminare per le Olimpiadi invernali. Lo start alla talpa dato dalla ministra De Micheli: «Infrastruttura strategica per il futuro dell'Italia»

■ Dopo un bando deserto e lo stop dovuto al lockdown, è partito lo scavo della galleria di Lonato, l'opera simbolo della tratta dell'alta velocità Brescia-Verona. I motori della grande fresa che scaverà gli 8 chilometri di tunnel sono stati accessi ieri dalla ministra delle Infrastrutture Paola De Micheli. «Si tratta di un'opera strategica per il futuro del Paese

e la competitività del territorio», ha spiegato. L'obiettivo dei vertici delle Ferrovie è poter attivare la linea in tempo per le Olimpiadi invernali del 2026, organizzate con una sinergia lombardo-veneta da Milano e Cortina. I lavori in città partiranno invece soltanto tra il 2023 e il 2024. In tutto l'opera avrà un costo di 3,4 miliardi di euro. **A PAGINA 2-3**

**LA STRATEGIA**  
**I vertici delle Ferrovie: «Cosi' più treni e servizi per pendolari e imprese»**

**LA STRUTTURA**  
**Sotto l'A4 una galleria di quasi 8 chilometri e dal costo di 205 milioni**

Grandi opere

A Lonato il via ai lavori del tunnel per l'Alta velocità Brescia-Verona

# Tav, la talpa ha acceso i motori Primo treno per le Olimpiadi 2026

Si scava la galleria di 8 km  
La ministra De Micheli:  
«La linea renderà più competitivo il territorio»

Enrico Mirani  
e.mirani@gionaledibrescia.it

**Lonato.** Martina ha cominciato a scavare nelle viscere della Campagna di Lonato, tra la Feralpi e l'autostrada. Boccone dopo boccone dovrà rosicchiare il terreno fino a completare la galleria lunga quasi otto chilometri. Martina si insinua sottoterra, 24 ore al giorno, 7 giorni su 7. Ha un diametro di dieci metri, come una palazzina di tre piani, è lunga 150 metri e pesa 1.750 tonnellate. È la fresa costruita in Cina per Cepav Due, il general contractor che deve costruire la Tav da Bre-

scia Est a Verona. Ieri pomeriggio sono stati inaugurati i lavori della tratta, partiti proprio da Lonato: la galleria è il manufatto più complesso dell'intero progetto. Martina, per inciso, è il nome della figlia di un dirigente del consorzio Cepav Due, costituito da Saipem (società al 59%), Impresa Pizzarotti (27%), Gruppo Icm (14%).

**Galleria.** In realtà, gli operai sono al lavoro già da alcuni mesi, che sono serviti per allestire il cantiere logistico e per assemblare la fresa, arrivata in Italia in febbraio smontata in sessanta container. L'enorme macchina è entrata in funzione nelle scorse ore. Durante lo scavo

«spunta» all'esterno i detriti sui nastri trasportatori, nello stesso tempo riveste la galleria con anelli prefabbricati in calcestruzzo per dare immediata stabilità alla struttura.

Per costruire il tunnel serviranno tre anni, mentre l'apertura dell'intero tracciato Brescia Est (Mazzano)-Verona è



prevista nel 2026. Il tracciato è lungo 48 km, tocca due province e undici Comuni con quattro viadotti, quindici cavalcavia, ventuno gallerie. Il costo è di 2,499 miliardi. Solo la galleria di Lonato vale 204 milioni.

**La ministra.** Ieri pomeriggio la cerimonia inaugurale ha visto schierati il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Paola De Micheli, il presidente di Cepav Due, Franco Lombardi, gli amministratori delegati delle Fs, Gianfranco Battisti, e di Rete Ferroviaria Italiana, Maurizio Gentile, gli assessori regionali alle Infrastrutture di Lombardia, Claudia Terzi, e Veneto, Elisa De Berti. La premessa all'opera, ha sottolineato la ministra De Micheli, «è il lavoro di condivisione fatto

con il territorio». Le grandi infrastrutture «hanno bisogno di essere raccontate e capite perché abbiano sostenibilità sociale, oltreché ambientale ed economica». Del resto, ha ribadito la ministra, «la galleria e la tratta dell'Alta velocità Brescia-Verona faranno crescere la competitività di questa zona, una delle più industrializzate del mondo, grazie al collegamento con altri tre grandi corridoi ferroviari europei». Vantaggi per le imprese, ma anche per l'ambiente «spostando sempre più il trasporto di uomini e merci dalla gomma al ferro».

**Cantieri.** L'eventuale seconda ondata della pandemia non fermerà il cantiere. «Il Covid - parole di Paola De Micheli - ci ha insegnato due cose. Innanzi-

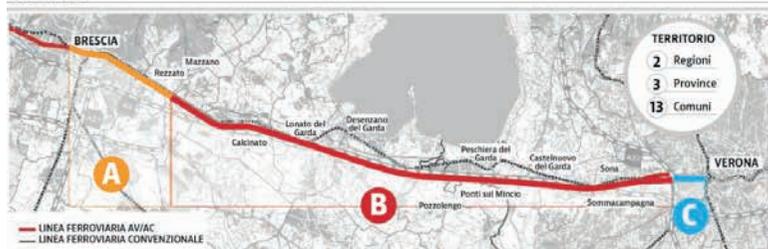
tutto che siamo in grado di tenere sempre aperti i cantieri in sicurezza grazie ai protocolli adottati». In secondo luogo che «la tranquillità della distanza è terribile». Vale per la vita dei singoli nel Covid, per il futuro delle comunità in aree disagiate. «L'Italia ha sete di infrastrutture ferroviarie, intere aree del nostro Paese soffrono di questo isolamento, che significa esclusione. Dobbiamo rimediare». Ovunque: «Dico di no al derby fra nord e sud, bisogna essere ambiziosi, non trascurare nessuno, né al nord né al sud». La Tav Brescia Est-Verona parte da Mazzano, accompagnando la linea storica. Da Calcinato si affianca poi alla A4. La galleria di Lonato serve proprio per bypassare l'autostrada da nord a sud. Tra i manufatti maggiori ci sono la galleria del Frassinò (Peschiera) di 3,3 km e il tunnel S. Giorgio (a Sona) di 3,7 km. //

### CHI, CHE COSA

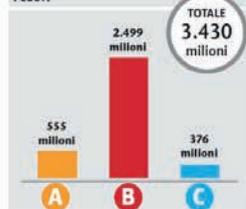
**Il tracciato.**  
La linea Alta velocità Brescia Est-Verona parte da Mazzano ed è lunga 48 km, compresi 12,2 km dell'interconnessione Verona Merce di collegamento con l'asse ferroviario Verona-Brennero.

**Il territorio.**  
Attraversa undici Comuni nel Bresciano e nel Veronese. Le opere principali sono il sistema galleria di Lonato (7.950 metri), le gallerie del Frassinò (a Peschiera, 3.360 metri), la galleria San Giorgio (a Sona, 3.708 metri), i viadotti sul Chiese (377 metri) e Mincio (320). Sono previsti 12 km di barriere acustiche, 15 cavalcavia, 21 gallerie.

### L PROGETTO



### I COSTI



### IL TRACCIATO



### I TEMPI



Martina. La struttura della fresa, lunga 150 metri e con il diametro di dieci // FOTOSERVIZIO NEW EDEN GROUP

## GIORNALE DI BRESCIA

Dir. Resp.: Nunzia Vallini



Ministra. Paola De Micheli ieri pomeriggio a Lonato



Inaugurazione. La cerimonia del taglio del nastro

### TRASPORTI

# Alta velocità, al via i lavori del tratto Brescia-Verona

L'opera (valore superiore ai 2 miliardi di euro) è affidata al consorzio Eni Cepav due

Marco Morino  
MILANO

L'Alta velocità ferroviaria va avanti. In direzione est. Cepav due, il Consorzio Eni per l'alta velocità, avvia i lavori della linea ferroviaria ad alta velocità Brescia Est-Verona con l'inaugurazione della fresa Martina, del diametro di 10 metri, assemblata ad hoc per la costruzione della galleria di Lonato (Brescia). Il consorzio Cepav due è composto da Saipem, leader con il 59%, da Impresa Pizzarotti con circa il 27% e Gruppo Icm con circa il 14 per cento. Alla cerimonia, svoltasi ieri nel cantiere di Lonato del Garda, erano presenti tra gli altri la ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, l'amministratore delegato (ad) del gruppo Fs, Gianfranco Battisti e l'ad di Saipem, Stefano Cao. Dice la ministra: «La galleria di Lonato si adentra in una delle zone a più alta densità industriale del mondo. La nuova ferrovia aumenterà la nostra capacità di competizione e migliorerà la vita a tanti pendolari».

La linea in costruzione è uno dei tasselli del corridoio Mediterraneo che collegherà i porti del sud della Penisola iberica con il confine ucraino, passando per il sud della Francia, l'Italia settentrionale e la Slovenia, con una sezione in Croazia. La linea veloce Brescia Est-Verona, sviluppandosi per lo più in affiancamento all'autostrada A4 Milano-Venezia e alla linea ferroviaria convenzionale, attraversa le Regioni Lombardia e Veneto, 11 comuni nelle province di Brescia, Verona e Mantova (que-

st'ultima per le sole opere di viabilità stradale) e prevede la realizzazione di un tracciato ferroviario di circa 48 chilometri, compresi i 2,2 chilometri dell'interconnessione "Verona merci" di collegamento con l'asse ferroviario Verona-Brennero. L'opera è stata commissionata da Rete ferroviaria italiana, mentre l'alta sorveglianza e la direzione lavori sono state affidate a Italferr, entrambe parte del gruppo Fs Italiane.

L'investimento economico del lotto funzionale Brescia Est-Verona, approvato dal Cipe, è di 2,499 miliardi di euro. La quota assegnata a Cepav due è di 2,160 miliardi di euro. Il completamento della linea Milano-Verona, di cui è già in esercizio dal 2007 il tratto Treviglio-Brescia realizzata anch'essa da Cepav due, permetterà di ridurre le interferenze tra i diversi flussi di trasporto, rendendo più agevole la circolazione e aumentando la capacità di traffico nei nodi ferroviari di Brescia e Verona, con benefici per i servizi a lunga percorrenza, per quelli regionali nonché per il trasporto merci.

Dice Gianfranco Battisti, ad di Fs: «Vorrei farvi immaginare quest'opera nel futuro. Oggi noi offriamo 25 mila posti ai pendolari che tutti i giorni viaggiano tra Milano e Venezia. Con quest'opera saremo in grado di raddoppiare i volumi di offerta ma, soprattutto, sapremo distinguere i flussi di traffico: il traffico pendolare avrà una linea dedicata, l'alta velocità un'altra e il traffico merci un'altra ancora e questo sarà fondamentale, perché in quest'area il traffico merci è molto importante. L'obiettivo è sottrarre quote crescenti di traffico, passeggeri e merci, all'autostrada e trasferirle sulla ferrovia».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## IN BREVE

### RICONVERSIONI

#### Rfi (Fs) produrrà le mascherine

«Abbiamo firmato oggi (ieri, ndr) un accordo con Rete ferroviaria italiana (Rfi, gruppo Fs) che le consentirà di iniziare a produrre, a partire dai primi di maggio, mascherine a norma per i propri dipendenti e per eventuali esigenze della Protezione civile». Lo dichiarano Filt-Cgil, Fit-Cisl, Uiltrasporti, Ugl Ferrovieri, S.L.M. Fast Confsal e Orsa Ferrovie, spiegando che: «La produzione sarà avviata nell'Onae, Officina nazionale apparecchiature elettriche di Bologna dagli stessi ferrovieri debitamente formati al riguardo. L'obiettivo è realizzare 220mila mascherine chirurgiche e 36mila FFP2 al giorno».

### RETE FERROVIARIA ITALIANA

#### Mascherine ai dipendenti e alla Protezione civile

Oltre 270mila mascherine al giorno per i dipendenti del Gruppo Ferrovie dello Stato e per la Protezione Civile. È quanto sarà prodotto nello stabilimento Onae (Officina Nazionale Apparecchiature Elettriche) di Rfi. Il progetto è promosso dalla task force istituita a inizio pandemia. Si aspetta soltanto la consegna, prevista entro fine mese, dei macchinari necessari in arrivo dalla Cina: due saranno destinati a confezionare mascherine di tipo chirurgico e uno per il modello FFP2.

Cerimonia per la riapertura dei lavori del nodo ferroviario genovese dopo il lungo stop  
La ministra: «Nei prossimi due anni in programma interventi per un miliardo in regione»

# L'arma del commissario per accelerare le grandi opere



L'arcivescovo di Genova Marco Tasca benedice il cantiere del nodo ferroviario di Genova BALONTRI

### IL CASO

Emanuele Rossi / GENOVA

**L**e opere prioritarie per la Liguria avranno un commissario "modello Genova" per velocizzarne la realizzazione. Si va dal raddoppio ferroviario di Ponente alla Nuova Diga del porto sino alla Pontremolese.

Altra cosa sono invece le opere affidate ai concessionari: in particolare con la nuova gestione di Autostrade (a seguito dell'accordo tra governo e Atlantia con l'ingresso di Cdp nella concessionaria) si punta a far partire la Gronda e a realizzare il tunnel della Fontanabuona, inserendoli nel piano economico finanziario, nell'ambito della revisione della concessione. Sono i due assi di intervento che la ministra delle infrastrutture e

trasporti Paola De Micheli ha annunciato ieri nella sua visita a Genova, dove ha partecipato alla cerimonia per il riavvio dei lavori del Nodo ferroviario genovese.

#### «INTERVENTI PER UN MILIARDO»

«Solo di opere pubbliche prevediamo di fare opere per un miliardo in Liguria nei prossimi 24 mesi, inserite nel nostro piano Italia veloce». In gran parte, destinati a opere già avviate e i cui lavori sono bloccati, oppure alle manutenzioni. Fare più manutenzione e soprattutto migliorare i collegamenti: in primis quelli coi porti che hanno un ruolo economico strategico per l'Italia. Alcune delle opere previste avremo dei commissari e per questo stiamo predisponendo la lista da consegnare alla Presidenza del Consiglio», ha annunciato la ministra a margine della cerimo-

nia, parlando con i cronisti. «Per altri i commissari saranno rinnovati».

Della lista faranno parte la nuova Diga portuale, che avrà un costo complessivo di circa un miliardo e al momento è in fase di progettazione; il raddoppio della linea ferroviaria Finale-Andora, di cui si sta completando l'aggiornamento della progettazione definitiva, dal costo di 10 milioni di euro e ci sono già a disposizione 270 milioni di euro; il raddoppio della ferrovia Pontremolese, nei tratti mancanti, per collegare il porto di Spezia con l'Emilia. E fa parte anche il Nodo ferroviario, che il commissario ce l'ha già (Calogero Mauceri), è fondamentale per connettere porto di Genova e Terzo valico e da ieri ha visto una ripresa dei lavori affidati al consorzio Covic di cui il principale operatore è Salini-Webuild, lo stesso costruttore del Ponte di Genova

### VERSO IL MODELLO GENOVA

#### Terzo valico e Nodo, obiettivo 2024

Con la riapertura dei cantieri del Nodo ferroviario ieri, l'obiettivo dei costruttori è di arrivare al completamento dei lavori in 30 mesi, recuperando almeno parte dell'enorme ritardo accumulato dalle moltiplicazioni dei binari sul nodo genovese dal 2009 ad oggi. Ma per il Terzo valico ci vorrà più tempo: la previsione di Maurizio Gentile di Rfi è per i primi mesi del 2024.

#### Raddoppio Finale-Andora per la Ge-Ventimiglia

Il progetto del raddoppio ferroviario della tratta Andora-Finale Ligure è stato inserito tra le priorità nella nuova programmazione del Ministero "Italia veloce". Il progetto è in fase di progettazione definitiva e finanziato ma solo in piccola parte con 270 milioni di euro. Serve almeno un altro miliardo di euro per la realizzazione.



Pietro Salini, addi Webuild

#### La nuova Diga, 15 anni per realizzarla

La nuova diga foranea è un'opera faraonica con un costo stimato di un miliardo di euro e una stima di 15 anni di tempo per la realizzazione. Serve per cambiare volto al porto di Genova e permettere l'entrata delle grandi navi, spostando avanti di 500 metri il limite del porto. La progettazione vale 13,5 milioni di euro e la gara bandita dall'Autorità portuale è stata aggiudicata nel 2019 ad una cordata di imprese.

#### Pontremolese, le tratte ancora da realizzare

Il tracciato delle ferrovie Pontremolese lungo 112 km è a doppio binario per 55. Restano da progettare e da finanziare le tratte Vicoforte-Osteriazza (Fornovo) di 18 km, Berceeto-Pontremoli (nuova galleria di valico) di 21 km e la Pontremoli - Chiesaccia (Villafranca) di 15,5 km. Un emendamento al decreto Rilancio ha stanziato 170 milioni.



Il governatore Giovanni Toti

e del Terzo valico. I lavori sono ripartiti dopo un anno e mezzo di stop dovuto al fallimento di Astaldi e all'accorpamento con il cantiere del Valico. «Speriamo sia l'ultima volta che si riparte», si augura Pietro Salini, Ad di Webuild.

#### IL RAPPORTO CON ASPI

L'altro capitolo importante è relativo ai lavori in capo alle autostrade. Sui cantieri in corso per la sicurezza delle gallerie il confronto è stato (e continua ad essere) aspro ma per la ministra si risolverà in pochi giorni. Mentre per la Gronda e il Tunnel della Fontanabuona (servono 300 milioni) si deve attendere il nuovo Piano economico finanziario che sarà elaborato nell'ambito della revisione della concessione. «Appena avremo definito l'atto aggiuntivo della concessione ci sarà la previsione dei cantieri collegati e relativi costi, questa fase si esaurirà da qui alla metà di agosto» spiega la De Micheli.

#### LE RICHIESTE DI SANSA

Dopo il duro confronto in prefettura con le categorie economiche liguri la De Micheli si è riunita con il sottosegretario Traversi e il candidato del centrosinistra Ferruccio Sansa. «Abbiamo stilato una lista di 21 opere prioritarie attivate o da attivare da parte del ministero - racconta il candidato - in più noi abbiamo sensibilizzato la ministra sulla necessità di un intervento risolutivo per il potenziamento della linea Genova-Milano, anche oltre il Terzo valico». Tra i temi affrontati anche la prossima nomina del presidente del porto. «È una nomina decisiva e la ministra lo sa - chiosa Sansa - deve essere fuori da logiche di potere». —

## Frecciarossa deraglia a Lodi, sotto esame uno scambio

**FERROVIE SOTTO SHOCK**

Morti due macchinisti, 31 feriti: nel mirino i lavori sulla linea. Nessun attentato

Il treno viaggiava a oltre 290 km/ora. È il primo incidente sulla rete dell'alta velocità

**Marco Morino**  
MILANO

Un nuovo incidente ferroviario colpisce l'Italia, semina morte e provoca rallentamenti fino a 60 minuti per i treni a lunga percorrenza. Ieri mattina all'alba (ore 5,34) un Frecciarossa 1000, il treno di punta della flotta Alta velocità di Trenitalia, partito alle 5,10 da Milano Centrale e diretto a Salerno è deragliato dopo circa 20 minuti nel Lodigiano per cause ancora da accertare. Il bilancio definitivo del deragliamento è di 2 persone decedute (i macchinisti del Frecciarossa, i cui corpi sono stati trovati a circa 500 metri dal luogo dell'incidente) e 31 feriti. E subito la mente corre a due anni fa, a un'altra tragedia ferroviaria, che costò la vita a tre persone: era il 25 gennaio 2018 quando il treno regionale di Trenord partito da Cremona alle 5,32 e diretto a Milano Porta Garibaldi, dove il suo arrivo era previsto alle 7,24, deragliò a Pioletto, alle porte di Milano, con a bordo 350 persone.

**Le prime ricostruzioni**

L'attenzione degli investigatori si sono subito rivolte verso alcuni lavori di manutenzione notturna, in particolare a uno scambio, che potrebbero essere stati all'origine del deragliamento del Frecciarossa. Secondo una prima ricostruzione, tutta da verificare, la motrice del treno, che in quel momento viaggiava oltre 290 chilometri all'ora sarebbe uscita dai binari finendo prima contro un carrello di servizio che si trovava su un binario parallelo, e poi contro una palazzina delle ferrovie, dove ha terminato la sua corsa con il "muso" rivolto in direzione Milano. Il resto del convoglio ha invece prose-

guito, rimanendo sui binari ancora per circa un chilometro, fino a quando la seconda carrozza si è ribaltata fermando il treno. L'intera area è stata sottoposta a sequestro dalla Polfer al termine delle operazioni di soccorso, mentre la procura di Lodi ha aperto un'inchiesta per disastro ferroviario, omicidio colposo plurimo e lesioni colpose plurime.

A innescare l'incidente, in base alle prime ricostruzioni, potrebbe essere stato un problema a uno scambio. Secondo quanto risulta all'agenzia Ansa, infatti, proprio durante la notte, o nella tarda serata di mercoledì, lo scambio incriminato sarebbe stato oggetto di manutenzione. Anche il governatore della Lombardia Attilio Fontana, giunto di prima mattina sul luogo dell'incidente, conferma la circostanza che «erano in corso dei lavori» lungo la linea, ma precisa che «non si sa se ci sia un collegamento diretto». La ministra delle Infrastrutture, Paola De Micheli, invita alla massima cautela: «Non abbiamo ancora informazioni sulle ragioni di questo incidente, ma inviteremo tutti a non lasciare spazio a fantasie e ricostruzioni non idonee».

**Escluso l'attentato**

«Escludo qualsiasi riferimento a un'attività volontaria, l'ipotesi di attentato è destituita di ogni fondamento» afferma nel tardo pomeriggio il procuratore della Repubblica di Lodi, Domenico Chiaro. «C'isone state attività di manutenzione in quel tratto - prosegue il procuratore -, stiamo cercando di capire quali attività sono state svolte e che tipo di nesso ci sia tra questa attività e il verificarsi del disastro. Questa è una delle ipotesi, le verifichiamo tutte». Chiaro aggiunge anche che «lo scambio sembrerebbe avere una qualche connessione con il verificarsi del fatto».

**Il cordoglio**

«Poteva essere una strage» dice il prefetto di Lodi, Marcello Cardona. A evitare un bilancio molto più grave ha contribuito il fatto che il treno, il primo Frecciarossa della giornata che da Milano Centrale parte in direzione Sud, fosse praticamente vuoto: nella car-

rozza numero 1, quella che ha subito i danni peggiori e in cui si trovava la cabina di manovra con i due macchinisti, non era presente alcun passeggero. In tutto il convoglio c'erano 28 passeggeri, oltre al personale viaggiante.

Il presidente della Repubblica, Sergio Mattarella, esprime il suo cordoglio per le «due nuove vittime del lavoro» e si augura che si faccia presto luce sulla dinamica dell'incidente. Per il premier Conte «la sicurezza dei trasporti e delle nostre infrastrutture in generale è un diritto dei cittadini che lo Stato deve garantire».

«Le società coinvolte hanno già avviato una commissione d'inchiesta - afferma Giancarlo Battisti, ad di Fs - e danno la massima disponibilità agli organi competenti per collaborare. Noi oggi - prosegue Battisti - vogliamo esprimere grande vicinanza alle famiglie dei nostri due colleghi ferroviari ai quali siamo molto vicini e a tutti i feriti, e ringraziare i soccorritori».

Protestano invece i sindacati, che hanno indetto per oggi uno sciopero di due ore «di tutti i ferrovieri dipendenti da tutte le aziende di settore operanti sulla rete nazionale e locale a partire dalle ore 12». L'incidente di ieri a Lodi è il primo incidente avvenuto sulla linea Alta velocità, che appena due mesi fa festeggiava i 10 anni dell'attività commerciale sull'intero sistema da Torino a Salerno (ma la prima linea commerciale è stata aperta tra Roma e Napoli nel dicembre 2005). Dal 2009 su questa rete veloce le Freccie di Fs hanno trasportato 350 milioni di viaggiatori e percorso 380 milioni di chilometri. Cui si aggiungono i circa 85 milioni di passeggeri trasportati sui 45 treni di Italo dal 2012 al 2019.

**Circolazione rallentata**

Sospesa la circolazione sulla linea ad Alta velocità Milano-Bologna, ieri tutti i convogli sono stati instradati sulla linea convenzionale Milano-Piacenza, con forti ritardi. Cancellati una decina di treni. Anche oggi la circolazione ferroviaria dei treni Av, a media-lunga percorrenza e regionale subirà modifiche. Previste anche limitazioni di percorso e cancellazioni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**NEL LODIGIANO**  
**Treno Frecciarossa deraglia: due morti**  
**Sotto accusa**  
**lo scambio deviato**



Il treno Frecciarossa Milano-Salerno è deragliato prima dell'alba di ieri a Ospedaletto Lodigiano, in provincia di Lodi. Nell'incidente (foto), il primo in 15 anni di alta velocità, 2 morti e 31 feriti. Le vittime sono i due macchinisti: Giuseppe Cicciò (51 anni) e Mario Di Cuozzo (59). La causa del deragliamento potrebbe essere stata la manutenzione sbagliata di uno scambio poche ore prima del passaggio del treno. — servizi a pagina 9



Il luogo del deragliamento



Ferrovie sotto shock/1. La seconda carrozza del Frecciarossa ribaltata sui binari dopo il deragliamento del treno all'altezza di Ospedaletto Lodigiano (Lodi)



Ferrovie sotto shock/2. In lontananza, la sagoma del treno deragliato: nell'incidente hanno perso la vita i 2 macchinisti e 31 persone sono rimaste ferite



**CAPO DELLO STATO**  
Sergio Mattarella



**PRESIDENTE DEL CONSIGLIO**  
Giuseppe Conte



**REGIONE LOMBARDIA**  
Il presidente, Attilio Fontana

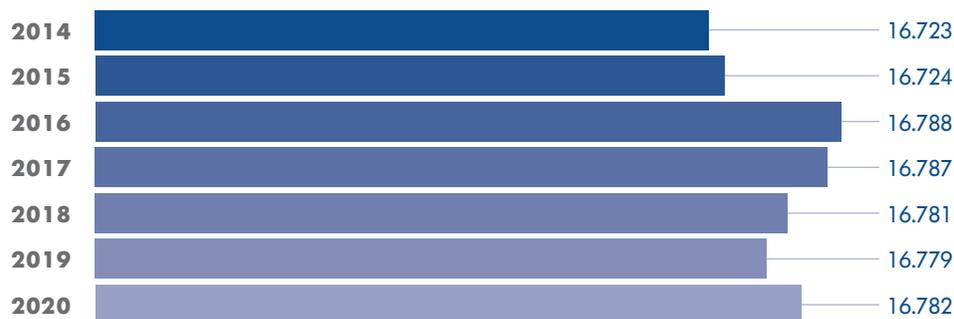
Ritaglio stampa ad uso esclusivo



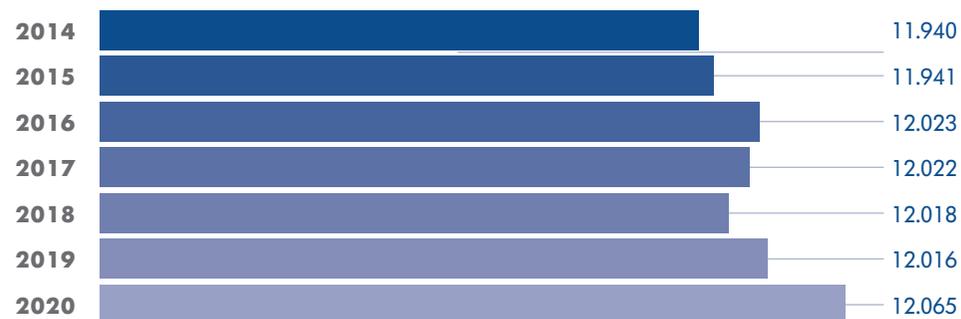
# 2015-2020

AD Maurizio Gentile

## Km di rete



## Km linee elettrificate



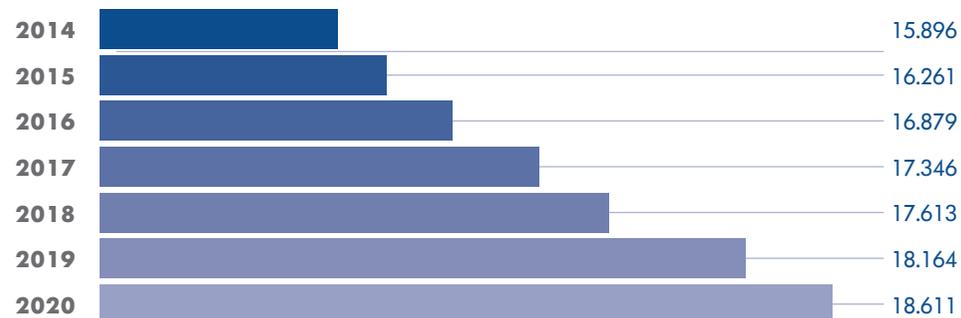
**ERTMS - European Rail Transport Management System:** il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo della marcia dei treni che migliora le prestazioni, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità.

**SCC - Sistema Comando e Controllo:** sistema di gestione integrata a distanza della circolazione ferroviaria attraverso tecnologie presenti in un Posto Centrale remoto.

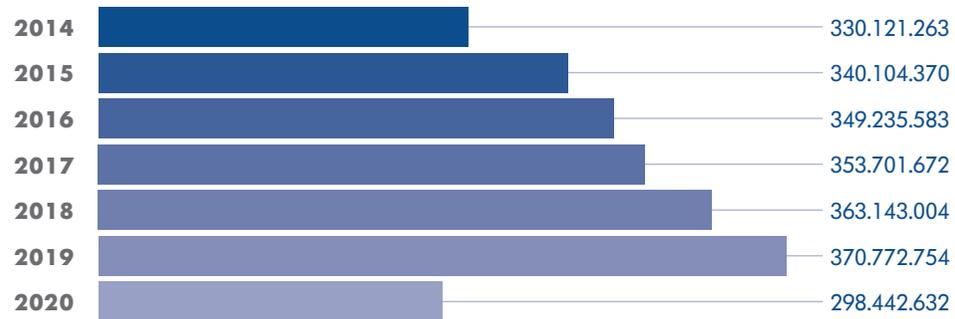
**SCMT - Sistema di Controllo Marcia Treno:** sistema che supporta i macchinisti nella guida controllando la velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno.

**Treno-Km:** unità di misura dei chilometri percorsi dalla totalità dei treni sulla rete ferroviaria nazionale.

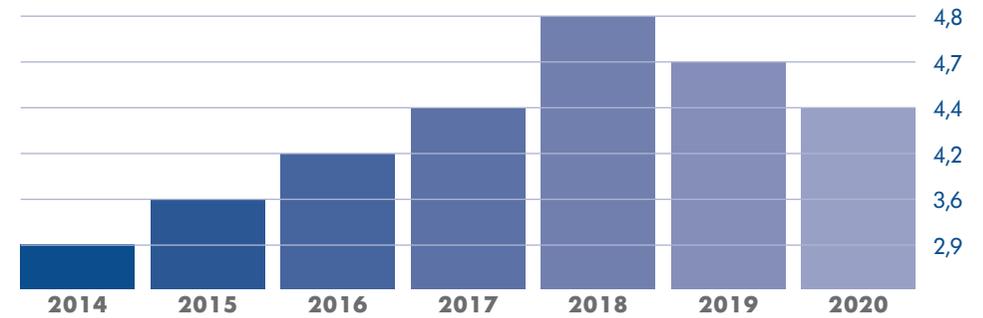
## Km di tecnologie sulla rete (ERTMS, SCC, SCMT)



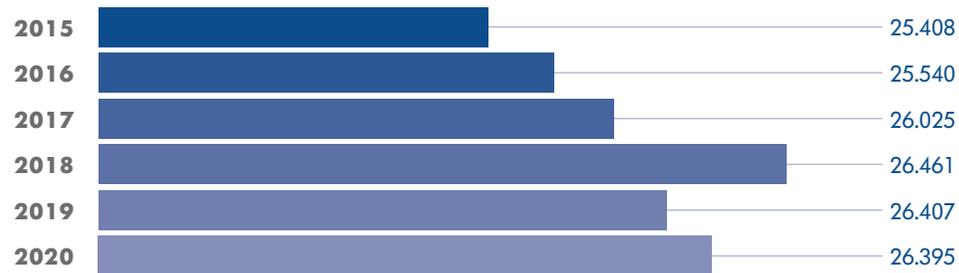
## Treno-Km



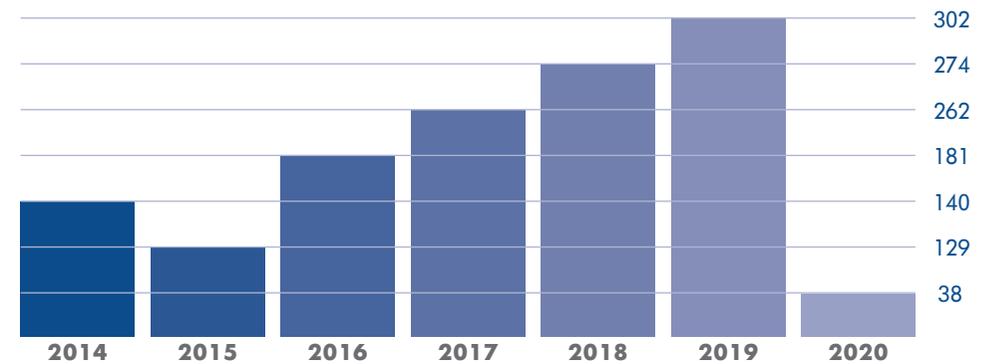
## Investimenti (in miliardi di euro)



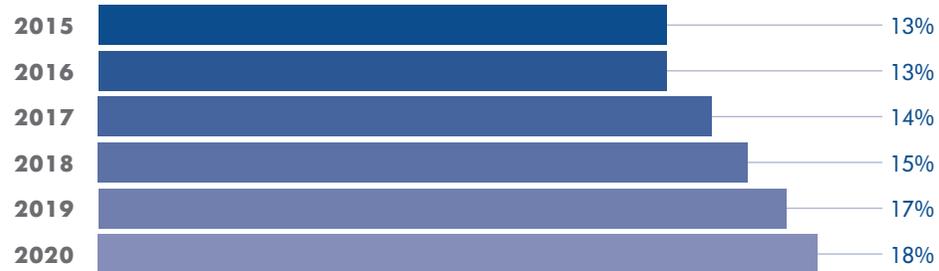
## Numero impiegati



## Reddito Netto (in milioni di euro)



## Rapporto uomo/donna





# Il saluto di Maurizio Gentile AD dal 2014 al 2020

---

Cari amici ferrovieri di RFI,

si è concluso il processo di rinnovo del Consiglio di Amministrazione della società e Vera Fiorani è la nuova Amministratrice Delegata.

Era un passaggio atteso e che avviene in modo condiviso.

L'immagine che mi piace utilizzare, e che sintetizza lo spirito che sottende questo momento, è il passaggio del testimone nella gara della staffetta olimpica: non conta chi lo passa e chi lo prende, ma conta la squadra che tutta insieme punta alla medaglia, che dà il meglio di sé per l'obiettivo collettivo.

Ho avuto l'onore di guidare questa squadra per sei anni, e credo che in questo lungo tempo abbiamo realizzato molti cambiamenti.

Abbiamo affrontato sfide nuove seguendo una strategia precisa: recuperare all'interno della società competenze pregiate ed accrescere la pur significativa credibilità e autorevolezza posseduta presso tutti i nostri stakeholders.

Ci siamo dati obiettivi coerenti con questa strategia, ed abbiamo imparato a muoverci dentro la competizione del trasporto ferroviario mantenendo sempre in primo piano la sicurezza dell'esercizio ferroviario e dei lavoratori, in un contesto regolato molto diverso dal passato.

Posso dire che in questi sei anni abbiamo acquisito migliori competenze organizzative, strategiche, giuridiche, economiche, produttive; in altre parole abbiamo acquisito maggiore consapevolezza del lavorare in una società che opera con il mercato e nel mercato, ma che risponde ad un servizio pubblico.

A me è stata data l'opportunità di guidare questo processo con una squadra che ha creduto nella strategia, ha condiviso gli obiettivi, e li ha saputi trasferire in tutte le articolazioni dell'organizzazione.

RFI è matura per continuare a consolidare queste scelte confermando al tempo stesso la sua flessibilità di adattamento ai mutevoli contesti che si presenteranno, conservando la sua strategicità nel Gruppo Ferrovie dello Stato ed il ruolo di uno dei principali investitori del Paese.

Lascio nelle vostre ottime mani un'azienda sana, onesta, trasparente, e ringrazio tutti quelli che mi hanno accompagnato in questa avventura, dalla Capogruppo alle autorità politiche, dalle strutture ministeriali ai sindacati ed ai fornitori, ma soprattutto ringrazio tutti i Ferrovieri di RFI che mi hanno consentito di guidarli senza mai aver bisogno di comandare ed a cui devo la possibilità di raccontare oggi una storia di successo.

Un augurio di buon lavoro al nuovo Consiglio di Amministrazione ed in particolare alla cara Vera Fiorani, che interpreterà il nuovo ruolo di Amministratrice Delegata e Direttrice Generale con la stessa energia e competenza che in questi sei anni ha messo a disposizione mia e della società.

Ma soprattutto auguro a ognuno di voi di continuare a sentire sempre proprio quell'impegno sociale che è l'essere ferroviere: servire con dedizione ed onestà il Paese per la soddisfazione del diritto alla mobilità di ogni cittadino garantito dalla nostra Costituzione.

Un caro saluto a tutti!

**Maurizio Gentile**



PILA



**2021**

---

# Marzo 2021

---

## **La stazione di Taggia diventa un hub vaccinale**

Grazie a un accordo tra Rete Ferroviaria Italiana e l'ASL 1 la stazione ligure di Taggia, in provincia di Imperia, si trasforma in hub vaccinale. La concessione in comodato d'uso gratuito di un'area di 160 metri quadrati dimostra l'impegno di RFI al fianco di tutti gli enti che passo dopo passo stanno conducendo la battaglia contro il Covid-19.

## **Il nuovo ponte Teodorico apre al traffico stradale**

Dal 26 marzo il centro storico della città di Ravenna e la zona della Darsena, separate dai binari delle linee Bologna - Ravenna e Ferrara - Ravenna, sono nuovamente collegate grazie a un moderno cavalcaferrovia realizzato da Rete Ferroviaria Italiana in sostituzione del vecchio ponte Teodorico. L'intervento rientra nell'ambito degli accordi sottoscritti da RFI con il Comune di Ravenna, l'Autorità Portuale e la Regione Emilia-Romagna per migliorare l'accessibilità ferroviaria all'area portuale.



---

# Aprile 2021

---

## Opere commissariate e Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza

RFI, la principale stazione appaltante del Paese, è incaricata dal Governo di gestire i fondi del PNRR destinati all'estensione dell'alta velocità ferroviaria e al potenziamento delle reti regionali. Al fine di agevolare la realizzazione di opere strategiche e prioritarie per il Paese, il Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili nomina dei Commissari Governativi, molti dei quali vertici di RFI, per facilitare l'esecuzione di queste opere che sono in parte ricomprese nello stesso PNRR.

---

# Giugno 2021

---

## 10 anni di Sala Blu

Le Sale Blu compiono 10 anni. È la testimonianza dell'impegno di RFI a sostegno delle persone con disabilità e a ridotta mobilità che viaggiano in treno e utilizzano le stazioni. Il servizio offerto ha conosciuto un costante successo nel corso di questi anni, con circa 2 milioni e 700mila prestazioni erogate, 14 Sale Blu nei principali scali italiani, una nuova Sala Blu nazionale e oltre 330 stazioni ferroviarie incluse nel network

## Inaugurazione della nuova linea elettrificata Conegliano – Belluno

RFI conclude gli interventi di elettrificazione della linea Conegliano – Belluno che consentono di unire Venezia a Belluno effettuando un collegamento diretto con un treno a trazione elettrica. I lavori sono presentati l'11 giugno nell'evento "Venezia e le Dolomiti più vicine", alla presenza del Presidente della Regione Veneto Luca Zaia e della Presidente di RFI Anna Masutti.

## EVENTI NEL MONDO

Inizia la campagna nazionale di **vaccinazione di massa** contro il Covid-19.

Il rover della NASA Perseverance **atterra con successo su Marte**. Qualche mese dopo lo raggiunge il rover cinese Zhurong.

Inizia la crisi **israelo-palestinese**. Israele bombarda la Striscia di Gaza a seguito del lancio di missili da parte di Hamas sul territorio israeliano.

La Nazionale Italiana di calcio si laurea **Campione d'Europa** dopo aver superato l'Inghilterra ai rigori. La **spedizione Olimpica Italiana** a Tokyo 2020 batte tutti i record e conquista 40 medaglie, tra cui quella d'oro nei 100 metri piani.





# **GALLERY**

# **2021**



2021

## Il nuovo ponte Teodorico apre al traffico stradale



# Inaugurazione della nuova linea elettrificata Conegliano – Belluno



# La stazione di Taggia diventa un hub vaccinale





10 anni di Sala Blu



## Stampa Imperia

Dir. Resp.: Massimo Giannini

DAL 3 APRILE

### Sieri sull'automobile Il "drive through" in stazione a Taggia

Sarà inizialmente rivolto a ultravulnerabili e persone disabili il servizio di vaccinazione drive through che aprirà alla stazione ferroviaria di Taggia, già centro per le somministrazioni agli over 80. Le modalità sono state condivise dall'Asl 1 nei giorni scorsi con le associazioni dei disabili legate al territorio. Ovviamente, chi appartiene a queste categorie non dovrà rivolgersi esclusivamente al drive through di Taggia, ma potrà scegliere di essere vaccinato anche in altre sedi del Ponente. Gli ultravulnerabili verranno contattati via telefono direttamente dal personale dell'azienda sanitaria. La telefonata servirà per prenotare l'appuntamento per la vaccinazione al «drive», nel centro già operativo alla stazione di Taggia, oltre che al Palasalute di Imperia e al Pala-Bigauda di Camporosso. L'apertura del drive through (che prevede la somministrazione con il paziente che può rimanere nell'abitacolo della vettura e che al termine resterà per circa un quarto d'ora in un'area di parcheggio) è prevista il 3 aprile, dalle 8 alle 20. Conterà tre postazioni vaccinali, dove verranno somministrate complessivamente 360 dosi al giorno. Verranno utilizzati vaccini Pfizer. La persona da vaccinare deve essere seduta dietro, sul lato del conducente. P.I. —



Dir. Resp.: Luciano Fontana

14-GIU-2021

da pag. 44 /  
foglio 1

# NEWS DALLE AZIENDE

a cura di CAIRORCS MEDIA

## Le SALE BLU dell'azienda del Gruppo FS Italiane festeggiano 10 anni di servizi di assistenza

Circa 2 milioni e 700 mila servizi di assistenza erogati, 14 Sale Blu nei principali scali italiani e una nuova Sala Blu Nazionale, oltre 330 stazioni ferroviarie incluse nel network: questo in sintesi l'impegno di Rete Ferroviaria Italiana (Gruppo FS Italiane) che da 10 anni garantisce assistenza alle persone con disabilità e a ridotta mobilità che viaggiano in treno e utilizzano le stazioni. Dal 2011 sono stati numerosi i passi avanti compiuti, anche grazie a un continuo e costruttivo confronto con le Associazioni delle persone con disabilità. L'obiettivo del Gruppo FS Italiane, infatti, è quello di mettere sempre la persona al centro di ogni attività, rispettandone i valori e i diritti, la dignità, le esigenze e le aspettative, e rendere i propri servizi inclusivi e accessibili per tutti. In 10 anni, da quando ha assunto il ruolo di station manager, RFI ha accresciuto il network delle stazioni in cui è disponibile il servizio di assistenza per le persone con disabilità e a ridotta mobilità, da circa 250 impianti iniziali ai 332 del 2020. I servizi erogati sono passati dai circa 150 mila del 2010 ai quasi 410 mila del 2019. Inoltre, nel 2020 è stata attivata la nuova Sala Blu Nazionale, che affianca l'attività delle 14 Sale Blu territoriali. Negli ultimi 5 anni sono stati dislocati presso molte stazioni del circuito quasi 500 carrelli elevatori di

nuova generazione. Sono state emesse le linee guida per il brand delle Sale Blu e molte di queste sono realizzate in base al nuovo standard, in luoghi ben riconoscibili e sempre più confortevoli. Molteplici le novità introdotte negli anni per migliorare e semplificare la fruibilità del servizio: sono stati attivati il portale Sala Blu online e l'app Sala Blu Plus per richiedere l'assistenza direttamente dal web, con il proprio smartphone e con la web-chat dedicata alle persone con disabilità uditiva; è stata realizzata una specifica sezione del sito di RFI dedicata alle Sale Blu; sono raddoppiate le stazioni fast (15 nel 2010, oggi 30) dove usufruire del servizio con una sola ora di preavviso; è stato introdotto il numero verde gratuito ed è stato infine attivato a livello europeo il sistema per la prenotazione per viaggi transfrontalieri. Il servizio delle Sale Blu è proseguito senza interruzioni anche nel 2020, nonostante l'emergenza sanitaria, con circa 170 mila interventi. Parallelamente, va avanti il programma di interventi strutturali e tecnologici di RFI in tutte le proprie stazioni, con un investimento complessivo di 5,5 miliardi di euro in 10 anni (2017-2026), per eliminare le barriere architettoniche e assicurare a tutti i viaggiatori la completa autonomia negli spostamenti. • [www.rfi.it](http://www.rfi.it) •



## Fs investe 6 miliardi sulle tecnologie

### Il Pnrr per le ferrovie

Con il Pnrr il gruppo Fs investirà in opere di rete e infrastrutturali 24,7 miliardi di cui 13,6 di risorse aggiuntive per nuovi progetti. Una quota di 6,1 miliardi sarà destinata a investimenti tecnologici. **Santilli** — a pag. 3

# Nuovi progetti Fs nel Recovery per 13,6 miliardi, 6,2 di tecnologie

**Il Pnrr ferroviario.** Nuova tabella di Giovannini al Parlamento mentre un'elaborazione Rfi evidenzia la quota tecnologica pari quasi alla metà del totale

**Giorgio Santilli**

Nel Recovery Plan ci sono 13,6 miliardi di nuovi investimenti ferroviari (finanziati cioè con risorse europee aggiuntive rispetto a quelle nazionali) su un totale di 24,7 miliardi della missione 3 per le Fs. La tabella aggiornata, opera per opera, importo per importo (si veda la sintesi contenuta nel grafico in pagina), è stata inviata dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, in Parlamento, dove il piano degli investimenti ferroviari continua a essere oggetto di discussione politica molto animata.

La sorpresa maggiore di questo «piano aggiuntivo» di Rete ferroviaria italiana (Rfi) finanziato dal Pnrr è la quota dei progetti in tecnologia rispetto a quello in infrastrutture civili. Secondo una elaborazione della stessa società Rfi, di cui è venuto in possesso Il Sole 24 Ore, questi interventi ammontano a 6.161 milioni, quindi poco meno della metà del totale dei progetti aggiuntivi.

Niente male per un piano noto per l'estensione della rete di Alta velocità, a partire dalla linea Salerno-Reggio Calabria, per il completamento delle linee veloci del Nord (Brescia-Vero-

na-bivio Vicenza e Terzo valico), per la realizzazione delle trasversali come Roma-Pescara, Orte-Falconara e Batipaglia-Potenza-Metaponto.

Le tecnologie applicate alla rete ferroviaria sono fondamentali non solo per accrescere la sicurezza del traffico, ma anche per aumentare la capacità della rete. Sono investimenti che più rapidamente e con minori costi rispetto alle opere civili consentono di far crescere la produttività della rete.

Quasi tre miliardi (di cui 2,7 aggiuntivi) vanno allo European Rail Traffic Management System (Ertms), il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che sarà via via esteso all'intera rete ferroviaria: ottimizza la capacità delle linee esistenti, facendo passare più treni, garantisce sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli. Ertms è la tecnologia applicata finora all'Alta velocità che controlla il distanziamento dei treni, provocando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra convogli. Rfi è da dieci anni all'avanguardia in queste tecnologie e l'ad Vera Fiorani conferma ora, e anzi rafforza

e accelera, questa scelta strategica verso la rete ferroviaria digitalizzata. Un effetto positivo anche sul piano paesaggistico, perché scompariranno i pali del segnalamento che oggi fiancheggiano i binari.

Ma il «piano aggiuntivo» può contare su una diffusa presenza di tecnologie, con numerosi interventi di upgrade o potenziamento, come nel caso della linea Adriatica e della Pontremolese e dei nodi di Roma e Milano, oppure con interventi misti tecnologia-opere civili o ancora elettrificazione di linee come la Ivrea-Aosta, Palermo-Trapani, Como-Lecco, Civitanova-Macerata-Albacina, Roccaravindola-Isernia-Campobasso.

Nella sua lettera al Parlamento, Giovannini fa anche un punto più generale del piano ferroviario, oltre il

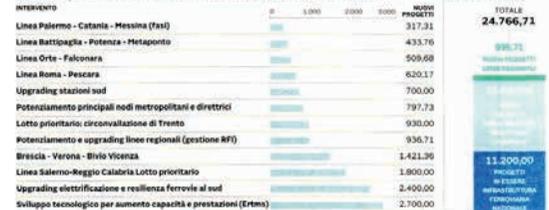
Pnrr da 25 miliardi. Il ministro ricorda che quel piano è «integrato da 10,35 miliardi per l'alta velocità» dal fondo complementare nazionale collegato al Pnrr, da 1,55 miliardi per le ferrovie di proprietà regionale, da 200 milioni per il rinnovo del parco locomotori, da 300 milioni per la prima fase della sperimentazione a idrogeno, da 800 milioni per il rinnovo dei treni regionali a lunga percorrenza. Giovannini cita anche 7,5 miliardi dell'aggiornamento del contratto di programma Rfi e le ulteriori risorse che arriveranno dai fondi Ue (più cofinanziamento nazionale) per la coesione e dal Fsc. Per queste ultime poste si ipotizza un ulteriore finanziamento alle ferrovie dell'ordine dei dieci miliardi.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### La mappa

#### PIANO NAZIONALE RIPRESA E RESILIENZA

Infrastrutture per una mobilità sostenibile, investimenti sulla rete ferroviaria. Dati in milioni di euro



Fonte: RFI - PNRR

## 3 miliardi

### AL SISTEMA DI CONTROLLO

Quasi tre miliardi (2,7 aggiuntivi) vanno allo European Rail Traffic Management System (Ertms), il sistema di controllo elettronico della marcia del treno



### FERROVIE DELLO STATO

Nel Recovery Plan ci sono 13,6 miliardi di nuovi investimenti ferroviari su un totale di 24,7 della missione 3 per le Fs (in foto l'ad Luigi Ferraris)



### VERA FIORANI

Amministratore delegato di Rfi

RECOVERY PLAN

Missione #3:  
con 41,8 miliardi  
la grande sfida  
dell'Alta velocità  
in tutto il Paese

— da pagina 25 a pagina 28

# Recovery plan

Missione #03 — Mobilità sostenibile

Le Sintesi del Sole

## Alta velocità in tutta Italia: tempi e lotti della grande sfida del Pnrr

**Infrastrutture.** I 25,4 miliardi di risorse europee diventano 41,8 miliardi aggiungendo i due fondi nazionali integrativi. Ance: solo 9 miliardi ancora da affidare dei finanziamenti Ue

**L'obiettivo di Rfi è che nessuna città collegata alla rete sia a una distanza maggiore di 4 ore e mezza da Roma**  
Giorgio Santilli

visti dal fondo complementare nazionale (istituito dal decreto legge 59/2021), per un totale di 31,46 miliardi: 27,97 alla rete ferroviaria e 3,49 a intermodalità e logistica integrata.

Ma questi numeri - contenuti nel Recovery Plan inviato a Bruxelles - non bastano ancora per completare il quadro finanziario dell'intervento infrastrutturale che il governo promette all'Unione Europea e agli utenti della ferrovia in Italia (soprattutto al Sud) il sostanziale allargamento della rete ferroviaria ad Alta velocità. È la sfida più impegnativa del Recovery Plan quella di superare un tra-

sporto ferroviario diviso in Italia fra aree di Serie A e aree di Serie B. Proprio a questo scopo ancora il decreto legge 59/2021 destina altri 10,35 miliardi di risorse nazionali per completare il finanziamento della Verona-Padova (950 milioni)

La missione 3 del Piano nazionale di ripresa e resilienza (Pnrr) alimenta gli investimenti nelle infrastrutture «per una mobilità sostenibile» con una spesa di 25,4 miliardi finanziata dai fondi europei (24,77 alla rete ferroviaria e 0,63 alla intermodalità e alla logistica integrata) cui vanno aggiunti 6,06 miliardi finanziati pre-

e della Salerno-Reggio Calabria. La ragione di questa corsia parallela è che finanziamenti e lavori per completare queste due opere arriveranno rispettivamente fino al 2029 e al 2030, quindi fuori della scadenza europea del 2026.

Se si vuole dare, quindi, il totale delle risorse europee e nazionali collegate al Pnrr per le infrastrutture per la mobilità sostenibile si deve parlare di 41,8 miliardi.

Ma torniamo alla prima dimensione, quella dei fondi europei, per cui il Pnrr fornisce una timetable vincolante a tutti gli effetti, anno per anno, opera per opera (è riprodotta nei grafici a fianco per le principali voci di investimento), pena la perdita delle risorse.

Sono fondi prevalentemente destinati al settore delle costruzione e degli appalti di lavori pubblici, che saranno gestiti quasi esclusivamente da Rete Ferroviaria Italiana: 2.261 milioni da contabilizzare nel biennio 2020-2021, 2.825 nel 2022, 2.944 milioni nel 2023, 5.464 milioni nel 2024, il picco di spesa di 5,851 milioni nel 2025 e la chiusura a 5.421 milioni nel 2026.

L'Ance calcola che dei 22 miliardi di investimenti in opere civili finanziati con fondi europei soltanto 9 miliardi devono ancora essere aggiudicati. Gli altri, quindi, la grande maggioranza, hanno già un appaltatore e vanno accelerati in fase di progettazione esecutiva/esecuzione. Viceversa, le opere finanziate con fondi nazionali sono in gran parte ancora da affidare, a partire ovviamente dai sei lotti in cui sarà suddivisa la Salerno-Reggio Calabria, di cui tre finanziati (si veda l'articolo nella pagina successiva).

Ma che Italia ad Alta velocità ci lasceranno questi investimenti? «L'obiettivo concretamente raggiungibile - afferma lo studio di prefattibilità della Salerno-Reggio Calabria inviato da Rfi in Parlamento - può essere sintetizzato in un tempo di accesso a Roma da tutte le principali città dell'Italia peninsulare dell'ordine delle 4 ore e mezza, valore paragonabile a quello dei servizi AV provenienti da Torino». Obiettivo che, almeno per Reggio Calabria, non potrà essere centrato prima del 2030. Stesso discorso vale per

il completamento della Verona-Padova. Sarebbero concluse entro il 2026, invece, il terzo valico dei Giovi e il collegamento Liguria-Alpi, la Napoli-Bari, l'ammodernamento delle linee trasversali, la Verona-Fortezza.

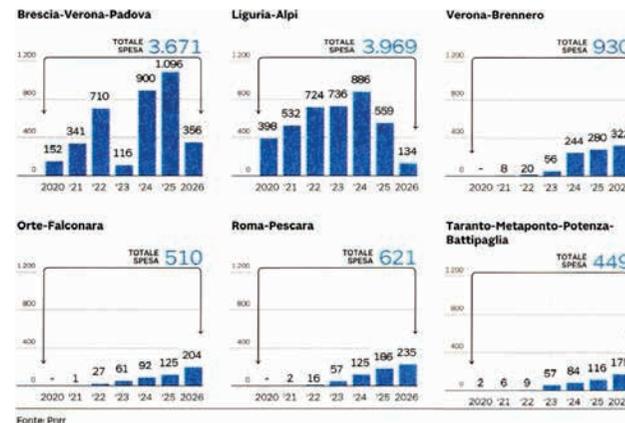
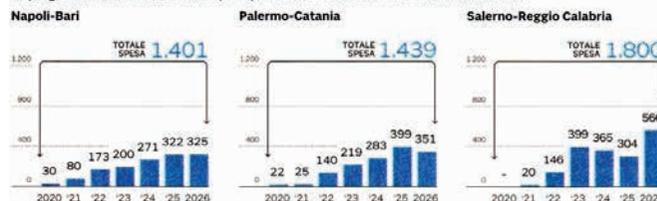
La mappa dei nuovi tempi di percorrenza è presente nell'analisi costi-benefici inserita da Rfi nel Pnrr. Restano fermi, ovviamente, i tempi sulla Torino-Roma-Napoli, complessivamente cinque ore.

Queste le altre linee. Da Genova sarà possibile arrivare sia a Torino che a Milano in un'ora anziché l'attuale ora e quaranta minuti. Da Bologna al Brennero riduzione da 4 a 3 ore. Per la Roma-Ancona la "promessa" di Rfi è di scendere da 3 ore e 24 minuti a 2 ore e 30. Da Roma a Pescara si scenderebbe da 4 ore e 30 minuti a 2 ore e 30 minuti, con un vantaggio anche nella frequenza di convogli garantiti, soprattutto su singole tratte della linea. Da Napoli a Bari la riduzione è da 3 ore e 53 minuti a 2 ore e 30 minuti. Della Salerno-Reggio Calabria si è detto, l'obiettivo è scendere da poco meno di 5 ore a 4.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

La road map dell'Alta velocità nel Recovery Plan

La programmazione annuale della spesa per i lotti dell'Alta velocità. Dati in milioni di euro



Fonte: Pnrr

# Recovery plan

## Missione #03 — Mobilità sostenibile

### Le Sintesi del Sole

#### L'analisi

#### L'AMBIZIONE DEL PIANO E L'INCOGNITA DEI TEMPI

di **Romain Bocognani**

Il piano di infrastrutture per la mobilità sostenibile della Missione 3 è indubbiamente il più ambizioso tra i piani infrastrutturali previsti nel Recovery Plan dei 27 Paesi dell'Ue. Con 28 miliardi di euro, il piano italiano vale più dei piani infrastrutturali di Francia, Germania e Spagna messi insieme (21 miliardi). Ma è anche il piano che presenta più insidie dal punto di vista dell'attuazione.

L'obiettivo è dotare il Paese di un sistema infrastrutturale più moderno, digitale e sostenibile, recuperando parte del gap infrastrutturale accumulato negli ultimi 15 anni. Un gap generato prima dai continui tagli agli investimenti e poi dall'incapacità a rimettere in moto la macchina degli investimenti, pur in presenza di ingenti fondi disponibili. Dalle infrastrutture ricomprese nel Pnrr si attende un forte contributo al rilancio dell'attività nelle costruzioni e dell'economia: per il governo la missione 3 è quella che attiverà maggiormente l'edilizia e la sua lunga filiera.

Riuscire in questa sfida però è tutt'altro che scontato. La scelta dell'esecutivo è stata infatti quella di giocare in modo aperto la partita delle infrastrutture. E neanche sul terreno più facile. Innanzitutto, dopo le anticipazioni di dicembre sull'assenza di risorse addizionali, al piano infrastrutturale è stata assegnata una fetta importante di risorse aggiuntive che daranno luogo a nuovi appalti: 17 miliardi di cui 11,1 a valere sui fondi Ue, da spendere inderogabilmente entro il

2026. Nel piano, sono state poi inserite molte opere, anche di grandi dimensioni, con progetti - a volte di fattibilità - ancora da approvare e quindi con tempi di attuazione presumibilmente non compatibili con le scadenze fissate da Bruxelles. Una scelta fatta anche a discapito degli interventi di manutenzione, più rapidi nella realizzazione e facilmente rintracciabili in modo diffuso nei programmi di interesse degli enti locali previsti in altre missioni del Pnrr.

I protagonisti della sfida contro il tempo sono per metà grandi progetti ferroviari - Circonvallazione di Trento, Roma-Pescara, Orte-Falconara e per alcuni lotti la Palermo-Catania e la Napoli-Bari - e per metà programmi di opere di medio-piccola dimensione come quelli sulle linee regionali o sulle stazioni e ferrovie nel Sud. Serve correre, quindi. Ma, solo per alcuni di questi progetti, i recenti decreti hanno previsto incisive misure di accelerazione delle fasi a monte della gara, dove di solito si concentrano i principali ritardi. Mancano, ad esempio, misure di snellimento della fase di programmazione interministeriale.

La cabina di regia del Pnrr dovrà monitorare con attenzione l'avanzamento del piano ed essere pronta anche a rivedere l'elenco dei progetti. Con la consapevolezza di disporre, in ultima istanza, anche di un'exit strategy perché il piano infrastrutturale è finanziato con la parte prestita del Recovery e quindi potrebbero subentrare ai nuovi progetti previsti oggi anche vecchi progetti "non addizionali".

Vicedirettore generale Ance

© RIPRODUZIONE RISERVATA

# Recovery plan

## Missione #03 — Mobilità sostenibile

### Le Sintesi del Sole

# Rfi, scommessa tecnologica su 177 linee: costo 3 miliardi

#### La ferrovia digitale. Finanziato dal Pnrr il piano accelerato di investimento sul controllo elettronico di marcia. Più treni, più puntualità, più sicurezza

Con l'accelerazione  
impressa dal piano  
è anticipata al 2026  
la copertura di 4mila  
chilometri di rete  
**Giorgio Santilli**

Non ci sono solo opere ferroviarie civili nella Missione 3 del Pnrr ma anche tecnologie che introducono l'era della ferrovia digitalizzata. European Rail Traffic Management System (Ertms) è il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura passano più treni), garantisce maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli: insomma, una maggiore stabilità complessiva dell'intero sistema ferroviario, tanto più quando l'Ertms è collegato alle centrali di stazione (Acc) per la supervisione della circolazione nei nodi ad alta densità. Ertms è la tecnologia applicata finora solo all'Alta velocità che controlla il distanziamento dei treni, provocando una frenata automatica in caso di riduzione della distanza fra convogli. Rete Ferroviaria Italiana (Rfi) da dieci anni è all'avanguardia in queste tecnologie grazie alla scelta fatta in origine da Mauro Moretti di investire su questi sistemi per l'Alta velocità, successiva-

mente sposati e spinti dall'Unione europea (anche perché rendono interoperabili le reti nazionali e facilitano la concorrenza su scala europea).

Rfi ha un piano in corso, approvato nel luglio 2017 (in codice NIP 2017), per estendere queste tecnologie progressivamente entro il 2050 a 10mila chilometri di rete (la cosiddetta rete Ten su un totale di 15.493 chilometri), con due step intermedi di quattromila chilometri entro il 2026 e di seimila chilometri entro il 2030. La prima tranche di questo piano (già finanziata con fondi del contratto di programma Rfi) vale 217 milioni e tocca 1.266 chilometri da attrezzare entro il 2022.

Ma Rfi vuole velocizzare il raggiungimento di questo obiettivo considerato strategico e allargarlo all'intera rete. Perciò ha varato un «piano accelerato» da 2,9 miliardi che prevede l'installazione dell'Ertms entro il 2036 su tutti i 15.493 chilometri di rete. Entro il 2026, la rete coperta sarà di quattromila chilometri (tutta la rete considerata core dalla Ue). Del piano fanno parte la dismissione del vecchio sistema di segnalamento e incentivi economici per le imprese ferroviarie per montare i sistemi di bordo su circa cinquemila vecchie cabine.

All'investimento in Ertms si aggiunge un piano tecnologico più complessivo che al momento prevede una spesa di 9,7 miliardi per fare un

ulteriore salto tecnologico e mettere in rete tutti i sistemi di gestione del traffico ferroviario: in particolare, sono finanziati gli ACC, i sistemi di sorveglianza del traffico con le grandi sale di controllo dei treni installate nelle grandi stazioni metropolitane.

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,9 miliardi messi a carico dei fondi europei per adeguare complessivamente, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale: 63 linee su cui l'intervento è avviato ed è da completare entro il 2024; 34 da avviare ma da completare comunque entro il 2024; altre 80 da avviare e realizzare nel triennio 2024-2026.

L'inserimento nel Pnrr è di fatto il via libera all'accelerazione che si tradurrà in una spesa di 50 milioni nel 2021, 299 nel 2022, 345 nel 2023, 643 nel 2024, 705 nel 2025, 928 nel 2026.

Il Pnrr contiene un'analisi costi benefici che giunge alle conclusioni

che l'accelerazione dell'installazione dell'Ertms sull'intera rete conviene a Rfi e agli utenti ferroviari. Per Rfi porta a un risparmio complessivo, sia in termini finanziari che economici, di 4,3 miliardi su un totale di investimento di 21,4 miliardi. Questo risparmio è dovuto soprattutto ai benefici anticipati apportati dall'investimento alla gestione (possibilità di fare maggiore offerta soprattutto nei nodi urbani e maggiore puntualità), alla riduzione dei tempi e dei costi di sovrapposizione del vecchio e del nuovo sistema, ai minori costi di manutenzione e di personale.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Cosa c'è nella Missione 3 del Pnrr

### Il sistema Ertms

La Missione 3 del Pnrr finanzia anche tecnologie che consolidano l'era della ferrovia digitalizzata. È il sistema Ertms, European Rail Traffic Management System, vale a dire il sistema di controllo elettronico della marcia del treno che ottimizza la capacità delle linee esistenti (a parità di infrastruttura possono passare più treni), garantisce una maggiore sicurezza, contribuisce a una maggiore puntualità dei convogli.

1

### IL PIANO ERTMS Investimento di 2,9 miliardi

Nel Pnrr è stato inserito il «piano accelerato» di implementazione dell'Ertms, con un investimento di 2,9 miliardi

2

### L'ADEGUAMENTO Interessate 177 linee

L'investimento servirà per adeguare, entro il 2026, 177 linee della rete nazionale



### LA DOMANDA I BENEFICI PER LA COLLETTIVITÀ DEL PIANO ACCELERATO ERTMS

Gli impatti socio-economici connessi all'implementazione del piano accelerato del sistema Ertms sono stati definiti da uno studio PwC riportato negli allegati tecnici del Pnrr: tali benefici ammontano a 700 milioni di euro per la collettività e sono per lo più legati all'aumento dell'affidabilità,

### Quali sono i benefici totali per la collettività collegati all'implementazione del piano accelerato per il sistema Ertms (European Rail Traffic Management System)?

puntualità e stabilità offerta dal sistema rispetto alle tecnologie attualmente implementate. I benefici sono stati calcolati come prodotto del valore economico del tempo per la quantità di tempo risparmiato dalle persone e/o merci che attualmente utilizzano la rete ferroviaria italiana.

# Recovery plan

## Missione #03 — Mobilità sostenibile

### Le Sintesi del Sole

#### Gli interventi

Previsti 5,45 miliardi

## Largo al potenziamento delle linee regionali

Marco Morino

Non solo alta velocità. Nella cura del ferro voluta dal Pnrr c'è spazio anche per il potenziamento e l'elettificazione delle linee regionali, alle quali sono destinati 5,45 miliardi. Ci sono alcuni dati che non dobbiamo trascurare: in Italia i chilometri di linee non elettrificate sono circa 4.800, pari al 28% del totale. Su queste linee circolano 1.250 treni al giorno (i merci sono 20). Naturalmente si tratta di treni diesel, cioè inquinanti. Inoltre in Italia circa 9 mila chilometri di linee ferroviarie (sui 16.782 totali) sono ancora a binario unico. Mai come in questi ultimi anni il Gruppo Fs, attraverso Rfi, ha avviato progetti e cantieri, da Nord a Sud, per l'elettificazione delle linee. Ora arriva anche la spinta del Pnrr che elenca con puntualità una serie di interventi, con una particolare attenzione al Mezzogiorno e al miglioramento dei collegamenti ferroviari con porti e aeroporti. Tra questi ultimi: collegamento città di Taranto con il porto, collegamento città di Brindisi con l'aeroporto, collegamento con il porto di Augusta, collegamento con il porto di Olbia, completamento della linea Salerno Arechi-aeroporto.

Tra gli interventi di potenziamento delle ferrovie regionali, figurano investimenti sulle linee Roma-Venafro-Campobasso-Termini e Sibari-Catanzaro lido-Reggio Calabria (Ionica). Saranno poi effettuati interventi sul nodo di Catania, sarà elettrificata la Barietta-Canosa. In Lombardia, la linea Codogno-Cremona-Mantova sarà raddoppiata, così come la Albairate-Abbiategraso. Sono previsti fondi anche per

l'elettificazione della linea Como-Lecco. C'è poi il grande capitolo delle ferrovie concesse, tra cui la rete gestita da Ferrovie del Sud Est e Ferrovie Appulo Lucane. Ulteriori interventi per adeguare le linee regionali agli standard tecnici della rete nazionale sono poi previsti per Circumvesuviana e Cumana, Circumetnea, Cosenza-Catanzaro, raddoppio Andria-Barletta. Di nuovo al Nord, in Piemonte, il Pnrr cita la Canavesana e la Torino-Ceres. L'elenco è lungo. Sui territori i fondi per il potenziamento delle reti ferroviarie regionali sono stati accolti con entusiasmo. Dice Aristide Vercillo Martino, amministratore unico di Ferrovie della Calabria: «Le risorse destinate alla linea Cosenza-Catanzaro proiettano l'azienda e l'intera regione verso un importante scenario futuro. Da anni il progetto predisposto dalle Ferrovie della Calabria, per ammodernare la linea e ridurre i tempi di percorrenza tra Cosenza e Catanzaro, attendeva di essere realizzato».

Il Pnrr prevede anche interventi per migliorare le stazioni ferroviarie nel Sud: 700 milioni di euro saranno usati per riqualificare le stazioni del Mezzogiorno, migliorare la funzionalità dei loro edifici, la qualità dei servizi forniti agli utenti, i livelli di efficienza energetica e lo sviluppo dell'intermodalità ferro-gomma.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Linee regionali. Via al potenziamento

# Recovery plan

Missione #03 — Mobilità sostenibile

**Le Sintesi del Sole**

**Nuovi cantieri**

Focus su reti e servizi

## Salerno-Reggio, l'Alta velocità arriva a Sud

**Vera Viola**

L'Alta velocità ferroviaria scada il Mezzogiorno. L'interesse per opere inserite nel Pnrr italiano che potranno incidere sulla vita e sull'economia delle regioni meridionali, la disponibilità improvvisa di una mole interessante di risorse, la necessità di scegliere i tracciati più utili e meno impattanti, tengono banco negli incontri tra strutture tecniche e politiche di Fs, ministero delle Infrastrutture, Regioni e Comuni coinvolti.

La vera novità introdotta dal Piano nazionale di ripresa e resilienza è il finanziamento all'Alta capacità e velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Ne ha parlato pochi giorni fa l'ad di Rfi (Rete ferroviaria italiana), Vera Fiorani, che è commissario per la realizzazione delle linee di Alta velocità Salerno-Reggio Calabria e Potenza-Battipaglia. «Una velocità di progetto tra 250 e 300 km all'ora: è la nostra risposta tecnica per arrivare, già con il completamento dei primi due lotti, a un tempo di percorrenza di quattro ore» tra Roma e Reggio-Calabria, ha detto Fiorani. «Nel percorso ha aggiunto - c'è un unico punto nei pressi di Praia in cui la velocità si ferma a 160 chilometri orari».

L'intera tratta misura 445 chilometri ed è stata suddivisa in sette lotti funzionali (si parte dal lotto 0). Il costo complessivo è stimato in

22,8 miliardi. Al momento sono stati finanziati dal Pnrr i primi due lotti (coperti per 11,2 miliardi dal Pnrr e per il resto da fondi aggiuntivi disponibili), da realizzare per tappe funzionali: la prima entro il 2026, il completamento entro il 2030. Dei quattro percorsi selezionati in partenza, il progetto di fattibilità tecnico-economica realizzato da Rfi ha scelto quello "autostradale" per costi contenuti, soddisfazione dei territori e ridotto impatto, secondo la ricostruzione di Rfi. Tale proposta sarà discussa con le comunità locali.

Per quanto riguarda il tratto campano, si discute su dove collocare la stazione Salerno Sud. Sul tavolo le opzioni Sapri, Atena Lucana, Padula e Buonabitacolo. «Si sta lavorando a un percorso per lo più fuori terra - precisa Luca Cascone delegato del presidente De Luca a seguire i lavori dell'Alta velocità - con il minor numero possibile di gallerie».

Sul versante calabrese, c'è un fronte che contesta il tracciato ipotizzato, che «avrà un impatto pesantissimo sul paesaggio - precisa Francesco Russo, esperto di Logistica e Trasporti, ordinario di Ingegneria alla Mediterranea di Reggio Calabria - spaccando i parchi nazionali del Cilento, del Pollino, della Sila. Per noi ha senso l'Alta velocità al Sud solo se il viaggio dura non più di tre ore».

Il Pnrr dedica risorse considere-

voli anche alla Napoli-Bari, in costruzione da tempo. Tutti i cantieri saranno aperti entro fine 2021. Per il 2023 è prevista una prima attivazione della linea. L'opera (6 miliardi di costo) consentirà di ridurre i tempi di percorrenza tra Roma e Bari: tre ore, quasi una in meno rispetto ad oggi. E permetterà anche di realizzare un collegamento diretto tra Napoli e Bari in circa due ore (contro le attuali 3 ore e 34 minuti), senza più dover cambiare a Caserta. Attesa da molti anni, la Napoli-Bari dal 2015 in poi ha avuto una netta accelerazione.

Il Pnrr, nel finanziare la Napoli-Bari (1,4 miliardi), libera risorse già stanziata dal Contratto di programma di Rfi. Con queste e altre risorse è stato costituito un fondo di quasi 11 miliardi per interventi a beneficio anche degli stessi territori. Uno degli interventi su cui si sta ragionando riguarda la dotazione di servizi all'Alta velocità da collocare nei pressi delle stazioni. In primis, piattaforme logistiche: una o due nei territori di Avellino o Benevento. Più in generale, si pensa che con le risorse disponibili sarà necessario completare i collegamenti delle nuove stazioni ferroviarie. Prima di tutte la stazione di Afragola, progettata da Zaha Hadid che, in attesa del prolungamento dell'Alta velocità e dei collegamenti necessari, resta una cattedrale nel deserto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

LE OPERE PRINCIPALI

23 miliardi

**Salerno-Reggio Calabria**  
È il costo complessivo stimato per il finanziamento dell'Alta velocità tra Salerno e Reggio Calabria. Il Recovery Plan ha finanziato i primi due lotti (coperti dal Pnrr per 11,2 miliardi e per il resto da un fondo aggiuntivo disponibile)

6 miliardi

**Napoli-Bari**

È il valore della Napoli-Bari che consentirà di ridurre a tre ore circa i tempi di percorrenza tra le due città. Le risorse previste dal Piano nazionale di ripresa e resilienza ammontano a 1,4 miliardi e potrebbero essere investite nella creazione di servizi per l'Alta velocità da collocare lungo la rete e nei pressi delle stazioni, a cominciare dalle piattaforme logistiche al servizio dell'alta capacità.



# Recovery plan

Missione #03 — Mobilità sostenibile  
Le Sintesi del Sole

## Corsia Draghi ultraveloce, la riforma parte da dieci opere

**Decreto semplificazioni.** Nuovo modello di approvazione dei progetti prima dell'affidamento: decisivo il ruolo del nuovo comitato speciale del Consiglio superiore lavori pubblici. Il nodo dei commissari

**L'obiettivo è far sì che il meccanismo diventi un percorso generale applicabile a tutti i lavori interessati**

Giorgio Santilli

Si parte da un elenco di dieci maxio opere per un valore di 34,8 miliardi, ma la «corsia speciale Draghi» prevista dal decreto legge 77 Semplificazioni (articolo 44) è una delle scommesse più importanti del Pnrr per lasciare un segno all'Italia del dopo 2026. Sul piatto c'è il superamento del modello di realizzazione delle opere pubbliche degli ultimi 30 anni.

La miscela virtuosa della «corsia Draghi» è alimentata anzitutto dalla messa in parallelo (e non in sequenza) delle richieste di parere: la Via, la verifica archeologica preventiva, la convocazione della conferenza di servizi dove questi pareri vengono espressi. Ma nella miscela ci sono anche dimezzamento e contingentamento stretto di tempi, poteri sostitutivi in mano al premier, strutture speciali chiamate non solo ad accelerare le approvazioni ma anche a fare da «stanze di compensazione» dei conflitti. Se questa miscela porterà al traguardo di ridurre i tempi per realizzare una grande opera dai 16 anni attuali ai sei richiesti dal Pnrr, allora il «modello Draghi» diventerà la bussola, il punto di riferimento, quel modello ordinario che il «modello Genova», tanto invocato, non è riuscito a diventare.

Rispetto al «modello Genova», che è un miracolo straordinario avvenuto per una unanimità di intenti mai vista per un'opera in Italia, il «modello Draghi» si sforza di diven-

tare, nella sua eccezionalità, un percorso generale, buono per tutte le opere interessate. Una «camicia di forza» messa alle amministrazioni chiamate a concertare perché lo facciano responsabilmente e in tempi certi. Ma anche la messa a disposizione di corsie laterali qualora quelle principali non dovessero funzionare. Il dibattito pubblico, per esempio, potrà sostituire la consultazione pubblica del procedimento Via, avendo modi, tempi e soggetti coordinatori molto diversi dalla Via. Una variante che accresce la democrazia infrastrutturale, ma prova a metterla dentro un regime decisionale contingentato nei tempi che è sempre mancato alla Via.

Resta tutto da capire l'intreccio fra la nuova procedura e la nomina dei commissari straordinari fatta già per le sei opere ferroviarie. Se per il futuro il nuovo iter potrebbe portare alla riduzione dell'uso di commissari - così fa capire anche il ministro Giovannini con una seconda lista in corso di varo assai più breve della prima -, è tutto da capire l'intreccio per queste sei opere (si veda l'articolo in basso).

Il Dì Semplificazioni del governo Draghi volta comunque pagina e crea un'architettura tutta nuova, un laboratorio con quattro elementi portanti: 1) una commissione speciale per la valutazione di impatto ambientale (Via) composta di un massimo di 40 membri tecnici che dovrebbe risolvere il passaggio autorizzativo ancora più critico in termini di tempi e di incertezza procedurale (articolo 17, comma 1, lettera a) abbattendo i tempi ordinari da 270 a 130 giorni (articolo 20);

2) la Soprintendenza speciale per il Pnrr che «svolge le funzioni di tutela dei beni culturali e paesaggistici nei

casi i cui tali beni siano interessati dagli interventi previsti dal Pnrr sottoposti a Via in sede statale oppure rientrino nella competenza territoriale di almeno due uffici periferici del ministero» ma può avocare a sé qualunque progetto del Pnrr (articolo 29);

3) il comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, la potente novità della procedura, guidata dal presidente del Cslp e composta di altri 28 membri (articolo 45), che sarà la vera stanza di compensazione dei conflitti interministeriali e territoriali sui grandi progetti con poteri di proporre soluzioni progettuali di mediazione nei casi di dissenso in ambito Via e in ambito di conferenza di servizi abbreviata (articolo 44);

4) i poteri sostitutivi molto ampi, affidati al presidente del Consiglio e al Consiglio dei ministri, attivati sempre dal comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici, che possono portare a decisioni del Cdm non sottoposte al controllo preventivo della Corte dei conti (articolo 44, comma 6).

Decisivo il ruolo del comitato speciale del Consiglio superiore dei lavori pubblici (per la formazione si veda l'articolo a fianco). Questi i poteri più importanti:

- esprime entro 15 giorni un parere preliminare sul progetto di fattibilità tecnica ed economica e impone subito

(entro un massimo di 35 giorni complessivi dal ricevimento) alla stazione appaltante le modifiche e le integrazioni per farlo marciare più spedito anche su aspetti ambientali, paesaggistici, culturali;

- nella fase finale adotta una determinazione motivata con la quale indica alla stazione appaltante le integrazioni e modifiche rese necessarie dalle prescrizioni e dai pareri acquisiti in sede di conferenza di servizi, con l'obiettivo di arrivare a una soluzione condivisa;

- nel caso non sia possibile la soluzione condivisa, trasmette alla segreteria tecnica di Palazzo Chigi una relazione che consenta al Consiglio dei ministri, su proposta del presidente del Consiglio, di approvare il progetto.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

### Le dieci maxi opere con corsia ultraveloce

Valori in milioni di euro

1	Linea ferroviaria Salerno-Reggio Calabria	11.200
2	Asse ferroviario Palermo-Catania-Messina	8.769
3	Linea ferroviaria Verona-Brennero (opere di adduzione)	4.927
4	Linea ferroviaria Orte-Falconara	3.753
5	Linea ferroviaria Roma-Pescara	1.906
6	Linea ferroviaria Battipaglia-Potenza-Taranto	1.477
7	Porto di Trieste (progetto Adriagateway)	1.000
8	Diga Foranea di Genova	700
9	Sistema idrico del Peschiera (Lazio)	600
10	Diga di Campolattaro (Campania)	480
<b>TOTALE</b>		<b>34.812</b>

Fonte: elaborazione Anice su dati pubblici



LA DOMANDA  
LA NUOVA PROCEDURA  
E I COMMISSARI

Quali sono le opere che si troveranno ad avere contemporaneamente un commissario straordinario nominato e la nuova procedura eccezionale prevista dal Dì Semplificazioni (art. 44)?

Le opere che si troveranno a sperimentare la nuova procedura eccezionale prevista dall'articolo 44 del decreto 77/2021 e contemporaneamente i commissari straordinari nominati da Mario Draghi ed Enrico Giovannini sono sei, vale a dire tutte e sei le opere ferroviarie

comprese nell'allegato IV del decreto: l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria, l'asse ferroviario Palermo-Catania-Messina, l'asse ferroviario Verona-Brennero (in particolare la linea Fortezza-Verona), e le tre linee trasversali Orte-Falconara, Roma-Pescara e Battipaglia-Potenza-Taranto.



PHAGOCORNER

ARTICOLO NON CEDIBILE AD ALTRI AD USO ESCLUSIVO DEL CLIENTE CHE LO RICEVE - 1248

# Recovery plan

Missione #03 — Mobilità sostenibile  
Le Sintesi del Sole

## Ai porti una dote di 4 miliardi, in prima fila Genova e Trieste

**Logistica.** Il potenziamento delle tratte ferroviarie Milano-Venezia, Verona-Brennero e Liguria-Alpi migliorerà i collegamenti tra i ricchi mercati europei e gli scali dell'Alto Tirreno e dell'Alto Adriatico

**Si punta a sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee**

**Marco Morino**

«I circa 4 miliardi previsti dal piano sui porti è una cifra che non si è mai vista». Parole pronunciate dal ministro delle Infrastrutture, Enrico Giovannini, lo scorso 20 maggio in audizione alla Camera. Breve riepilogo: allo sviluppo dei porti, della logistica e dei trasporti marittimi, il Pnrr assegna 3,8 miliardi di euro. In questa cifra sono compresi un ampio ventaglio di interventi. Si va dal potenziamento dell'ultimo/penultimo miglio ferroviario e stradale (porti di Venezia, Ancona, Civitavecchia, Napoli, Salerno), all'aumento dell'accessibilità marittima nei porti (tra cui Vado Ligure, Ravenna e Taranto). Dall'elettrificazione delle banchine, alla valorizzazione del ruolo delle Zone economiche speciali (Zes) vicino alle aree portuali nel Sud, fino a specifici interventi previsti per i porti di Genova (500 milioni per la nuova diga foranea, di cui si prevede la nomina di un commissario straordinario) e Trieste (400 milioni per lo sviluppo del porto e del suo sistema logistico). Previsti anche interventi per lo sviluppo dei porti minori del Sud, anche in chiave turistica per la navigazione da diporto.

Genova e Trieste meritano una riflessione a parte, perché all'interno del Pnrr assumono un ruolo di

particolare rilevanza per la logistica italiana e il traffico delle merci. La seconda componente della Missione 3 è incentrata sul settore dell'intermodalità e della logistica. In particolare, si intende sviluppare un sistema portuale competitivo, collegato alle grandi linee di comunicazione europee. In quest'ottica si prevede il completamento dei valichi alpini (a partire da Gottardo e Brennero) e dei collegamenti Ten-T con i porti dell'Alto Tirreno e Alto Adriatico (Genova e Trieste). Il Pnrr prevede che nel Nord Italia siano potenziate, per il trasporto passeggeri e per il trasporto merci, le tratte ferroviarie Milano-Venezia (4,6 miliardi), Verona-Brennero (900 milioni) e Liguria-Alpi (4 miliardi), migliorando così i collegamenti d'Oltralpe con i porti di Genova e Trieste, che rivestono una grande importanza per la connettività con i traffici esterni.

Nel caso del porto ligure parliamo del corridoio Genova-Rotterdam, che ha nella galleria ferroviaria del Terzo valico il suo naturale completamento, in direzione sud e quindi verso il Mediterraneo, di un asse lungo circa 4 mila chilometri che abbraccia l'area più industrializzata e popolata d'Europa. Nel caso del porto di Trieste siamo in presenza di uno scalo dove la vocazione ferroviaria e l'integrazione logistica tra la modalità marittima (nave) e il trasporto su ferro (treno) sono già fortissimi. E anzi ha continuato ad ampliarsi anche nel periodo della pandemia con il rafforzamento di alcune linee dirette in Austria e il lancio di

un nuovo servizio ferroviario verso Norimberga in Germania.

A Rete Ferroviaria Italiana (Rfi, Gruppo Fs) spetta la grande responsabilità di realizzare le opere del Pnrr in tempo utile, come fattore di successo dell'economia e della competizione e per questo occorrono processi autorizzativi più snelli. Intanto Rfi è impegnata da tempo, con propri investimenti, sia a Genova sia a Trieste. L'ambizione del Gruppo Fs, ora sostenuta anche dal Pnrr, è di trasformare entro il 2024 Genova e il suo porto nel cuore logistico d'Europa. Il Gruppo Fs ha previsto 13,4 miliardi di investimenti per potenziare i collegamenti del sistema portuale di Genova e di tutta la Liguria con le principali linee ferroviarie del Nord Italia e con il resto d'Europa. Di particolare rilevanza il collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo valico e il porto storico di Genova, per velocizzare l'ingresso e l'uscita dei container spediti via treno. A Trieste i treni merci annui sono saliti dai 6 mila del 2015 ai 10 mila del 2020. Rfi è già impegnata in una serie di investimenti nell'area portuale di Trieste, tra cui il potenziamento della stazione Campo Marzio, la principale infrastruttura a servizio del bacino portuale a ridosso delle banchine di carico e scarico.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



LA DOMANDA  
**GLI INVESTIMENTI PER I PORTI DELLE ZES DEL CENTRO-SUD**

**Quali sono gli investimenti previsti dal Pnrr per gli interventi infrastrutturali nelle aree portuali delle Zone economiche speciali (Zes) del centro-sud della penisola?**

Ecco gli interventi finanziati dal Pnrr per i porti delle Zes: porti di Vasto e Ortona (Zes Abruzzo, 62,9 milioni); porto di Salerno (Zes Campania, 136 milioni); porto di Manfredonia (Zes Adriatica Puglia-Molise, 89 milioni); porto di Taranto (Zes Ionica Interregionale Puglia-Basilicata); porti di Gioia Tauro,

Reggio Calabria e Villa San Giovanni (Zes Calabria, 111,7 milioni); porti di Augusta, Ripporto, Sant'Agata di Militello e Gela (Zes Sicilia Orientale, 52,2 milioni); logistica portuale e molo di servizio (Zes Sicilia Occidentale, 60 milioni); porto di Cagliari (Zes Sardegna, 10 milioni).



### Porto di Trieste.

Lo scalo giuliano è un caso virtuoso di logistica integrata: storicamente il porto di Trieste ha puntato sui collegamenti ferroviari come leva per la crescita

il Resto del Carlino  
**RAVENNA**

Dir. Resp.: Michele Brambilla

25-MAR-2021

da pag. 11  
foglio 1 / 2



**IL CANTIERE**

## Dopo 280 giorni domani riapre il ponte di Teodorico

Servizio a pagina 11

## Bentornato, ponte Teodorico: 280 giorni dopo

Domani la circolazione torna finalmente alla normalità: questa notte saranno rimosse le transenne

**Dopo 280** giorni può riprendere la circolazione sul Ponte di Teodorico, arteria di collegamento fondamentale per attraversare la città verso est, bypassando i binari delle linee Bologna - Ravenna e Ferrara - Ravenna. L'investimento di Rete ferroviaria italiana (Rfi) è stato di 9 milioni di euro. I lavori prepedeutici al cantiere sono iniziati all'inizio del 2020 ma solo l'8 giugno è stata interrotta completamente la circolazione. La durata dei lavori - spiega Rfi - ha risentito degli effetti del Covid che si è ripercosso anche sul rallentamento delle forniture del materiale necessario al cantiere.

**Nella notte** tra oggi e domani

verranno tolte tutte le transenne che per questi lunghi mesi hanno regolato le modifiche alla circolazione con notevoli disagi per famiglie e aziende per via del protrarsi dei lavori oltre le previsioni. Un'apposita ordinanza ristabilirà i vecchi tracciati. Sarà anche riattivato il divieto di circolazione nel tratto di via di Roma reso percorribile in tutti questi mesi per agevolare la viabilità.

**Il nuovo ponte** è lungo 58 metri, largo 19 e scavalca i binari ad una quota di quasi 7 metri. E' costituito da una campata unica, sorretta da due spalle in cemento armato, ai cui lati sono stati realizzati un percorso pedonale e uno ciclabile. Il collega-

mento con la viabilità esistente è garantito da due rampe di accesso lunghe 60 metri.

Alcuni numeri: 440 tonnellate di acciaio, sagomate e saldate con oltre 6mila ore di lavoro, assemblate per mezzo di 162 giunti e oltre 24mila bulloni. "Un cantiere complesso" lo definisce Rfi, per l'interferenza dei lavori con il traffico ferroviario. Per ridurre le ripercussioni sulla circolazione dei treni molte attività si sono svolte in orario notturno e nei fine settimana. In particolare sono state utilizzate tre week end per la demolizione del vecchio cavalcaferrovia, uno per il varo del nuovo ponte e venti per interventi di completamen-

to. **lo.tazz.**

il Resto del Carlino  
**RAVENNA**

Dir. Resp.: Michele Brambilla

25-MAR-2021

da pag. 11  
foglio 2 / 2



Tutto pronto per l'atteso taglio del nastro del cavalavia ferroviario



# La rete oggi



## Km di rete



## Km linee elettrificate



## Km di tecnologie sulla rete (ERTMS, SCC, SCMT)



## Treno-Km



**ERTMS - European Rail Transport Management System:** il più evoluto sistema per la supervisione e il controllo della marcia dei treni che migliora le prestazioni, permettendo il passaggio di un numero maggiore di treni e contribuendo a una maggiore puntualità.

**SCC - Sistema Comando e Controllo:** sistema di gestione integrata a distanza della circolazione ferroviaria attraverso tecnologie presenti in un Posto Centrale remoto.

**SCMT - Sistema di Controllo Marcia Treno:** sistema che supporta i macchinisti nella guida controllando la velocità massima ammessa, istante per istante, in relazione ai vincoli posti dal segnalamento, dalle caratteristiche dell'infrastruttura e dalle prestazioni del treno.

**Treno-Chilometro:** unità di misura dei chilometri percorsi dalla totalità dei treni sulla rete ferroviaria nazionale.

\* Dati aggiornati a giugno 2021



# CREDITS

---



## Crediti foto e video

- © Archivio FS Italiane
- © Archivio Fondazione FS Italiane
- © Archivio Rete Ferroviaria Italiana
- © Archivio Grandi Stazioni
- © Ansa
- © LaPresse

## Coordinamento editoriale e creativo

Communication - Editoria off line  
Ferrovie dello Stato italiane SpA  
Piazza della Croce Rossa 1 – 00161 Roma

## Contenuti

Marco Simonelli

## Editing

Andrea Branco

## Realizzazione, progetto grafico e stampa



Via A. Gramsci 19 - 81031 Aversa (CE)



Edizione Dicembre 2021



