



LE GRANDI STAZIONI FOCUS SU ROMA TERMINI

(la Redazione)

Dimensione Trasporti ha dedicato la sua attenzione sul tema delle stazioni ferroviarie italiane e, in particolare, sulle Grandi Stazioni.

Un primo approfondimento è stato dedicato alla stazione di Roma Termini che, con circa mille treni in arrivo e 450 mila presenze giornaliere è il più grande hub ferroviario italiano e, come è stato definito da Claudia Cattani, Presidente del Consiglio di Amministrazione FSI " si è partiti da qui per sviluppare e concretizzare un nuovo concept di stazione: non più solo luoghi in cui inizia o finisce un viaggio, ma veri e propri punti di aggregazione, nuove piazze della città è quindi importante che le

stazioni siano adeguate alle nuove esigenze dei cittadini, per questo ne stiamo migliorando sempre più le funzionalità, il valore, l'attrattiva e l'integrazione con le città per renderle non solo efficienti poli trasportistici, ma anche centri di servizi per i territori"

L'analisi svolta da DT ha avuto lo scopo di approfondire la struttura organizzativa messa a punto dalla Holding e verificare se, dopo il radicale restyling, adeguato a quel che da tempo si era già verificato in Europa e non solo in Europa, " la nuova piazza della città" abbia mantenuto ed in che misura il ruolo tradizionale di "luogo in cui il cittadino

viaggiatore "inizia o finisce un viaggio".

Da noi la trasformazione è avvenuta mediante la creazione della Società Grandi Stazioni SpA che, prima di essere ceduta alla cordata italo-francese Antin - Borletti-Icamac, era controllata al 60% da Ferrovie dello Stato e al 40% da Eurostazioni SpA (Benetton, Pirelli, Caltagirone e SnCF).

Successivamente furono costituite tre società: **GS Rail** (infrastrutture) - **GS Immobiliare** (proprietaria immobili) - **GS Retail**). Quest'ultima ha in esclusiva lo sfruttamento degli spazi commerciali, il deposito bagagli e i servizi igienici e gestisce, oltre alla 14 stazioni italiane anche due stazioni presso la Repubblica Ceca.

.L'organizzazione a cascata, con la creazione di una società esterna al Gruppo FSI

1. LE GRANDI STAZIONI FOCUS SU ROMA TERMINI
2. ATTIVATA LA PRIMA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ DEL MAROCCO
3. IL RAPPORTO CENSIS 2018
4. I LAVORI PER IL TUNNEL DEL BRENNERO PROCEDONO SENZA INTOPPI - E L'ANALISI COSTI- BENEFICI?
5. IL SI DELLE IMPRESE ITALIANE ALLE GRANDI OPERE

ha creato, secondo noi, le condizioni ideali per agevolare la spinta alla commercializzazione di ogni metro quadro di spazio disponibile con l'inevitabile conseguenza che l'attenzione alle esigenze del viaggiatore ne ha subito gli effetti.

Per quanto riguarda la stazione di Roma Termini gli interventi di trasformazione radicale - in gran parte già eseguiti ed altri ancora in corso (il parcheggio) - pongono alcuni interrogativi che abbiamo ritenuto utile evidenziare anche perché sulla stazione sono attestati sia i treni dell'alta velocità, sia la maggior parte dei treni regionali e interregionali.

E questa situazione comporta inevitabilmente che la maggiore assistenza e i servizi siano dedicati ai viaggiatori che utilizzano i treni AV.

La prima osservazione da



fare è che solo per l'alta velocità esistono delle sale di accoglienza per i clienti Frecciarossa e litalo (sale comunque riservate ad alcune categorie di viaggiatori).

Nel caso di Trenitalia la sala è riservata a soci Carta Freccia Oro e Platino, a possessori di biglietto Executive, a soci Carta Freccia Abbonati. Tutti gli altri viaggiatori AV e tutti i viaggiatori regionali e gli utilizzatori di Intercity e treni di lunga percorrenza

non AV possono servirsi di un'area di attesa esistente presso la Terrazza Termini.

Zona, si badi bene, riservata, non ai viaggiatori, ma frequentabile genericamente da tutti i cittadini. Non è possibile che in una grande stazione, che serve migliaia di cittadini che giornalmente utilizzano, in entrata e in uscita, i locali messi a disposizione di tutti i cittadini, non sia assicurata ai viaggiatori l'assistenza e la tutela

indispensabile anche nel periodo pre e post viaggio. Tutela ed assistenza che deve essere assicurata dalla Società che esercita il servizio pubblico e cioè, nel caso specifico, Trenitalia.

Oggi specie i viaggiatori utilizzatori dei treni regionali e Intercity non hanno la disponibilità di una sala di attesa e sono indirizzati a servirsi di zone frammiste ai tavolini serviti dai bar senza neanche una chiara indica-

zione della zona specificatamente destinata ai viaggiatori. Molti altri aspetti di disomogeneità sono contenuti nel documento che è consultabile sul sito (www.dimensionetrasporti.it) e chi vorrà potrà verificare se e quante problematiche crea la circostanza non secondaria di aver creato **GR Retail** società per azioni a cui è stato ceduto in esclusiva lo sfruttamento economico delle aree.

ATTIVATA LA PRIMA LINEA FERROVIARIA AD ALTA VELOCITÀ DEL MAROCCO

(di Giovanni Saccà)

Il Marocco ha attivato ufficialmente il 26 novembre 2018 la tratta LGV (Ligne à Grande Vitesse) del corridoio Atlantico [da Tangeri a Casablanca \(circa 340 km\)](#) insieme alle quattro stazioni di nuova generazione a Tangeri, Kenitra, Rabat-Agdal e Casa-Voyageurs.

Mohammed VI, re del Marocco, ed Emmanuel Macron, presidente della Repubblica francese, il 15 novembre 2018 a Tangeri, hanno inaugurato il treno ad alta velocità TGV Al Boraq della linea Alta Velocità Tangeri - Kenitra, la prima dell'inte-

ro continente africano. Un investimento di 23 miliardi di dirham (2 miliardi di euro), finanziato per il 50% dalla Francia, per una linea a doppio binario sulla quale il super treno Al Boraq (dal nome del destriero mitico della tradizione islamica) ha già segnato il record continentale di 357 chilometri orari.

I lavori sono stati eseguiti a partire dal 30 novembre 2011, data di sottoscrizione del contratto di costruzione della nuova rete ferroviaria ad alta velocità da parte del re Mohammed VI.

Nel 2018 la tratta tra Tangeri

e Kenitra è stata omologata per la circolazione di treni TGV francesi alla velocità massima di 320 km/h mentre la tratta da Kenitra a Casablanca sino alla velocità di 250 km/h.

Il Marocco ha scelto i treni "Duplex TGV" per rispondere al previsto aumento del traffico e per ridurre i costi operativi e quindi limitare al 20% l'aumento del prezzo del biglietto Tangeri-Casablanca rispetto al prezzo corrente.

Il Master plan ferroviario LGV marocchino prevede l'ultimazione dei corridoi Magrebino (da Kenitra a Oujda ovvero al confine con l'Algeria) entro il 2035 e del corridoio Atlantico (da Tangeri a Leguire ovvero sino alla città più a sud del Sahara occidentale) entro il 2040. Entro il 2035 dovrebbe essere possibile viaggiare ad alta velocità dal Marocco sino in

Tunisia passando per l'Algeria. A lungo termine, con la realizzazione dell'Afrotunnel ferroviario di Gibilterra, dovrebbe essere possibile collegare Rabat a Madrid in 4 ore e Rabat a Parigi in 8 ore.

Sua Maestà Mohammed VI, a due giorni dal varo del primo treno ad Alta Velocità del continente africano, ha voluto inaugurare di persona la stazione ferroviaria di Rabat-Agdal che rappresenta il fulcro, anche simbolico, dell'intero progetto di modernizzazione del Paese: un piano da 70 miliardi di dirham (circa 6,5 miliardi di euro) totalmente basato sull'Alta Velocità. Il lungimirante progetto di sviluppo della rete ferroviaria marocchina funge da esempio e da guida innanzitutto per le ferrovie del Nordafrica e successivamente per l'intero continente.

NEL 2019 PARTECIPA A DIMENSIONE TRASPORTI

Versando una quota di almeno € 30,00

su c/c postale intestato a DIMENSIONE TRASPORTI

nr. 61369252

o bonifico bancario

IBAN IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252

IL RAPPORTO CENSIS 2018

(di Antonio Castellucci)

Il 7 Dicembre, nella sede del CNEL, a Roma, è stato presentato dal Presidente e fondatore del CENSIS prof. Giuseppe De Rita, il 52° rapporto CENSIS sulla situazione sociale del Paese. Il testo, editore Franco Angeli, 570 pagg. è suddiviso in 4 parti: Considerazioni generali; Società italiana al 2018; Settori e soggetti del sociale; Mezzi e processi. La partecipazione all'importante evento è stata, come sempre, numerosa ed attenta.

Il CENSIS, con i suoi rapporti annuali intreccia le analisi sociopolitiche con le statistiche economiche. Il Segretario generale Giorgio De Rita ha evidenziato che negli ultimi anni vi è stata la rottura di "un patto sociale" che ha portato al "rancore" e poi ad una certa "cattiveria e paura" e che c'è un blocco

preoccupante della mobilità sociale.

L'illustrazione del Rapporto è stata fatta dal Direttore generale Massimiliano Valerii.

Il "Rapporto" delinea il profilo di un Paese che non cresce, impaurito e poco fiducioso. I cittadini sono "disorientati ed arrabbiati" in quanto i timidi segnali di una ripresa economica, dopo la lunga crisi, sono spariti. C'è una crescente sfiducia nel futuro e un diffuso senso di ingiustizia e di impotenza e si avverte la fine di un'epoca in cui i partiti ed organizzazioni intermedie "catalizzavano aspettative, sogni, desideri e ammortizzavano paure ed aggressività".

Nel periodo 2010 – 2017, la media europea dei principali

aggregati economici tentano a migliorare mentre il PIL italiano è ancora inferiore di 4 punti rispetto al 2008, pre crisi ed il potere di acquisto è inferiore a 6 punti. Fanno eccezione alcune realtà del Centro-Nord in pieno recupero e ciò accentua il divario con il Sud del Paese.

L'Italia è il Paese dell'Ue con la più bassa quota di cittadini che affermano di aver raggiunto una condizione sociale economica migliore dei propri genitori 23%, contro una media del 30%, Danimarca e Svezia oltre il 40%, Germania 33%; solo un cittadino su 5 ha un atteggiamento positivo sul momento che vive, il 30% sono arrabbiati perché le cose non vanno bene, il 28% sono disorientati per non capire che cosa sta succedendo, in 10 anni i giovani occupati sono diminuiti di 1,4 milioni.

È un quadro molto preoccupante che dovrebbe far riflettere tutti coloro che hanno responsabilità istituzionali, economiche e sociali; per

ripartire occorrono iniziative e provvedimenti straordinari per attivare investimenti pubblici e privati per creare lavoro e per dare un impulso positivo alla crescita.

Il drammatico crollo del viadotto di Genova ha mostrato la rilevanza del sistema autostradale per la mobilità e l'economia del Paese su cui bisogna fare un'attenta riflessione. La rete autostradale è "l'elemento di connessione del policentrismo insediativo e produttivo italiano", è pari a circa 7.000 km di cui 6.000 in concessione e circa 1.000 gestite dall'ANAS; in circa 50 anni, c'è stato un forte incremento del traffico, quello pesante è aumentato del 600%, quello dei mezzi leggeri del 460%; è un dato da tener ben presente specie quando, con molta superficialità, si affrontano problemi complessi, come quelli delle infrastrutture, che si possono risolvere solo con approfondimenti ragionati e non con manifestazioni contrapposte di piazza.

I LAVORI PER IL TUNNEL DEL BRENNERO PROCEDONO SENZA INTOPPI - E L'ANALISI COSTI- BENEFICI?

(la Redazione)

Il 4 dicembre scorso è stato abbattuto il diaframma del portale sud del tunnel di base del Brennero. Il corridoio in cui attualmente ben due terzi del trasporto merci, pari a circa 40 milioni di tonnellate, viaggia su gomma, mentre solo un terzo utilizza il treno.

L'opera costituisce il "cuore" del corridoio

TEN scandinavo-mediterraneo ed è sostenuta al 50% dall'Unione Europea che co-finanzia anche il 40% dei costi di costruzione e realizzazione. La restante parte è a carico di Italia e Austria

Si prevede che le gallerie principali lunghe 64 km saranno finite entro i prossimi cinque anni. Nel tunnel i tre-

ni viaggeranno tra 200-250 km/ora e l'intera tratta Verona Monaco di Baviera sarà coperta in due ore e mezza.

La Galleria di base del Brennero (BBT) con i suoi 64 km sarà il tunnel ferroviario sotterraneo più lungo del mondo. Passerà al di sotto delle Alpi da Innsbruck, in Austria, a Fortezza, in Italia e sarà il collegamento più importante nell'asse ferroviario Nord – Sud d'Europa concepito per privilegiare il trasporto delle merci su rotaia rispetto a quello su gomma.

Il progetto è stato concepito per dirottare il trasporto merci dalle strade alla ferrovia ed è finanziato anche dai capitali delle Reti Trans-

Europee (TEN). Il corridoio ferroviario pianeggiante attraverserà le Alpi alla base, con due gallerie parallele collegate a intervalli di 333 metri. La linea passerà al di sotto del passo del Brennero (1371 metri) a un'altitudine di 794 metri – con una pendenza massima del 6,6/1000. Secondo gli specialisti, quando tutti i tunnel delle gallerie verranno collegati, costituiranno un totale di più di 230 km.

La Galleria di base del San Gottardo, che è stata inaugurata nel 2016 ed è attualmente la galleria più lunga del mondo con i suoi 57 km, verrà messa in secondo piano quando aprirà la Galleria di base del Brennero Da Ve-

rona a Monaco di Baviera si impiegheranno non più di due ore e mezza e da Bolzano a Innsbruck non più di quaranta minuti.

Da notare che centinaia di persone sono andate ad assistere all'abbattimento del

diaframma Sud del mega tunnel con cui nasce una nuova TAV non solo non contestata ma sostenuta a furor di popolo per chi non vede alternative allo sviluppo sostenibile dell'area europea. Per questo progetto, contrariamente a quanto

avviene per il tunnel sotto il Frejus della linea Torino Lione, non risulta che sia stata richiesta una nuova analisi costi benefici nella logica della battaglia NOTAV autorevolmente definita dal Presidente FICO "non una battaglia orientata a distrug-

gere tutto ciò che è nuovo, ma una battaglia ambientale, sociale e di visione del mondo differente".

Se così è non si capisce perché non si agisca allo stesso modo in ambedue i casi.

IL SI DELLE IMPRESE ITALIANE ALLE GRANDI OPERE

(la Redazione)

Riportiamo integralmente uno stralcio del documento presentato al Governo dalle imprese italiane il 3 dicembre scorso.

"Le imprese italiane sostengono da sempre l'importanza dei **Corridoi Europei** e delle Grandi Opere che li realizzano, in quanto **una grande Rete Comune di infrastrutture logistiche e di trasporto** è uno strumento essenziale per l'integrazione economica e sociale dell'Unione e nell'Unione Europea.

Le Grandi Opere sono essenziali ad un efficace rilancio della nostra politica infrastrutturale basato su sostenibilità e competitività, ma da sole non bastano perché tutte le infrastrutture, grandi e piccole, vanno gestite e mantenute costantemente in efficienza, per contrastare gli effetti dell'usura e assicurare condizioni di sicurezza, come purtroppo testimoniato da tanti e anche tragici eventi dovuti anche ad una progressiva riduzione degli investimenti, ormai in atto da troppi anni, da destinare a interventi di monitoraggio e di adeguamento strutturale e tecnologico, di ammodernamento e messa in sicurezza.

Per questo, le imprese ita-

liane chiedono un vero rilancio degli investimenti infrastrutturali nelle reti di trasporto e di servizi, nella difesa idrogeologica e antisismica, nell'edilizia scolastica e sanitaria, nella rigenerazione e nella riqualificazione delle aree urbane, nel risanamento e nella tutela ambientale; interventi capaci di migliorare il benessere e la qualità della vita, la competitività delle imprese e l'attrattività dei territori.

Per una effettiva politica di rilancio degli investimenti infrastrutturali, le Grandi infrastrutture per la mobilità di persone e merci sono essenziali per collegare l'insieme del Paese all'Europa, ma lo sono anche numerose "opere minori" per connettere i diversi territori del nostro Paese da Nord a Sud, da Ovest a Est.

I Corridoi europei e le connessioni rappresentano la struttura portante sulla quale si è costruita, nel tempo, una strategia infrastrutturale e logistica capace di sfruttare la centralità dell'Italia negli scambi euro-mediterranei e le sue straordinarie opportunità di sviluppo, in un contesto economico sempre più orientato alla globalizzazione degli scambi e alla com-

petitività internazionale.

Sarebbe pertanto inconcepibile fermare ora i cantieri delle Grandi Opere e rimettere in discussione investimenti infrastrutturali già valutati, discussi, rivisti, progettati, concordati, finanziati e ormai in corso di realizzazione.

I nostri grandi Progetti dei Corridoi Europei integrati con i necessari interventi strutturali regolativi e tecnologici ad essi funzionali vanno assolutamente realizzati, dalla Torino Lione, al Brennero e al terzo valico, dalla Brescia-Padova, alla Pedemontana Veneta e Lombarda e alle direttrici Tirrenica e Adriatica Nord-Sud.

Le principali ragioni a sostegno della loro realizzazione riguardano:

l'integrazione economica del nostro Paese su scala soprattutto europea, nella quale si svolge quasi il 60% dell'export e dell'import italiano. Quasi 500 miliardi di euro su 850 che passano attraverso le Alpi!

- la promozione di un sistema dei trasporti centrato su **sostenibilità e intermodalità**, con una maggiore quota di trasporto su ferro sulle lunghe di-

stanze più economico, più rapido, più sicuro e più sostenibile.

- la crescita economica e le migliaia di nuovi posti di lavoro che derivano da investimenti ad alta redditività non solo nella fase di cantiere, ma anche a regime, perché connesso il nostro Paese con l'Europa e col Mondo, offrono agli operatori economici accessi più agevoli ai mercati di riferimento, migliorandone efficienza e competitività, e rendono il sistema Paese più competitivo e attrattivo per gli investitori internazionali e i flussi turistici.

Per tutte queste ragioni, la vera posta in gioco sulla Torino-Lione e sulle altre Grandi Opere Strategiche, è soprattutto la realizzazione di una grande opportunità di crescita per l'Italia, una leva per una trasformazione economica e sociale in grado di aumentare la qualità dello sviluppo e di garantire il benessere delle future generazioni".