

L'Amministrazione Ferroviaria

n. 10/2017

dal 1974



Collegio Amministrativo
Ferroviario Italiano

Accordi Euro-mediterranei ed evoluzione delle infrastrutture di trasporto, con particolare attenzione per le ferrovie del nord Africa e dei paesi del Mediterraneo orientale

Piano Nazionale Sicurezza Ferroviaria: firmate Convenzioni con 7 Regioni per 237 mln

La Commissione Europea modernizza i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

Il Quirinale ... quando prende il treno (Parte Seconda)

Binari Infiniti 2017



Collegati alla pagina
Facebook del CAFI
"Redazione Cafi"



Rivista "AF -
L'Amministrazione
Ferroviaria"

www.cafi2000.it
www.af-cafi.it

Anno XLIII • MENSILE DI FORMAZIONE ED AGGIORNAMENTO PROFESSIONALE DEL PERSONALE FERROVIARIO
Edito dal Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano • CAFI Associazione NO PROFIT con personalità giuridica (n. 12/2001)
Iscritta al Registro Nazionale della Stampa n. 7397 ed a quello degli Operatori della Comunicazione (n. 6114/01)
I Soci CAFI hanno diritto a ricevere per email una copia della presente rivista.
I non Soci hanno la possibilità di acquistarla al costo di Euro 5,00 secondo le modalità riportate all'interno.
Si ricorda che la presente rivista è tutelata come opera d'ingegno e qualsiasi utilizzo non consentito è illegale.

Associarsi al CAFI al costo di 60 € annui (5 € al mese)



L'associazione al CAFI dà diritto:

- all'abbonamento gratuito alla rivista "L'Amministrazione Ferroviaria" con invio sull'email indicato;
- a ricevere gratuitamente, con l'invio al domicilio privato, l'agenda annuale del CAFI;
- allo sconto del 50% sul prezzo di copertina su tutti i testi editi a cura del Collegio.

Modalità di associazione (per i ferrovieri in servizio)

Compilare la sottostante delega di trattenuta a ruolo e inviarla all'indirizzo e-mail afcafi@tin.it oppure inviarla tramite fax al numero **06.4881634**

Il sottoscritto..... CID.....
Profilo/Qualifica.....
SOCIETÀ FS
IMPIANTO
DOMICILIO PRIVATO Via/P.zza.....
n.....CAP.....CITTÀ.....PROV.....
Telefono privato.....
E-MAIL personale.....
E-MAIL FS

CHIEDE:

che gli venga trattenuto l'importo annuo di euro 60,00 da suddividere in quote mensili di **Euro 5,00 al Cod. 831**, relativo all'**associazione al CAFI**.

- I dati forniti saranno custoditi ai sensi del D.lgs 196/2003 ed utilizzati esclusivamente per le finalità richieste.
- Eventuali revoche decorrono dal 1° gennaio successivo alla data di presentazione.

Data

Firma

Tutti, anche i non ferrovieri possono associarsi con pagamento diretto secondo le modalità PAY PAL disponibili sul portale www.cafi2000.it, oppure con versamento sul c/c postale n. 54311006 intestato a "L'Amministrazione Ferroviaria" via G. Giolitti, 46 - 00185 Roma

Rivista mensile di istruzione, formazione ed aggiornamento professionale, edita dal C.A.F.I.
Collegio Amministrativo Ferroviario Italiano
Roma, via Giolitti 46, 00185 - Iscrizione al ROC n. 6114/01

Una copia: Euro 5,00 – Abbonamento annuo: Euro 60,00 – Associazione al CAFI: Euro 60,00
I versamenti relativi agli abbonamenti ed ai numeri arretrati debbono essere effettuati sul c/c postale n. 54311006 intestato a: L'Amministrazione Ferroviaria via Giolitti, 46 - 00185 Roma.

L'abbonamento decorre dal 1° del mese successivo alla data del versamento.

- Il contenuto degli articoli pubblicati rispecchia le tesi dell'autore, che risponde altresì dell'esattezza delle leggi, opere, date ed avvenimenti citati.
- La pubblicazione, anche parziale, di articoli, foto e grafici è consentita solo se preventivamente autorizzata dal Direttore responsabile de «L'Amministrazione Ferroviaria» ed accompagnata dalla citazione della fonte.
- I manoscritti, anche se non pubblicati, non saranno restituiti.

**Autorizzazione
del Tribunale di Roma
n. 15272
del 16 Novembre 1973**

Direzione, amministrazione:
C.A.F.I.
v. Giolitti, 46 - 00185 • Roma
tel e fax 06.4881634
afcafi@tin.it

.....

Direttore Responsabile
Alessandro Bonforti

Vice Direttore responsabile
Antonino Cannatà,
Antonio Nigro

**IL CAFI E' ABBONATO
A FERPRESS.
SI AVVALE PERTANTO
DEI SUOI SERVIZI DI
RASSEGNA STAMPA**



Segreteria redazionale
Alessia Nigro
Tel. Fax 06.4881634
E-mail redazione:
afcafi@tin.it

**A questo numero
hanno collaborato:**

Armando Conte
Mario Pietrangeli
Gianni Ricci
Giovanni Saccà

Composizione e impaginazione:
Alessia Nigro

Variazioni di indirizzo
o di riferimenti
per la spedizione
di "L'Amministrazione
Ferroviaria" ai Soci CAFI
e articoli per la pubblicazione su AF
dovranno essere inviati
al seguente indirizzo:
afcafi@tin.it
tel. 06.4881634

Siti Internet:
www.cafi2000.it
www.af-cafi.it
Facebook:
"Redazione Cafi"

Vogliamo parlare in questo editoriale delle buone notizie recenti per pendolari e viaggiatori: sbloccati 237 milioni di euro destinati alla sicurezza ferroviaria per sette delle dieci Regioni interessate dalle linee interconnesse. L'aumento auspicato del livello di sicurezza delle ferrovie interconnesse e la loro integrazione alla rete nazionale determina oltre all'incremento immediato della sicurezza medesima (vedi i non lontani luttuosi eventi accaduti sulle ferrovie Regionali) anche positive ricadute per il sistema del trasporto pubblico locale e nazionale, con conseguente riduzione della congestione stradale, della incidentalità, delle emissioni di CO2, nonché del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata. Alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, sono state siglate il 10 ottobre 2017, le convenzioni per la realizzazione di interventi sulle reti ferroviarie regionali interconnesse in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria con 7 Regioni su 10 coinvolte dalle reti interconnesse, per l'assegnazione di 237 milioni di euro.

La attuazione degli interventi procederà secondo lo stato di avanzamento dei progetti tra le regioni e i progetti riceveranno una valutazione ex ante da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza ferroviaria Ansf.

Importante: i lavori potranno essere realizzati nella maggior parte dei casi nel biennio 2018-2019 !

Sta prendendo concretezza quindi il Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria avviato con le Regioni, seguendo la via maestra della concertazione.

Le convenzioni sono state stipulate tra la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i direttori generali delle 7 Regioni, che erano presenti al livello istituzionale, con i Presidenti delle Regioni Puglia, Michele Emiliano, Campania, Vincenzo De Luca, gli Assessori delle Regioni Abruzzo, Silvio Paolucci, Emilia Romagna, Raffaele Donnini, Toscana, Vincenzo Ceccarelli, insieme a Valeria Chinaglia dirigente della Regione Lombardia, il Direttore Generale del Servizio Trasporto Pubblico della Regione Friuli Venezia Giulia, Mauro Zinnanti e i Gestori delle ferrovie interessate. Per la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi del Ministero, ha

firmato il Direttore Generale Virginio Di Giambattista.

Il Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria prevede interventi per circa 700 mln € dei quali:

- 237 a favore delle ferrovie interconnesse
- 398 a favore delle ferrovie isolate

Gli interventi riguardano prevalentemente:

- Sistema di protezione e controllo della Marcia del Treno (SCMT)
- Sistemi di Supporto Condotta (SSC)
- Sistemi di protezione dei passaggi a livello
- apparati unificati per più impianti (ACC) o più stazioni (ACCM)

Con il Piano, il Governo interviene sulle reti regionali interconnesse che necessitano di sistemi di attrezzaggio e protezione della marcia treno idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici e di sicurezza di queste ultime con quelli della rete nazionale, già dotato di Sistema di protezione e controllo della Marcia del Treno su circa il 70% delle linee e di sistemi di supporto alla guida su circa il 25% delle stesse. Le Regioni hanno presentato i progetti che hanno evidenziato:

- La tipologia degli interventi
- I criteri adottati per l'individuazione degli interventi
- Il costo presunto
- I soggetti attuatori
- Il cronoprogramma per l'attuazione del Piano
- Il fabbisogno finanziario

Sono state quindi definite le convenzioni ed i relativi allegati per le prime 7 Regioni: Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Emilia Romagna, Abruzzo, Campania e Puglia.

Per le restanti 3 regioni: nei prossimi giorni saranno definite anche le convenzioni relative alle Regioni Veneto, Piemonte e Umbria, per ulteriori € 17.142.000.

(Per i dettagli, vedi articolo a pagina 46)

E' molto importante sottolineare che, nell'ambito delle proposte del MIT per la prossima legge di bilancio, è stata inserita una norma per estendere le competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie anche alle ferrovie isolate con specifici criteri attuativi.

Buona lettura.

4



22



46



Sommario

1 **Editoriale** di Alessandro Bonforti

4 **Accordi Euro-mediterranei ed evoluzione delle infrastrutture di trasporto, con particolare attenzione per le ferrovie del nord Africa e dei paesi del Mediterraneo orientale**
di Giovanni Saccà

50



22 **ALBO DELLE ASSOCIAZIONI FERROVIARIE E CULTURALI DELL'AREA DELLE FERROVIE TURISTICHE E DELLA "MOBILITA' DOLCE E SOSTENIBILE" 2ª parte**
a cura del Col. Mario Pietrangeli

COMUNICATI STAMPA

46 **Piano Nazionale Sicurezza Ferroviaria: firmate Convenzioni con 7 Regioni per 237 mln. Delrio: "Onorato un impegno, un fatto concreto per la sicurezza ferroviaria"**
a cura della Redazione

52



54



64



50 La Commissione Europea modernizza i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario
a cura della Redazione

52 Destinati agli Stati membri oltre 222 milioni di euro in investimenti per ambiente, natura e clima
a cura della Redazione

TACCUINI DI VIAGGIO

54 Il Quirinale ... quando prende il treno (Parte Seconda)
di Gianni Ricci

64 Binari Infiniti 2017
di Giovanni Saccà

72 NAPOLI – POMPEI VIA I BINARI, RIPARTE LO SVILUPPO IL NUOVO VOLTO DEL WATERFRONT DELLA COSTA VESUVIANA
di Armando Conte

72



Accordi Euro-mediterranei ed evoluzione delle infrastrutture di trasporto, con particolare attenzione per le ferrovie del nord Africa e dei paesi del Mediterraneo orientale

di Giovanni Saccà

Responsabile del Settore Studi Trasporti Ferroviari del C.A.F.I.

Con il Trattato di Maastricht¹ (1991) l'Europa ha fissato le regole politiche ed i parametri economici e sociali necessari per l'ingresso degli Stati nell'Unione Europea. Tra i tanti si è posto l'obiettivo di creare un mercato interno europeo e di sviluppare la coesione economica e sociale, con libertà di movimento per beni, persone e servizi. Per beneficiare pienamente dei vantaggi derivanti dall'instaurazione di uno spazio senza frontiere interne, così come stabilito dall'art. 129 B di tale trattato, la Comunità concorre alla costituzione e allo sviluppo di reti transeuropee nei settori delle infrastrutture dei trasporti² (fig.1), delle telecomunicazioni³ e dell'energia⁴.

Successivamente l'Europa ha proposto di estendere la rete verso i Paesi dell'Est (Conferenza Paneuropea di Praga 1991) e verso il Sud dell'Europa (Processo di Barcellona 1995).

Durante la conferenza ministeriale euromediterranea di Barcellona del 27 e 28 novembre 1995 è stato avviato il "Partenariato euromediterraneo" (Euromed), chiamato anche "Processo di Barcellona", ovvero una strategia comune europea per la regione mediterranea⁷.

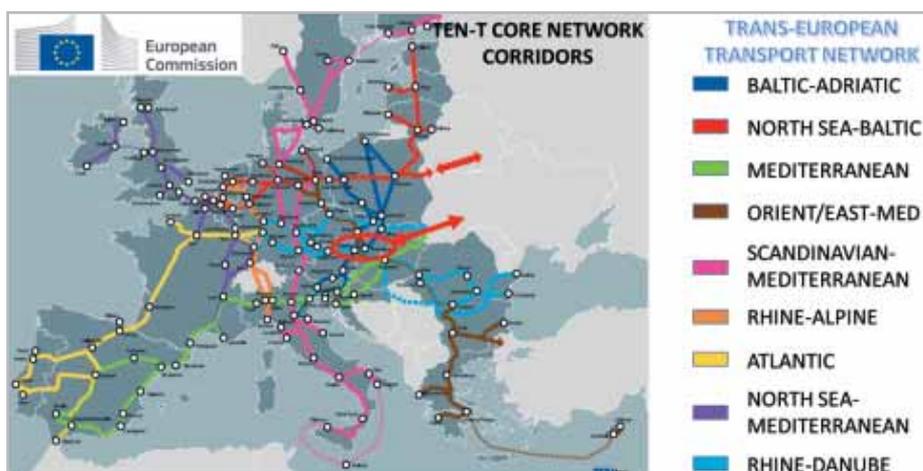


Fig.1 - Mappa della rete transeuropea dei trasporti (vers.2013): TEN-T Core Network Corridors^{5,6}

¹ <http://eur-lex.europa.eu/legal-content/IT/TXT/?uri=CELEX:11992M/TXT>

² https://it.wikipedia.org/wiki/Reti_di_trasporto_trans-europee

³ http://europa.eu/youreurope/citizens/consumers/telecoms-internet/index_it.htm

⁴ https://ec.europa.eu/commission/priorities/energy-union-and-climate_it

⁵ <http://ec.europa.eu/transport/infrastructure/tentec/tentec-portal/site/en/maps.html>

⁶ https://en.wikipedia.org/wiki/High-speed_rail_in_Europe

⁷ <http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2015/10/Declaraci%C3%B3n-de-Barcelona-1995.pdf>

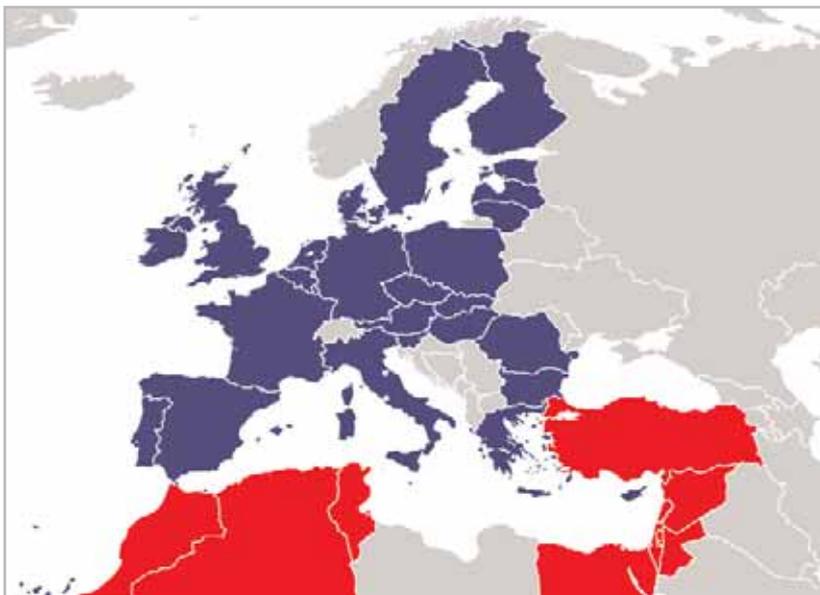


Fig. 2 - Stati membri del processo di Barcellona (Euromed)

Alla riunione hanno partecipato oltre ai rappresentanti dei paesi dell'Unione Europea anche quelli di tutto il mediterraneo ad esclusione della Libia (fig. 2).

In tale occasione fu stabilito che attraverso accordi bilaterali e incontri annuali fra gli Stati membri si dovesse tracciare un percorso per promuovere un dialogo periodico in materia di politica e di sicurezza, cooperazione economica, commerciale e finanziaria, cooperazione sociale e culturale.

Nella "Dichiarazione di Barcellona" del 1995 nel paragrafo Trasporti possiamo leggere che *"dovranno essere realizzati collegamenti di trasporto interoperabili efficienti tra l'UE ed i suoi partner mediterranei, nonché tra i partner stessi. L'accesso libero al mercato dei servizi nel trasporto marittimo internazionale sono essenziali per lo sviluppo di modelli commerciali e il buon funzionamento della partnership euro-mediterranea...."*

...La cooperazione si concentrerà su: sviluppo di un efficiente sistema multimodale di trasporto marittimo e aereo transmediterraneo, attraverso il miglioramento e la modernizzazione dei porti e degli aeroporti, la soppressione di restrizioni indebite, la semplificazione delle procedure, il miglioramento della sicurezza marittima e aerea, l'armonizzazione delle norme

ambientali ad un livello elevato, compreso un monitoraggio più efficiente dell'inquinamento marino e lo sviluppo di sistemi di gestione del traffico armonizzati; sviluppo di collegamenti di terra est-ovest sulle rive meridionali e orientali del Mediterraneo; collegamento delle reti di trasporto mediterranee alla rete transeuropea per garantire la loro interoperabilità."

Negli anni successivi sono stati sottoscritti accordi di associazione tra i paesi membri dell'Unione Europea e dieci paesi del Mediterraneo: Marocco, Algeria, Tunisia, Egitto, Israele, Palestina, Giordania, Libano, Siria e Turchia. I partner mediterranei hanno beneficiato dei fondi della Banca europea degli investimenti all'interno del programma MEFTA di sviluppo del Mediterraneo.

Nel 2005 durante la 1° Conferenza Euromed dei Trasporti, tenutasi a Marrakech, viene determinato l'avvio del processo di intensa cooperazione tra i Paesi delle due sponde del Mediterraneo nel settore dei Trasporti e si decide di dare avvio alla realizzazione della Rete Trans-Mediterranea dei Trasporti (TMN-T Trans-Mediterranean Network of Transport).

Nel 2007 è stato approvato il Piano di Azione per i Trasporti per la regione MED per il periodo 2007-2013.

Il 13 luglio 2008 durante il vertice di Parigi per il Mediterraneo è nata l'**Unione per il Mediterraneo**⁸ (UpM - Union for the Mediterranean, UfM) con il proposito di consolidare e rafforzare i traguardi ottenuti nell'ambito del Partenariato euro-mediterraneo (Euromed).

L'Unione per il Mediterraneo (UfM) raggruppa 43 paesi (fig. 3) sulla base di una copresidenza paritaria tra la sponda sud e nord del mar Mediterraneo: i 28 paesi membri dell'Unione europea, Algeria, Balcani (Albania, Bosnia-Erzegovina, Montenegro), Egitto, Israele, Giordania, Libano, Marocco, Mauritania, Principato di Monaco, Palestina, Siria, Tunisia e Turchia. Il Segretariato generale dell'Unione per il Mediterraneo⁹ istituito il 3 marzo 2010¹⁰ si trova in Spagna a Barcellona.

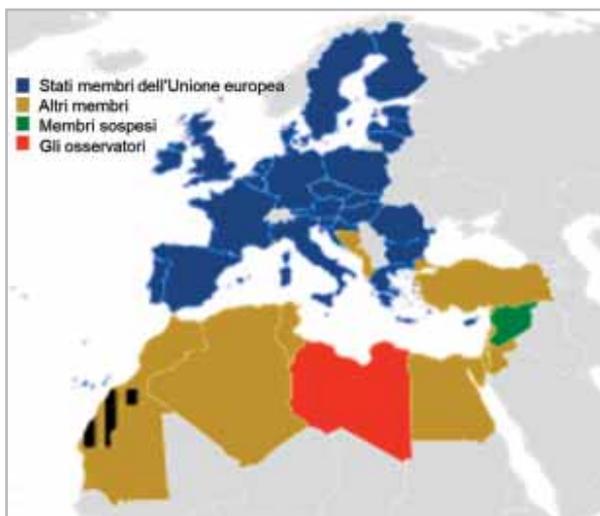


Fig. 3 - Stati membri dell'Unione per il Mediterraneo (UfM)

Il vertice di Parigi per il Mediterraneo ha segnato un importante passo avanti per il partenariato euromediterraneo, evidenziando altresì l'impegno costante dei par-

tner dell'UE e del Mediterraneo e la volontà politica comune di realizzare gli obiettivi della Dichiarazione di Barcellona.

In tale occasione è stato deciso di avviare e/o rafforzare una serie di iniziative chiave relative a: disinquinamento delle autostrade del Mediterraneo, autostrade marittime e terrestri, protezione civile, energie alternative, piano solare mediterraneo, istruzione superiore e la ricerca.

Sulla base della dichiarazione di Parigi adottata e del mandato ricevuto dai capi di Stato e di governo, i ministri degli affari esteri dei paesi euro-mediterranei, si sono riuniti a Marsiglia il 3 e 4 novembre 2008¹¹. Tra gli argomenti trattati "... il piano d'azione regionale per il trasporto del Mediterraneo (RTAP), già approvato da tutti i rappresentanti dei paesi partecipanti al Forum dei trasporti di Euromed tenutosi a Bruxelles il 29 e 30 maggio 2007, che propone 34 azioni in diversi settori, tra cui il trasporto marittimo, il trasporto su strada, il trasporto ferroviario, l'aviazione civile, le reti di infrastrutture di trasporto e trasporto multimodale. Queste azioni vengono attuate dai governi partner nel quadro delle loro politiche e strategie nazionali o a livello multilaterale attraverso la cooperazione e lo scambio di informazioni."

L'incontro si è concluso con una nuova dichiarazione congiunta, complementare a quella di Parigi, che definiva in particolare l'architettura istituzionale e i principi di funzionamento dell'UpM. Viene introdotta una copresidenza a rotazione, affidata congiuntamente ad un paese membro dell'UE e ad un paese della sponda sud del Mediterraneo.

I Ministri dei Trasporti hanno dato mandato al Forum Euro-MED di definire la mappa

⁸ http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2012/09/ufm_paris_declaration1.pdf

⁹ <http://ufmsecretariat.org/>

¹⁰ <http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2012/09/Statutes-UfMS.pdf>

¹¹ <http://ufmsecretariat.org/wp-content/uploads/2012/09/dec-final-Marseille-UfM.pdf>

e la lista dei progetti prioritari della TMN-T. Tra le parti interessate ci sono: GTMO5+5/CETMO, AMU e ESCWA, che hanno elaborato varie proposte. Partendo dalla situazione nota relativa ai trasporti stradali¹², ferroviari¹³, marittimi¹⁴ e aerei¹⁵, tra le altre, sono state presentate le seguenti proposte¹⁶:

1. Definition of a Trans-Mediterranean Network of Transport (TMN-T)¹⁷ - Geneva, 8-9 September 2009
2. TEN-T Days 2010: Drawing up the core network¹⁸ - Zaragoza, 8-9 June 2010
3. The state of Transports in the Euro-Mediterranean Region¹⁹ - Genève, 7 September 2010
4. Transport Trends and Economics in Mediterranean region²⁰ - Geneva, 9th September 2014
5. Transport cooperation in the Mediterranean²¹ - Barcelona, 27-30 October 2015
6. Transport in the Mediterranean region²² - Geneva, 5-7 September 2016

Durante la 2° Conferenza Euro-MED dei Trasporti, tenutasi a Bruxelles il 14 novembre 2013, sono stati valutati i risultati del Piano di Azione per i Trasporti per il Mediterraneo per il periodo 2007-2013²³ ed è stata adottata una Dichiarazione che prevede, tra l'altro, l'implementazione della futura Rete di Trasporto Trans-MED (TMN-T) che dovrà essere collegata alla rete TEN-T.

Nel corso del 13° Forum del Trasporto Euro-MED (Bruxelles 25 marzo 2015) è stato approvato il nuovo RTAP 2014-2020²⁴.

L'implementazione della RTAP 2014-2020 è coordinata e monitorata dallo Strumento per il dialogo EUROMED istituito in seno all'UpM, coordinato dalla Commissione Europea con il supporto del Segretariato dell'UfM e con il coinvolgimento di tutti i Stati Membri (a livello ministeriale e con gruppi di lavori tematici EURO MED RETE E LAND TRANSPORT).

Ai fini del raggiungimento degli obiettivi del piano sono previste 23 azioni suddivise in diverse tematiche: trasporto marittimo, di terra, aereo, Rete Euro-MED integrata di trasporto multimodale²⁵.

¹² http://www.cetmo.org/f_scetcar.htm

¹³ http://www.cetmo.org/f_scetfer.htm

¹⁴ http://www.cetmo.org/f_scetmar.htm

¹⁵ http://www.cetmo.org/f_scetaer.htm

¹⁶ <https://www.unece.org/unece/search?q=TMN-T&op=Search>

¹⁷ <https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2009/wp5/ECE-TRANS-WP5-2009-22-inf26e.pdf>

¹⁸ http://p23680.mittwaldserver.info/fileadmin/download/maincontract/nct8/TMN-T__connection_to_TEN-T_ENG.pdf

¹⁹ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2010/wp5/Informal_document_6_Item_5b.pdf

²⁰ https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2014/wp5/8am_Mr_Aciman_WP5_workshop_9Sept2014.pdf

²¹ http://www.euromed-training.eu/fichiers/seminar6/pedago/10_EN.pdf

²² https://www.unece.org/fileadmin/DAM/trans/doc/2016/wp5/WP5_29th_session_5-7_Sept2016_CETMO.pdf

²³ http://ec.europa.eu/transport/themes/international/doc/euromed/evaluation-report_en.pdf

²⁴ https://ec.europa.eu/transport/sites/transport/files/themes/international/european_neighbourhood_policy/mediterranean_partnership/docs/rtap2014_2020_en.pdf

²⁵ http://www.euromedtransport.org/Fr/projets-prioritaires-deinfrastructure-de-transport-dans-les-pays-mediterraneens_11_11_11

Sviluppo della rete ferroviaria nel nord Africa e nei paesi del Mediterraneo orientale

Sulla base degli accordi sottoscritti sotto l'egida prima dell'Euromed e poi dell'Organizzazione intergovernativa dell'Unione per il Mediterraneo²⁶ sono stati condotti studi per la realizzazione di nuove linee ferroviarie in tutti i paesi dell'area mediterranea nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee ormai diventate standard internazionali (STIs). Sono state così individuate le linee ferroviarie Comprehensive e Core da realizzare sulla sponda sud ed est del Mediterraneo (fig.4).

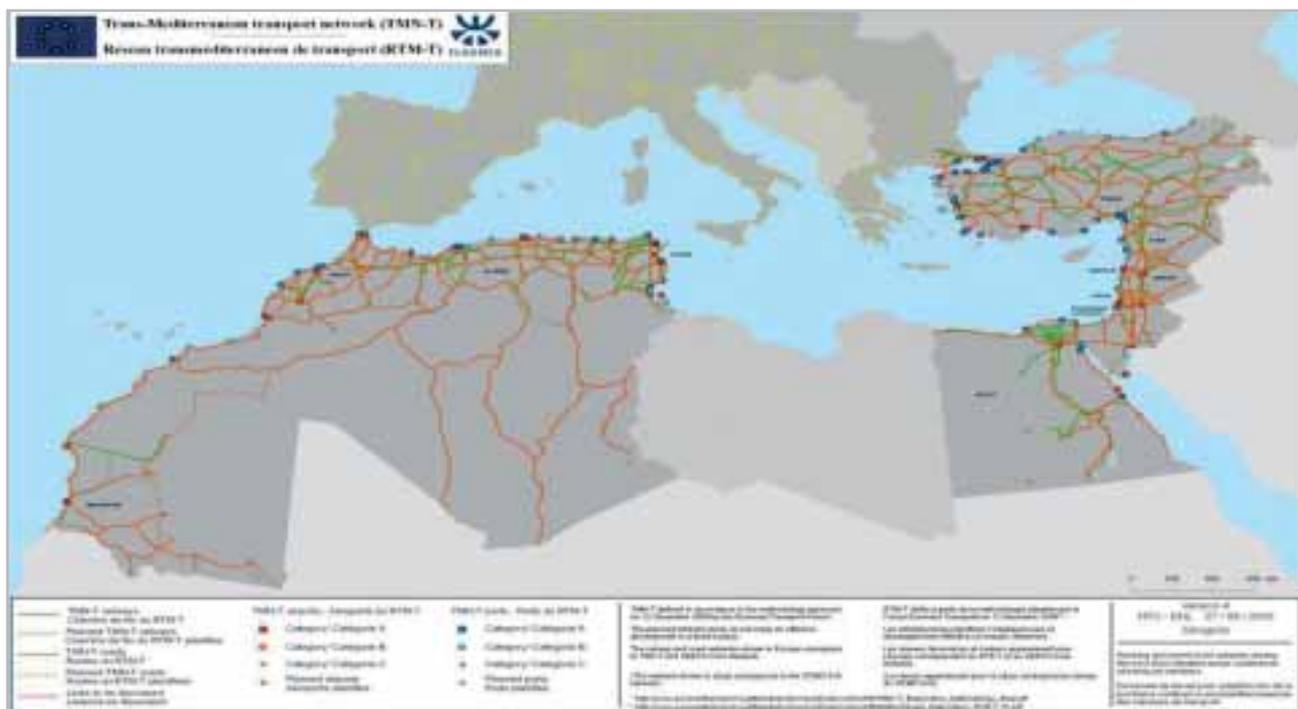


Fig. 4 – Trans-Mediterranean transport network (TMN-T), 2010

È stato quindi avviato l'ammodernamento delle linee ferroviarie delle nazioni del Nord-Africa e del Mediterraneo orientale.

Stati del Nord Africa	Lunghezza linee ferroviarie (km)	Lunghezza linee ferroviarie elettrificate (km)	Lunghezza totale strade (km)	Lunghezza totale strade asfaltate (km)	Lunghezza totale autostrade (km)
Egitto	5.085	62	137.430	126.742	838
Libia	0	0	100.024	57.214	0
Algeria	3.973	283	113.655	87.605	645
Tunisia	2.173	65	19.418	14.756	357
Marocco	2.067	1.022	58.395	41.116	1.080
Mauritania	728	0	10.628	3.158	0
Totale	14.026	1.432	439.550	330.591	2.920

Tab. I – Lunghezza delle linee ferroviarie e delle strade del Nord-Africa²⁷, 2014

Il **Marocco** il 23 ottobre 2007 ha firmato il primo memorandum d'intesa con la Francia per la realizzazione del progetto LGV marocchino finalizzato a dotare il paese entro il 2035 con 1.500 km di linee ferroviarie ad alta velocità. Questo progetto di nuove linee comprende due corridoi ferroviari (fig. 5):

- **Corridoio Atlantico:** Tangeri-Casablanca (900 km, v_{max} 320 km/h, attivazione prevista nel 2018) Prolungamento della linea Atlantica da Casablanca fino ad Agadir, passando per Marrakech ed Essaouira, entro il 2035;
- **Corridoio Magrebino:** Rabat-Oujda, passando per Meknes e Fes (600 km, v_{max} 220 km/h, attivazione prevista entro il 2035)

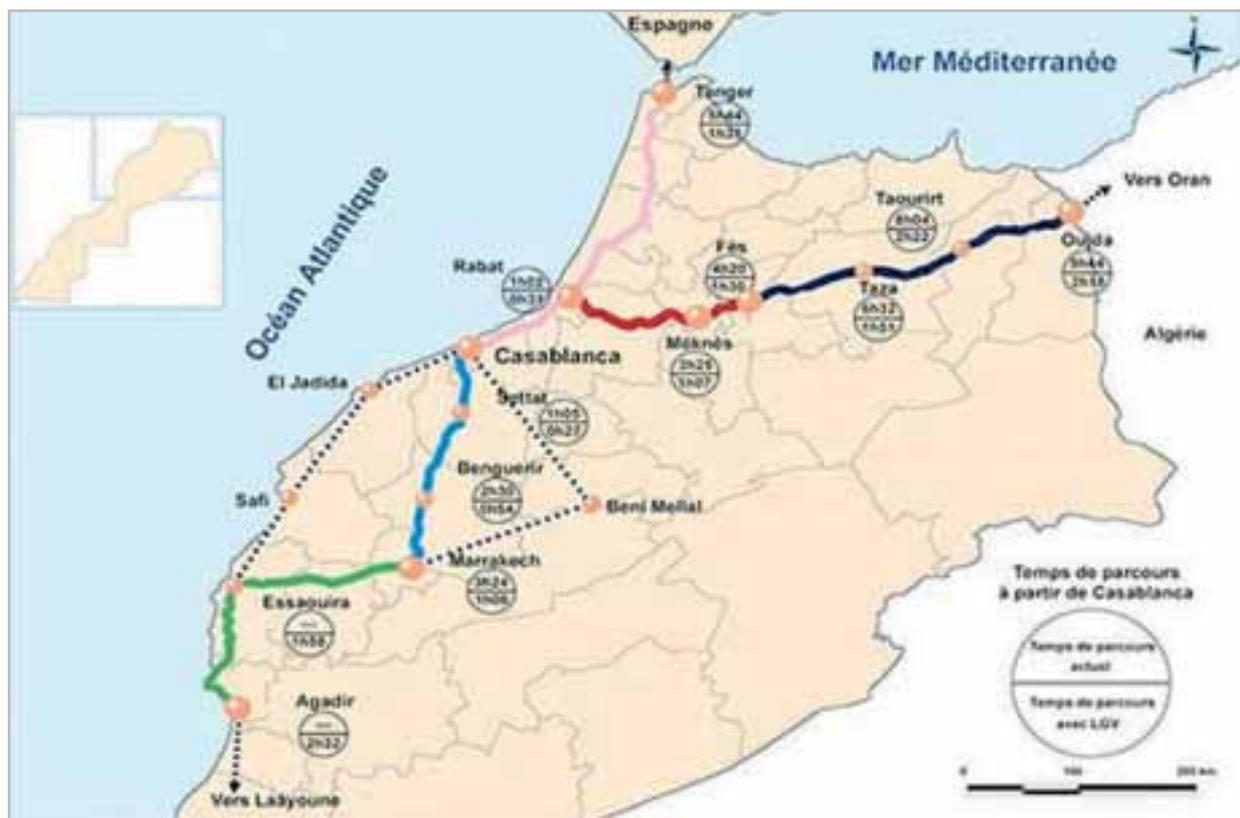


Fig. 5 - Mappa relativa al Master plan marocchino per l'alta velocità da completare entro il 2035

Nel 2013 è entrato in servizio un TGV, che collega Tangeri a Kenitra ed è anche il primo treno ad alta velocità del continente africano²⁸. Inizialmente circoleranno 14 treni TGV Duplex (Train à Grande Vitesse) per collegare Tangeri, Rabat, Casablanca, Marrakech, Agadir, Fes e Oujda. Attualmente sono in corso di realizzazione 4 stazioni AV rispettivamente a: Tangeri²⁹, Kenitra³⁰, Rabat³¹ e Casablanca³².

L'alta velocità denominata LGV, nelle intenzioni del Marocco, dovrebbe essere gestita con criteri di economicità adattati al potere d'acquisto dei marocchini (TGV a due piani). Pertanto il treno non sarà riservato ai clienti di fascia alta. I TGV fermeranno circa ogni 250 km in corrispondenza nei centri principali, che saranno serviti da linee convenzionali (RER, linee regionali) e autobus.

²⁸ <https://www.youtube.com/watch?v=FWYcxk5nJSY>

²⁹ <https://www.youtube.com/watch?v=aaRnWX0uPos>

³⁰ <https://www.youtube.com/watch?v=nWsMLs6LuNc>

³¹ <https://www.youtube.com/watch?v=vdvaXC-uSvM>

³² <https://www.youtube.com/watch?v=Nz7hrAL2GIQ>

Nel 2013 l'**Algeria** ha annunciato che la linea ferroviaria ad alta velocità LGV in corso di realizzazione in Marocco (velocità massima 220 km/h) sarebbe proseguita in territorio algerino per giungere sino a Tunisi³³ (Corridoio Magrebino). La lunghezza delle linee ferroviarie da realizzare in territorio algerino dovrebbe essere di circa 1.200 km.

Il progetto TGV algerino fa parte del piano di ammodernamento e di ampliamento delle attrezzature della Société Nationale des Transports Ferroviaires algériens³⁴ (SNTF), che ha in programma di portare la rete ferroviaria algerina da 4.000 km a 12.500 chilometri entro il 2025 (fig. 6).



Fig.6 - Mappa relativa al programma ferroviaria nazionale algerino da completare entro il 2025

In Algeria gli studi tecnici per la realizzazione delle nuove linee ad Alta Velocità (fig. 10) sono stati avviati a partire dal 2014 anche in collaborazione con Italferr del Gruppo FS³⁵. Entro il 2017 dovrebbe entrare in servizio la Linea AV Oued Tlelat – Tlemcen³⁶ lunga 133 km, velocità massima di esercizio: 220 km/h, stazioni passeggeri AV a Oued Tlelat, Sidi Bel Abbas e Tlemcen.

In **Tunisia** la rete ferroviaria è lunga 2.167 km e copre tutte le regioni della Tunisia³⁷

(fig.7).

La rete ferroviaria tunisina comprende 23 linee, che hanno una lunghezza totale di 2167 km di cui:

- 471 km di linee con scartamento standard (1437 mm);
- 1688 km di linee con scartamento metrico (1000 mm) di cui 65 km sono elettrificate.
- 8 km di linee hanno ambedue gli scartamenti (standard e metrico).

³³ <https://www.youtube.com/watch?v=PghwOoiEbMg>

³⁴ https://fr.wikipedia.org/wiki/Société_nationale_des_transports_ferroviaires

³⁵ <https://www.youtube.com/watch?v=xAszhEG9AqA>

³⁶ <https://www.youtube.com/watch?v=7ywVFmbt0IA>

<https://www.youtube.com/watch?v=Fb8gFbDFodU>

³⁷ http://www.sncft.com.tn/fr/sncft/presentation_gen.html

Inoltre, la rete ferroviaria comprende 267 stazioni/fermate. La velocità massima dei treni è di 130 km/h sulle linee a scartamento metrico e 140 km/h sulle linee a scartamento standard. Il carico assiale massimo è compreso tra 16 e 20 tonnellate. In Tunisia ogni giorno circolano 247 treni passeggeri (di cui 63 treni viaggiatori, 160 treni suburbani) e 25 treni merci.

Alla fine del 2013 la dotazione di materiale rotabile in servizio era pari a:

- Locomotive 146.
- Treni elettrici 25.
- Carrozze viaggiatori 170.
- Automotrici diesel 30.
- Carri (SNCFT e privati) 3691.
- Contenitori 1477.

Il numero di dipendenti in servizio alla fine del 2013 era di 5370 agenti.

Solo le linee ferroviarie del nord della Tunisia, per un totale di 471 km, sono realizzate con scartamento standard da 1435 mm e solo 8 km sono a doppio binario. Tali linee sono state ammodernate tra il 2011 e il 2012. Tutte le altre linee ferroviarie, per un totale di 1.694 km, sono realizzate con scartamento metrico e solo 65 km sono elettrificate.

Pertanto, per proseguire la realizzazione delle linee ferroviarie Comprehensive e Core lungo la sponda sud del mediterraneo nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee (STIs), sarà necessario realizzare nuove linee ferroviarie a partire da Tunisi seguendo la costa mediterranea della Tunisia, Libia e Egitto.

La società ferroviaria nazionale tunisina, posta sotto la supervisione del Ministero dei Trasporti, è un'impresa pubblica dotata di personalità civile e di autonomia finanziaria.

La Società Nazionale delle Ferrovie Tunisine è responsabile di:

- Gestire i vari beni messi a sua disposizione dallo Stato in forma di concessione.
 - Funzionamento dei servizi ferroviari e dei trasporti ferroviari sulla rete ferroviaria nazionale
- La Società Nazionale delle Ferrovie Tunisine garantisce ogni anno il trasporto in buone condizioni di sicurezza, qualità e ritardo di:
- 11 milioni di tonnellate di merci; tra cui più di 8 milioni di tonnellate di fosfato



Fig.7- Mappa della rete ferroviaria tunisina, 2014

- 40 milioni di passeggeri; tra cui più di 5,5 milioni di passeggeri a lunga percorrenza. Questo traffico passeggeri e merci copre quasi tutto il territorio del paese su una rete ferroviaria di 2167 km, che comprende 267 stazioni/fermate e 3 collegamenti stradali e ferroviari :

- Gabès - Zarzis: una lunghezza totale di 177 km.
- Gabès - Djerba: una lunghezza totale di 125 km.
- Gabès - Tataouine: con una lunghezza totale di 136 km.

Tutte le sue attività sono svolte da 5 unità di trasporto:

- Trasporto di passeggeri Grandes Lignes: trasporto intercity.
- Il trasporto dei passeggeri Periferia di Tunisi: Tunisi - Borj Cedria.
- Trasporto di persone Sahel periferia: Sousse Bab Jedid - Monastir - Mahdia
- Il trasporto di fosfato
- Trasporto merci.

Queste 5 unità sono supportate da altre 2 unità di business:

- La rete ferroviaria tunisina (RFT)
- Manutenzione industriale (UMI).

La Compagnia Nazionale delle Ferrovie Tunisine impiega 4871 agenti.

A partire dal 1998 il governo della **Libia** ha iniziato a programmare la realizzazione di nuove linee ferroviarie a doppio binario lunghe 3.170 km, con scartamento standard da 1.435 mm, per collegare la Tunisia con l'Egitto seguendo la costa del mare Mediterraneo (fig. 8). La Cina Railway Construction Corporation ha sottoscritto con il governo libico un contratto per iniziare a lavorare a partire da giugno 2008 in modo da realizzare 352 km tra Sirte e Khoms entro il 2013.

Una seconda linea ferroviaria lunga 800 km è stata programmata nel 2012 per collegare i depositi di minerali di ferro a Wadi Shati vicino a Sabha con il porto di

Misurata.

Una terza linea di 554 km da Sirte a Bengasi è in fase di realizzazione. È prevista anche la costruzione di una linea ferroviaria trans-sahariana, che corre verso il Niger.

Tutte le costruzioni sono cessate durante la guerra civile libica. Nel febbraio 2013, il progetto ferroviario pre-rivoluzione è stato approvato per la ripresa da parte del governo.

Attualmente in **Egitto** esistono 5.085 km di linee ferroviarie tutte a scartamento standard di cui 574 km elettrificati (dati 2014), tutti gestiti dalla Società Egyptian National Railways³⁹ - ERA (fig. 9).

Le ferrovie egiziane attualmente non sono collegate con le nazioni limitrofe, ma è in costruzione una linea ferroviaria con la Libia.

I collegamenti della rete ferroviaria egiziana con quella israeliana sono interrotti dal 1948 a causa delle guerre che si sono sus-

seguite. Nel 1963 è stata riattivata parte della ferrovia dei Sinai, che è stata ricollegata all'Egitto, ma non ad Israele.

Le linee ferroviarie egiziane non sono collegate con quelle del Sudan in quanto le ferrovie del Sudan hanno uno scartamento diverso (1,067 mm).

Attualmente è in costruzione la linea ferroviaria di collegamento con la Libia nel rispetto degli STI internazionali (scartamento 1.435 mm, ecc.).

L'Autorità ferroviaria egiziana



Fig. 8 - Mappa delle linee ferroviarie libiche in costruzione e programmate³⁸

³⁸ <http://www.railwaygazette.com/news/single-view/view/work-starts-on-libyan-railway.html>

³⁹ <https://enr.gov.eg/ticketing/public/login.jsf>



(ERA) ha avviato nel 2017 un progetto nazionale per lo sviluppo delle ferrovie egiziane per un totale stimato in circa 2 miliardi euro⁴⁰.

L'attuale piano di sviluppo delle ferrovie egiziane, avviato nel 2017 e della durata di 30 mesi, comprende l'installazione di nuovi sistemi di controllo della circolazione dei treni e l'adeguamento di circa 1.200 km delle linee ferroviarie principali e tra queste Cairo-Alessandria e Cairo-High Dam, nonché dell'acquisto di nuove locomotive e di treni.

Fig. 9 – Linee ferroviarie egiziane⁴¹

La rete ferroviaria dei paesi mediterranei del **Medio Oriente** è lunga complessivamente 16.334 km (2014).

Medio Oriente mediterraneo	Lunghezza linee ferroviarie (km)	Lunghezza delle linee elettrificate (km)
Turchia	12.008	3.216
Siria	2.139	0
Israele	1.277	0
Giordania	509	0
Libano	401	0
Totale	16.334	3.159

Tab. 2 – Lunghezza delle linee ferroviarie del Medio Oriente⁴²

Il 17 aprile 2003 è stato sottoscritto presso le Nazioni Unite un accordo internazionale per l'adeguamento delle ferrovie del Medio Oriente denominato "Agreement on International Railways In The Arab Mashreq"⁴³.

⁴⁰ <https://dailynewsegypt.com/2017/07/18/egyptian-national-railways-plans-develop-facility-30-months-cost-egp-45bn/>

⁴¹ <https://www.youtube.com/watch?v=tRVL5PxX2bg>

⁴² <https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/fields/2121.html#ts>
https://en.wikipedia.org/wiki/List_of_countries_by_rail_usage <http://uic.org/statistics>

⁴³ https://en.wikipedia.org/wiki/Arab_Mashreq_International_Railway

La rete ferroviaria prevista (fig. 10) è costituita da due corridoi principali, di cui uno nord-sud e uno est-ovest, e da 16 diversi tracciati per un totale di circa 19.500 km da realizzarsi nel rispetto degli standard europei TEN-T. Il piano è ambizioso, il 60% delle linee non è ancora stato costruito e parti delle infrastrutture ferroviarie esistenti sono da adeguare.

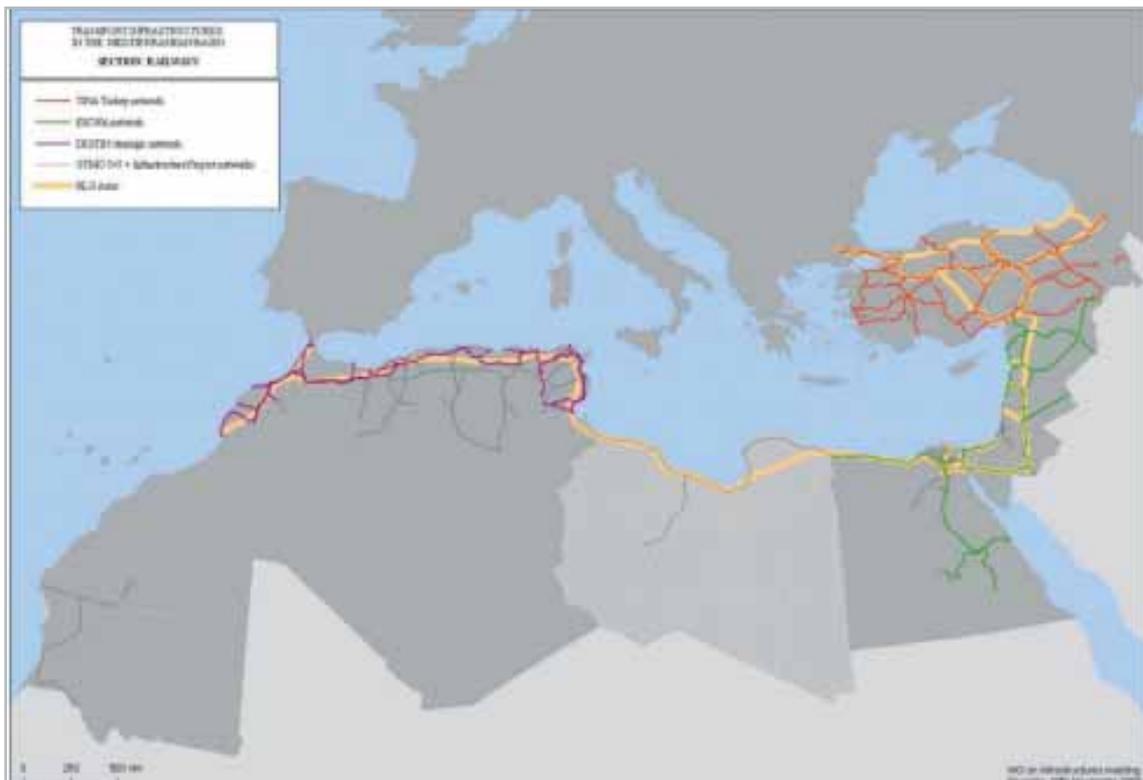


Fig. 10 - Trans-Mediterranean Network of Transport (TMN-T) – Bruxelles 20/11/2008
TINA Turkey network+ ESCWA network (Arab Mashreq)+DESTIN strategic network (Maghreb)+HLG axes⁴⁴

La **Turchia** ha una rete ferroviaria di 12.008 km (fig. 11), trasporta 78 milioni/passeggeri/anno e 26 milioni/t/anno di merci (dati Wikipedia 2014), è di proprietà statale ed è costruita nel rispetto delle Specifiche Tecniche di Interoperabilità europee (STIs). Il Ministero dei trasporti turco ha in progetto di costruire 4.000 km di linee convenzionali e 1.000 km ad alta velocità entro il 2023. Il corridoio Istanbul-Ankara fa parte del corridoio ferroviario internazionale denominato “Via della seta”, che collegherà l’Europa all’Asia sino alla Cina.

Nel 2009 è stata aperta all’esercizio la prima linea ad alta velocità Ankara-Eskiflehir (Istanbul).

Attualmente si sta attuando un vasto piano di ammodernamento che consiste principalmente in: allargamento della rete ad alta velocità, ristrutturazione profonda del sistema di mobilità della città metropolitana di Istanbul, modernizzazione e velocizzazione della linea Kapikule - Istanbul, costruzione della nuova linea Kars-Tbilisi (Georgia).

⁴⁴ EU Decision 1962/96 and modifications + Euromed and CETMO act: See TMN-T latest developments



Fig. 11 – Linee ferroviarie in Turchia⁴⁵

Possibili collegamenti tra la rete TEN-T e TMN-T

L'Unione Europea ha istituito appositi gruppi di studio per garantire la coerenza dello sviluppo delle reti di trasporto realizzate all'interno dell'UE con quelle dei paesi confinanti. Ovvero le connessioni con le regioni limitrofe all'UE dovrebbero essere sviluppate in conformità con le politiche in corso nella Comunità in materia. Sulla base di tali considerazioni, a partire dal 2007 sono stati avviati studi per esplorare le prospettive di connessione tra la rete TEN-T dell'UE e le esistenti e future reti delle regioni limitrofe ed in particolare con l'Africa e con la regione mediterranea (fig. 12). Inoltre sono stati avviati studi per l'estensione dell'approccio verso la Cina, l'India, l'Asia centrale e l'estremo Oriente.

Estendere la rete Core Ten-T al di fuori dell'UE significa individuare i nodi principali esterni e interni che devono essere collegati alla rete EU Ten-T per aprire il sistema del-

l'infrastruttura dell'Unione europea al resto del mondo, in modo da garantire l'inserimento della TEN-T nel mondo dei flussi commerciali internazionali per alimentare il mercato interno.

La crescita degli scambi con l'Asia e con il Nord Africa richiede un migliore sfruttamento dei porti mediterranei che oggi godono di un vantaggio geografico e ambientale. La strategia di decarbonizzazione della politica dell'UE rafforza questa prospettiva. Oltre ai collegamenti marittimi ed aerei tra la rete TEN-T e la rete TMN-T sono stati ipotizzati e studiati collegamenti fisici tra il corridoio Mediterraneo della Rete TEN-T e il corridoio Atlantico della rete TMN-T.

Tali studi, per realizzare una comunicazione fissa tra l'Europa e l'Africa attraverso lo **Stretto di Gibilterra**, sono stati condotti dalla Società Spagnola di Studi per la Comunicazione Cross-Strait del Gibilterra, SA (SECEGSA) e dalla compagnia marocchina «Société Nationale d'Études du Détroit

⁴⁵ https://en.wikipedia.org/wiki/Rail_transport_in_Turkey



Fig. 12 – Principali assi dei paesi limitrofi a cui dovrà essere collegata la rete TEN-T

de Gibilterra» (SNED) appositamente incaricate dai rispettivi governi.

Il progetto per la realizzazione di un collegamento stabile tra la Spagna e il Marocco, da realizzarsi in corrispondenza dello stretto di Gibilterra, ha le sue origini nella dichiarazione comune spagnola-marocchina del 16 giugno 1979 sottoscritta dal re Juan Carlos I di

Spagna e dal re di Hassan II del Marocco⁴⁶. Dopo molti anni di studio e successivi accordi si è giunti alla predisposizione del progetto di un tunnel ferroviario subalveo lungo 38,7 km di cui 27,7 km sottomarini simile a quello realizzato nello stretto della Manica tra la Francia e l'Inghilterra (fig. 13).

⁴⁶ http://www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/TRANSPARENCIA/INFO_CORP/marco_institucional.htm

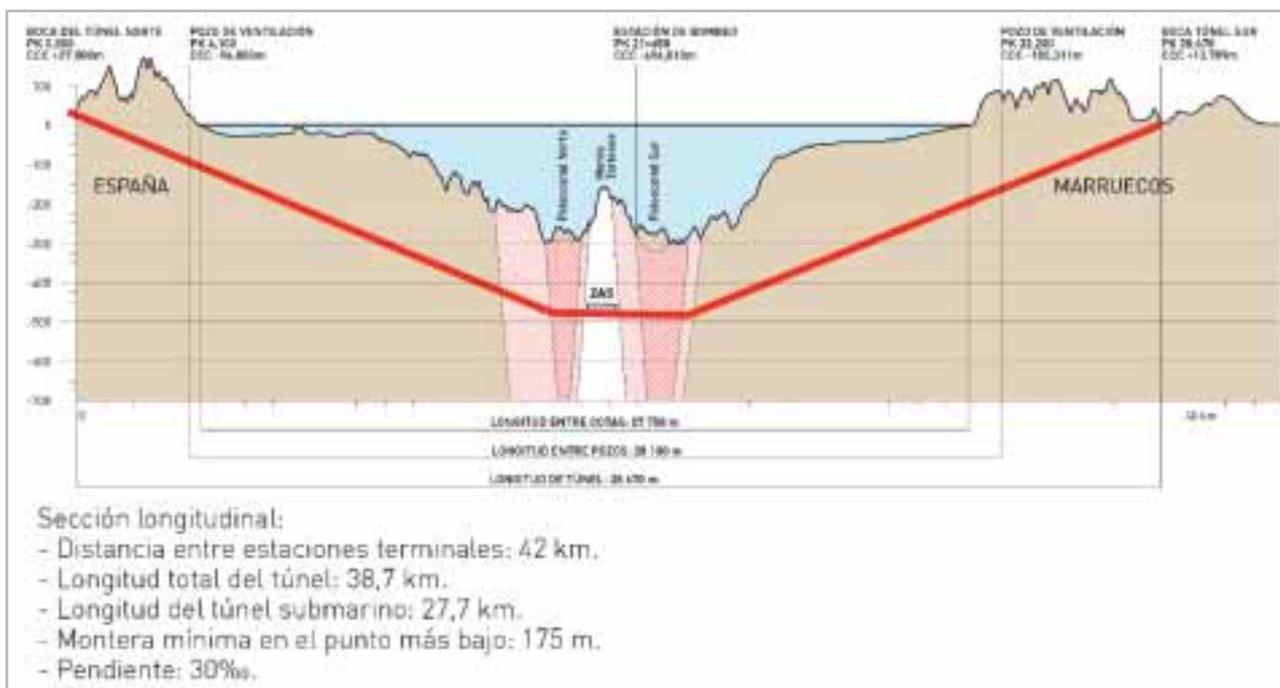


Fig.13 – Profilo longitudinale dell’Afrotunnel di Gibilterra⁴⁷

Periodicamente vengono organizzate riunioni di alto livello per fare il punto sullo stato di avanzamento degli studi e per riaffermare l’impegno della Spagna e del Marocco a favore della realizzazione del progetto transcontinentale, l’ultima riunione ha avuto luogo il 5 giugno 2015 e ha destato, come le precedenti, vivo interesse nella Comunità Internazionale⁴⁸.

La posizione strategica dello stretto di Gibilterra in un contesto di mobilità crescente su scala internazionale dà a questo progetto una chiara componente geopolitica in termini di opportunità che apre allo sviluppo del trasporto terrestre intercontinentale, favorendo l’integrazione tra l’Europa e l’Africa (Figg. 14, 15 e 16).

Tale progetto fa parte della costruzione di un

reale partenariato tra l’Unione europea e il Maghreb, come dimostrato dalle azioni svolte dall’Unione per il Maghreb arabo (UMA), dal Consiglio economico e sociale (ECM), dalla Commissione europea, dal Forum di trasporto EuroMed, dal gruppo dei trasporti del Mediterraneo occidentale (GTMO), dall’Unione per il Mediterraneo (UfM) (ECO-SOC) attraverso la Commissione economica delle Nazioni Unite per l’Africa e l’Europa. Il collegamento fisso Europa-Africa sullo stretto di Gibilterra è l’unico progetto internazionale controllato sistematicamente da ECOSOC⁴⁹ (Consiglio economico e sociale delle Nazioni Unite⁵⁰), che sta valutando i lavori di ricognizione e gli studi condotti per il progetto ogni due anni dal 1981.

⁴⁷ http://www.secegsa.com/NR/rdonlyres/9B9A735C-42E4-4292-9354-B9272DEDC3E5/112658/Proyec_tunel_ferro_EstrGibraltar.pdf

⁴⁸ http://www.secegsa.com/SECEGSA/LANG_CASTELLANO/PROYECTO/COM_INTERN.htm

⁴⁹ <https://www.un.org/ecosoc/en/>

⁵⁰ https://it.wikipedia.org/wiki/Consiglio_economico_e_sociale_delle_Nazioni_Unite

L'ultima relazione del 2015 analizza l'evoluzione del Progetto e gli studi tecnici del tunnel in base ai dati fisici accumulati nelle fasi precedenti, aggiorna i dati sul traffico tra i paesi dell'Unione europea e dei paesi del Maghreb e definisce gli impatti socioeconomici sugli Stati della regione, nonché analizza le diverse tappe della promozione internazionale del Progetto, prevedendo una fase successiva 2015-2017 in cui importanti ricerche e studi supplementari indispensabili per identificare l'opzione tecnica più fattibile.

L'Unione europea, al quale il progetto è stato presentato in diverse occasioni (ultimo nella presentazione del progetto dai ministri marocchini e spagnoli responsabili dei trasporti alla Conferenza dei ministri dei trasporti dell'Unione per il Mediterraneo, riuniti a Bruxelles 14 novembre 2014), è uno dei partner prioritari.

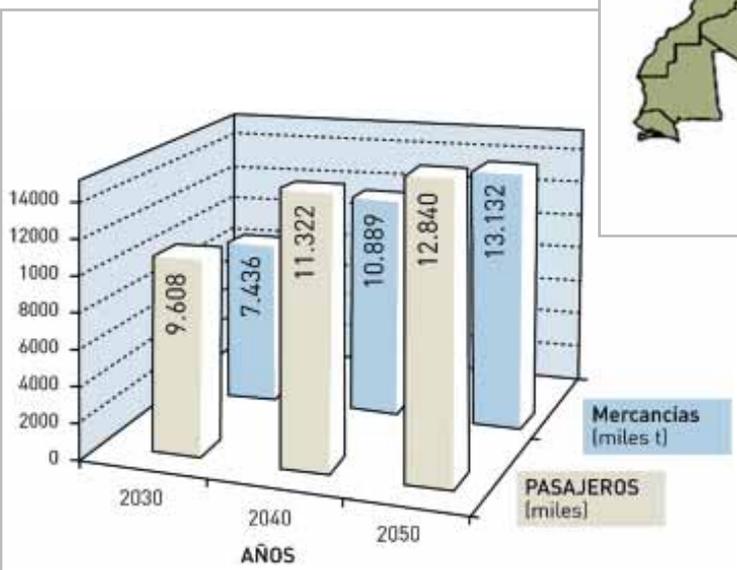


Fig. 14 – Tempi di percorrenza attuali confrontati con quelli ottenibili dopo la realizzazione del tunnel

Fig. 15 – Aree geografiche di origine/destinazione dei treni viaggiatori e merci che dovrebbero transitare nell'Afrotunnel di Gibilterra



Fig. 16 – Previsioni di traffico attraverso il tunnel ferroviario di Gibilterra: scenario tendenziale



In linea con gli stessi obiettivi e con l'obiettivo dell'integrazione regionale, il GTMO 5 + 5, composto dai ministri dei trasporti di Spagna, Italia, Francia, Portogallo, Algeria, Marocco, Libia, Malta, Mauritania e Tunisia i capi della Direzione generale dei trasporti della Commissione europea e il Segretariato generale dell'Unione per il Mediterraneo, promossi dal Segretariato tecnico del Centro per gli studi sul trasporto del Mediterraneo occidentale (CETMO), dedicano i loro sforzi al rafforzamento della cooperazione per lo sviluppo di una rete multimodale di trasporto nella regione integrata con le reti transeuropee. Ciò è stato ribadito anche dalla VIII Conferenza dei Ministri, riunitasi il 22 ottobre 2014 a Lisbona, che ha stabilito l'impegno del gruppo di esperti 5 + 5 e del segretariato tecnico a seguire il progetto del collegamento fisso.

D'altro canto, un progetto come quello del collegamento fisso attraverso lo stretto di Gibilterra deve necessariamente affidarsi all'esperienza della comunità internazionale e su progetti simili o in corso.

Canale di Sicilia

L'evoluzione tecnologica ha spinto l'ENEA nel 2003 a presentare una proposta per la realizzazione di un tunnel ferroviario tra la Sicilia e la Tunisia in grado di collegare la

rete TEN-T con la rete TMN-T (fig. 16).

Il progetto, presentato in varie sedi tra il 2003 e il 2009, prevede la realizzazione di un tunnel subalveo tra Capo Bon (Tunisia) e Pizzolato (Sicilia)⁵¹.

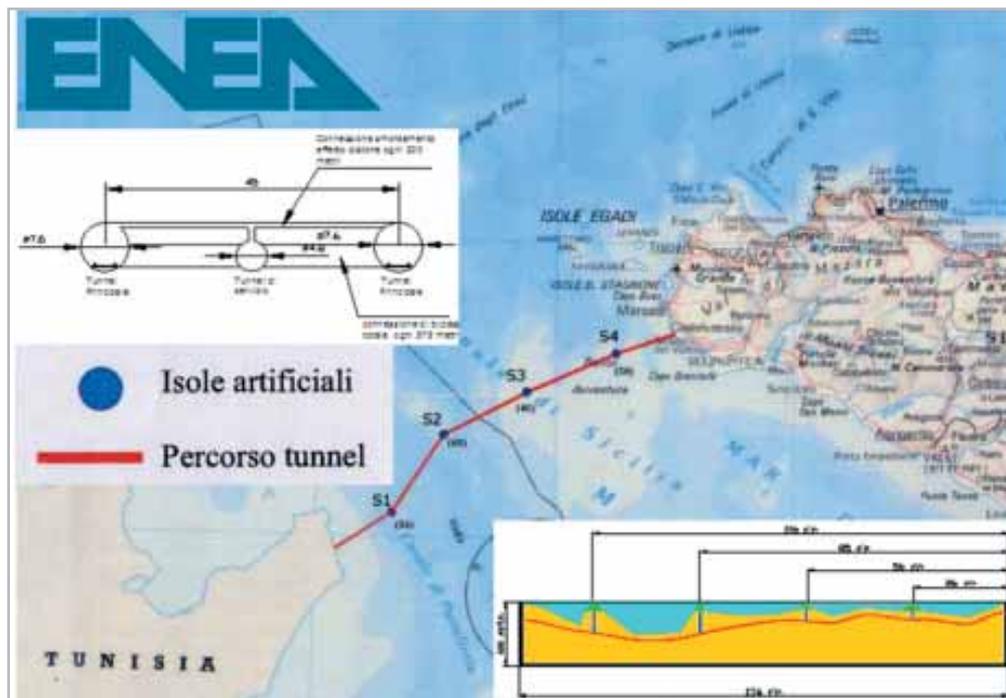


Fig. 17 - Ipotesi dell'ENEA per la realizzazione di un collegamento stabile, attraverso un tunnel ferroviario, tra Capo Bon (Tunisia) e Pizzolato (Sicilia), a nord di Mazara del Vallo⁵²

⁵¹ <http://www.regione.sicilia.it/turismo/trasporti/arcargomenti/tunnel .htm>

⁵² <http://www.tunnelsiciliatunisia.enea.it/> <http://slideplayer.it/slide/950102/>

Il tunnel in base alla proposta dell'ENEA, dovrebbe avere le seguenti caratteristiche di massima:

- Lunghezza complessiva 150 km.
- Lunghezza della parte sottomarina 136 km.
- Due gallerie (una per ogni senso di transito) di diametro 7.6 m, distanti fra loro 45 m (interasse).
- Una galleria di esplorazione/servizio di 4.8 m di diametro in posizione centrale fra le gallerie di transito.
- Collegamenti percorribili di bypass totale ogni 375m.
- Connessioni aerodinamiche di smorzamento dell'effetto pistone ogni 200 m.
- Alimentazione elettrica alle estremità in connessione con le reti nazionali tunisina/italiana.

- Presenza di due o più stazioni ausiliarie nelle 4 isole artificiali da realizzare con il terreno scavato.

Tale idea, anche se potrebbe essere classificata tra quelle visionarie⁵³, tra alcuni anni potrebbe rientrare tra quelle non solo fattibili⁵⁴, ma anche strategiche per collegare l'Europa all'Africa attraverso il prolungamento del corridoio Scandinavo-Mediterraneo. Non bisogna dimenticare che attraverso il Mediterraneo transita circa il 19% del traffico mondiale navale (dati 2014) e che le quantità sono destinate ad aumentare anche in conseguenza delle stime di crescita della popolazione mondiale. In particolare la popolazione dell'Africa è destinata a quadruplicare entro il 2100 (Tab. 2 e Fig.18).

Popolazione in milioni di abitanti	Anno 2015	Anno 2030	Anno 2050	Anno 2100
World	7.349	8.501	9.725	11.213
Africa	1.186	1.679	2.478	4.387
Asia	4.393	4.923	5.267	4.889
Europa	730	734	707	646
America Latina	634	721	784	721
Nord America	358	396	433	500
Oceania	39	47	57	71

Tab. 2 - Scenario della popolazione mondiale nella variante media⁵⁵ (milioni di abitanti)

Fonte: CRESME su dati UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015)

⁵³ <http://www.globalconstructionreview.com/perspectives/notion-ultra-pr4oj4ec6t-r8ea8l0ly-d3e6a3d/>
<https://www.youtube.com/watch?v=5YJypnCjaok> <http://www.presapunte.com/>

⁵⁴ https://issuu.com/trasportiecultura/docs/t_c.44_-_grandi_attraversamenti.alt

⁵⁵ <http://www.un.org/en/development/desa/population/>

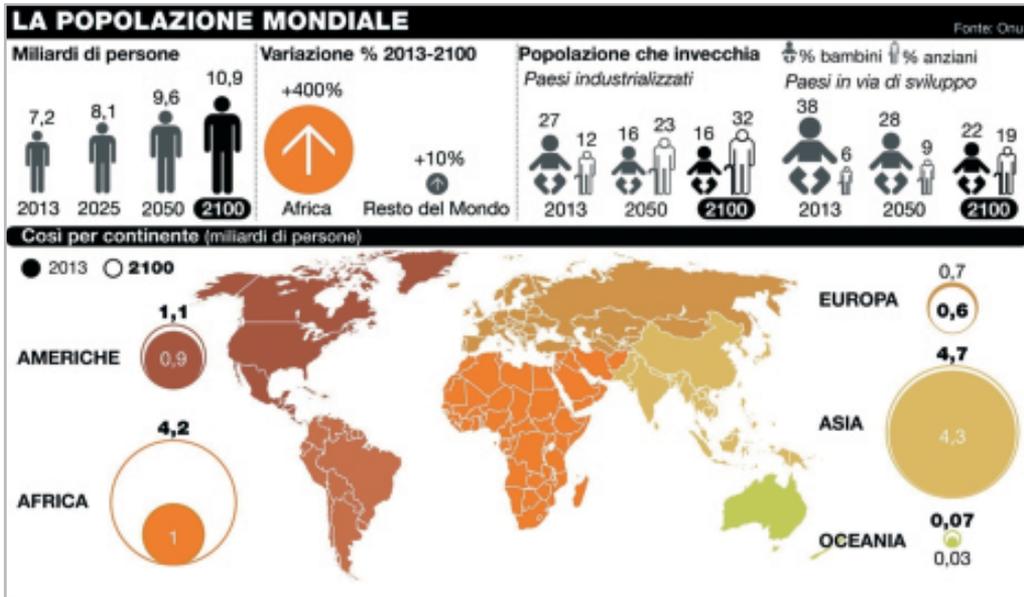


Fig. 18 – Stima della popolazione mondiale nella variante media⁵⁶ (miliardi di abitanti)
 Fonte: CRESME su dati UN Department of Economic and Social Affairs, Population Division (2015)

Questo comporta la necessità di programmare per tempo il potenziamento dei collegamenti nel Mediterraneo. Non è pensabile che l'unico collegamento stabile programmato tra l'Europa e l'Africa sia quello dello stretto di Gibilterra. È opportuno che l'Unione per il Mediterraneo (UfM) inizi a pianificare studi di fattibilità relativi alle possibilità di collegare il corridoio Scandinavo Mediterraneo della rete TEN-T con il corridoio Magrebino della rete TMN-T.

PER ULTERIORI APPROFONDIMENTI CONSULTARE I SEGUENTI RIFERIMENTI:

- https://en.m.wikipedia.org/wiki/List_of_railway_companies
- <http://www.railfaneurope.net/frameset.html>
- https://www.cia.gov/library/publications/the-world-factbook/wfbExt/region_afr.html
- https://en.m.wikipedia.org/wiki/Egyptian_National_Railways
- https://en.m.wikipedia.org/wiki/National_Company_for_Rail_Transport
- <https://en.m.wikipedia.org/wiki/ONCF>
- https://en.m.wikipedia.org/wiki/Strait_of_Gibraltar_crossing
- <https://www.youtube.com/watch?v=INcbojnosu0>
- https://www.youtube.com/results?search_query=egyptian+railway
- https://www.google.it/search?dcr=0&source=hp&q=mercurio+rail+server&oq=mercurio&gs_l=psy-ab..1.0.35i39k1j0l3.3672.6164.0.9623.9.8.0.0.0.329.1351.2j4l1j1.8.0....0...1.1.64.psy-ab..1.8.1344.0..0i131kl.-p2r1kLH9zk
- <http://www.chiark.greenend.org.uk/~mwaller/rail/links.html>
- <http://www.ctn.com.tn/>
- http://www.snctf.com.tn/lien_utilite.php
- [International Union of Railways \(UIC\)](#)
- [Arab Union of Railways](#)
- [Comité du Transport Ferroviaire Maghrebain \(CTFM\)](#) (The seats of this organization are in Algeria)
- [African Union of Railways](#)
- <https://www.ferpress.it/innotrans-fsi-un-gruppo-fortemente-impegnato-nello-sviluppo-del-business-estero/>

⁵⁶ <https://oggiscienza.it/2013/07/30/11-miliardi-di-persone/>

ALBO DELLE ASSOCIAZIONI FERROVIARIE E CULTURALI DELL'AREA DELLE FERROVIE TURISTICHE E DELLA "MOBILITA' DOLCE E SOSTENIBILE"

2ª PARTE

a cura del Col. Mario Pietrangeli - Socio AEC Lombardia
Edizione 10 agosto 2017

Le Principali Associazioni del Territorio, dell'Area
Ferrovie Turistiche - Mobilità Dolce e Sostenibile
(Ferrovie Turistiche, Treni Storici, Musei Ferroviari,
Officine di Restauro Ferroviario, Velorail,
Camminamenti, Sentieri, Greenway, ecc.):

SICILIA

Ferrovie Siciliane indicate dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

Alcantara-Randazzo;
Noto-Pachino;
Castelvetro - Porto Palo di Menfi;
Agrigento Bassa - Porto Empedocle.

TRATTA ARCANTARA - RANDAZZO: (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche)

Nel 2016 è nata l'Associazione "Ferrovia Valle Alcantara", che si prefigge come obiettivo il recupero e ripristino della storica ferrovia Alcantara - Randazzo.

Il predetto obiettivo verrà perseguito cercando di aprire un dialogo costruttivo con le istituzioni, oltre alla promozione di attività ed eventi che possano sensibilizzare le predette istituzioni e le popolazioni della Valle Alcantara.

Di seguito le principali cariche sociali del direttivo:

Marco CRIMI PRESIDENTE; Pagina FB:

<https://www.facebook.com/alcantararandazzoferrovia/>

Il Direttore della Fondazione FS, Luigi Cantamessa, ha guidato, a suo tempo, una ricognizione sull'ex ferrovia che collega Alcantara a Randazzo.

Lo scopo è stato verificare lo stato dei luoghi e delle strutture per poter avviare progetti specifici di riattivazione in chiave turistica.

L'iniziativa segue le intenzioni manifestate dalle Istituzioni regionali e locali.

La Alcantara - Randazzo, lunga 37 km, è situata alle falde dell'Etna e il suo tracciato corre lungo la Valle del fiume Alcantara. Rientra tra quelle linee ferroviarie, dismesse ma ancora dotate del binario, in buono stato di conservazione, che presentano un altissimo valore paesaggistico, storico e culturale.

Ex Tratta: Noto (Siracusa) - Pachino (Siracusa). (è una Ferrovia indicata dalla



Legge sulle Ferrovie Turistiche).

Associazione Ferrovie Siciliane

www.ferroviesiciliane.it

emericoamari@ferroviesiciliane.it - Tel.

328 4899582.

“La ferrovia Noto-Pachino era una linea ferroviaria a semplice binario che collegava Noto, all'estremo meridionale della Sicilia, con la stazione di Pachino (l'impianto geograficamente più a sud della nazione). L'esercizio ferroviario venne sospeso nel 1986; la linea fu dismessa nel 2002”. La stazione di Pachino era, fino al 1986, la stazione ferroviaria della città di Pachino. Con i suoi 36°41' di latitudine nord aveva la particolarità di essere la stazione ferroviaria più meridionale d'Italia e deteneva anche tale primato in Europa per quanto riguarda lo scartamento ordinario: infatti le stazioni di Messene e di Kalamata, estremi capilinea meridionali della rete greca che si trovano a una simile latitudine, sono raggiunte dalle ferrovie del Peloponneso a scartamento metrico, mentre le stazioni spagnole di Malaga, Cadice e Algeciras, più a sud di Pachino di circa 30-40', fanno parte della rete RENFE a scartamento largo di 1.674 mm.

Treno Kaos Agrigento:

info@ferroviekaos.it;

pietrofattori@ferroviekaos.it

www.ferroviekaos.it - Tel. 347 1024853.

L'associazione Ferrovie Kaos, sostiene con forza la necessità di recuperare all'esercizio ferroviario alcune linee dismesse in epoca piuttosto recente, forse

senza valutare attentamente l'enorme potenzialità turistica dei tracciati in questione. Ferrovie Kaos, sin dalla sua nascita, propone alle amministrazioni locali progetti di recupero e salvaguardia delle ferrovie dismesse della provincia di Agrigento.

Nell'estate del 2009 è letteralmente esplosa un vivace dibattito a Sciacca e Menfi, proprio perché Ferrovie Kaos ha preso le distanze da alcuni amministratori locali che avevano manifestato la volontà di distruggere ogni testimonianza della ferrovia a scartamento ridotto. L'associazione, di contro, ha proposto la riattivazione di 12 km di linea (km 49-61 della ex linea Castelvetro Ribera) nel tratto compreso tra Sciacca e Verdura. Fonte: <http://www.ferroviekaos.it/le-ferrovie-dismesse/ferrovia-porto-empedocle-castelvetro>

Porto Empedocle – Castelvetro: (è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche).

Il progetto di costruzione di un collegamento ferroviario da Castelvetro ad Agrigento risale al lontano anno 1882. In tale anno il Ministero dei Lavori Pubblici approntò uno studio preliminare che però a causa del forte campanilismo e delle rivalità tra i paesi interessati sul tracciato da seguire non ebbe seguito. Uno dei tanti propositi era quello di una ferrovia a scartamento ordinario che saldasse a Porto Empedocle le due linee provenienti da Palermo (via stazione di Alcamo e via stazione di Aragona Caldare). Nel 1901 una Regia Commissione tentò di risolvere la situazione delle ferrovie complementari sicule ma adottando lo scartamento ridotto e un tracciato che zigzagando tra l'interno e il litorale non doveva scontentare nessuno ma che di fatto metteva le

basi per la lenta agonia della linea negli anni a venire.

Nulla di fatto fino al 1906 quando a seguito del riscatto della Rete Sicula le FS subentranti affrontarono il problema; nel 1907 erano pronti i progetti ed il 20 giugno 1910 il primo tronco della ferrovia, da Castelvetro a Selinunte, di 13,112 km, entrava in esercizio.

I lavori andavano avanti lentamente fino al 2 luglio 1923 quando con l'attivazione del tratto da Sciacca a Ribera di 22,083 km si poteva finalmente percorrere l'intera linea che però, giunti a Porto Empedocle, obbligava al trasbordo sulla linea a scartamento ordinario se si voleva raggiungere la stazione di Girgenti, (dal 1927 Agrigento Bassa), che distava 5 km dal centro cittadino.

Solo nel 1933 venne costruito il tratto di circa 3 km da Agrigento Bassa all'attuale, nuova, stazione di Agrigento Centrale a scartamento ordinario con interposte le rotaie a scartamento ridotto realizzando il doppio scartamento, ma lasciando ancora isolata la linea da Castelvetro, non collegata neanche all'altra linea FS a scartamento ridotto proveniente da Canicattì e Licata, aperta nel 1924, che invece arrivava mediante tale doppio scartamento fino alla stazione centrale.

La Castelvetro – Porto Empedocle, armata con rotaie Vignoles da 27 kg/m e traversine di legno come le altre linee secondarie della rete sicula, mostrava già molti difetti progettuali che la rendevano vecchia già all'atto della consegna: eccessiva tortuosità, lunghi tempi di percorrenza, stazioni in genere molto distanti dal centro abitato e mancanza di proseguimento fino al capoluogo.

Ma soprattutto risentiva dell'impostazione originaria delle ferrovie siciliane disegnate essenzialmente in funzione del trasporto verso i porti d'imbarco del minerale di zolfo estratto nei bacini dell'interno, senza tener

conto che, con la lentezza di esecuzione dei lavori, all'atto dell'apertura delle linee il traffico zolfifero era già crollato a livelli irrilevanti.

Essendo unica via di comunicazione, all'epoca, poteva essere accettabile, dato che la rete stradale era inesistente; ma i miglioramenti stradali avvenuti negli anni immediatamente successivi che permettevano di arrivare nel cuore dei centri abitati anziché in aperta campagna, la necessità di trasbordare le merci nelle stazioni a scartamento ordinario e il crollo definitivo dell'attività estrattiva zolfifera le diedero il colpo di grazia. Nel 1949 l'arrivo delle automotrici RALn 60 produsse un incremento consistente del traffico passeggeri, segno che vi era una domanda di trasporto ancora elevata.

Ma questo costituì l'unico concreto tentativo di recupero e rimase l'unico fatto: all'introduzione dei nuovi mezzi non fecero seguito interventi strutturali, la linea, già in condizioni pietose di armamento, venne lasciata priva di qualunque ammodernamento o manutenzione, il sistema di segnalamento rimase limitato ai soli pali indicatori delle stazioni e l'esercizio a Dirigenza unica, tutte condizioni che comportavano pesanti limitazioni d'esercizio e abbassamento della velocità commerciale a livelli irrilevanti. Il vero problema non era la mancanza di utenza ma la assoluta indifferenza alle richieste provenienti da più parti, anche delle istituzioni locali, di una trasformazione a scartamento ordinario e un ammodernamento della importante relazione costiera.

Ogni richiesta rimase inascoltata; erano gli anni in cui da più parti si riteneva il treno un mezzo ormai obsoleto e il futuro tutto dei mezzi su gomma.

Il 20 maggio 1951 la linea venne finalmente prolungata da Porto Empedocle ad Agrigento Centrale mediante l'aggiunta di una terza rotaia al già esistente binario a scartamento ordinario fino ad Agrigento

Bassa. Il collegamento era stato fatto, tuttavia, in ritardo sui tempi di quasi mezzo secolo rendendone ormai quasi vana l'esecuzione.

La Castelvetro Agrigento, pesantemente in passivo, perdeva di giorno in giorno utenti, a causa dei lunghi tempi di percorrenza e dell'offerta disarmonica di treni i cui orari erano compilati più per risparmiare personale e mezzi che per venire incontro alla richiesta dei viaggiatori.

Drastica anche la contrazione del traffico merci senza possibilità di espansione dato l'handicap dello scartamento, nonostante il timido tentativo, verso la metà degli anni sessanta, fatto con l'introduzione di speciali carri per trasporto di carri ordinari; la loro circolazione tuttavia era limitata a Sciacca a causa della sagoma limitata delle gallerie tra questa stazione e Porto Empedocle. Infatti solo una segheria di Sciacca continuava a servirsi del vettore ferroviario e a Menfi, nel periodo della vendemmia, un'industria vinicola di grandi dimensioni caricava parecchi carri cisterna.

Il 19 luglio 1966 la grande frana di Agrigento, che produsse migliaia di senza-tetto a causa dell'inagibilità di centinaia di moderni condomini, scandalosamente costruiti su terreni instabili, produsse per la linea un'improvvisa impennata della domanda di trasporto di ogni genere di approvvigionamento e attrezzatura per fronteggiare l'emergenza. La linea fu l'unica infrastruttura in grado di affrontarla, stante la difficile viabilità esistente; vennero effettuati fino a cinque o sei treni merci al giorno e le R.302 diedero il meglio di sé.

Nessuno in tale occasione pensò che la trasformazione della linea in scartamento ordinario e il suo ammodernamento avrebbe potuto contribuire fattivamente allo sviluppo dell'economia e del turismo, come aveva contribuito a superare l'emergenza e tutto tornò come prima. Il 23 febbraio

1976, dopo una chiusura per lavori di manutenzione, la linea tra Porto Empedocle ed Agrigento Bassa, terminati i lavori, venne privata del binario a scartamento ridotto e declassata a raccordo, e i servizi passeggeri affidati ad autoservizi sostitutivi.

Nel novembre del 1976 il maltempo causò smottamenti tra Sciacca e Ribera, e dissesti fino a Porto Empedocle che causarono lunghe chiusure. Dal dicembre del 1977 il servizio venne sospeso da Realmonte ad Agrigento e sostituito da autocorse e qualche mese dopo chiuse tutto il tratto Ribera – Porto Empedocle.

Le RALn 60 continuarono a svolgere i pochi servizi passeggeri tra Castelvetro e Ribera e le R 302 del Deposito Locomotive di Castelvetro la trazione dei treni merci. Nel 1978 le FS ordinarono, tra le incertezze sul futuro, alla FIPEM un nuovo tipo di locomotiva di linea. Le nuove locomotive, classificate RD.142 2001 e 2002 vennero consegnate alla fine del 1981 ma entrarono in funzione solo all'inizio del 1983 al traino dei sempre più rari treni merci.

Tutti i treni però vengono ormai sospesi dal 1° agosto all'8 settembre e nel resto dell'anno sono effettuati 5 treni di andata (dispari) e 4 di ritorno (pari), con la prima partenza da Castelvetro alle ore 13.11, una coppia limitata a Sciacca senza coincidenze con gli autobus sostitutivi Ribera – Agrigento.

Il 31 dicembre 1985 fu l'ultimo giorno di vita dell'ultima linea a scartamento ridotto delle FS; il treno merci 59751 Castelvetro – Sciacca, trainato dalla RD. 142.2002, percorse la linea per l'ultima volta.

A partire dal 1° gennaio 1986 cessarono tutti i servizi passeggeri e merci. Resterà ancora per alcuni anni, con orari assurdi nell'orario FS, una coppia di autocorse sostitutive. Agrigento – Licata Nata per gli scopi industriali dell'area assolveva malamente quelli di trasporto viaggiatori.

Una certa quantità di trasporto merci di prodotti agricoli come frutta secca, cereali, ortaggi, legumi secchi e olii essenziali (le fave e i legumi spediti negli anni venti raggiungevano le 45.000 tonnellate) alimentava il traffico ferroviario ma lo sviluppo del trasporto su strada la avviò ad un lento declino data la bassissima velocità commerciale dovuta alla cremagliera.

Il servizio ferroviario venne completamente soppresso il 28 settembre 1958.

La chiusura della linea e il suo smantellamento vennero decise con Decreto del Presidente della Repubblica n.875 del 26 agosto 1959.

Tale atto fu oggetto di un contenzioso per conflitto di competenza tra la Presidenza della Regione Siciliana e il Ministero dei Trasporti su cui dovette pronunciarsi la Corte Costituzionale con la sentenza n.13 del 1960.

La linea venne armata con rotaie da 27 kg/m montate su traverse di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra.

Nei sei tratti a cremagliera, complessivamente 10,8 km, questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traverse montate a distanza inferiore.

Il raggio di curvatura minimo era di 100 m e la pendenza massima era del 75 per mille sulle tratte ad aderenza artificiale.

Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per le automotrici nei tratti ad aderenza naturale.

La breve diramazione Canicattì – Bivio Margonia non aveva tratti a cremagliera e la pendenza massima era del 25 per mille. L'esercizio, come per le altre linee della rete, venne svolto a Dirigenza unica con sede a Naro; le stazioni erano presenziate da semplici assuntori e prive di segnalamento eccetto il semplice Palo indicatore a

segnare il punto di fermata prima di impegnare le stazioni sede di incrocio o di precedenza. Per il servizio sulla linea vennero utilizzate le locomotive a vapore del gruppo R370.

Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura, né vennero impiegate automotrici. Il percorso, partendo da Agrigento Bassa, prevedeva un primo tratto a cremagliera per raggiungere la stazione di Favara a 291 m s.l.m. oltre la quale si scendeva nel bacino zolfifero all'interno del quale si trovavano la stazione per il carico del minerale, Zolfare Deli, e una fermata successiva, Deli, per i minatori che si recavano all'accesso delle miniere.

La linea proseguiva ancora in salita verso il Bivio Margonia al quale non corrispondeva alcuna località ed aveva il solo scopo di diramazione per Canicattì.

La linea continuava a salire fino ai 419 m di Naro, grosso centro ad economia agricola e mineraria dopo di che iniziava a scendere verso Palma di Montechiaro, giungendo sulla costa a Torre di Gaffe e terminando la corsa a Licata la cui stazione era raccordata al porto mediante un raccordo a doppio scartamento di poco meno di 1 km. Magazzolo – Lercara.

La ferrovia venne progettata allo scopo di permettere il trasporto del minerale e lo spostamento dei minatori pendolari che dalle varie località si dovevano recare al lavoro nelle varie miniere di zolfo disseminate nel territorio dei comuni circostanti del bacino di Lercara (Palermo) e di Cianciana (Agrigento).

Fu però in ritardo e solo nel 1912 che ebbe inizio la costruzione, in economia e a scartamento ridotto come il resto delle linee interne siciliane, a cura delle Ferrovie dello Stato.

Allo scopo di venire incontro alle richieste degli abitanti del grosso centro di Prizzi e

del vicino Palazzo Adriano venne costruito anche un breve tronco diramato dalla stazione di Filaga, denominata di conseguenza Bivio Filaga, che richiese la costruzione del più lungo tratto a cremagliera, di circa 5 km. I lavori di costruzione terminarono soltanto nel 1924 con l'attivazione del tratto centrale tra Bivona e Alessandria della Rocca che realizzò il congiungimento con la linea costiera Castelvetro-Porto Empedocle. Per il servizio sulla linea vennero adoperate le locomotive a vapore del gruppo R370 atte al servizio sulle linee a cremagliera. Non venne mai previsto l'impiego di automotrici. Il servizio ferroviario venne soppresso il 1 ottobre 1959.

La ferrovia aveva origine dal piazzale della Stazione di Lercara Bassa della linea ferroviaria Palermo-Agrigento, che all'inizio aveva il nome di stazione di Lercara e lo cambiò in Lercara Bassa proprio dopo l'entrata in funzione della linea e quindi della stazione vera e propria di Lercara Friddi che venne denominata Lercara Alta.

La linea correva inizialmente affiancata alla ferrovia a scartamento ordinario Palermo-Agrigento poi curvava ad ovest e prendeva

quota mediante il tratto a cremagliera, del tipo Strub, con ascesa del 75 per mille, che permetteva una velocità massima di 12 km/h. La linea era armata con rotaie da 27 kg/m montate su traversine di legno distanti 0,82 m l'una dall'altra.

Tale tipo di costruzione, molto in economia, permetteva solo basse velocità di linea non superiori a 30 km/h per i treni a vapore e a 45 km/h per automotrice nei tratti ad aderenza naturale.

Nei tratti a cremagliera questa, del tipo Strub da 44 kg/m, era montata al centro del binario fissata alle stesse traversine montate a distanza inferiore.

I tratti a cremagliera erano 10 in tutto per complessivi 21 km e permettevano alla linea di inerpicarsi fino a quote di quasi 900 m di altezza s.l.m.

La circolazione dei treni venne regolata con il sistema economico a Dirigenza Unica con due sedi: a Lercara Alta per la sezione Lercara Bassa-Palazzo Adriano e a Magazzolo per la sezione Filaga-Magazzolo. Non venne mai fatto alcun ammodernamento degli impianti fino alla chiusura.

Ferrovie di Selinunte. Associazione Sicilia In Treno (SiT)

Consiglio Direttivo SiT:

Ingegnere Andrea Bernasconi, Presidente
Telefono: 3923484377;

Fabio Settimo Marineo Vicepresidente,
Telefono: 3388503896;

Stefano Di Marca Segretario Telefono
3296125259;

Sergio Gargagliano Pubbliche Relazioni
Telefono: 3343328544.

Lo Scopo della SiT (Primo tra tutti) è il salvataggio, il recupero e la valorizzazione delle superstiti vestigia dello scartamento ridotto siciliano (vi rimandiamo al sito internet Ferrovia di Selinunte.

La stazione di Selinunte, venne inaugurata nel

20 giugno 1910 insieme alla tratta Castelvetro-Selinunte, rimase stazione di testa per quattro anni.

Il 21 febbraio 1914 venne aperto il tratto Selinunte-Sciacca.

Nel 1986 la stazione cessò il suo funzionamento insieme alla tratta Castelvetro-Sciacca).

Sito: <http://www.siciliaintreno.org/>

e mail: info@siciliaintreno.org

L'Associazione Culturale "Amici del Treno Museo di Villarosa e Amare Villapriolo"
Vi invita a visitare, "Unico nel suo stile in Europa"
 il Treno Museo della Civiltà Contadina, Arte mineraria, Emigrazione, Ferroviaria

Potrete ammirarlo su un binario costeggiato da un viale alberato. E' interamente dedicato all'esposizione Etno-Antropologica su vagoni appositamente adattati all'interno della stazione di VILLAROSA (Enna).

Un audio tour vi guiderà tra la minuziosa raccolta di oggetti che erano di uso quotidiano nelle miniere di zolfo e nelle case del nostro territorio, durante i primi anni del secolo scorso. Si possono vedere le TARGHE DEI ROTABILI D'EPOCA (1943 - XXI). Tutti gli oggetti sono stati catalogati dalla Sovrintendenza Beni Culturali di Enna. Il prezioso materiale raccolto rinnoverà in voi il gusto delle cose semplici di una volta (il lavoro, la famiglia, il viaggio in treno, ecc.). Una cisterna d'acqua bullonata con garitta del 1900, un pianale della "C. Toselli - 1928", del peso di 28 tonnellate, che serviva per il trasporto di carri armati. Un quadriciclo a pedale del 1930, utilizzato per ispezionare la linea. Un vagone è dedicato all'emigrazione, un'altro al mondo e all'oggettistica ferroviaria; si completa la visita nel vagone adibito a sala video, con filmati storici.



Nel Primo Binario troverete

La COLONNA IDRAULICA e il CIMELIO DELLE ACQUE, del 1876, all'interno del quale vedrete reperti dell'acquedotto di proprietà delle FS, dalla sorgente alla stazione, con didascalie tecniche. Di fronte vi è il Monumento dedicato agli Emigranti, con un vagoncino utilizzato nelle miniere in Belgio. I MURALES, eseguiti dall'artista ferroviere S. Calò, che raffigurano la stazione di Villarosa con locomotiva a vapore. Accanto è raffigurata una miniera di zolfo, che rappresentava la ricchezza economica del posto. Adiacente, vi è un'area attrezzata dalla Forestale, posto ideale per accogliere scolaresche e turisti in visita. Il Treno Museo è aperto dalle ore 09:30 alle 12:30, e dalle 16:30 alle 19:30.

Chiuso il lunedì. Per una buona riuscita delle visite al Treno Museo e alle Case Museo, è consigliabile contattarci al nostro numero 338 4809721 (responsabile Primo David).

Mail: trenomuseovillarosa@gmail.com Ticket: euro 5,00 - ridotto: euro 3,50.

Ticket unico per i due siti: euro 8,00 - ridotto: euro 6,00.

Sito web: www.trenomuseovillarosa.com



Escursione a Villapriolo, "Paese delle Case Museo"

Un Borgo contadino e minerario, un vero tuffo nel passato. Con la nostra Guida visiterete: la casa dello Zolfataio (u Surfararu), del Contadino (u Iurnataru), dell'Emigrante (U Miricanu), il Baglio del Grano (Oro di Sicilia). All'interno potrete ammirare un trattore con la Trebbia, un antico forno a pietra per la panificazione, un carrello siciliano decorato a mano. Il Baglio del Casaro, la Bottega del Ciabattino, il vecchio Bevaio.

Le opere in miniatura della Passione di Cristo, un'opera unica collocata dentro un granaio dell'800 (con sottofondo musicale bandistico anni '60).

Infoline: 338 4809721. Biglietto d'ingresso con guida per le Case Museo: euro 5,00 - ridotto euro 3,50



TREBBIA



PASSIONE DI CRISTO IN MINIATURA



Una bella storia in Sicilia



BOTTEGA DEL CIABATTINO



CASA DEL GRANO

Treno Doc Palermo

info@trenodoc.com;

presidente@trenodoc.it, www.trenodoc.it - Tel. 328 7319985.

giuseppelongoredazione@gmail.com (Giornalista e Storico di Cefalù news, on line, - residente a Termine Imerese, PA).

Associazione Ferrovie Siciliane (Messina) presidente@ferroviesiciliane.it

www.ferroviesiciliane.it - Tel. 347 3354886

Associazione Sicilia in Treno (SiT).

Linea da S. Erasmo a Corleone, S. Carlo e Burgio (Linea Palermo – Corleone).

La linea partiva dalla stazione di S. Erasmo e subito superava il fiume Oreto su un ponte in ferro e, seguendo la costa a ridosso del mare, arrivava al km 3+670 alla fermata Bandita.

Al km 4+800 la linea attraversava con un P.L. la SS.113 e al km 4+933 raggiungeva Acqua dei Corsari, originariamente fermata e dal 1954, a seguito della chiusura del tronco precedente, stazione terminale.

Dopo avere superato con un cavalcavia la ferrovia Palermo-Messina si arrivava alla stazione di Villabate (km 7+670) e da lì, con un tracciato che seguiva la SS.121, e qualche volta la incrociava con P.L., si raggiungeva la fermata di Portella di Mare (km 8+924).

Continuando lungo la valle dell'Eleuterio si passava sul fiume con il viadotto Mortilli, con tredici arcate di dodici metri ciascuna, da considerare tra le opere più importanti dell'intera linea. Superata la stazione di Bolognetta-Marineo (km22+650) si entrava, dopo una galleria di circa duecento metri, nella vallata del fiume Milicia, che si risaliva, dopo la fermata di Mulinazzo (km 26+650), fino alla stazione di Baucina-Ciminna (km 29+438). Si risaliva quindi la valle del fiume Buffa arrivando alla stazione di Villafrati-Cefalà Diana (km 33+470) e quindi alla stazione di Mezzoiuso, al km 34+930.

A causa dell'orografia si lasciava quindi la direzione sud-sud est, piegando a ovest lungo la valle del torrente Gaziuolo fino a raggiungere, con un percorso molto acclive, Godrano (km 39+860) che, con i suoi 651 metri s.l.m., era la stazione più alta di tutta la

linea.

Da qui, inoltrandosi nel bosco della Ficuzza, si varcava lo spartiacque con la breve galleria dei Gargioli, a 750 metri s.l.m. per discendere nella vallata del Lupo sino alla stazione di Ficuzza (km 45+905) e, sempre scendendo con notevole pendenza (anche del 27 per mille) si arrivava alle fermate di Bifarera (km 49+286) e poi (km 52+389) di Scalilli. Con lunga svolta sulla destra della valle si scendeva a traversare il fiume Belice Sinistro presso la fermata di Donna Beatrice, al km 61+029 e 303 metri s.l.m., da cui si risaliva, con una rampa del 30 per mille, sino alla stazione di Corleone (km 67+131). Dopo una breve ma sensibile salita e alcune gallerie si arrivava alla stazione di Bisacquino (km 92+555) a quota 663 m s.l.m. In Figura 7 una RALn 60 in sosta nella stazione di Bisacquino negli anni cinquanta.

Da questa stazione, con una serie di lunghi giri si scendeva alla stazione di Chiusa Sclafani (km 96+130) a 614 m s.l.m. Superata questa stazione, seguiva un tratto con forte pendenza lungo l'alberata valle del Maltempo e si perveniva alla stazione di San Carlo (km 105+602 –) a 248 metri s.l.m., dove avveniva il congiungimento con la linea per Castelvetro.

Da San Carlo la linea aggirava l'alveo del fiume Sosio, passandolo su un viadotto a 13 luci della lunghezza complessiva di 224 metri, saliva verso la valle del Verdura, dopo avere superato la galleria Tuppi, di 478 metri, e arrivava alla stazione di Burgio (km 112+600).
Sito: <http://www.siciliaintreno.org/>,
mail: info@siciliaintreno.org

Circumetnea

s.gentile@circumetnea.it

www.circumetnea.it - Tel. 095 541111.

La ferrovia Circumetnea è una ferrovia a scartamento ridotto che collega Catania con Riposto, compiendo il periplo dell'Etna e passando per diversi centri pedemontani etnei. È gestita dalla direzione del Trasporto pubblico locale del Ministero dei trasporti e delle infrastrutture che ha in carico anche la gestione della metropolitana di Catania e dei servizi automobilistici integrativi e suburbani.

Ex Tratta FS Motta Sant'Anastasia – Regalbuto (lungo fiume Simeto)

simeto.suds@gmail.com - Tel. 095 8204124 (escursioni -trekking lungo il tracciato ferroviario dalla st.ne San Marco - st.ne Schettino – Paternò Prov. Catania).

“Il tratto da Regalbuto a Carcaci, soppresso nel 1973, è in cattive condizioni rispetto al tratto a valle, chiuso nel 1983. Il binario è talvolta presente ma non con continuità. Le opere d'arte ed i fabbricati di stazione sono generalmente in condizioni di abbandono o cadenti. Da Carcaci a Schettino Santa Maria di Licodia lo stato delle costruzioni migliora sensibilmente mentre da qui a Motta Sant'Anastasia il binario è sempre presente, anche se in carenti condizioni di manutenzione, in quanto vede il transito saltuario di tratte merci in regime di manovra” (Fonte: ferrovie abbandonate del professor Senes, Università Milano).



Tratta: Ficuzza (Fraz. Corleone PA - Godrano)

Camelot Soc. Coop. Ar.l. - Antica Stazione di Ficuzza. www.mtbemyr.com

www.anticastazione.it, info@anticastazione.it

Tel. 091 8460000. palermociclabile@yahoo.it - Tel. 335 1514550 - 335 6337422.

“Nel 1884 la località di Ficuzza venne raggiunta dalla linea ferroviaria a scartamento ridotto linea ferroviaria Palermo (Sant'Erasmus)-Corleone-San Carlo.

In esercizio fino al 1959 è oggi un percorso ciclopedonale.

Il tracciato, pianeggiante, a volte anche tortuoso, si snoda all'interno della riserva naturale alternando il fitto verde del bosco con ampie vedute, prima sul bacino dello Scanzano, poi sulla Rocca Busambra con ai piedi il villaggio di Ficuzza e l'antica stazione”.

Ex Tratta Ferroviaria a scartamento ridotto "Ciccio Pecora" che va da Giarratana a Chiaramonte

Associazioni: GulfFiab Ragusa, Medbike Ragusa. info@medbike.it - Tel. 347 7022615.

Mediterraneobike.

La linea conobbe il suo momento di gloria nel 1933 quando il Re Vittorio Emanuele III visitò, viaggiando sul trenino addobbato a festa, la Necropoli di Pantalica.

Durante la guerra, nel 1943, la ferrovia fu utilizzata dagli alleati per trasportare truppe e materiali per l'offensiva contro le truppe italo-tedesche a Palazzolo.

A seguito della diminuzione del traffico merci conseguente alla crisi del dopoguerra, nel 1949, vennero chiusi all'esercizio i tratti da Bivio Giarratana a Ragusa e a Vizzini. Rimase in attività fino alle ore 9:30 del 30 giugno 1956.

Ex Tratta San Carlo-Chiusa Sclafani e San Carlo - Burgio

Coordinamento Palermo Ciclabile-Fiab. palermociclabile@yahoo.it - Tel. 335 1514550 - 335 6337422.

“Da Palermo a Villafrati (~20 km) non vi è quasi più traccia della sede ferroviaria, essendo stata per lunghi tratti cancellata dall'urbanizzazione o trasformata in strada pubblica.

Da Villafrati a Burgio, invece, la linea è quasi interamente riconoscibile come sentiero sterzato o strada campestre, seppur non mancano brevi tratti inclusi nei campi coltivati (soprattutto tra Ficuzza e Corleone e nei pressi di Bisacquino) o trasformati in strade locali.

Variabile lo stato di conservazione delle opere d'arte, con alcuni viadotti e gallerie che presentano problemi strutturali. I fabbricati delle ex-fermate sono quasi tutti scomparsi, mentre quelli delle ex-stazioni sono in parte fatiscenti e abbandonati e in parte abitati (Misilmeri) o convertiti ad altro uso (Ficuzza, Corleone, Campofiorito, Bisacquino, Burgio)” (Fonte Ferrovie Abbandonate Professor Senes Università Milano).

Ex Tratta Piazza Armerina - Dittaino

Associazione Mtb Sicilia. mtbsicilia@gmail.com - Tel. 328 3611596. “La ferrovia Dittaino–Piazza Armerina–Caltagirone era una ferrovia a scartamento ridotto della Sicilia, delle Ferrovie dello Stato, che collegava la stazione di Dittaino (già Assoro) a quella di Piazza Armerina e in seguito a Caltagirone attraversando molti comuni della provincia di Enna”.

TRATTA FERROVIARIA SCETTINO-PONTE 10 ARCHI SUL SIMETO

L'Associazione Stelle e Ambiente fa escursioni nel tratto di ferrovia dismessa dalla stazione di Schettino al Ponte 10 archi sul fiume Simeto. Raduni: Info: 3288172095, 3402161035, info@stelleambiente.it.

Gruppo Fermodellistico Saccense (FIMF) Via degli Olmi 14 92019, Sciacca AG , info@aulino.it.

Amici Ferrovia Catania AFC (aderente FIMF) via G D'Annunzio, 124, Catania 95128 amiciferroviacatania@tiscali.it

Gruppo Fermodellistico Milazzese (aderente FIMF), Via F Bert, 77, Milazzo ME 98057 ninniallegra@hotmail.it.

Circolo Fermodellistico Palermitano (aderente FIMF) Pippo Tomasselli circolotomasselli@gmail.com Via Sebastiano Lafranca, 114, Palermo.

CAMPANIA

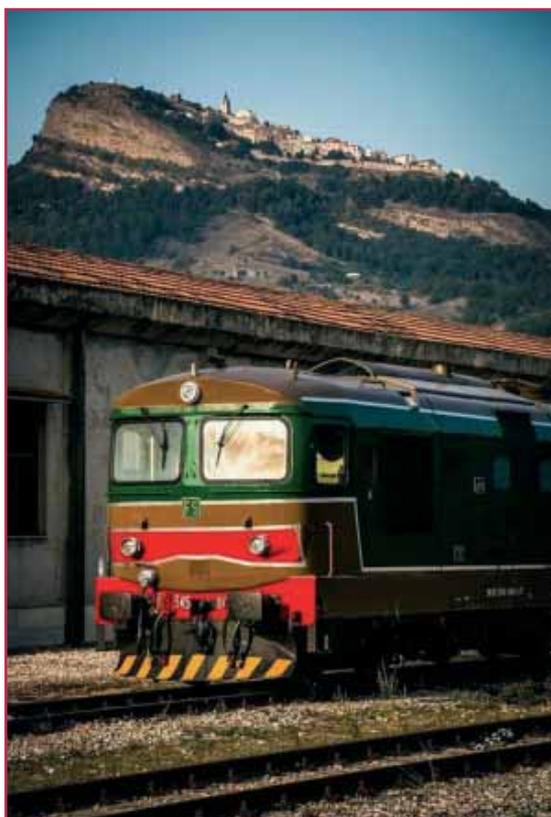
Ferrovia Turistica Avellino – Rocchetta (Associazione in Loco Motivi) AVELLINO petro.mitrione@tin.it avellinorocchetta.wordpress.com Tel. 328 8477535



L'Avellino – Rocchetta è una Ferrovia indicata dalla Legge sulle Ferrovie Turistiche:

“E' la ferrovia delle acque: attraversa e lambisce in più punti i fiumi Sabato, Calore ed Ofanto. E' la ferrovia dei grandi vini docg: attraversa i territori, servendoli con stazioni dei comuni degli areali del Taurasi e del Fiano. E' la ferrovia del Parco Naturalistico Regionale dei Monti Picentini. E' la ferrovia delle aree a tutela della biodiversità. E' la ferrovia dei Borghi, della storia, della cultura e della identità territoriale” Il 22 agosto 2016, dopo circa 6 anni di “sospensione” la tratta è stata riaperta da Rocchetta a Conza in occasione dello SPONZ FEST di Vinicio Capossela. In tale occasione il treno storico di Fondazione FS fu preso d'assalto da migliaia di persone a testimonianza di un sempre più crescente interesse per le ferrovie turistiche. La stessa è stata inserita nell'elenco delle ferrovie turistiche previste dal disegno di legge n. 1178 approvato in prima lettura dalla camera dei Deputati sulla trasformazione delle linee ferroviarie in disuso in ferrovie turistiche

alla unanimità: un grande segnale di civiltà. Inoltre, con apposito provvedimento la ferrovia Avellino Rocchetta è stata riconosciuta di interesse culturale ai sensi dell'art. 10 comma 3 lettera d del D. lgs 42/2004 proposto dalla Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Avellino e Salerno. Tale provvedimento costituisce il primo esempio in Italia di dichiarazione di tutela diretta, attraverso lo strumento della dichiarazione di interesse culturale, rivolto ad un tracciato ferroviario storico del territorio nazionale, che attraversa tre regioni: Campania, Basilicata e Puglia. Lo spirito del citato provvedimento è finalizzato, al contempo, sia alla tutela dell'integrità del tracciato per le sue valenze storiche e paesaggistiche, sia alla promozione di strategie per la sua valorizzazione, connessa allo sviluppo dei territori attraversati.



■ **Ex Tratta Sicignano - Lagonegro.** Club Alpino Italiano Sezione di Salerno e Touring Club Italiano Club di Territorio di Salerno. (Trekking ferroviario da Galdo a Castelluccio sulla "Sicignano-Lagonegro") antonello.sica@alice.it - www.caisalerno.it - Tel. 331 3599053.

■ **Ferrovia abbandonata Torre Annunziata – Boscoreale – Pompei - Cancello.** giufiocca@hotmail.com - Tel. 328 6214798.

■ **Ramo Dismesso della Vecchia Tratta Salerno - Reggio Calabria.** l.riccio@alice.it- www.mingardoemiti.it - www.posidonia-cilento.it - Tel. 338 6436198 - 333 5935513.

CIRCUMVESUVIANA

Il 16 dicembre 1985 nell'Ente Autonomo Volturno Srl la rete circumvesuviana, fin ad allora gestita dalla società Strade Ferrate Secondarie Meridionali (SFSM) venne riscattata dallo Stato e posta in gestione commissariale governativa. A seguito del decreto legge n. 422 del 19 novembre 1997 le ferrovie di interesse locale vennero gradualmente cedute alle Regioni, divenute responsabili dei servizi di trasporto pubblico locale: nell'ambito di tale riforma dal 1° gennaio 2001 cessò la gestione commissariale governativa e venne costituita la Circumvesuviana S.r.l, azienda di proprietà della Regione Campania.

Due anni dopo, il 6 marzo 2003, la stessa passò sotto il controllo della holding Ente Autonomo Volturno (EAV).

Con atto di fusione del 27 dicembre 2012 l'azienda è stata incorporata. La società opera sulla rete circumvesuviana in qualità sia di gestore dell'infrastruttura sia di impresa ferroviaria, offrendo servizi di trasporto regionale locali e diretti strutturati sulle seguenti relazioni facenti capo alla stazione di Napoli Porta Nolana:

- Napoli-Sarno
- Napoli-Torre Annunziata-Poggiomarino
- Napoli-Torre Annunziata-Sorrento
- Napoli-Pomigliano d'Arco-Baiano/Acerra
- Napoli-Botteghelle-San Giorgio a Cremano.

Indirizzo: Ente Autonomo Volturno S.R.L Corso Garibaldi, 387 80142 Napoli ITALY Napoli
Tel. +39 081 7722111 info@eavcampania.it



CLAMFER (aderente FIMF), Torre del Greco (NA) segreteria@clamfer.it, Ferromodellismo.

Ferrovie indicate nella Legge Ferrovie Turistiche: Cosenza-San Giovanni in Fiore.



La **Ferrovie Cosenza - San Giovanni in Fiore** è una linea ferroviaria a scartamento ridotto della Calabria che collega la città di Cosenza al suo entroterra silano raggiungendo le rinomate località montane tra cui Camigliatello Silano. La linea ha tutte le caratteristiche di una ferrovia di montagna, a scartamento ridotto di 950 mm, con lunghe livellette con pendenze fino al 60 per mille ad aderenza naturale e curve di 100 m di raggio minimo.

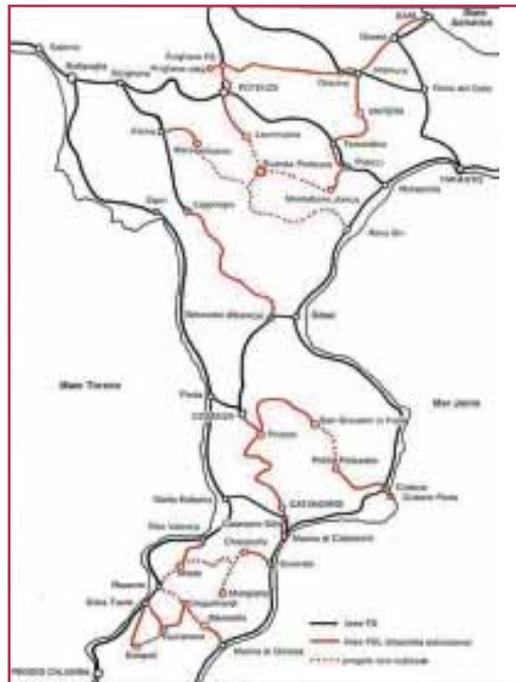
Associazione Ferrovie in Calabria

info@ferrovieincalabria.it;
<http://www.ferrovieincalabria.it/>
 Associazione culturale di promozione del trasporto ferroviario in Calabria.
 Gruppo di discussione:
<https://www.facebook.com/groups/179315118058/?fref=ts>

Nel 1905 con la nazionalizzazione delle ferrovie e la nascita delle Ferrovie dello Stato, la Società per le Strade Ferrate del Mediterraneo si era vista espropriare la propria rete, ma disponeva ancora di ingenti capitali da reinvestire il prima possibile. Dopo decenni di attese e discussioni giungeva finalmente alla progettazione esecutiva la rete secondaria dell'Italia Meridionale, approvata con la legge 580 del 21/07/1910 che ne affidava la costruzione e l'esercizio a privati.

Pertanto nel 1911, la Soc. Mediterranea firmò un apposito contratto con lo stato. Nel 1915 la società assunse la denominazione di Società Mediterranea per le Ferrovie Calabro - Lucane (MCL), e ben presto intraprese la costruzione di 1271 Km di linee a scartamento 950mm; di questi, 60 erano già in realizzazione e 203 dovevano essere realizzati tramite interposizione di terza rotaia su sede preesistente a scartamento ordinario.

Il piano prevedeva la realizzazione di una rete che avrebbe collegato le maggiori località Calabre, Lucane ed in parte Pugliesi, sconfinando anche in Campania, lungo l'asse Bari - Altamura - Potenza - Guardia Perticara - Lagonegro - Spezzano Albanese - Cosenza - Catanzaro - Gioia Tauro, con varie ramificazioni.



Nel 1926 presa coscienza di un'inutilità di un piano così ambizioso, ormai non più adeguato, venne deciso, attraverso un'apposita convenzione con lo stato, di ridimensionare il

tutto e di completare i lavori già iniziati. Nel 1934, quando furono sospesi i lavori, erano in esercizio 765 Km (su 1271 previsti), di cui ne facevano parte rami del tutto fini a se stessi, che di fatto non avrebbero avuto grande utilità. Nel 1956 viene completato l'ultimo tronco Camigliatello - San Giovanni in Fiore. Nel 1961, dopo un grave incidente avvenuto presso Soveria Mannelli, lo stato riscattò tutte le concessioni alle MCL e l'intera rete passò sotto la Gestione Commissariale Governativa delle Ferrovie Calabro Lucane. La nuova Gestione varò un piano di ammodernamento della rete, individuando i rami improduttivi da eliminare.

Questa scelta comportò così la soppressione di molte linee che furono sostituite da autoservizi. Nel 1977 si conclude simbolicamente la trazione ordinaria a vapore nelle FCL con il treno d'addio alla Lagonegro - Spezzano Albanese, da parte del GRAF. Nel 1981, a seguito dei danni causati dal sisma del 1980, viene chiusa definitivamente anche la Potenza - Laurenzana; nel 1984 nessun progetto di valorizzazione riesce ad evitare lo smantellamento della Lagonegro - Spezzano.

Nel 1985 entrano in servizio le nuove automotrici M3 FIAT costruite dalle officine FERROSUD che affiancano le locomotive Diesel LM4 già in servizio dagli anni '70. Nel 1986 le FCL si scindono in FC (Ferrovie della Calabria) e FAL (Ferrovie Appulo Lucane), a nove anni dalla soppressione dell'unica linea calabro - lucana. Nel 1994 infine entra in servizio l'ultimo gruppo di automotrici: le M4 FIAT, sempre costruite dalla FERROSUD, ed in esercizio sulla tratta Bari - Altamura - Matera.

Ultimo capitolo, per quanto riguarda le soppressioni, con l'inaspettata chiusura delle linee Camigliatello - S. Giovanni in Fiore e Palmi - Sinopoli S.P. nel 1997, di cui solo la prima vede transitare convogli amatoriali e turistici, per un utilizzo in questi ambiti. Nel 2002, vengono effettuati importanti lavori di ammodernamento alle infrastrutture ferroviarie, nonché ai sistemi di segnalamento e di regolazione del traffico, che portano alla scomparsa definitiva del vetusto segnalamento a disco e all'automatizzazione della maggior parte dei passaggi a livello presenti nelle linee Potentine.

Gruppo Ferromodellismo -RHEGIUM (aderente FIMF) Via Reggio Campi , 13 Reggio Calabria, oraziocipriani@libero.it.

FRIULI VENEZIA GIULIA

La Ferrovia Sacile-Pinzano - Gemona è indicata nella Legge Ferrovie Turistiche.

Dati principali: Lunghezza:74,114 km;
Apertura: 1914-1930;

Gestore: Ferrovie dello Stato;
Elettrificazione: no (eccetto il tratto Gemona del Friuli - Osoppo elettrificato a 3000 V CC);

Scartamento: Ordinario;

Stazioni e fermate: Gemona del Friuli, Osoppo, Majano, Cimano, Cornino, Forgaria-

Bagni Anduins, Pinzano, Castelnuovo del Friuli, Travesio, Meduno, Fanna-Cavasso, Maniago, Montereale Valcellina, Marsure, Aviano, Budoia-Polcenigo, Sacile S. Liberale, Sacile

Altre informazioni: la linea era temporaneamente sospesa e il servizio sostituito con autobus, a causa di uno smottamento verificatosi nei pressi della stazione di Meduno (ora la frana è stata rimossa). Stato attuale Linea armata e in ottimo stato di conservazione. Ora è percorsa da Treni storici.

Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste

segreteria@museoferroviariotrieste.it

Il Museo ferroviario di Trieste Campo Marzio è un museo triestino dedicato alla storia delle ferrovie del Friuli e della Venezia Giulia, e i relativi mezzi di locomozione, personale, sistemi di manutenzione e gestione. Sito nell'ex stazione ferroviaria di Campo Marzio, il museo è uno dei pochi in Italia completamente dedicati alle "strade ferrate".

Associazione "Vecchi Binari F.V.G."

vecchibinarifvg@hotmail.it (si occupa anche del sedime della ferrovia Carnia – Tolmezzo.) L'associazione "Vecchi Binari F.V.G." nasce nel 2012, con lo scopo di rivitalizzare il raccordo ferroviario "Carnia - Tolmezzo", non più attivo dal 1998, mediante la raccolta di mezzi storici e non. Lo scopo è quello di avvicinare soprattutto le giovani generazioni alla cultura ferroviaria in genere. L'Associazione ha uno Statuto regolarmente registrato ed ha il proprio Consiglio Direttivo eletto dai soci ogni tre anni. L'idea è nata da un gruppo di appassionati del settore, i quali erano già in possesso di un piccolo rotabile di servizio che operava sulle linee della nostra regione, il quale è stato meticolosamente restaurato dai soci, ed ora è perfettamente funzionan-

te. Gli stessi soci, spinti dall'entusiasmo di questo risultato, hanno deciso di stringere una collaborazione con il museo ferroviario di Trieste-Campo Marzio di S.A.T. - D.L.F., di prendere contatto con la società regionale "Ferrovie Udine Cividale s.r.l." e successivamente con l'ente "Città Metropolitana di Bologna" (già provincia di Bologna), in quanto nella collezione storica di quest'ultima, era presente la locomotiva a vapore "Henschel T3" S.V. 321, costruita nel 1906 e rimasta in esercizio sulla ferrovia Carnia-Villa Santina fino al 1968. Ciò ha consentito all'Associazione, in partenariato con altre, di ottenere in comodato d'uso la stessa. Tale mezzo è ora custodito presso il deposito di Ferrovie Udine-Cividale per le successive fasi di restauro e messa in funzione.

Il Comitato Pendolari Alto Friuli

in origine denominato Comitato Pendolari Gemona-Udine, rappresenta e unisce persone che per motivi di lavoro o di studio utilizzano il treno in Alto Friuli e nella Pedemontana Friulana. Il Comitato, nato su iniziativa di un gruppo di pendolari, si è costituito ufficialmente il 12 maggio 2009 e risulta iscritto all'Albo delle Associazioni del Comune di Gemona del Friuli (UD). Il Comitato conta quasi 600 associati, gran parte dei quali pendolari lungo la linea Udine-Tarvisio. L'attività dell'Associazione si fonda sull'opera completamente gratuita e volontaria dei soci che dedicano parte del loro tempo per difendere i diritti dei Pendolari. Cerchiamo di tutelare i diritti dei Pendolari, evidenziando i disservizi e le inef-

ficienze, proponendo suggerimenti e combattendo le ingiustizie. Il nostro Statuto è consultabile cliccando Il Comitato da anni aderisce al Tavolo di Lavoro dei Pendolari FVG, costituito dalla Regione FVG, dalla Direzione Regionale FVG Trenitalia, da RFI Spa e dai Comitati dei Pendolari regionali riconosciuti. Il Comitato in questi anni ha contribuito a migliorare significativamente il servizio ferroviario in Alto Friuli e in regione. Ecco alcuni risultati ottenuti:

- 01.06.2010 Riapertura della biglietteria con operatore di Gemona del Friuli. Risultato ottenuto grazie alla raccolta di una petizione popolare di oltre 2.200 sottoscrizioni raccolte tra maggio e giugno 2009
- 01.01.2011 Adeguamento delle fasce

tariffarie del servizio integrato Trenitalia-SAF per i pendolari della tratta Gemona-Udine. Dopo oltre 10 anni di lotte e rivendicazioni è stata eliminata un'iniqua maggiorazione tariffaria che gravava sui pendolari gemonesi. L'adeguamento delle fasce tariffarie ha ridotto il costo dell'abbonamento di oltre 80 euro all'anno

- 2010 – 2011 Grazie alla richiesta congiunta dei Comitati Pendolari regionali, Trenitalia ha sostituito oltre 12.000 foderine dei sedili dei treni, risolvendo così il problema della sporcizia a bordo
- 2011 - 2012 Sistemazione e riqualificazione delle pensiline dei binari Stazione di Udine: dopo l'esposto depositato all'ASL nel giugno 2010, RFI ha provveduto a dar corso alla riqualificazione delle pensiline della stazione investendo quasi 2 milioni di euro
- 01.01.2012 Modifica del sistema sanzionatorio e acquisto dei titoli di viaggio a bordo treno
- Da tempo vige la prassi di garantire le coincidenze in caso di ritardo e/o di lavori lungo la linea, con particolare riguardo a quella dell'ultimo treno in

partenza da Udine verso l'Alto Friuli.

- Nel corso del 2012 grazie al lavoro svolto in sede del Tavolo di Lavoro dei Pendolari, il Comitato ha partecipato attivamente alla programmazione del nuovo servizio di trasporto ferroviario transfrontaliero Mi.Co.Tra. (Udine-Villach) nonché al processo di rinnovamento del parco rotabile regionale (acquisto di ben 12 elettrotreni Civity nuovi da parte della Regione FVG e di 4 treni Vivalto da parte di Trenitalia); materiale rotabile che è entrato in servizio nei primi mesi del 2013.

Il Comitato è in prima fila per richiedere la riapertura della linea Gemona-Sacile e in particolare il trasferimento della proprietà della linea dallo Stato alla Regione, affinché quest'ultima la gestisca in maniera autonoma per un rilancio socio-economico che risulti sostenibile per il Territorio. Il Comitato ha aderito al PATTO NAZIONALE DEI PENDOLARI ITALIANI.

Potete scrivere comitatompendolarialtofriuli@gmail.com -
Presidente: Giorgio Picco.

■ **Gruppo Fermodellistico Triestino**, (aderente FIMF) paolo.mayer@gmail.com.
Museo Ferroviario Campo Marzio Trieste cap 34123.

LOMBARDIA

■ La **Ferrovie Palazzolo-Paratico** (è una delle Ferrovie indicate nella Legge delle Ferrovie Turistiche) è una linea ferroviaria collegante Palazzolo sull'Oglio con la zona del basso lago d'Iseo. L'infrastruttura ferroviaria è gestita da RFI. Il traffico merci è inesistente, mentre il traffico passeggeri è gestito dalla FTI - Ferrovie Turistiche Italiane in ambito turistico festivo e stagionale.



Ferrovie del Basso Sebino (FTI) TRENI TURISTICI PER IL LAGO D'ISEO

Treno BLU è l'iniziativa della Ferrovie del Basso Sebino che si svolge lungo la linea Palazzolo s/O - Paratico Sarnico (al confine tra le province di Bergamo e Brescia), rimasta chiusa per quasi trent'anni e riaperta al traffico viaggiatori nel 1994. Ciò fu possibile, primo esempio del genere in



Italia, grazie ad una inedita collaborazione tra le Ferrovie dello Stato e l'Associazione FBS (nata appositamente), con il contributo di alcuni Enti Locali. Al viaggio in treno lungo la linea che costeggia il fiume Oglio, è spesso abbinata un'escursione in battello sul Lago d'Iseo o un pranzo a base di prodotti tipici. Da alcuni anni il servizio si svolge esclusivamente con treni storici a vapore che, al traino di una sbuffante locomotiva con le sue carrozze d'epoca risalenti agli anni '30 del secolo scorso, è ancora capace di riportare indietro nel tempo, tra atmosfere di antico fascino.

E-mail: prenotazioni@trenoblu.it Telefono: +39 035 4175180

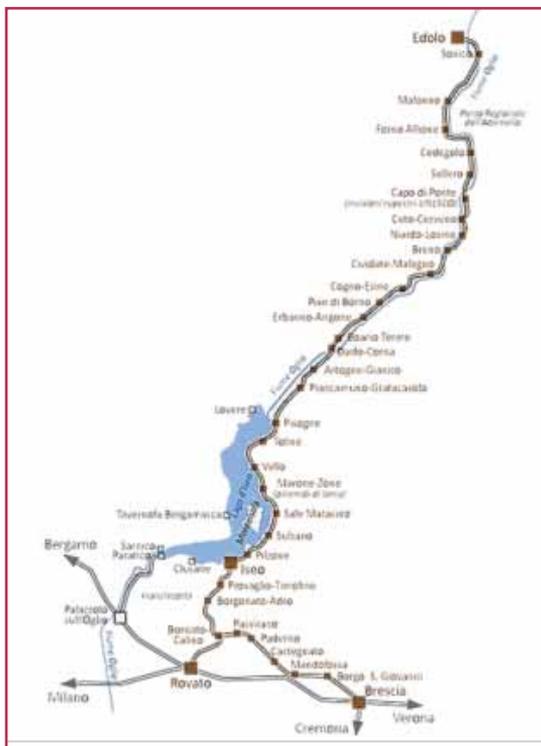
FERROVIA TURISTICA CAMUNA (FTI)

L'attuale terza Sezione FTI è la FTC - Ferrovie Turistiche Camuna. La nuova Associazione nasce nell'ottobre 2006 con lo scopo primario di valorizzare la linea Brescia - Iseo - Edolo (di FNM - Ferrovie Nord Milano e gestita da Trenord), soprattutto nella tratta oltre Pisogne, corrispondente a quello che è da sempre considerato il territorio "camuno" per eccellenza, tanto che le principali testimonianze di questa civiltà sono tutelate dall'UNESCO. La valorizzazione di questa tratta che dall'azzurro del Lago d'Iseo, attraversando il verde della Valle Camonica, arriva al bianco delle pendici dell'Adamello, ha un duplice significato strettamente connesso. Infatti può contribuire ad incrementare i viaggiatori sui treni grazie a nuove iniziative turistiche mentre nel contempo l'utilizzo dei servizi ferroviari può favorire lo sviluppo turistico di un territorio ricco di panorami,

natura,
prodotti
tipici che il
treno per-

mette di conoscere con la giusta calma ed il dovuto tempo.

e-mail: camuna@ferrovieturistiche.it
Telefono: +39 338 8577210





Contatti Presidente: Ambrogio Mortarino
ambrogio.mortarino@milanosmistamento.com
Segretario: Marco Rossi marco.rossi@milanosmistamento.com
Webmaster : Claudio Cleri claudio.cleri@milanosmistamento.com

■ **Ex Ferrovia Breccia Grandate/Malnate. Circolo Culturale DIALOGO Olgiate Comasco**

Presidente Mari Bernasconi, Cell. 3480636534, mari.bernasconi@tiscali.it; COMO in TRENTO: info@comointreno.it e IUBILANTES Como: iubilantes@iubilantes.it, www.iubilantes.eu; Tel. 031 279684.

■ **Ex Ferrovia Saronno - Seregno**, Fiab-Ciclocittà Saronno, info@fiabsaronno.it- Tel. 0332 812059.

■ **Associazione Ferrovia Val Brembana (Bergamo)** Alessandro Gervasoni tel. 3291770171, info.associazionefvb@gmail.com.

■ **Museo Designer Ceramico Cerro di Laveno Lago Maggiore:** Architetto Maria Grazia Spirito. Indirizzo: Lungolago Perabò, 5, 21014 Laveno-Mombello VA, Lago Maggiore. Telefono: 0332 625551;
Informazioni: segreteria@midec.org; conservatore@midec.org; Sito: www.midec.org Pagina facebook: https://www.facebook.com/midec/

■ **Volandia e Museo Trasporto Europeo "Francesco Ogliari"** Dottoressa Delia Durione Responsabile Rapporti Culturali: delia.durione@volandia.it; Daniele dalla Costa, (responsabile allestimenti) dragodelverbano@gmail.com.

■ **AEC-Association Européenne des Cheminot – Sezione Lombardia:** Giuseppe Maniscalco (segretario) aec.italia.lombardia@gmail.com; Giuseppe Cereda (vice-segretario) giuseppecereda40@gmail.com;
web <http://www.aecitalia.org/web/le-regioni/lombardia/>

■ **CIFI, Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani**, Milano, Stazione Centrale FS, rivoira@cifimilano.it.

■ **ALDAI, COMITATO ITL – Infrastrutture, Trasporti e Logistica**, Milano (ingegnere Bernardo) ComitatoTrasporti@gmail.com; Ex Ferrovia Castellanza VA – Mendrisio (Svizzera). La ferrovia di Valmorea era una linea ferroviaria internazionale che alla sua massima estensione collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino, Svizzera.

Il Club del San Gottardo (Svizzera) è un Associazione - Impresa Ferroviaria che opera su base esclusivamente volontaria il cui fine è quello di organizzare treni turistici lungo la vecchia linea della Valmorea e lungo l'asse del San Gottardo per promuovere il turismo in Ticino e nella vicina Lombardia.

Per svolgere questa attività, dispongono di vario materiale rotabile fra i quali si ricorda il treno storico Gotthard Bahn con le due vaporiere Tiger li E3/3 8463 e 8501 del 1904 e del 1910, una vaporiera Eb 3/5 8556 in restauro, il coccodrillo Ce 6/8 II del 1922 in restauro, una locomotiva diesel DE500-02 ex Ferrovie Nord Milano, una locomotiva diesel Em836 ex SZU, quattro carrozze a 4 assi delle Ferrovie Nord Milano (tipo Az del 1924) e altre carrozze SBB e carri storici.

L'associazione Organizza viaggi aperti al pubblico lungo la tratta Mendrisio-Malnate Olona e verso il San Gottardo, nonché trasferte per gruppi e comitive.

clubsangottardo@ticino.com info@clubsangottardo.ch

Informazioni: Tel: 0041 76 737 73 83



L'Associazione Amici della Ferrovia Valmorea

(Contatti:

amicidellavalmorea@hotmail.it – www.amici-dellavalmorea.it - Tel. 347 1153089, Sede Sociale dell'Associazione è nella ex stazione di Castiglione Olona) nata nel gennaio del 2004, centesimo anniversario dell'inaugurazione del primo tratto della linea, è costituita da un gruppo di volontari, animati dalla medesima passione per la storica linea Castellanza-Mendrisio e per l'ambiente che la circonda. I fini associativi, apolitici e non lucrativi, indicati dallo Statuto, sono:

- Divulgare la conoscenza della storia, delle tradizioni, dei documenti legati alla Ferrovia Valmorea;
- Promuovere il recupero funzionale, l'esercizio turistico e la tutela ambientale e storica della linea.

Queste finalità vengono perseguite con grande impegno e determinazione, attraverso un intenso programma di incontri culturali con il pubblico e con le amministrazioni locali, per risvegliare e mantenere vivo l'interesse per tutti gli aspetti storici, culturali e ambientali legati alla ferrovia stessa; inoltre, gruppi di lavoro, espressamente creati, si occupano della organizzazione e promozione turistica sulla tratta già in esercizio, delle visite e della sorveglianza della linea per prevenire inquina-



menti e abusi e soprattutto svolgono un'assidua azione di spinta, presso Ferrovie Nord, Regione Lombardia, Provincia di Varese e Comuni per il proseguimento dei lavori di ripristino funzionale sulla tratta non ancora recuperata. La sede sociale dell'associazione è nella ex stazione di Castiglione Olona, con l'attiguo magazzino merci, l'unico edificio storico salvaguardato dalla demolizione, distaccoamento presso il vecchio casello n° 5 di Castelseprio, mentre la sede operativa è in stazione Rodero/Valmorea per i treni speciali. La ferrovia di Valmorea era una linea ferroviaria internazionale che alla sua massima estensione collegava Castellanza, in provincia di Varese, a Mendrisio, nel Canton Ticino. Dal 2007 è attivo un servizio turistico lungo la tratta Malnate Olona-Mendrisio; la tratta Stabio-Mendrisio, raddoppiata ed elettrificata, dal 2014 è percorsa dai treni della Rete cele- del Canton Ticino.



Tratto di Ferrovia nei pressi di Solbiate Olona

La concessione per la costruzione e l'esercizio della Castellanza-Malnate fu ottenuta dalla Società Anonima per la Ferrovia Novara-Seregno (FNS) che già aveva in concessione l'infrastruttura della linea omonima. Il primo tratto, da Castellanza a Cairate, fu aperto il 18 luglio 1904. Il 31 dicembre 1915 fu inaugurata la tratta da Cairate-Lonate Ceppino a Malnate, autorizzata con regio decreto n. 18 del 5 gennaio 1913 e il 31 dicembre 1915 fu la volta della sezione

fino a Valmorea che comprendeva la caratteristica stazione di Malnate, nei pressi del quale veniva sottopassata la Saronno-Laveno.

L'anno successivo, l'esercizio della linea fu ceduto dalla FNS alle Ferrovie Nord Milano. Frattanto si era costituita una società ad hoc con il compito di costruire il tronco ferroviario sul territorio svizzero.

La Valmorea-Mendrisio fu aperta il 28 giugno 1926 conferendo all'intera linea la funzione di importante via di comunicazione internazionale. Nel 1928, su ordine del governo fascista, la ferrovia fu fatta terminare a Valmorea, chiudendo la frontiera italo-svizzera di Santa Margherita di Stabio. In

territorio svizzero la ferrovia rimase in uso come raccordo industriale.

Privata ormai la linea della sua funzione di collegamento internazionale, nel 1938, il capolinea dei treni passeggeri fu arretrato a Cairate, mentre le merci proseguivano fino a Malnate. L'anno successivo, il capolinea della ferrovia fu posto a Castiglione Olona.

Il servizio passeggeri fu chiuso definitivamente nel 1952. Il 16 luglio 1977 anche il traffico merci fu soppresso in conseguenza della chiusura della Cartiera Vita Mayer di Cairate, principale cliente del servizio,

e dello scarso interesse delle altre aziende della valle a mantenere in esercizio la linea ferroviaria. In seguito più volte venne prospettata la riapertura della linea, portando nel 1980 ad un apposito stanziamento per il relativo studio.

Nel 2010 la stazione di Castellanza, ubicata in Piazza XXV Aprile, fu dismessa in seguito all'apertura della tratta che attraversa l'omonimo comune in sotterranea e sostituita da un nuovo impianto, sempre sulla linea Novara-Seregno, ubicato in Via Morelli. Dal 1° dicembre 2008 al 31 maggio 2014, la

tratta Mendrisio-Stabio venne interessata dai lavori di raddoppio ed elettrificazione connessi alla nuova ferrovia Mendrisio-Varese; nell'ambito di tale progetto, dal 2014 la tratta Stabio-Mendrisio è percorsa dai treni suburbani dai treni effettuati da TiLo in servizio sulla Rete celere del Canton Ticino.



Stazioni e fermate



■ **La ferrovia Varese Porto Ceresio.** legambientevalceresio.onlus@pec.it - Tel. 335 6838573.

■ **Ex Ferrovia Voghera - Varzi.** : Escursioni naturalistiche codibugnolo@hotmail.it - www.associazione-codibugnolo.com - Tel. 333 2648723 - 347 8823023.

■ **Ex Ferrovia Maneggio-Pollezza:** leccociclabile@gmail.com - www.fiab-leccociclabile.it - Tel. 338 3094787.

■ **Ex Ferrovia Valmorea Malnate.** Legambiente Malnate VA e Legambiente Varese (in bici o a piedi, sul futuro tracciato della ciclo-via a monte dei Mulini dei Gurone, lungo il corridoio della ex ferrovia della Valmorea.

Un'iniziativa organizzata nell'ambito del progetto "L'Anello su fiume", con cui Legambiente Varese sta riportando in attività l'area dei Mulini di Gurone) ferrary@alice.it o 3493288079 - legambientemalnate@gmail.com o 3201556468.

■ **Comitato Rivarossi Ing. Rossi Como.** Professor Vittorio Mottola vittoriomottola@hotmail.it.

■ **Ex Ferrovia Mantova-Peschiera.** segreteria@avts.it - www.avts.it - Tel. 349 7470943. Associazione Ferrovia Mantova Peschiera La ferrovia Mantova-Peschiera era una linea in concessione che collegava la città lombarda di Mantova alla cittadina veronese di Peschiera del Garda fra il 1934 e il 1967 percorrendo le valli del Mincio. <http://www.associazionefmp.it/>; info@associazionefmp.it.

■ **Museo Saronno.** Il Museo delle industrie e del lavoro del Saronnese. museo.industrie@teletu.it, Telefono: 02 9607459, www.museomils.it, è un museo dedicato alla storia e allo sviluppo delle industrie di Saronno, ospitato all'interno degli edifici delle ex officine Ferrovie Nord Milano, nei dintorni della stazione ferroviaria cittadina (INDIRIZZO: Via Don Griffanti n. 6). La ricca collezione del Museo comprende alcuni oggetti pregiati:

- La E600.06, parte alla prima serie di locomotive elettriche FNM (1928-29);
- L'elettromotrice EB700.09, parte della prima serie di elettromotrici elettriche (1928-33), accoppiata con rimorchio 810 del dopoguerra;
- Una carrozza passeggeri a carrelli del 1922 e 4 carri merci di vario tipo, di cui 3 attrezzati per esigenze di manutenzione della rete FNM;
- La carrozza di servizio X001 I, esemplare unico, per la verifica della linea aerea elettrica, ricavata a partire da una vettura a due assi d'inizio Novecento;
- L'Apparato Centrale di Manovra di scambi e segnali, tipo Max Judel, che per un secolo ha regolato i movimenti alla stazione di Milano Cadorna, dal 1895-1995: recuperato dai volontari del museo, è composto da banco a 39 leve, quadro luminoso, avvisatori acustici e uno scambio che può essere manovrato a scopo dimostrativo;
- La tettoia liberty un tempo all'ingresso della stazione di Saronno.

■ **Verbanò Express Luino.** L'Associazione Verbanò Express nasce con atto pubblico nel 1992 per iniziativa di alcuni appassionati di ferrovia. Scopo dell'Associazione è il reperimento, il restauro e la conservazione di veicoli ferroviari che in passato hanno prestato servizio lungo le linee ferroviarie del Verbanò. Nel 1998 viene fondato il **Museo Ferroviario del Verbanò**, al quale è stato affidato tutto il materiale rotabile dell'associazione. Tutti i lavori di restauro e manutenzione dei rotabili sono svolti da soci che prestano volontariamente la propria opera presso la sede di Luino (VA).

Indirizzi: Sede operativa: Piazza Marconi, 1 c/o Stazione R.F.I. - 21016 Luino (VA); Sede legale: Via Fratelli Cervi, 29 - 21010 Germignaga (VA).

Recapiti telefonici: +39 333/5447914 - +39 348/5942829;
Indirizzi email: Informazioni generali: info@verbanoexpress.it.
Informazioni per viaggi e manifestazioni: viaggi@verbanoexpress.it;
Informazioni relative alle attività museali: direttoremuseum@verbanoexpress.it;

■ **Gruppo Fermodellistico Milanese** (affiliato FIMF) Via Gabbro 6/A Milano info@gfm.it
online www.gfmonline.com.

Nell'ampia sede situata presso il plesso scolastico "Gianni Rodari" nelle vicinanze della stazione Affori, è possibile ammirare il plastico sociale in scala HO conformato ad ovale, per la parte bassa, con 3 anelli concentrici alimentati in cc analogico, mentre la parte superiore presenta un tracciato ad anello ripiegato su se stesso, con due elicoidali alle estremità. Le dimensioni sono 10x2,5 m. E' presente anche un piccolo plastico in stile alpino a scartamento ridotto HO mentre è in costruzione un plastico modulare in scala N. La sede è aperta nelle serate di martedì-giovedì e sabato.

■ **Gruppo Italo Briano** (affiliato FIMF) Via G. Pastorelli 4/b 20143 Milano pace.it@tiscalinet.it
www.see.it/ok/gib (in attesa di notizie).

■ **ACT Associazione Culturale Trasporti.** L'Associazione, nota anche come "Gli amici del tram di Milano", fondata nel 1985, è dedicata al trasporto pubblico locale e specializzata nell'organizzare viaggi in tram. Ha la propria sede presso il Deposito Baggio dell'ATM e partecipa alle due mostre di Novegro dove vengono proposti impianti tramviari in scala.

■ **Associazione Fermodellisti Greco Pirelli** c/o la stazione FS di Milano Greco Pirelli, Piazzale Egeo 8 20126 Milano. Tel 02 66982108.

■ **Bollate: Gruppo Modellisti e collezionisti S. Martino** Via Silvio Pellico andrea.brazzo@libero.it. L'Associazione, nata nella primavera del 1991, ha come scopo principale la costruzione di modelli di ogni genere e in varie scale e divulgare naturalmente l'hobby del modellismo. Per quanto ci riguarda è stato assemblato un plastico modulare con il quale partecipano ad eventi e manifestazioni locali. Le riunioni avvengono solitamente il primo ed ultimo venerdì del mese presso la sede sociale.

■ **Chiaravalle Milanese:** Associazione modellisti Chiaravallese. Nata nel 2002, questa Associazione spazia in tutte le branche del modellismo statico e dinamico organizzando corsi e mostre e preoccupandosi soprattutto di divulgare il modellismo come attività culturale e di svago. La sede è sita in Piazza Pertini 4/a ed è normalmente aperta il venerdì sera dalle 21 alle 23 e il sabato dalle 16 alle 19.

■ **Gruppo Ale 883** www.ale883.it sede legale Sondrio, mentre la sede operativa è a Tirano. Gruppo creato per la raccolta di fotografie e video relative all'ultra quarantenne Gruppo di elettromotrici che hanno prestato servizio su quasi tutte le linee italiane.

■ **FIMF Federazione Italiana Modellismo Ferroviario** presidente@fimf.it, segreteria@fimf.it, tesoreria@fimf.it, gadget@fimf.it, bollettino@fimf.it, newsletter@fimf.it. segreteria 333 817 0501

Piano Nazionale Sicurezza Ferroviaria: firmate Convenzioni con 7 Regioni per 237 mln

Delrio: “Onorato un impegno, un fatto concreto per la sicurezza ferroviaria”

a cura della Redazione

Comunicato stampa del 10 ottobre 2017

Sono state siglate alla presenza del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Graziano Delrio, le convenzioni per la realizzazione di interventi sulle reti ferroviarie regionali interconnesse in attuazione del Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria con 7 Regioni su 10 coinvolte dalle reti interconnesse, per l'assegnazione di 237 milioni di euro.

La attuazione degli interventi procederà secondo lo stato di avanzamento dei progetti tra le regioni e i progetti riceveranno una valutazione ex ante da parte dell'Agenzia nazionale per la Sicurezza ferroviaria Ansf.

I lavori potranno essere realizzati nella maggior parte dei casi nel biennio 2018-2019. Al termine dei lavori l'Ansf verificherà ex post l'adeguatezza degli interventi agli standard previsti, anche ai fini del superamento delle attuali prescrizioni all'esercizio.

“Oggi assegniamo a sette regioni 237 milioni per i lavori di adeguamento per la sicurezza delle linee regionali interconnesse con la rete nazionale ed europea – ha detto il Ministro Delrio - Altri 17 verranno assegnati nei prossimi giorni ad altre tre Regioni. Inoltre stiamo predisponendo l'assegnazio-

ne di 398 milioni per le linee regionali isolate.

Sta prendendo concretezza quindi il Piano nazionale per la sicurezza ferroviaria che abbiamo voluto con le Regioni, seguendo la via maestra della concertazione.

E' una soddisfazione oggi trovarsi non davanti a una promessa, ma ad un fatto concreto per la sicurezza ferroviaria con la firma di queste convenzioni, i cui lavori avranno luogo nella maggior parte nei prossimi due anni. E' giusto collaborare insieme, Stato, Comuni e Regioni, cominciando dalle linee che sono di interesse nazionale. Il trasporto regionale va cambiato. Oggi dedichiamo questa firma a coloro che, per problemi di sicurezza, sono mancati. Avevamo preso questo impegno per supplire a questa antica carenza, anche se oggi non possiamo restituire niente di più che un impegno onorato”.

Le convenzioni sono state stipulate tra la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e i direttori generali delle 7 Regioni, che erano presenti al livello istituzionale con Presidenti delle Regioni Puglia, Michele Emiliano, Campania, Vincenzo De Luca, gli Assessori delle Regioni Abruzzo, Silvio Paolucci, Emilia



Romagna, Raffaele Donnini, Toscana, Vincenzo Ceccarelli, insieme a Valeria Chinaglia dirigente della Regione Lombardia, il Direttore Generale del Servizio Trasporto Pubblico della Regione Friuli Venezia Giulia, Mauro

Zinnanti e i Gestori delle ferrovie interessate. Per la Direzione Generale per i Sistemi di Trasporto a Impianti Fissi del Ministero, ha firmato il Direttore Generale Virginio Di Giambattista.

IL PIANO NAZIONALE DELLA SICUREZZA FERROVIARIA

Il Piano Nazionale della Sicurezza Ferroviaria prevede interventi per circa 700 mln € per le ferrovie interconnesse alla rete nazionale e per le ferrovie isolate:

- a favore delle ferrovie interconnesse per 237 mln €
- a favore delle ferrovie isolate per 398 mln €

Il Piano interviene per allineare le reti regionali ai livelli tecnologici e di sicurezza della rete nazionale sui sistemi di attrezzaggio e protezione della marcia treno

Gli interventi riguardano prevalentemente:

- Sistema di protezione e controllo della Marcia del Treno (SCMT)
- Sistemi di Supporto Condotta (SSC)
- Sistemi di protezione dei passaggi a livello
- apparati unificati per più impianti (ACC) o più stazioni (ACCM).

IL PIANO PER LE FERROVIE INTERCONNESSE

Con la delibera del 1° dicembre 2016 il Cipe ha accolto la ripartizione proposta dal Ministro Delrio del FSC-fondo per lo sviluppo e la coesione per il periodo 2014-2020, su sei assi tematici, tra cui il Piano sicurezza ferroviaria per il quale sono stati stanziati 300 milioni di euro, dopo l'intesa raggiunta con le Regioni.

La quota destinata agli interventi per le ferrovie interconnesse è stata poi ripartita tra le 10 Regioni interessate dalle linee interconnesse con la linea nazionale e che sono passate sotto il controllo dell'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria Ansf. Piemonte, Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Umbria Abruzzo, Campania e Puglia. Si tratta di 254.220.000, e di 45.780.000 disponibili per eventuali ulteriori interventi.

Con il Piano, il Governo interviene sulle reti

regionali interconnesse che necessitano di sistemi di attrezzaggio e protezione della marcia treno idonei a rendere compatibili i livelli tecnologici e di sicurezza di queste ultime con quelli della rete nazionale, già dotato di Sistema di protezione e controllo della Marcia del Treno su circa il 70% delle linee e di sistemi di supporto alla guida su circa il 25% delle stesse.

Le Regioni hanno presentato i progetti che hanno evidenziato:

- La tipologia degli interventi
- I criteri adottati per l'individuazione degli interventi
- Il costo presunto
- I soggetti attuatori
- Il cronoprogramma per l'attuazione del Piano
- Il fabbisogno finanziario.

L'incremento del livello di sicurezza delle ferrovie interconnesse e la loro integrazione alla rete nazionale determina inoltre positive ricadute per il sistema di trasporto pubblico locale e nazionale, con conseguente riduzione della congestione stradale, della incidentalità, delle emissioni di CO₂, nonché del contenimento dei costi sociali connessi alla mobilità privata.

Sono state quindi definite le convenzioni ed i relativi allegati per le prime 7 Regioni: Lombardia, Friuli Venezia Giulia, Toscana, Emilia Romagna, Abruzzo, Campania e Puglia.

Per le restanti 3 regioni: nei prossimi giorni saranno definite anche le convenzioni relative alle Regioni Veneto, Piemonte e Umbria, per ulteriori € 17.142.000.

Nell'ambito delle proposte del MIT per la prossima legge di bilancio è stata inserita una norma per estendere le competenze dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie anche alle ferrovie isolate con specifici criteri attuativi

FINANZIAMENTI E INTERVENTI IN SINTESI

Ecco il contributo assegnato ed una sintesi degli impianti su cui si interviene:

Regione Emilia: finanziamento € 50.550.000. Interventi di modifica impianti di segnalamento e implementazione ACC-Apparato Centrale Computerizzato Multistazione a protezione passaggi a livello sulle linee: Casalecchio-Vignola, Reggio Emilia- Ciano d'Enza, Parma-Suzzara, Bologna-Portomaggiore, Suzzara-Ferrara, Reggio Emilia -Guastalla, Sassuolo-Reggio Emilia, Modena-Sassuolo, Ferrara-Codigoro, per l'implementazione del Sotto Sistema Terra del Sistema Controllo Marcia Treno.

Regione Lombardia: € 5.628.000. Completamento del Sotto Sistema Terra con l'attrezzaggio della tratta Como Lago-Como Camerlata con il sistema di controllo e protezione della marcia del treno, per il completamento dell'attrezzaggio dell'intera rete nonché la sostituzione dell'apparato esistente di Seveso per l'implementazione nel sistema Apparato Centrale Computerizzato Multistazione e per impianti rilevamento temperatura boccole.

Friuli Venezia Giulia: € 966.000, integrazione del finanziamento regionale per realizzare il Sotto Sistema Terra del Sistema Controllo Marcia Treno sulla linea Udine-Cividale.

Regione Toscana: € 2.436.000. Interventi sugli impianti di circolazione e PL della ferrovia Stia-Arezzo-Sinalunga, destinati ad integrare la realizzazione dell'ERMTS European Rail Traffic Management System per la protezione della marcia del treno, quest'ultimo già finanziato dalla Regione con propri fondi e in corso di gara per l'affidamento dei lavori.

Regione Puglia: € 115.224.000.

Attrezzaggio con il Sotto sistema Terra del Sistema Controllo Marcia del Treno e protezione passaggi a livello per le ferrovie:

- Ferrovie del Sud-Est Completamento intera rete FSE con Sistema Controllo Marcia del Treno sottosistema di terra, adeguamento tecnologico delle apparecchiature di Passaggi a Livello e automazione di 26 Passaggi a Livello, installazione di dispositivi di verifica della temperatura delle boccole);
- Bari-Barletta (SST-SCMT tratta Bitonto-Barletta, Attrezzaggio dell'infrastruttura esistente della tratta FNB Fesca San Girolamo – Binario 5 Ovest di Rfi con un sistema blocco conta assi Sistema Controllo Marcia del Treno oltre l'adeguamento degli impianti esistenti dell'ACEI di Bari Centrale Rfi e Apparato Centrale Computerizzato Multistazione di Fesca San Girolamo FNB, Rimodulazione delle distanze dei PBA, rimozione del sistema Train Stop ed attrezzaggio con sistema SCMT Sistema Controllo Marcia del Treno della tratta a doppio binario esistente Fesca San Girolamo – Cecilia della

linea ferroviaria Bari-Lamasinata-Quartiere San Paolo).

- del Gargano: implementazione del Sistema Controllo Marcia Treno nella tratta Ischitella-Peschici e Messa in sicurezza di 11 passaggi a livello funzionali all'attivazione dell'impianto Sicurezza Controllo Marcia Treno.

Regione Abruzzo: € 15.642.000.

Attrezzaggio per la realizzazione del Sistema di Controllo e Protezione della Marcia del Treno e adeguamento degli impianti di segnalamento, di stazione e di linea ferroviaria San Vito/Lanciano-Lanciano, Fossacesia/Torino di Sangro - Saletti - Archi.

Regione Campania: € 46.632.000.

Realizzazione del Sotto Sistema Terra del Sistema Controllo Marcia Treno per le ferrovie S.M. Capua Vetere-Piedimonte Matese e Benevento-Cancello.

LEGENDA

SST (Sotto Sistema Terra)

SCMT (Sistema Controllo Marcia Treno).

ACCM (Apparato Centrale Computerizzato Multistazione)

RTB (rilevamento temperatura boccole)

ERMTS (European Rail Traffic Management System)

BCA (blocco conta assi)



La Commissione Europea modernizza i diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario

a cura della Redazione

Comunicato stampa del 28 settembre 2017

I passeggeri nel trasporto ferroviario devono essere pienamente tutelati ovunque essi viaggino nell'UE. La Commissione intende anche garantire un adeguato livello di informazione per i passeggeri e migliorare significativamente i diritti dei passeggeri con disabilità o a mobilità ridotta. Al tempo stesso la proposta della Commissione rimane ragionevole nel riconoscere che gli operatori ferroviari, in circostanze ben definite, possono essere esentati dal dover risarcire i passeggeri in caso di ritardi.

Violeta Bulc, Commissaria per i Trasporti, ha dichiarato:

“Grazie all'UE i passeggeri nel trasporto ferroviario godono di una serie di diritti ovunque essi viaggino nell'UE. Malgrado ciò, troppi passeggeri e pendolari nel trasporto ferroviario europeo non sono ancora adeguatamente informati in merito ai loro diritti. La nostra nuova proposta mira a risolvere questo problema. Sono certa che la nostra iniziativa rafforzerà il settore assicurando il giusto equilibrio tra la protezione dei viaggiatori e la competitività del settore ferroviario.”

La proposta della Commissione aggiorna le norme esistenti in materia di diritti dei passeggeri in cinque settori fondamentali:

- 1.** applicazione uniforme delle norme: i servizi a lunga distanza nazionali e transfrontalieri, urbani, suburbani e regionali non possono più essere esentati dall'applicazione delle norme sui diritti dei passeggeri. Ad oggi, solo cinque Stati membri¹ applicano pienamente le norme, mentre altri hanno messo in atto deroghe di varia entità. Questo priva i passeggeri dei loro diritti
- 2.** informazione e non discriminazione: migliorare la diffusione delle informazioni sui diritti dei passeggeri, ad esempio, stampandole sul biglietto. I passeggeri che utilizzano collegamenti con biglietti separati devono sapere se i loro diritti si applicano all'intero viaggio o solo alle diverse tratte. È vietata la discriminazione sulla base della nazionalità o della residenza.

¹ Belgio, Danimarca, Italia, Paesi Bassi e Slovenia

La
Commissione
Europea sta
aggiornando le norme
europee relative ai diritti
dei passeggeri nel trasporto
ferroviario per tutelare
meglio chi viaggia in treno
in caso di ritardi,
cancellazioni e
discriminazioni.

3. migliori diritti per le persone con disabilità o a mobilità ridotta: diritto all'assistenza obbligatoria su tutti i servizi e pieno risarcimento in caso di perdita o riparazione delle attrezzature per la mobilità. Le informazioni al riguardo devono essere fornite in formati accessibili e il personale ferroviario deve ricevere un corso di sensibilizzazione alla disabilità.

4. applicazione delle norme, gestione dei reclami e applicazione delle sanzioni: scadenze e procedure chiare per la gestione dei reclami e chiare responsabilità e competenze delle autorità nazionali responsabili dell'applicazione e dell'esecuzione dei diritti dei passeggeri.
5. proporzionalità e imparzialità giuridica: una clausola di "forza maggiore" esenterà le compagnie ferroviarie dall'obbligo di versare risarcimenti nel caso di ritardi causati da calamità naturali, che non possono essere né previste né evitate. Secondo l'attuale normativa le compagnie ferroviarie sono tenute a versare un risarcimento anche in caso di calamità naturali.



Prossime tappe

La proposta della Commissione deve ora essere esaminata e adottata dal Parlamento europeo e dal Consiglio (vale a dire gli Stati membri dell'Unione) prima di entrare in vigore. Il mercato unico per i passeggeri del trasporto ferroviario è attualmente in fase di sviluppo con la prevista introduzione della concorrenza sui mercati nazionali. Servizi ferroviari di alta qualità e tutela dei diritti degli utenti sono elementi essenziali per ottenere l'aumento della quota del trasporto su rotaia rispetto ad altre modalità.

Contesto

L'Unione europea è l'unica zona al mondo in cui i cittadini sono tutelati da un insieme di diritti dei passeggeri, si muovano essi in aereo, treno, nave o autobus/pullman. La legislazione dell'UE sui diritti dei passeggeri nel trasporto ferroviario è entrata in vigore nel dicembre 2009.

Secondo la normativa europea, ad esempio, in alcuni Stati membri i passeggeri possono avere diritto a un risarcimento pecuniario qualora il treno arrivi a destinazione con un ritardo di un'ora o più. I passeggeri che subiscono un ritardo possono anche beneficiare di pasti e bevande (proporzionati alla durata dell'attesa), e di alloggio nel caso in cui siano costretti a pernottare.

Tutte le informazioni sono disponibili sul sito web "La tua Europa", dove i diritti dei passeggeri sono tradotti in tutte le lingue dell'UE. È disponibile anche un'applicazione che può essere scaricata gratuitamente per Google Android, iPhone, iPad, e Windows Phone.

Destinati agli Stati membri oltre 222 milioni di euro in investimenti per ambiente, natura e clima

a cura della Redazione

Comunicato stampa del 28 settembre 2017

La Commissione europea ha approvato un pacchetto di investimenti di 222 milioni di EUR dal bilancio UE, a titolo del programma LIFE per l'ambiente e l'azione per il clima, allo scopo di sostenere la transizione dell'Europa verso un futuro più sostenibile e a basse emissioni di carbonio

Il finanziamento dell'Unione mobilerà ulteriori investimenti per un totale di 379 milioni di EUR da destinare a 139 nuovi progetti in 20 Stati membri.

Karmenu Vella, Commissario responsabile per l'Ambiente, gli affari marittimi e la pesca, ha dichiarato: "Il programma LIFE, inaugurato 25 anni fa, continua a investire in progetti innovativi con grande valore aggiunto per le persone, le imprese e la natura. Sono lieto di constatare che il programma trasforma tecnologie precommerciali in nuove imprese verdi".

Miguel Arias Cañete, Commissario per l'Azione per il clima e l'energia, ha aggiunto: "La storico accordo di Parigi ha dato un ulteriore impulso al fiorire di investimenti attenti ai cambiamenti climatici. Con un modico peso per le finanze pubbliche, questi progetti fungono da catalizzatori per sbloccare finanziamenti privati destinati a proteggere l'ambiente, lottare contro i cambiamenti climatici e fornire energia più pulita ai cittadini. Questo tipo di investimenti è d'importanza capitale per tradurre in azione le nostre aspirazioni".

Finanziare un futuro a basse emissioni di carbonio e un'economia circolare

181.9 milioni di EUR saranno destinati a progetti riguardanti tre ambiti: ambiente e uso efficiente delle risorse, natura e biodiversità, governance e informazione in materia di ambiente.

In linea con il pacchetto della Commissione europea sull'economia circolare, i progetti aiuteranno gli Stati membri nella transizione verso un'economia più circolare. Tra i progetti vi sono: la sperimentazione di un prototipo italiano che potrebbe convertire in modo economicamente efficiente le autovetture a benzina in veicoli ibridi, la fabbricazione, nei Paesi Bassi, di bioprodotto a partire da fanghi e l'applicazione di un nuovo trattamento biologico per eliminare i pesticidi e i nitrati dall'acqua nella Spagna meridionale. Altri progetti sosterranno l'attuazione del piano d'azione per la natura, in particolare la gestione dei siti Natura 2000. La protezione delle specie è un altro aspetto considerato, come nel progetto sloveno transfrontaliero inteso a salvare dall'estinzione una specie di lince alpina ad alto rischio.

Sul fronte del clima, l'UE investirà 40,2 milioni di EUR per sostenere progetti mirati all'adattamento ai cambiamenti climatici, alla mitigazione, alla governance e all'informazione. I progetti selezionati concorrono al conseguimento dell'obiettivo dell'UE di ridurre entro il 2030 le emissioni di gas serra di almeno il 40% rispetto ai livelli del 1990. I finanziamenti LIFE contribuiranno

inoltre a migliorare la resilienza di una via navigabile tra le più trafficate di Europa, l'estuario della Schelda, in Belgio, a mettere a punto strumenti per prevedere le tempeste di sabbia e a contrastare il fenomeno dell'isola di calore nelle città.

- I 59 progetti della componente LIFE Ambiente e uso efficiente delle risorse mobilitano 134,6 milioni di EUR, di cui 73 milioni forniti dall'UE, e riguardano azioni in cinque aree tematiche: aria, ambiente e salute, uso efficiente delle risorse, rifiuti e acqua. I 15 progetti sull'uso efficiente delle risorse mobilitano da soli 37,9 milioni di EUR, agevolando la transizione verso un'economia più circolare in Europa.
- I 39 progetti LIFE della componente Natura e biodiversità sostengono l'attuazione del piano d'azione per la natura, delle direttive Habitat e Uccelli e della strategia dell'UE in materia di biodiversità fino al 2020. La dotazione di bilancio complessiva di questi progetti è di 135,5 milioni di EUR, a cui l'UE contribuirà per 90,9 milioni.
- I 14 progetti LIFE della componente Governance e informazione in materia di ambiente sensibilizzeranno alle questioni ambientali. La dotazione di bilancio complessiva di questi progetti è di 30,2 milioni di EUR, a cui l'UE contribuirà per 18 milioni.
- I 12 progetti LIFE della componente Adattamento ai cambiamenti climatici mobilitano 42,6 milioni di EUR, di cui 20,6 milioni forniti dall'UE. Queste sovvenzioni sono concesse a progetti relativi

a sei aree tematiche: adattamento basato sugli ecosistemi, salute e benessere, adattamento delle zone montagnose/insulari incentrato sul settore agricolo, adattamento/pianificazione urbana, valutazione della vulnerabilità/strategie di adattamento, e acqua (in cui sono comprese la gestione delle inondazioni, le zone costiere e la desertificazione).

- La dotazione complessiva dei 9 progetti LIFE della componente Mitigazione dei cambiamenti climatici è pari a 25,7 milioni di EUR, di cui 13,6 milioni provenienti dall'UE.

Queste sovvenzioni sono concesse a progetti di migliori pratiche, progetti pilota e progetti dimostrativi in tre settori tematici: industria, contabilizzazione/comunicazione delle emissioni di gas serra, uso del suolo/silvicoltura/agricoltura.

- I 6 progetti LIFE della componente Governance e informazione in materia di clima miglioreranno la governance e sensibilizzeranno ai cambiamenti climatici. La dotazione di bilancio complessiva di questi progetti è di 10,4 milioni di EUR, a cui l'UE contribuirà per 6 milioni.

Contesto

Il programma LIFE è lo strumento finanziario dell'UE per l'ambiente e l'azione per il clima. Esiste dal 1992 e ha cofinanziato più di 4 500 progetti in tutta l'Unione e nei paesi terzi, mobilitando oltre 9 miliardi di EUR e contribuendo con più di 4 miliardi di EUR alla protezione dell'ambiente e del clima.

Il numero di progetti in corso si aggira costantemente sui 1100. Il programma LIFE, la cui dotazione finanziaria per il periodo 2014-2020 è fissata a 3,4 miliardi di EUR a prezzi correnti, comprende un sottoprogramma Ambiente e un sottoprogramma Azione per il clima.



Il Quirinale ... quando prende il treno

(Parte seconda)

di Gianni Ricci

Già Dirigente del Gruppo F.S. - Volontario del Touring Club Italiano per il Patrimonio Culturale

Nella prima parte, abbiamo ricordato il succedersi dei **quattro treni reali sabaudi**, dal 1854 al 1946; abbiamo accennato anche all'evoluzione dell'arte dell'arredamento e dell'ingegneria ferroviaria, che li coinvolse nel corso quasi di un secolo e che determinò un continuo innalzamento dei livelli di sontuosità, comfort, velocità e sicurezza dei convogli reali.

Dal 1946 il Treno Presidenziale diventa erede diretto del Treno Reale. Le vetture superstiti del treno reale (restaurate) ed altre completamente nuove, vengono poi a costituire il nuovo Treno Presidenziale Italiano; esse sono messe a disposizione e sono utilizzate nel tempo da vari **Presidenti della Repubblica** (e da **altre Alte Autorità dello Stato**), con l'unica eccezione del "prestito" fatto al pontefice Papa Giovanni XXIII in occasione del suo storico viaggio in treno a Loreto e Assisi, il 4 ottobre 1962 (Presidente della Repubblica era Antonio Segni).

Nella composizione del Treno Presidenziale è

stato possibile inserire anche una speciale carrozza "**Press&Conference**", costruita negli anni '90, da utilizzare, durante i viaggi presidenziali, come sala conferenze e come sala stampa (un po' come la "Loggia d'onore" del Quirinale, anche se viaggiante ..., durante le consultazioni politiche per il nuovo governo).

Le carrozze del treno presidenziale, dette anche "**Saloni**", sono a **cassa metallica** che poggia **su due carrelli a due assi**; ognuna è **lunga 19,70 metri** (esclusi i respingenti); pesano circa **50 tonnellate**; portano sulla fiancata la marcatura in bronzo "**F.S.**"; possono viaggiare ad una **velocità max di 160 km/h**, hanno la **marcatura "RIC"** che permette la circolazione della vettura anche in altri Paesi d'Europa; sulla fiancata c'è, in bronzo, il numero assegnato a ciascuna vettura (l'1 è per la vettura presidenziale, il 10 è per la carrozza-sala da pranzo, ecc.) ed in alcuni casi la dicitura "Repubblica Italiana". Il treno ha una propria rimessa nella Stazione Termini di Roma.





La composizione massima del treno presidenziale è stata di 19 vetture, tra cui vi segnalano alcune carrozze (la identificazione o marcatura alfa-numerica Sz xx individua ogni singola carrozza “Salone” facente parte del treno):

- Sz 1 carrozza del Presidente della Repubblica
 - Sz 6 carrozza per personalità al seguito
 - Sz 8 carrozza del Presidente del Senato
 - Sz 9 carrozza del Presidente della Camera
 - Sz 10 sala da pranzo
 - Sz 16 alloggio sussidiario del Presidente della Repubblica
 - Sz 35 centrale telefonica
 - Sz 40 cucina
 - Sz 68 alloggio funzionari al seguito
 - Sz 83 carrozza del Presidente del Consiglio
- oltre a particolari veicoli di servizio:
- SD 41 carro-bagagliaio
 - SHe 94 carro per il trasporto delle auto

Il treno – che circolò e circola tuttora in composizione variabile, secondo le esigenze - fu utilizzato raramente da vari Presidenti della Repubblica (Gronchi, Ciampi) e, più frequente-

mente, anche da altre massime Autorità dello Stato: tra questi si ricordano i Presidenti del Senato Giovanni Spadolini e della Camera, Nilde Iotti.

L'ultima volta che il treno fu impiegato **da un Presidente della Repubblica**, per un **impegno istituzionale** e per un **lungo percorso**, è stato **nel 2004**: il presidente Carlo Azeglio Ciampi volle usarlo per raggiungere da Roma la sua città natale, Livorno, e tra le vetture disponibili scelse la Salone I (oggi la carrozza del Presidente, in origine la carrozza della Regina) e la Salone 9.

I viaggi che hanno riguardato i treni reali (o quello presidenziale) sono sempre stati avvolti da silenzio e discrezione, anche per motivi di sicurezza e protezione degli illustri viaggiatori: per questo motivo ci sono pochissime immagini fotografiche o video.

Infatti per il fatto di trasportare Alte Autorità, il Treno Reale (come d'altra parte accade anche per l'attuale Treno Presidenziale quando viaggia a bordo il Presidente) diventa un **“treno speciale”**. Esso viene sottoposto a particolari regole di circolazione sulla rete ferroviaria, che riguardano sia la preparazione che il suo percorso. Il personale che opera sulle linee ferro-



varie interessate al suo passaggio viene allertato e deve presenziare i luoghi di servizio coinvolti; il treno reale (o presidenziale) ha un suo specifico Orario di marcia, tenuto spesso riservato; esso viene preceduto da un treno detto “staffetta”, che verifica, poco prima del passaggio del treno reale (o presidenziale), la transitabilità, rimuovendo eventuali pericoli o inconvenienti dell’ultimo minuto.

Come treno speciale, esso ha la precedenza sugli altri treni che si muovono sullo stesso percorso.

Varie edizioni delle “Norme per la circolazione dei treni reali” sono state emanate nel tempo: dopo l’istituzione delle Ferrovie dello Stato nel 1905, anche quest’ultime emanarono nel 1906 la loro prima **“Istruzione per l’effettuazione dei Treni reali”**, norme speciali che, aggiornate e rivedute, sono ricomprese nel vigente Regolamento di circolazione dei treni FS. Ma in un’epoca in cui i mezzi di trasporto predominanti sono l’automobile e l’aereo, le occasioni in cui il Treno Presidenziale è stato utilizzato sono state sempre meno.

Cambiati i tempi, e anche le personalità dei Presidenti della Repubblica, per questo

convoglio è iniziato il tramonto. Alcune carrozze del treno presidenziale sono state dismesse e riconvertite da FS.

Nel **1989 il Presidente Francesco Cossiga** donò al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa delle Ferrovie dello

Stato alcune carrozze, **dismettendo il treno quasi in toto.**

Benché oggi non più utilizzato dai Presidenti, il Treno Presidenziale, o meglio quello che resta, viene tenuto in perfetto funzionamento, pronto ad essere eventualmente utilizzato per particolari eventi o anche per l’effettuazione di treni storici.

Dopo Ciampi, dal 2004 i Presidenti della Repubblica per i loro viaggi ferroviari **prendono i normali treni “Eurostar”** delle Ferrovie dello Stato (Napolitano nel 2006, Mattarella nel 2015 e 2017) e non si può dare loro torto: con l’Alta Velocità il viaggio diventa più veloce mentre, se si dovesse utilizzare il convoglio “ufficiale” (che per motivi tecnici può e deve circolare solo sulla linea ferroviaria tradizionale), i tempi di percorrenza dei viaggi sarebbero lunghi più del doppio.

Il Treno Presidenziale, treno considerato di grande valore storico, artistico e tecnico, **oggi appartiene al parco storico di Fondazione FS Italiane**, che è nata nel 2013 su iniziativa di Ferrovie dello Stato Italiane (dal 2011 questa è la nuova denominazione delle ferrovie statali italiane; in sigla FSI), Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia (società entrambe del Gruppo FSI), con lo scopo di valorizzare e preservare l’instimabile patrimonio storico, ingegneristico e industriale del Gruppo stesso. **Oggi il Treno Storico Presidenziale è formato da 10 vetture.**

Recentemente, il **31 marzo 2017**, per festeggiare il completamento del restauro architettonico dell’intero complesso del **Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa** (località alla periferia orientale di Napoli) delle Ferrovie dello Stato Italiane, il **Presidente Sergio Mattarella** ha raggiunto Pietrarsa in treno, da Roma Termini a Napoli Centrale con un Eurostar ETR.400 “Frecciarossa 1000”, mentre, dal capoluogo campano alla stazione di Pietrarsa adiacente al museo,



ha viaggiato sul Treno Storico Presidenziale parzialmente ricomposto per l'occasione.

Infatti il treno presidenziale, per l'avvenimento, ha incluso i Saloni nn.:

- Sz 1, carrozza del Presidente della Repubblica
- Sz 6, carrozza per personalità al seguito

- Sz 16, carrozza alloggio sussidiario del Presidente della Repubblica
 - Sz 35, carrozza già stazione radio e centrale telefonica,
- il tutto trainato da una locomotiva elettrica E.428, degli anni 1938-40, con il suo tipico colore castano-grigio pietra, addobbata sul "muso" con l'emblema della Repubblica Italiana e con varie bandiere tricolori.



E.428.202 in testa al Treno Presidenziale, nel percorso da Pietrarsa verso Napoli Centrale, 31.3.2017



Carrozza Sz 1 del Presidente della Repubblica, Firenze SMN 2004



Carrozza Sz 16 alloggio sussidiario del Presidente della Repubblica, Salottino



Carrozza Sz 6 per personalità al seguito, targhetta dell'alloggio interno n. 6

All'interno del Museo Nazionale Ferroviario il Presidente Mattarella ha poi visitato, oltre a diversi veicoli, anche la Carrozza 10, il famoso salone da pranzo e da riunione, lì esposta al pubblico permanentemente.

Facciamo anche noi una breve visita, purtroppo solo fotografica, allo stesso Salone 10 del 1929 perché, pur esposto nel Museo, è normalmente ammirabile dal pubblico solo dall'esterno e non è possibile visitarne gli interni, per ovvi motivi di conservazione dei suoi ambienti preziosi.

Ma basta vedere le foto di questa Carrozza per apprezzarne la fastosità, la bellezza e l'arte lì profuse ed immaginare le altre carrozze del Treno Reale, oggi Presidenziale, non più esistenti oppure esistenti ma non visitabili dal pubblico.



Carrozza Sz 35, già stazione radio e centralino telefonico





Nella carrozza-pranzo e riunioni, il Salone 10, si riusciti a rendere ottimali e funzionali tutti gli spazi possibili: si sono realizzati una cucina, un salotto particolare per il re, cabine per il personale al seguito, ma soprattutto una **sala da pranzo e da riunione** con pareti in mogano e una splendida **tavola**, sempre in mogano, di un unico pezzo, lunga otto metri, che può ospitare fino a 26 persone sedute per un pranzo od una riunione.



Carrozza Sz 10, fiancata esterna



Gancio di traino e condotte per il freno continuo e per i servizi diversi



Sguardo dall'esterno, attraverso un finestrino



Vestibolo di entrata in carrozza

Sembra che per collocare la tavola all'interno della carrozza fu necessario addirittura scoperciare l' "imperiale" (cioè il tetto della vettura ferroviaria; è la stessa parola che si usa per indicare il tetto delle carrozze "trainate da cavalli", come quelle presenti nel Museo delle Carrozze del Quirinale) e calarla dall'alto.

Particolarmente ricco di decorazioni, il soffitto è intarsiato con lamine d'oro. Il fregio che corre lungo le pareti contiene scudi con gli stemmi delle quattro antiche Repubbliche marinare, sostenuti da leoni rampanti e ruggenti, e medaglioni con stemmi di città italiane. Al centro del cielo della sala è collocata una riproduzione della "Corona Ferrea", reliquia e prezioso cimelio storico (usata dall'Alto Medioevo fino al XIX secolo per l'incoronazione dei Re d'Italia, mai utilizzata dai Savoia per le incoronazioni ma che comunque risultava inserita nelle insegne reali sabaude).



Carrozza Sz 10,
Sala da pranzo e da
riunione



Cielo della Sala da pranzo e da riunioni



La "Corona Ferrea" collocata al
centro del cielo della sala



Leone rampante

Appresso alcuni dei medaglioni che riportano gli stemmi di città.

Medaglioni raffiguranti le città di Venezia e di Reggio Calabria



Medaglioni raffiguranti le città di Roma e di Genova



Parete della Sala da pranzo e da riunione



Le parti (non vetrate) delle pareti sono ricoperte da preziosi tessuti di velluto, lavorati a broccato che nel tessile normalmente segna il massimo della sontuosità. All'interno delle pareti sono collocate poi le condutture dell'illuminazione, dell'acqua calda e fredda, del telefono, delle suonerie elettriche: tutto funzionale e ancora funzionante.

Tra i tanti decori dell'attiguo **studio**, due medaglioni, posti ad un angolo dell'ambiente, contengono le scritte che ci ricordano le iscrizioni "PATRIAE UNITATI" e "CIVIUM LIBERTATI" ("All'unità della Patria" e "Alla libertà dei cittadini"), poste sui Propilei del Vittoriano, a Roma, sotto le quadrighe bronzee sovrastanti e raffiguranti, rispettivamente, proprio l'Unità e la Libertà.



Carrozza Sz 10, Studio, medaglioni con le scritte "Unità" e "Libertà"

Di fronte a queste ricche e sontuose decorazioni di questo Salone, non ci sembra di poter immaginare le altre vetture presidenziali? Non ci sembra di respirare lo stesso stile sfarzoso e la stessa atmosfera dorata delle Sale dell'Ala sabauda del Palazzo del Quirinale?

Bene, il nostro viaggio nei treni dei Re e dei Presidenti si sta per concludere.

Non avrei certo pensato all'inizio di scoprire in questi treni così speciali il passaggio di tanti personaggi importanti, di riscoprire tante vicende storiche e artistiche che hanno accompagnato l'Italia dal 1850 ai giorni nostri, di apprezzare e raccontare, nello stesso tempo, anche il progredire della tecnologia industriale ferroviaria del nostro Paese.

Non avrei immaginato che il tutto sarebbe iniziato da uno sguardo ad una semplice **tazzina da caffè in porcellana, ideata**, al tempo dei Savoia, **per un treno**, per quelle meravigliose sale "in movimento" su binari ed ora messa in una vetrina per catturare lo sguardo ammirato dei visitatori, nelle sale sì ma quelle "... ferme" del Palazzo del Quirinale.

Sarebbe bello se, in futuro, a noi Volontari del TCI, appassionati come siamo del Palazzo del Quirinale, della sua storia, arte e significato civico, ci fosse data l'opportunità non solo di ammirare più da vicino ma anche di raccon-

tare (magari insieme agli amici ferroviari), a cittadini e ospiti stranieri, la storia, l'arte e la bellezza di questi capolavori "viaggianti", che ci raccontano anch'essi storie e vicende, non solo dei Re e poi dei Presidenti della Repubblica, ma del Paese intero.



Servizio da caffè, caffelatte e the per il treno reale in esposizione presso la "Vasella vecchia" - particolari

Un ringraziamento al personale della Biblioteca di Fondazione FS Italiane per la competenza e disponibilità nel ricercare immagini e documenti sul tema, ripresi nel testo.

Alcune foto sono state fatte da me presso la Vasella vecchia del Quirinale e il Museo Nazionale Ferroviario di Pietrarsa, altre sono state riprese da riviste ferroviarie e siti web vari, compreso 'quirinale.it'.

Binari Infiniti 2017

di Giovanni Saccà

Responsabile del Settore Studi Trasporti Ferroviari del C.A.F.I.

Anche quest'anno si è svolta a Brescia, in concomitanza con la "Settimana europea della mobilità sostenibile", la manifestazione "Binari Infiniti" organizzata dall'AEC Italia – Association Européenne des Cheminots – Associazione Europea dei Ferrovieri – Sezione Lombardia con il patrocinio della Provincia e del Comune di Brescia.

L'evento si è svolto dal 16 al 22 settembre 2017. Durante tali giornate si sono svolte mostre di ferromodellismo, cimeli ferroviari, filatelia, proiezione filmati ferroviari, visite guidate all'impianto ferroviario di Brescia. A conclusione della manifestazione sono stati premiati i vincitori del concorso fotografico "Il treno, oggi". La cerimonia è avvenuta presso il Museo Nazionale della Fotografia di Brescia².

Il tema del concorso fotografico ha voluto rappresentare il processo di modernizzazione in atto nel trasporto ferroviario, specie quello riguardante il settore passeggeri, alla luce di un impegno sempre maggiore nella difesa dell'ambiente.

Il concorso è stato suddiviso nelle sezioni colore, bianco-nero e smartphone a cui è stato aggiunto un premio speciale in ricordo del Presidente dell'AEC Italia Francesco Tufano, prematuramente scomparso il 26 maggio di quest'anno.

The poster features logos for the Province of Brescia, AEC Lombardia, and the Municipality of Brescia. The main title is "BINARI INFINITI 2017" in large, stylized letters. Below it, text describes the event as the annual meeting of AEC Lombardia, coinciding with the European Week of Sustainable Mobility. It mentions Brescia as a symbol of Italy's history and development, and highlights the recent arrival of the high-speed train. The event dates are "BRESCIA 16-22 SETTEMBRE 2017" at "MO.CA. centro per le nuove culture via Morello, 78". The inauguration is on Saturday, September 16, at 11:30. Hours of operation are from Monday 18 to Friday 22 (10:00-17:00) and on Saturday 16 and Sunday 17 (11:00-18:00). A program section lists: 10 September: final deadline for the "Il treno, oggi" photo contest; 16-22 September: exhibition of ferromodels, railway relics, philately, and film projections; 22 September: award ceremony at the National Museum of Photography.

¹ <http://www.comune.brescia.it/news/2017/settembre/Documents/Mostra%20BinarInfiniti.pdf>

² <https://www.museobrescia.net/index.php/it/museo/il-museo>



Un momento della cerimonia di premiazione presso il Museo Nazionale della Fotografia di Brescia





AEC Italia
in collaborazione con
MUSEO NAZIONALE DELLA FOTOGRAFIA
CINEFOTOCUB BRESCIA



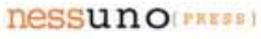
1° CONCORSO FOTOGRAFICO NAZIONALE

IL TRENO, OGGI
la mobilità oggi con il mezzo di trasporto più ecologico esistente



date da ricordare
consegna immagini 10 settembre 2017
premiazione 22 settembre 2017

indirizzi utili
www.museobrescia.net - www.newfreephoto.it
www.petitephoto.it - www.nessunopress.it


SEZIONE COLORE

1° *I sogni viaggiano in treno* di Tino De Luca

Motivazione: Un'istantanea di viaggio, il viaggio che non è solo velocità e movimento ma è anche stanchezza e riposo. Un viaggiatore sdraiato colto nella frenesia della velocità, mentre intorno tutto scorre.

2° *Santa Maria Novella* di Luca Zonari Canè

Motivazione: Creatività e originalità, frammentazione e dinamismo, la stazione e i treni sono carichi di vita e di incontri anche fugaci tra persone sconosciute, resi in maniera innovativa e carica di modernità dall'autore.

3° *Cronaca di un rientro di tarda estate* di Guillermo Ibanez

Motivazione: Il treno è sinonimo di viaggio, ma anche di creazione di relazioni e di incontri. Un'istantanea di un momento come tanti colto con semplicità e spontaneità, in cui sono messi in rilievo le relazioni tra i viaggiatori.



1° classificato – Sezione colore: *I sogni viaggiano in treno* di Tino De Luca



2° classificato – Sezione colore: Santa Maria Novella di Luca Zonari Canè



3° classificato – Sezione colore: Cronaca di un rientro di tarda estate di Guillermo Ibanez

SEZIONE BIANCO -NERO

1° *Passeggeri 2.0* di Enrico Fermi

Motivazione: per aver reso l'atmosfera di una stazione come punto di incontro tra differenti persone, sconosciute tra di loro e che per un attimo si scambiano la medesima esperienza.

2° *L'ultimo treno* di Marco Gilberti

Motivazione: per aver saputo cogliere quello che è il momento del rientro; un pendolare solitario che guarda il mondo sfrecciargli davanti.

3° *Tunner stellare* di Claudio Garofalo

Motivazione: per aver reso l'atmosfera futuristica di un'architettura urbana in una stazione, evidenziando come una costruzione "antica" come una stazione, possa rivolgersi anche verso il domani.



1° classificato - Sezione bianco-nero: *Passeggeri 2.0* di Enrico Fermi



2° classificato – Sezione bianco-nero: L'ultimo treno di Marco Gilberti



3° classificato – Sezione bianco-nero: Tunner stellare di Claudio Garofalo

SEZIONE SMARTPHONE

Viaggi di Tino De Luca

Motivazione: Il B&N drammaticamente evidenzia l'essenza della stazione; gente che va, gente che viene. Un continuo alternarsi di ruoli e di persone.

PREMIO SPECIALE DELLA GIURIA "In ricordo di Francesco Tufano"

Treno e montagna 2 di Ettore Pilati

Motivazione: La cromaticità accentua la contrapposizione tra staticità e dinamicità, nostalgia e desiderio, passato e futuro.



Premio speciale della Giuria- Sezione smartphone: Viaggi di Tino De Luca



Premio speciale della Giuria - "In ricordo di Francesco Tufano": Treno e montagna 2 di Ettore Pilati

Che cosa è l'AEC

Nel marzo 1959, in occasione del gemellaggio tra Marsiglia e Amburgo, 16 ferrovieri francesi hanno l'idea di istituire una **Associazione Europea dei ferrovieri**. Successivamente, in collaborazione con la Commissione federalista delle Alpi, nasce a Torino il 23 luglio 1961 l'*Association Européenne des Cheminots*³ (AEC) che riunisce il personale delle ferrovie in uno spirito europeo orientato al sociale, alla cultura e alla tecnica. L'associazione, senza scopo di lucro, aperta a qualsiasi persona impiegata nell'impresa ferroviaria, si pone ai ferrovieri europei, nonché ai simpatizzanti del mondo dei binari, come sodalizio di aggregazione sociale in spirito europeo. Gli scopi associativi mirano al coinvolgimento di un ampio numero di persone in iniziative dal carattere più diverso, dall'impegno nell'organizzazione di convegni sul tema dei trasporti ad operazioni di recupero, restauro e conservazione del patrimonio Ferroviario.

Ogni anno l'associazione organizza una grande manifestazione denominata "Giornate Europee dei Ferrovieri". All'incontro che dura circa una settimana partecipano una media di 150 membri. L'evento rappresenta un'opportunità per il paese ospitante di promuovere e condividere la sua vita culturale e sociale. Al di fuori delle Giornate europee, si tengono uscite regionali almeno due volte l'anno.

³ <http://www.aecitalia.org/web/wp-content/uploads/2013/03/Statuto-AEC-Italia-1961.pdf>

⁴ <http://aec-france.pagesperso-orange.fr/Documents/Date%20et%20lieu%20des%20réunions.pdf>

NAPOLI – POMPEI VIA I BINARI, RIPARTE LO SVILUPPO IL NUOVO VOLTO DEL WATERFRONT DELLA COSTA VESUVIANA

di Armando Conte
Delegato Circoscrizionale CAFI Campania – Basilicata



Presentato dall'Associazione "Naplest et Pompei" un progetto per ristrutturare tutto il comprensorio di Pompei e restituire il mare a quei comuni che, seppur costieri, si trovano con l'ostacolo (non da poco) della sede ferroviaria divenuta una barriera tra le città della costa e il mare. Nell'ambito del concorso di idee per il rilancio della cosiddetta Buffer Zone (identificante il territorio dei comuni inseriti nel rilancio dei siti Unesco di Pompei, Ercolano e Torre Annunziata) è stato presentato il progetto per cambiare il percorso dei treni dell'attuale linea ferroviaria Napoli – Salerno nel tratto compreso fra le stazioni di Portici-Ercolano e Pompei. Il piano prevede di spostare i treni sui bina-

ri paralleli della Circumvesuviana per poi riportarli sul percorso originario su un binario di svincolo e farli proseguire fino a Salerno.

Questo progetto verrà realizzato tramite un sistema di "scartamento promiscuo" dell'armamento dei binari, che permetterà il transito sia dei treni della Circumvesuviana, sia quelli delle Ferrovie dello Stato, TAV compresa. Un sistema peraltro già utilizzato da Rete Ferroviaria Italiana (RFI), in varie zone d'Italia (Potenza – Avigliano, Sassari – Alghero, Trento – Malè, etc.).

Il progetto è stato studiato e realizzato nei dettagli da un team di 20 tecnici e dall'architetto urbanista spagnolo Josep



spingerà inoltre tutto il comprensorio a nuove iniziative su fronti importanti e delicati, come – appunto – il recupero delle fasce costiere e la tutela della qualità delle acque. Questo permetterebbe di recuperare spazi e opportunità di sviluppo in un pezzo di territorio vasto che accoglie più di 450mila abitanti e che finora

Acebillo, tra gli artefici della “ricostruzione” di Barcellona ai tempi delle Olimpiadi del 1992 e responsabile dell’ufficio urbanistico della capitale catalana per quasi un trentennio. A commissionarglielo, l’Associazione “Naplest et Pompei” che si occupa di promuovere sviluppo sostenibile non solo sul piano economico, ma anche sociale e civile.

E’ un documento rimasto segreto fino al 13 settembre 2017, quando è stato presentato dal Presidente dell’Associazione “Naplest et Pompei” nel corso di un convegno organizzato da Confindustria Campania al Palazzo Partanna di Napoli, dedicato al rilancio degli investimenti in Campania.

Alla nuova linea ferroviaria faranno da contorno infrastrutture e moderne stazioni che renderanno ancora più appetibile l’utilizzo della ferrovia, iniziando da parcheggi di interscambio e sistemi alternativi di mobilità.

Secondo i redattori del progetto, così facendo si consentirà a questi territori di riaffacciarsi sul mare, dando così grosso impulso alle attività economiche dell’intera area, e sarà possibile recuperare il waterfront degli stessi in chiave turistica.

Questi stessi territori sono ritenuti dall’Unesco meritevoli di tutela adeguata proprio perché circondano e ospitano i siti patrimonio dell’umanità della cosiddetta “Buffer Zone”, composta da ben nove comuni (Pompei, Ercolano, Boscoreale, Boscotrecase, Castellammare di Stabia, Torre Annunziata, Torre del Greco, Portici e Trecase). Il progetto

ha dovuto fare i conti con i limiti non solo paesaggistici imposti dai binari.

In cifre, il progetto potrebbe catapultare sul territorio investimenti stimati complessivamente nell’astronomica somma di 2,5 miliardi di euro. Ottocento milioni verrebbero da parte pubblica, per l’aspetto infrastrutturale. Una cifra doppia, valutata in 1,6 miliardi, arriverebbe invece da investimenti privati; la ricaduta sul piano dello sviluppo turistico del golfo ha margini di recupero davvero enormi. Questo anche grazie al fatto che la legge speciale n.112 del 2013 (con la quale il MiBACT e la Regione Campania avviarono la Buffer Zone) prevede un’accelerazione dei tempi amministrativi per le autorizzazioni attraverso canali di finanziamento anche europei purché accompagnati da risorse, appunto, private.

Ora si attende l’approvazione del Comitato di Gestione del Grande Progetto Pompei (formato dai ministeri dei Beni Culturali e delle Infrastrutture, da Regione, città metropolitana e comuni) che dovranno esprimersi sulla possibilità di realizzare un progetto che sembra ardito e decidere su che aspetto dare al comprensorio.

Se il Comitato di Gestione darà l’ok, il progetto sarà immediatamente operativo, darà il via ad una conferenza dei servizi e scatterebbe da subito un accordo di programma.

Aspettiamo le risposte istituzionali e speriamo di vedere realizzato qualcosa per cui hanno lavorato da tanto, in silenzio.