29 mar. - 9 apr. 2010 Trasgorti FERROVIE 13

CORRIDOI FERROVIARI. Inaugurato il collegamento settimanale tra Portogruaro e Brest

II Marco Polo indica la via
Molto più di un treno merci: apre ai traffici con Bielorussia, Russia e Kazakhstan

A gestirlo è

Italia Logistica

II vice ministro

Urso: coinvolte

anche le dogane

C

ome il venezia-
no Marco Polo
non era solo
un viaggiatore,
ma anche commerciante e
ambasciatore, il Marco Po-
lo Express, collegamento
ferroviario regolare fra Ita-
lia e Bielorussia, è molto
più di un semplice convo-
glio merci.
Lo spiega bene la pre-
senza, all'inaugurazione
del servizio lo scorso 23
marzo,, del viceministro
agli Affari esteri della Bielo-

Pendolari, Obb e Db

istituiscono le tessere

R

apida risposta delle ferrovie tedesche
(Db) e austriache (Obb) alle richieste
dei pendolari che quotidianamente utilizzano
le quattro coppie di Eurocity sulla direttrice
Bologna-Trento-Bolzano-Innsbruck. Questi tre-
ni prodotti da Db e Obb con Le Nord non sono
utilizzabili con i titoli di viaggio emessi da
Trenitalia. Così la compagnia austrotedesca ha
deciso di rendere disponibili, da subito, abbo-
namenti mensili e carnet validi per cinque
viaggi a prezzi variabili a seconda della tratta
percorsa. Alcuni esempi: quello da Verona a
Rovereto costa 110 euro in seconda classe e
176 euro in prima. Quello da Trento a Bolza-
no 100 euro in seconda classe e 160 in prima.
Da Trento a Verona 140 euro in seconda
classe e 224 in prima. Interessanti anche i
prezzi dei biglietti per cinque viaggi. Da Vero-
na a Rovereto si spendono 35,60 euro in
seconda e 57,20 euro in prima, mentre da
Rovereto a Trento, rispettivamente, 16,20 euro
in seconda e 26,00 in prima classe, il F.Tan.

e =IRODU:ÌÌONE S

russia Valery Voronetsky e
del viceministro allo Svilup-
po economico italiano,
Adolfo Urso, che spiega:
«Questo servizio ferrovia-
rio è una tappa di un pro-
getto più importante per
un corridoio logistico fer-
roviario, ma anche dogana-
le con i Paesi a est dell'Eu-
ropa. Brest, punto d'arrivo
del treno che parte da Por-
togruaro, è la porta verso
un grande mercato di oltre
170 milioni di persone
che nascerà dal prossimo
primo luglio con l'entrata
in vigore dello spazio uni-
co doganale fra Bielorus-
sia, Russia e Kazakhstan. Il
progetto è pensato per so-
stenere le nostre piccole e
medie aziende nel loro
sforzo di accesso a questi
mercati. Ma il treno torna
anche indietro e ricordo
che Russia e Kazakhstan
hanno i più grandi giaci-
menti di materie prime del
mondo».

Gli obiettivi che Urso po-
ne sono chiari: «Nei traffi-
ci terrestri, strada e ferro-
via, la quota ferroviaria fra
Italia e Russia è ora del
13%. Con il nuovo collega-
mento merci dedicato pun-
tiamo a moltiplicare in un
anno tale quota e ad avvici-
nare il nord-est ai mercati
della ex Federazione Rus-
sa».

«Grazie alla creazione
di un vero pool congiunto
fra noi di Italia Logistica —
spiega Riccardo Brunelli,
direttore della società pari-

// treno merci tra Portogruaro e Brest è pensato per sosten

tetica tra gruppo Fs e Sda-
Poste Italiane e responsabi-
le del progetto —, l'Agenzia
delle Dogane, le Ferrovie
Bielorusse e il locale ope-
ratore logistico nazionale,
le aziende che scelgono
questo treno oltre a un
servizio di trasporto, han-
no una consulenza e un
servizio completi su ogni
aspetto delle operazioni di
import export. Dalla risolu-
zione delle difficoltà doga-
nali, e già in questi giorni
abbiamo sistemato ad
esempio conflitti interpreta-
tivi tra amministrazioni di-
verse, allo stoccaggio e al-
la distribuzione delle mer-
ci spedite sia via strada
che via ferrovia. Fino a og-
gi tutte queste incomben-
ze, spesso assai comples-
se, erano a carico delle
imprese che spedivano le
merci».
Ma come funziona il
Marco Polo Express che in
qilte&ta fase iniziale parte

ogni giovedì dall'Interpor-
to di Portogruaro e giunge
tre giorni dopo a Brest? Si
comincia col ritiro presso
il cliente, con i camion,
delle casse mobili che an-
dranno sul treno e dalla
raccolta al terminal dei car-
ri tradizionali che entrano
nella composizione. Una
volta giunte a Brest, le cas-
se mobili possono essere
stoccate o scaricate presso
il locale Interporto per la
successiva distribuzione su
camion o ricaricate sui tre-
ni bielorussi e russi per
l'inoltro fino in Kazakh-
stan. In futuro si pensa di
arrivare fino ai porti del
Pacifico, come Vladivo-
stok.
Da giugno la frequenza
diventerà bisettimanale. Il
treno - 500 metri e 1.200
ton il limite, per problemi
sul tratto austriaco — è
composto da 11 carri S18
in grado di trasportare'
22-24 casse mobili e fino

nedie imprese che vanno a Est

a 5 carri H22 a due assi
per le merci pallettizzate.
«Grazie alla rete di Italia
Logistica — continua Bru-
nelli — possiamo far con-
vergere a Portogruaro cas-
se mobili e carri tradizio-
nali praticamente da tutta
Italia. Proprio questi primi
convogli hanno in composi-
zione anche una cassa mo-
bile a refrigerazione passi-
va, con una autonomia di
sei giorni, che permette a
una azienda del Friuli di
esportare mele italiane a
Mosca. In questa prima fa-
se, immaginiamo una per-
centuale di riempimento
da Portogruaro attorno al
70-80% mentre in direzio-
ne opposta siamo attorno
al 50%, anche se contiamo
di alzarla presto. In impor-
tazione trasportiamo per
ora soprattutto cippato di
legno e torbe».»

FRANCO TANEL

O RIPRODUZIONE RISERVATA

Sarà il primo parcheggio sopraelevato d'Europa costruito direttamente sui binari della stazione di Roma - Pannelli fotovoltaici sul tetto

Oltre mille posti auto sopra Termini

// tetto verrà

coperto con
pannelli
fotovoltaici per
produrre energia
(foto in alto)
mentre all'interno
saranno collocati i

display elettronici
con le partenze
dei treni (in basso)

N

asce 2 Roma il primo
parcheggio sopraeleva-
to d'Europa, costruito
direttamente sopra i binari ferro-
viari. L'opera, che ospiterà 1.400
nuovi posti auto e 180 posti mo-
to su tre piani, sarà ricoperta da
1 Ornila metri quadrati di pannelli
fotovoltaici montati sul tetto, in
grado di sviluppare una potenza
di 500 kw. Con un totale di
1 Ornila tonnellate di acciaio e
1 ornila metri cubi di calcestruz-
zo, il nuovo parcheggio, la cui
realizzazione è stata avviata in
questi giorni, ha un costo di 82
milioni di euro finanziati nell'am-
bito della legge Obiettivo.

Il progetto prevede tre accessi
in entrata e altrettanti in uscita
su via Marsala. L'altezza dei tre
piani di parcheggio sarà di 2,30
metri ciascuno. I collegamenti
pedonali tra il parcheggio e la
stazione saranno garantiti da 10
ascensori e 12 gruppi di scale
per ogni piano, in corrisponden-
za di ogni banchina, e dalla sicu-
rezza del sistema di videosorve-
glianza con 80 telecamere.

M'interno del parcheggio, mo-
nitor informativi su arrivi e par-
tenze dei treni indicheranno al
passeggero quale ascensore o
scala scegliere per raggiungere il
binario di interesse. Tutte le atti-
vità di realizzazione del nuovo
parcheggio sopraelevato verran-
no svolte con interferenze mini-
me sulla circolazione ferroviaria
- 850 treni ogni giorno - grazie
alla tecnica cosiddetta di «varo a
spinta» normalmente utilizzata
per la costruzione dei ponti ma
mai sperimentata prima per la
realizzazione di un parcheggio
sopra un stazione in esercizio
nel pieno centro città.

In pratica, sezioni di parcheg-
gio verranno costruite e assem-
blate su un piano di varo in
quota di dimensioni contenute e
fatte scorrere attraverso una cre-
magliera verso la loro posizione,
fino alla completa realizzazione
del piano parcheggio. Questa tec-
nica verrà utilizzata per costruire
i primi due piani del parcheggio,
mentre per il terzo e la copertu-
ra verranno utilizzati i due piani

già costruiti. I lavori sono stati
affidati all'Ati Ing. Claudio Salini
Grandi Lavori Spa e Ircop Spa, e
avranno una durata di circa quat-
tro anni. L'intervento compren-
de, oltre al parcheggio, anche la
costruzione di un corpo destina-
to a ospitare servizi di stazione.
Alla fine l'area adiacente al
nodo ferroviario più importante
della capitale sarà in parte libe-
ra dal traffico, sicuramente da
quello indotto dalla ricerca di
parcheggi e dalla sosta in dop-
pia fila. «Con questo progetto —
ha spiegato l'amministratore de-
legato di Ferrovie dello Stato,
Mauro Moretti — si fa un passo
avanti per abbattere le ultime
barriere e portare l'uso del tre-
no al suo sviluppo. Il problema
principale è la mancanza di par-
cheggi nell'area delle stazioni,
che rende più difficoltoso il rag-
giungimento del luogo dove è
possibile utilizzare il servizio fer-
roviario stesso». •

GIULIA DEL RE

O RIPRODUZIONE RISERVATA