



## Ricordo di Alessandro CONTI PUORGER

L'Ingegnere Alessandro CONTI PUORGER (il suo secondo cognome deriva dalla madre, cittadina svizzera) nasce a Piombino il 25 agosto 1938. Svolge gli studi universitari a Roma dove si laurea in ingegneria Civile Trasporti nel maggio 1964 e consegue l'abilitazione all'esercizio della professione nel settembre dello stesso anno. Nel novembre del 1964 viene assunto, tramite la Scuola Professionale Ferroviaria, dall'Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato come Ispettore e viene impiegato presso il Reparto Progetti e Studi dell'Ufficio Lavori Compartimentale di Trieste. Sin dall'esordio in ambito ferroviario, l'Ing. CONTI mostra notevole e raro intuito ingegneristico e una spiccata capacità di analisi, accompagnate da una naturale predisposizione a sintetizzare in scritti il frutto della propria speculazione intellettuale, non esclusivamente tecnica. L'apprezzamento di tali doti è motivo, nel 1966, del suo trasferimento all'Ufficio Corpo Stradale e Gallerie del Servizio Lavori e Costruzioni di Roma e, nel 1973, della sua nomina a Capo Sezione dell'Ufficio dell'Alta Vigilanza della costruzione del 1° lotto della DD Roma-Firenze a Civita Castellana. Nel 1975 viene promosso 1° Dirigente a capo della Divisione Tecnica del 2° Ufficio per la costruzione della DD Roma-Firenze e, nel 1978, Dirigente Superiore. Nel 1981 va a ricoprire il ruolo di Capo Ufficio Ponti del Servizio Lavori e Costruzioni e, nel 1984, gli viene assegnata la responsabilità dell'Ufficio Architettura e Fabbricati del medesimo Servizio. Nel 1986 assume il ruolo di Capo dell'Ufficio Lavori del Compartimento di Roma. Nel 1987 viene promosso Dirigente Generale e va a ricoprire il ruolo di Coadiutore nella Direzione dell'Istituto Sperimentale FS. Nel 1990 diviene Responsabile del Servizio Tecnico della Divisione Costruzioni, Nel 1993 gli viene affidata la responsabilità della Divisione Specialistica Civile e Armamento dell'Area Ingegneria e Costruzioni di FS e, a partire dal 1994, anche quella della Divisione Ingegneria di Italferr. Nel 1996 diventa Co-responsabile della Divisione Ingegneria dell'Area Ingegneria e Costruzioni di FS e, contemporaneamente, di Italferr. Nel 1995 è insignito dell'Onorificenza di "Commendatore dell'Ordine al Merito della Repubblica Italiana". Alla fine del 1996 va in pensione, dedicandosi ai suoi affetti familiari e alle altre passioni che lo hanno accompagnato per tutto il corso della vita. Si occupa, quindi, di studio e ricerca biblica per cui, a partire dal 1997, ha messo a punto un metodo di traduzione dall'aramaico (!), raccolto in uno dei suoi innumerevoli scritti "Decriptare le lettere parlanti delle sacre scritture ebraiche", pubblicato nel sito da lui creato e gestito [www.bibliaweb.net](http://www.bibliaweb.net). Parallelamente, continua a dedicarsi alle attività di collaudo tecnico amministrativo delle infrastrutture ferroviarie, nelle quali trasferisce il frutto del patrimonio tecnico e culturale acquisito in tanti anni di servizio.

Nel suo percorso professionale di ingegnere e di studioso si è occupato di molti temi (tecnici, economici, normativi, contrattuali etc.). In queste attività ha sempre adottato approcci pragmatici e caratterizzati da originalità, contribuendo a far progredire la conoscenza tecnica di alcuni fenomeni, a consolidare le *best practices* tecnico gestionali e a capitalizzare l'esperienza maturata in documenti normativi e contrattuali. Tra i tanti ambiti, nei quali ha sempre portato contributi originali, devono ricordarsi:

- gli studi del fenomeno dell'interazione Treno-Binario-Struttura sia in ambito statico che dinamico, necessari per l'adozione estensiva ed in sicurezza della Lunga Rotaia Saldata sull'infrastruttura ferroviaria. Gli studi furono avviati su sue intuizioni negli anni settanta ed hanno trovato una "consacrazione" normativa sia a livello nazionale che in ambito UIC negli anni novanta;
- coordinamento attività di messa a punto e pubblicazione nel 1995 della circolare tecnica "sovraccarichi per il calcolo dei ponti ferroviari – istruzioni per la progettazione, l'esecuzione e il collaudo" che – a 50 anni dal precedente aggiornamento – compendia il quadro normativo per la progettazione dei ponti ferroviari e lo allineava ai principi degli eurocodici allora vigenti, strutturandolo secondo un impianto che non è stato più modificato da allora.

Sempre nell'intento di contribuire alla condivisione della conoscenza e alla sua capitalizzazione a vantaggio dei colleghi ferroviari e di tutti i tecnici operanti in ambito ferroviario, ha partecipato in modo attivo alla vita del CIFI: è stato consigliere nella sezione di Roma (1994-95), ha prodotto oltre venti pubblicazioni scientifiche e, in qualità di esperto, per oltre un decennio è stato membro autorevole del Comitato di Redazione della rivista "Ingegneria Ferroviaria".

A tutti coloro che lo hanno avuto come Capo, riconoscendolo e rispettandolo come tale, o che lo hanno conosciuto professionalmente apprezzandone il valore, la competenza, il grande carattere e la forte determinazione, lascia in eredità, oltre agli insegnamenti, anche un profondo senso di amore e attaccamento alla "Ferrovia" – come la chiamava confidenzialmente – e, soprattutto, all'Ingegneria Ferroviaria.

ALTA PRESTAZIONE | PRECISIONE | AFFIDABILITÀ

**Plasser Italiana**



## **Veicolo ibrido (elettrico-diesel) per la diagnostica**

Il veicolo di ultima generazione EM120 E<sup>3</sup> può essere equipaggiato con diversi sistemi diagnostici per il rilevamento dell'infrastruttura ferroviaria. Il mezzo è attrezzato con il sistema BL3 e può circolare in modalità elettrica o diesel su tutte le linee ferroviarie ad una velocità fino a 120 km/h.