mobility magazine

N. 400 22 Settembre 2023

Fercargo: intervista a Floriana Buccioni
Rail-5G: treni connessi con EVO-Rail
Club Italia in Sicilia: il confronto con Claroni
MobyDixit torna a Parma: parla Lorenzo Bertuccio
Ferrovie piemontesi: Mortara riparte in salita
Pigneto: che fine ha fatto il progetto di riqualificazione?
Valutazioni a freddo post caso Brandizzo
Pinocchio Manutentore

Pronti per i prossimi
400 NUMERI

FABRIZIO ARNONE

ANTONIO RIVA

ERICA BONO

GIULIA RATINI

ALESSIA BELCASTRO

ANTONIO D'ANGELO

GIULIA RIVA

ILARIA LI GAMBI

SILVIA D'ANDREA

ANGELA TORRISI

Editoriale

400 numeri di Mobility Magazine

400 numeri di Mobility Press. Vuol dire quasi otto anni di risposta all'appuntamento settimanale per editare una rivista che parla di logistica, di ferrovie, trasporti, trasporto pubblico locale e via proseguendo. Una piccola sfida che oggi raggiunge un traguardo importante, la rivista è comunque una presenza in un mondo – quello dei trasporti – complicato, dai mille aspetti a loro volta complicati, un settore dove la comunicazione è difficile, e che ha l'abitudine di conquistare l'attenzione e la ribalta solo in occasioni di fatti di cronaca, cioè nelle occasioni peggiori. Un piccolo esempio vale per la tragedia di Brandizzo, dove sulla stampa si sono potuti leggere dotti articoli su sistemi di sicurezza e piani di investimento per l'estensione a tutta la rete ferroviaria dei sistemi ERTMS, ma il piano di RFI è traguardato al 2036, nessun lettore potrà mai avere la pazienza di seguire questa determinante evoluzione della tecnologia ferroviaria. La discrasia temporale penalizza l'attenzione verso il mondo dei trasporti, e impedisce di vedere l'importanza di trasformazioni che avvengono sotto i nostri occhi, ma di cui ci si rende conto solo quando i fenomeni hanno compiuto l'intero loro corso. L'esempio classico è l'Alta velocità ferroviaria, il fenomeno più importante anche dal punto di vista sociale ed economico di questi ultimi trent'anni; ma di Alta velocità ferroviaria si discuteva già da trent'anni e addirittura quarant'anni prima, e le polemiche e i dibattiti non sono stati inferiori a quelli che oggi coinvolgono un'opera come il ponte sullo Stretto, e via via dicendo. Insomma, parlare di trasporti significa navigare controvento, e per questo i 400 numeri di Mobility Press costituiscono già un eccellente risultato, ma certamente non ci si può fermare qui. Innanzitutto, la rivista si è imposta in qualche maniera il compito di valorizzare il ruolo dei protagonisti di questo mondo complesso e variegato, che opera quotidianamente, e costituisce il sistema nervoso del Paese, spesso svolgendo il proprio compito silenziosamente, un po' come le cellule del nostro corpo. "Non sapevo di svolgere cose così importanti" è il miglior commento che semmai viene dedicato dal protagonista di un'intervista o di un articolo che illustra l'attività innovativa di un'azienda o di organismi chelavorano lontano dagli obiettivi della cronaca. E' inutile ricordare come si è dovuti attendere l'emergenza pandemica del Covid perché il settore della logistica avesse "l'onore" di uno spot pubblicitario nel prime time televisivo, che si concludeva per giunta con un "grazie" rivolto a protagonisti per loro natura silenziosi. Poi c'è la valorizzazione dei temi, a loro volta faticosamente alla ricerca di protagonismo e di spazio. Mobility Press è stata certamente tra i primi a voler valorizzare il ruolo dell'elemento femminile in un mondo tradizionalmente maschile come quello dei trasporti. Non è un capriccio della storia, ma un fatto a suo modo significativo che un ministro donna si è insediato alla guida del dicastero dei Trasporti dopo ben 73 anni di vita democratica: sfogliate la collezione della rivista e Paola De Micheli la sua copertina ce l'ha, insieme ad un'intervista tra le più significative. Altri elementi sono i processi innovativi e gli sviluppi tecnologici, le tematiche centrali della sicurezza sul lavoro, la riflessione sui processi più importanti riguardanti il mondo della logistica, delle ferrovie, del trasporto pubblico locale. E anche temi, come ad esempio la formazione, dove la rivista è stata addirittura preveggente, dedicandovi attenzione fin dai primi momenti: è noto che oggi il tema della formazione è diventato centrale, spuntano "Accademy" come funghi, la mancanza di personale in ruoli chiave come quelli degli autisti o dei macchinisti dei treni è diventato argomento che riempie le cronache dei giornali, con episodi che segnalano situazioni di autentica crisi.

Mobility Press è anche una rivista di approfondimento, con importanti contributi e collaborazioni di esponenti accademici di primo piano o di esperti con una lunga tradizione nel settore, in rapporti che spesso sono win win, perché se la rivista è comunque una palestra per la diffusione delle opinioni, vanno garantiti anche i modi affinchè essa possa vivere e svolgere il proprio ruolo.

Traguardi? Per ora, arrivare al numero 500, ma in realtà le ambizioni sono di non porsi limiti.

INCONTRO DI NETWORKING TRA I COMUNICATORI DELLE FERROVIE E DEI TRASPORTI

4 ottobre 2023 ore 16,50
Sala LEM

Ferpress in collaborazione con Carolina Mailander Comunicazione, Ufficio Stampa di EXPOFerroviaria 2023, organizza un incontro tra i comunicatori presenti in Fiera. Un'ora dedicata alla conoscenza e allo scambio di informazioni con i colleghi degli uffici stampa, i giornalisti del trade, i responsabili delle PR, i blogger, e i SMM.

GLI INCONTRI DI FERPRESS

A EXPOFERROVIARIA 2023

Fiera Milano
3-5 ottobre 2023

Intervista

Fercargo verso un sistema sostenibile. L'intervista a Floriana Buccioni - Segretario generale Confederazione del cargo ferroviario.

Cosa sta facendo la sua associazione per un trasporto ed una logistica sostenibile?

La Confederazione Fercargo che associa le imprese ferroviarie, della manovra, dei terminal e della fornitura dei mezzi di trazione del settore cargo sviluppatesi con la liberalizzazione del settore ritiene la sostenibilità un up-grade necessario per contribuire a soddisfare le richieste provenienti dall'Europa; infatti, fin dalla sua costituzione focalizza le sue azioni per la sostenibilità e riduzione e eliminazione delle emissioni nel settore ferroviario.
Tutti gli associati della Confederazione sono "primi attori" di una logistica sostenibile per collaborare, partecipare a quel processo di decarbonizzazione dei trasporti e quindi anche al decongestionamento della rete viaria nazionale, attraverso la messa in atto di un trasporto intermodale che "toglie mezzi dalla strada per metterli su ferrovia".
Numerosi sono gli studi che attestano come il trasporto ferroviario sia meno inquinante delle altre modalità di trasporto, ma quello che manca è un potenziamento delle infrastrutture e una maggiore capacità delle linee che permettano al cargo ferroviario di viaggiare, non soltanto in sicurezza, ma senza "fermi", rotture di carico, e soprattutto vincoli al trasporto stesso per determinate direttrici e tipologie merceologiche.
E' necessario dare la giusta importanza al settore ferroviario, coadiuvandone le azioni laddove si ritenesse necessario anche con misure che accompagnino il trasferimento "dalla gomma alla rotaia", perché rappresenta un asset fondamentale non piena-

Visita tecnica/convegno
Giovedì 26 e Venerdì 27 Ottobre 2023
Agrigento

Save the Date

Cultura, mobilità, digitalizzazione: un mix vincente per l'innovazione del trasporto pubblico

Comune di Agrigento

Italia
ContactLess Users Board

Due giornate convegnistiche di approfondimento e visita alla Valle dei Templi

mente sfruttato e quindi è sempre maggiore l'esigenza di una politica industriale dei trasporti che raccolga le istanze del cargo ferroviario per riprendere, quanto sopra accennato, gli obiettivi generali di decarbonizzazione dell'ambiente, sostenibilità della circolazione delle merci e di integrazione tra le diverse modalità trasportistiche, presenti nelle politiche dell'Unione europea come il Green Deal e il PNIEC 2030 e a livello nazionale nel PNRR, dove ingenti stanziamenti sono previsti per gli investimenti in infrastrutture ferroviarie.

Cosa chiede ai suoi associati per un trasporto ed una logistica sostenibile?

Di mettere in campo tutte le forze necessarie per operare in questa direzione, anche se il settore è in sofferenza partendo dalla crisi pandemica fino alla guerra Russia-Ucraina che ha portato ad elevare il costo dell'energia che hanno avuto un forte impatto sul settore e se davvero si crede in questo settore è necessario che sia accompagnato da misure strutturali, come quella del Ferro-bonus e che vengano messe in atto tutte le azioni previste dal PNRR, come la M3C1 che prevede incentivi per il rinnovo della flotta di cui si sta attendendo il decreto attuativo, inoltre sarebbe ottimale anche prevedere misure per il primo e l'ultimo miglio ferroviario e per i raccordi privati, molti

dei quali in disuso. Una piccola chiosa sul contributo ART che è necessario sia eliminato anche per il cargo ferroviario per renderlo maggiormente competitivo con le altre modalità di trasporto e soprattutto con la gomma.
In sostanza, per stare al passo con l'Europa servono politiche d'incentivazione che facciano davvero competere e integrare tutte le filiere trasportistiche per adempiere quanto richiesto dall'Europa nel 2030, ovvero di spostare almeno il 30% del traffico dalla gomma alla rotaia.

RED

mp mobility press magazine Settimanale digitale di fer PRESS

Ferpress è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 – tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: segreteria@ferpress.it – diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo – Direttore editoriale Antonio Riva – Redattore esperto Antonio D'Angelo – Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva – Redazione social Silvia D'Andrea – Segretaria di Redazione Angela Torrisi – Desk redazione redazione@ferpress.it -

Ferpress Srl – Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008

ALPHA TRAINS

YOUR BUSINESS RIGHT ON TRACK

Avete bisogno di una locomotiva o un treno passeggeri?

ALPHA TRAINS. La scelta giusta.

Pioneri nella locazione di veicoli ferroviari

Venite a trovarci allo **Stand C100**
Hall 9P

EXPO Ferroviaria

3 - 5 ottobre 2023
Milano

ALPHATRAINS.EU

Siderurgia e sostenibilità

Steel a Glance: uno sguardo al portfolio VTG in relazione all'industria siderurgica

Roadmap Steel Train 2023

Lo Steel Train si compone di asset strettamente dedicati al trasporto dell'acciaio e viaggia attraverso l'Europa dallo scorso Agosto a Novembre 2023 con 6 differenti tappe in 5 diversi paesi europei. L'iniziativa è promossa da VTG.

La visione di VTG è chiaramente votata allo shift modale in quanto crediamo che la ferrovia sia il mezzo di trasporto maggiormente eco-friendly capace di un sostegno importante alla protezione del clima e, consapevoli del cambiamento climatico, posto come obiettivo chiaro e strategico dell'industria siderurgica la decarbonizzazione, ci impegniamo a fornire un contributo sostenibile alla trasformazione ambientale e l'evento diventerà teatro di opportunità di aumento del traffico ferroviario tramite presentazione di soluzione innovative per creare un futuro sostenibile nell'ambito dell'evoluzione dell'industria siderurgica.

L'industria siderurgica è attualmente responsabile di circa il 10% delle emissioni globali di CO2 e ciò significa che risulta fondamentale trasformare questo settore se si vuole raggiungere una produzione a zero emissioni di carbonio, consapevoli inoltre che nessun altro settore è in grado di ridurre quantità così elevate di CO2 così rapidamente.

Lo Steel Train servirà a mostrare i nostri risultati e competenze volte all'industria siderurgica, ad attirare l'attenzione di esperti del settore e ad evidenziare i vantaggi del trasferimento modale verso la ferrovia. Il treno non servirà solo a simboleggiare le nostre serie intenzioni come partner nel settore siderurgico, ma vuole essere anche un esempio pratico di soluzioni innovative per trasporto su rotaia mostrando un ampio portfolio di prodotti e servizi tra cui sovrastrutture innovative e soluzioni digitali.

L'evento è inoltre votato a sviluppare una sinergia con clienti per potenziare business esistenti e nuovi partner per creare nuovi terreni di sviluppo e mercato, tutto volto alla sostenibilità ambientale e al raggiungimento dell'obiettivo prefissato di decarbonizzazione.

A sostegno del nostro impegno sostenibile, portiamo con noi per tutta Europa il nostro messaggio:

REAL. GREEN. TRANSPORT FOR LIFE:

- Real: reale come i nostri asset tangibili
- Green: oltre al contributo con la nostra attività nel ridurre l'impronta del carbonio nel settore dei trasporti in Europa, l'obiettivo VTG è arrivare alla neutralità climatica entro il 2040
- Transport for life: la durabilità dei nostri asset quale strumento del trasporto merci europeo a garanzia dello spostamento della merce essenziale.

RED

magroupspa.com

Historical tourist and contemporary trains on the tracks of the future.

Anonima Creativi

ANIE FEDERAZIONE

CONFINDUSTRIA

MA Group Recruiting PROGRAM

Il nuovo programma di selezione del personale volto a individuare le migliori risorse da destinare al settore Maintenance, per ogni tipologia di materiale rotabile ferroviario.

The new recruiting programme aimed at identifying the best resources for Maintenance department for each type of railway rolling stock.

MA Group S.p.a. è specializzata in assistenza tecnica, manutenzione e collaudo per tutti gli organi fissi e di movimento di ogni tipologia di materiale rotabile. MA Group fornisce servizi "chiavi in mano" ai maggiori players del settore: costruttori di veicoli e gestori del trasporto ferroviario, in Italia e nel mondo.

MA Group S.p.a. specialises in technical assistance, maintenance and testing for all fixed and moving parts for any type of rolling stock. MA Group S.p.a. provides all-inclusive services to the key industry players in Italy and around the world, including vehicle manufacturers and rail transport managers.

EXPO Ferroviaria 2023
We are at Stand E20 - Hall 9

EXPO FERROVIARIA SEMINARS

Lavorare nelle ferrovie: macchinisti, manovratori, manutentori, servizi di bordo

4 Ottobre 2023, ore 12,00

Interviene
Dott.ssa Federica Mammola
Chief Human Resource Officer MA Group S.p.a.

Touristic & Luxury Train: il mondo guarda l'Italia

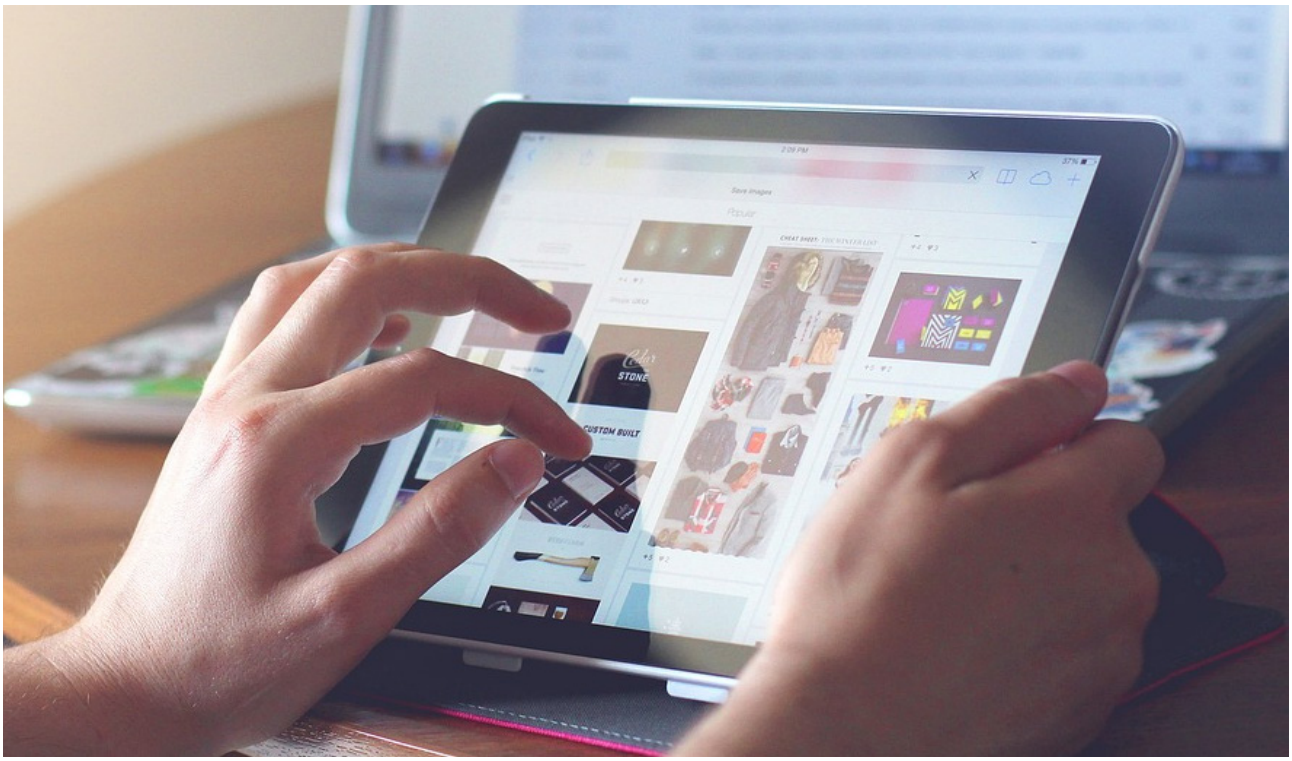
3 Ottobre 2023, ore 15,00
Spazio **Forum** EXPO Ferroviaria

Interviene
Ing. Gianpaolo Pranzetti
Managing Director MA Group S.p.a.

MA Group
Train Service Network

Intervista

Rail-5G: la connessione veloce per il ferroviario di Evo-Rail. Le parole del CEO Simon Holmes



Rimanere connessi a bordo grazie una soluzione internet per le ferrovie

Il Wi-Fi sui treni, a tratti scadente, può essere un incubo per i pendolari. Evo-Rail, azienda britannica di tecnologia ferroviaria, ha una soluzione. Ne abbiamo parlato con Simon Holmes CEO di Evo-Rail, società di First-Group che ha progettato rail-5G, il primo servizio di comunicazione multi-gigabit studiato per il settore ferroviario.

Buongiorno Simon ci parli della rivoluzione del 5G per le ferrovie e di quali vantaggi avranno i passeggeri con la tecnologia 5G a bordo treno?

La soluzione 5G sviluppata da evo rail è diversa dal 5G mobile: questa tecnologia è stata creata specificamente per il settore ferroviario; si tratta di portare un gigabit a bordo del treno. Se di recente avete viaggiato in treno vi sarete accorti che è difficile scaricare anche semplici allegati di email, che non è possibile giocare. Il rail-5G farà la gioia dei clienti che potranno contare su un accesso ad internet ininterrotto come a casa o al lavoro. Ciò consentirà ai passeggeri di godere di una serie di attività sui loro cellulari, laptop o tablet e creerà la flessibilità necessaria per utilizzare il viaggio come parte della giornata lavorativa o come parte dell'esperienza di svago. Si tratta quindi di migliorare l'esperienza dei clienti a un livello tale da far sì che la ferrovia diventi più importante e che improvvisamente le persone abbandonino le auto e si muovano con il treno.

Come funziona la soluzione 5G di evo rail?

L'infrastruttura di terra consiste in una serie di pali compositi montati sulla linea di contatto aerea della catenaria e dotati di antenne bi direzionali che si collegano ad antenne simili montate nella parte anterio-

FOR.FER
FORMAZIONE FERROVIARIA SRL

SPECIALISTI DELLA FORMAZIONE FERROVIARIA

CORSI PER LE PROFESSIONI FERROVIARIE

CON FOR.FER POTRAI CONSEGUIRE

Licenza di Condotta
Certificato Complementare Cat. A1/A4 – B
PDT-A Unione e distacco dei veicoli
PDT-B Predisposizione dei documenti di scorta ai treni
PDT-VE Verifica dei veicoli
Manutenzione veicoli
Manutenzione infrastruttura
Accompagnamento dei treni
Gestione della circolazione

E POTRAI DIVENTARE

Macchinista di Manovra
Preparatore del Treno
Operatore d'Impianto
Macchinista Polifunzionale
Agente di Condotta
Manutentore dei veicoli ferroviari
Manutentore dell'infrastruttura
Capotreno
Gestore della circolazione

ATTIVITÀ PER LE AZIENDE

SERVIZI DI CONSULENZA

Sistemi di Gestione della Sicurezza
Sistema di Acquisizione e Mantenimento Competenze
Valutazione dei rischi
Manualistica

ATTIVITÀ DI FORMAZIONE

Responsabile SGS
Ruolo del formatore riconosciuto
Armamento e Veicoli Ferroviari
Analisi dei rischi

WWW.FORFER.IT
[t] +39 06 86217764/72 [f] +39 06 86212701 [e] info@forfer.it
SEDE DI ROMA: P.zza Winckelmann, 12 - 00162 Roma
SEDE DI PAOLA: Via San Rocco, 11 - 87027 (CS)
SEDE DI BARI: Via Nazionale 2 - Stazione di Palese Ferrotramviaria Bari Nord
SEDE DI VERONA: Via Robert Kennedy, 6/A, 37060 Lugagnano (VR)

re e posteriore del treno. Questo approccio unico garantisce due connessioni indipendenti per ogni treno per la maggior parte del tempo. Ciò assicura una copertura del 100% e velocità di trasmissione a banda larga di un gigabit o più. La soluzione rail-5G utilizza il beamforming, una speciale tecnologia che consente di focalizzare e "orientare" elettronicamente il segnale Wi-Fi da un binario all'altro e di concentrarlo in una direzione piuttosto che in un'altra, consentendo al rail-5G di raggiungere portate incredibilmente lunghe su e giù per i binari.

Quali sono i progetti in Europa e all'estero dove evo rail sta implementando la tecnologia Rail 5G?

La South Western Railway (SWR), la ferrovia più trafficata del Regno Unito, sta attualmente implementando la tecnologia rail-5G leader del settore per l'utilizzo da parte dei clienti. Con oltre 200 treni già equipaggiati con la soluzione, la tecnologia coprirà inizialmente la sezione più trafficata della rete SWR, pronta per il lancio a breve e fino alla fine del 2023.

Recentemente evo-rail ha annunciato oggi di aver firmato un contratto con il principale fornitore di infrastrutture spagnolo COMSA.

Dopo le prove condotte con successo nel Regno Unito, la soluzione rail-5G di evo-rail è stata installata sulla linea ad alta velocità Llers-Figueres-Perpignan (LFP) nel nord della Spagna. I risultati sono stati di gran lunga superiori alle aspettative e dimostrano come il rail-5G rivoluzionerà l'esperienza dei passeggeri, soddisfacendo la domanda ora e in futuro. Utilizzando la tecnologia mmWave e un rivoluzionario sistema di montaggio dell'antenna in materiale composito non conduttivo, la soluzione rail-5G è stata consegnata in settimane anziché in mesi o anni. Ora stiamo vedendo più di 1Gb/s di accesso a Internet a banda larga sui treni di questa ferrovia ad alta velocità, che alimenta il Wi-Fi a bordo dei treni a una frazione del costo dell'uso dei dati mobili.

E all'estero?

Oltre ad aver offerto soluzioni rail-5G nel Regno Unito e in Spagna stiamo lavorando nel mercato statunitense. Recentemente abbiamo ha annunciato una collaborazione con Nomad Digital, fornitore leader di soluzioni Wi-Fi e IoT per treni, e Alstom, leader mondiale nei sistemi di trasporto ferroviario, per equipaggiare Caltrain, la linea ferroviaria per pendolari che corre tra San Francisco e San José, con la tecnología radio rail-5G mmWave di base.
Il progetto fa parte di un programma di modernizzazione dell'infrastruttura di Caltrain, che vuole offrire un servizio Wi-Fi più veloce e affidabile a beneficio dei suoi passeggeri. Il servizio sarà attivo dal 2024.
La tecnologia wireless rail-5G a onde millimetriche (mmWave) sarà parte integrante del sistema wireless di bordo, fornendo la capacità internet necessaria non solo per alimentare il Wi-Fi a bordo treno per i clienti, ma anche per supportare sensori di bordo avanzati e analisi dei dati che consentiranno a Caltrain di raccogliere dati in tempo reale sulle prestazioni dei treni, sui movimenti dei clienti e sulle condizioni delle infrastrutture. Questi dati possono essere utilizzati per migliorare l'efficienza operativa, ridurre i ritardi e migliorare l'esperienza dei clienti.

Manuela Bozzolan

Coordinato da

Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti

5° SEMINARIO

Giornate di Studio

Sistema di Trasporto su Gomma per i Passeggeri

27 e 28 settembre 2023

Organizzato da

in qualità di Provider asstra service

evento realizzato con

ASSOCIAZIONE ITALIANA per l'INGEGNERIA del TRAFFICO e dei TRASPORTI AIIT

ANAV ASSOCIAZIONE NAZIONALE AUTOTRASPORTO VIAGGIATORI

asstra IMPRESE IN MOVIMENTO

Sede del Seminario:
Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti
Via Caraci, 36
ROMA
Sala Emiciclo

Intervista

Club Italia va in Sicilia. Claroni, ad Agrigento il confronto tra piccole e grandi realtà innovative

Club Italia sbarca in Sicilia con una nuova iniziativa. Soci ed invitati saranno ad Agrigento il 26 e 27 ottobre prossimi, titolo “, Cultura, mobilità e digitalizzazione. Un mix vincente per l innovazione del Tpl”.
L’iniziativa è stata organizzata con il Comune di Agrigento, la collaborazione di Samuela Scelfo, AD della siciliana Sais, gruppo del quale fa parte la TUA (l’azienda di trasporto pubblico locale di Agrigento) e della società Bigosolution, con il tradizionale supporto delle associazioni del Tpl e delle società che fanno parte di Club Italia.

Finalmente nel Sud del paese, da sempre considerato, se parliamo di bigliettazione elettronica, piuttosto arretrato rispetto al tecnologico Nord…

Non lo direi affatto, Ci sono molte realtà avanzate con soluzioni all’avanguardia non solo tecnologiche ma anche di innovazione di servizi. Basti pensare alla metro di Catania e al tram di Palermo. Inoltre, come vedremo specificatamente ad Agrigento, le soluzioni Its, di infomobiltà e di bigliettazione sono all’avanguardia nel Tpl e possono essere anche un esempio per realtà di altre parti del paese. Così come nelle aziende palermitane siciliane piu’ forti.
C’è magari bisogno di fare più sistema nell’informazione, con maggiore confronto, nell’arricchimento e anche nell’ausilio reciproco in queste materie che consentono talvolta di fare forti passi in avanti nella ricerca di maggiore appeal del trasporto collettivo.

Ma siamo sempre ad una situazione a macchia di leopardo…

Beh, la macchia di leopardo è purtroppo un fattore che si ritrova, soprattutto nel settore pubblico, in tante parti del Paese, ma ci sono anche tanti tentativi per equilibrare gradualmente le situazioni. Così anche l’Associazione Club Italia, fin dalla sua costituzione, oltre alla spinta centrale dell’innovazione, ha sempre cercato di raggiungere e dialogare con realtà non necessariamente all’avanguardia.
Ma come? Grazie alla sua caratteristica vincente di avere insieme soci aziende di tpl e di trasporto in generale e soci del mondo della ricerca e di sistemi e tecnologie Its e bigliettazione elettronica, e non solo. In questo modo ha potuto dimostrare che, grazie a queste due fonti di informazione e ispirazione - cosa c’è in altre parti anche del mondo – che si può lavorare insieme per crescere.
In sostanza le nostre visite tecniche/convegni sono, per l’appunto, dimostrative di realtà avanzate ma anche occasioni di conoscenza e confronto aperte al mondo soprattutto nella fase storica in cui viviamo, perché l’innovazione tecnologica dei sistemi di gestione, informazione e pagamento dei trasporti collettivi sta conoscendo scenari mai finora sconosciuti.

Ma non c’è solo il Sud ed il Nord del Paese, i sistemi di bigliettazione elettronica soprattutto con il contactless ed ancora dei pagamenti con

Accademia
Italiana
Alta
Formazione
Ferroviaria

Nuova offerta didattica per privati e imprese

carte bancarie si sono sviluppati con grande velocità nelle grandi città, ma con lentezza nei piccoli centri e nella grande provincia italiana. C'è finalmente una inversione di tendenza?

Ci sono anche realtà non metropolitane avanzate, ma se ragioniamo in termini di media può essere vera la tua affermazione. Però laddove si ragiona e si lavora in modo sistemico a livello territoriale alto (regionale, provinciale, metropolitano) le differenze sono poche e gradualmente si rimarginano in quanto spesso le implementazioni tecnologiche e di servizio riguardano tutte le componenti territoriali ed aziendale di quel sistema. In questo senso sistemi di bigliettazione elettronica regionali e anche le recenti impostazione dei MaaS da parte del Mit, dimostrano come si possono migliorare tutte le componenti territoriali in gioco nei trasporti

Ad Agrigento sarà interessante proprio percepire a che punto siamo nei servizi lunga percorrenza, nelle piccole città, ma anche nelle zone con un grande impatto turistico

E' proprio così e non a caso l'iniziativa è istituzionale e di impresa, da parte di protagonisti di questa gamma di servizi che in Sicilia rappresentano una quota molto importante del trasporto collettivo. Onore alla lungimiranza dei nostri partner siciliani che non si sono limitati, nella organizzazione e costruzione dell'evento, a volere solo dimostrare le loro performance ma sono stati lieti di ospitare un confronto complessivo dei tanti protagonisti dell'innovazione del settore.

Una due giorni piena di impegni, ma anche con qualche momento di alleggerimento…

Basta il luogo per capire la contemporaneità delle due componenti dell'evento . Agrigento capitale della cultura nel 2025, il suo centro storico, la famosissima valle dei templi, le tante realtà di piccoli centri e borghi nel territorio intorno. Già questo induce alla massima presenza. Se poi, per i tanti addetti ai lavori si aggiungono la giornata di dibattito e confronti, la visita tecnica e la presenza importante di istituzioni ed associazioni siciliane e del Ministero, ecc. , allora credo che la partecipazione potrà essere la più la larga e qualificata.

Antonio Riva

ENEA AGENZIA NAZIONALE PER LE NUOVE TECNOLOGIE, L'ENERGIA E LO SVILUPPO ECONOMICO SOSTENIBILE

In collaborazione con SCRAT

Con la partecipazione di mobilità ROMA Euromobility MOTUS-E

La transizione passa anche da noi.

BolognaFiere Water&Energy - BFWE - è una società composta da BolognaFiere e Mirumir che si propone di contribuire alla conoscenza e alla condivisione delle tematiche connesse al valore economico e sociale dell'acqua, dell'energia e delle nuove applicazioni tecnologiche.

Sono parte di BFWE 6 manifestazioni:

H2O 30 1993 2023 ACCADUEO · CH4 · Hydrogen Energy Summit&Expo · forumfuels MOBILITY · ConferenzaGNL · Dronitaly

Ricerca e innovazione, digitalizzazione e sostenibilità sono le parole chiave per BFWE. La transizione ecologica passa anche da noi.

BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023

www.bfwe.it

BFWE BOLOGNAFIERE WATER&ENERGY

Mobilità sostenibile

MobyDixit torna a Parma. Ne parliamo con Lorenzo Bertuccio, presidente di Euromobility

MobyDixit torna a Parma il 29 e 30 novembre con una serie di eventi correlati tra cui la Conferenza PUMS e la Conferenza sul Mobility Management, oltre ad una serie di Mobility Talk. Alla vigilia di quest'evento abbiamo fatto quattro chiacchiere con Lorenzo Bertuccio, Presidente Euromobility, associazione organizzatrice che da anni si pone come obiettivo quello di diffondere nuove forme di mobilità sostenibile in Italia.

MobyDixit è sinonimo di best practice e mobilità e i PUMS sono la cartina di torna sole che fotografano lo status della mobilità in Italia. Senza andare nello specifico delle singole esperienze, come sta messa la mobilità urbana in Italia in termini amministrativi, quali sono ancora i gap da colmare (infrastrutturali e culturali) e perché i PUMS restano ancora uno strumento necessario per i nostri enti territoriali?

Innanzitutto qualche numero è d'obbligo: l'iter del PUMS parte da un gruppo di lavoro a cui partecipa anche l'amministrazione comunale con un coinvolgimento di diversi settori (dallo sviluppo economico, all'istruzione, all'ambiente, ai lavori pubblici), poi successivamente il Piano viene adottato in Giunta. A seguire c'è la valutazione di ambientale strategica (VAS) per cui entra nel merito anche la Regione per fare le sue osservazioni tramite i soggetti competenti in materia ambientale. Dopo queste osservazioni e quelle dei cittadini, il Piano viene approvato in Consiglio comunale e a quel punto si cominciano a metter in campo le azioni.

In Italia sono complessivamente 211 i PUMS, 79 in fase di redazione, 56 adottati in Giunta comunale e 76 hanno completato l'iter.

Dobbiamo ricordare che, da un punto di vista normativo, il PUMS non è cogente, ma è uno strumento volontario, indicato soprattutto per le città da oltre 100mila abitanti. Ma bisogna ricordare che, quando ci sono dei finanziamenti statali, per esempio per infrastrutture ciclabili o per il trasporto rapido di massa, il Comune non può accedere al finanziamento se non ha adottato un PUMS che preveda quella misura. Quindi ormai si è capito che, se si vuole puntare anche a un cambiamento culturale e a una mobilità del futuro, bisogna dotarsi di uno strumento di pianificazione e per questo motivo lo stanno facendo anche Comuni molto piccoli (con 30-40 mila abitanti).

Dal punto di vista delle infrastrutture il gap da colmare rispetto ad altre realtà ben più avanzate dal punto di vista della mobilità è soprattutto quello relativo alle infrastrutture della ciclabilità: nel nostro Paese ancora buona parte delle città non ha spazi per la

10ª EDIZIONE

LA CURA DEL FERRO

Milano, 6 Ottobre 2023, ore 9:30
presso
“ Sala Reale Stazione Milano Centrale ”

UILTRASPORTI
IL SINDACATO DEI LAVORATORI DEI TRASPORTI E DEI SERVIZI

IL TRENO DEI DESIDERI

10 anni di analisi, proposte, confronti e strategie per il potenziamento del trasporto merci ferroviario

ZERO MORTI SUL LAVORO

UIL MILANO e LOMBARDIA
IL SINDACATO DEI CITTADINI

mondoRed.it S.p.A.

fer PRESS

ciclabilità e gli altri strumenti di mobilità dolce.
Le nostre città non sono cioè a misura di mobilità dolce.
Si parlerà anche di Città 30…a questo proposito ricordiamo che è stata recentemente presentata alla Camera dei deputati una proposta di legge. I firmatari parlano di una rivoluzione indispensabile. Si parla di vantaggi sia nella riduzione di incidenti che di emissioni, voi che ne pensate?
C'è la necessità di dedicare più spazio alla mobilità dolce e questa proposta di legge, sul piano tecnico, vorrebbe eliminare i limiti e i lacciuoli che ci sono ogni volta che bisogna ricevere le autorizzazioni per interventi di modifica fisica sulle strade: ad esempio quando bisogna arredare la carreggiata stradale facendo in modo che il ciclista o chi va in monopattino possa percorrerla sentendosi a proprio agio e protetto quindi inserendo dossi, pavimentazioni colorate, restringimenti della carreggiata … tutto ciò che può agevolare la percorrenza della strada a velocità ridotta.
La città 30, la zona 30, non è solo un cartello stradale, ma una organizzazione, un arredamento della carreggiata stradale con tutti gli elementi di traffic civilization che consentono di evitare che le auto possano andare oltre i 30 Km orari e quindi avere delle aree veramente a misura di pedoni e ciclisti. Una città 30 è una città a misura di chi deve viverla, ovvero i cittadini.
Tra l'altro ci sono vantaggi notevoli in termini di incidentalità, ma anche di emissioni inquinanti perchè i cicli di guida delle automobili sono più regolari e si riducono i fenomeni di accelerazione e frenata che sono quelli che più contribuiscono alle emissioni inquinanti.
La mobilità elettrica è ormai una realtà. Che si parli di micromobilità o di macromobilità non possiamo non affrontare questo tema. Per questo motivo uno dei panel inserito all'interno della prima giornata dei lavori è proprio la presentazione di un'indagine condotta da ENEA, SCRAT e UniSA sui comportamenti di ricarica delle auto elettriche. Può anticiparci qualche dato?
L'indagine, che andrà avanti fino a fine ottobre, ha coinvolto due target: abbiamo intervistato ad ora 1.263 cittadini per conoscere il comportamento attuale di chi ha un'auto elettrica, per capire nello specifico le abitudini di ricarica presso la propria abitazione, il luogo di lavoro e le colonnine di pubblico accesso, quelle che troviamo in strada.
Quasi la metà delle compilazioni sono di utenti della città metropolitana di Roma.
Ovviamente, oltre a rilevare il comportamento, abbiamo caratterizzato l'utente in base a sesso, età, professione. Quindi alla fine dell'analisi avremo una fotografia di come gli utenti delle auto elettriche oggi si comportano: dove ricaricano, a quali costi e con quali caratteristiche.
Poi stiamo indagando anche, e questo è il secondo target, i potenziali utenti dell'auto elettrica, cioè stiamo chiedendo a chi non possiede ancora un'auto elettrica come si comporterebbe se la possedesse per capire

EXPO Ferroviaria

fer PRESS

TURISTIC & LUXURY TRAIN: IL MONDO GUARDA L'ITALIA

3 ottobre 2023 ore 15,10

LAVORARE NELLE FERROVIE: MACCHINISTI, MANOVRATORI, MANUTENTORI, SERVIZI DI BORDO

4 ottobre 2023 ore 10

GLI INCONTRI DI FERPRESS

A EXPOFERROVIARIA 2023

Fiera Milano

3-5 ottobre 2023

i parametri di cui terrebbero maggiormente conto (durata della sosta, costi di ricarica, distanza della colonnina…).
Abbiamo costruito ben 138 scenari per capire quelli di maggior appeal per un potenziale utente dell'auto elettrica e oggi siamo a oltre 2.500 questionari compilati.
MobyDixit sarà dunque l'occasione per presentare tutti i dati raccolti e vedere come si comporta oggi l'utente di un'auto elettrica e come si comporterebbe il cittadino qualora la acquistasse. Contiamo di arrivare a 6/7 mila interviste ed avere un campione decisamente elevato di cittadini tra i 18 e i 65 anni.
I dati saranno molto utili per la progettazione delle reti di ricarica nelle nostre città.
"Mobility Management e mobilità sostenibile" invece saranno gli argomenti che verranno dibattuti nella giornata conclusiva. Tanto è importante una mobilità sostenibile tanto è altrettanto importante una buona "gestione della mobilità" perché altrimenti i risultati prefissati non vengono raggiunti. A che punto siamo nel nostro Paese? Abbiamo trovato la giusta strada per una "mobility management" efficiente ed efficace? Quali consigli potete dare alle aziende che devono implementare la funzione di MM? Cosa può esser determinante per il successo di una politica di mobility management? Come procede invece il lavoro con gli enti territoriali e a che livello di sensibilità siamo riusciti ad arrivare su questi temi? La scuola, ad esempio, a che punto è?
Il mobility management nasce nel 1998 con il decreto Ronchi. All'epoca però non c'era una cogenza vera e propria. Nel 2010 la normativa di fatto è stata annullata dal D.lgs. 155 che ha rimesso mano all'intera materia dell'inquinamento atmosferico e ha annullato i decreti a cui faceva riferimento il decreto Ronchi stesso creando di fatto un vuoto normativo.
Quindi quella del mobility manager è stata una figura molto disattesa, solo qualche azienda di buona volontà di fatto ha previsto tale figura.
L'inversione di tendenza c'è stata con il Covid: il decreto Rilancio del maggio 2020, poi convertito in legge, ha reso obbligatorio per tutte le imprese e le pubbliche amministrazioni con oltre 100 dipendenti delle città metropolitane, i capoluoghi di provincia e le città con oltre 50.000 abitanti la redazione di un piano spostamento casa-lavoro e la nomina di un mobility manager. Da questo momento si inizia quindi a chiedere di fare delle scelte di mobilità e di mettere in campo delle azioni che favoriscano la mobilità alternativa, cioè lasciare a casa l'auto per utilizzare bici, trasporto pubblico….
Questo intervento del legislatore è stato importantissimo, devastante dal punto di vista dell'impatto perché, sebbene non ci sia una sanzione diretta, c'è una sanzione indiretta: infatti, chi vuol esser certificato ISO o EMAS deve aver redatto il piano di spostamento casa-lavoro.
Questo chiaramente ha accelerato tantissimo il percorso: tantissime aziende hanno un piano di mobility management e stanno mettendo in campo le azioni richieste.
Il punto più critico è che, dopo la redazione del piano di mobilità, le azioni bisogna poi metterle in campo e ci sono aziende che si stanno davvero spendendo senza fermarsi all'obbligo di legge. Bisogna però segnalare che in alcune realtà si registra un'assenza della pubblica amministrazione: cioè la norma ci dice che l'azienda deve redigere il piano e poi all'interno delle Comune sarebbe previsto un mobility manager di area, cioè un soggetto, una struttura che coordina e supporta le aziende, ma spesso capita che in alcune città l'azienda redige il piano con l'obbligo di trasmetterlo al Comune ma poi questi piani finiscono nel cassetto e non vengono neanche letti.
Sono circa 160 i Comuni che insieme alle Cit-

MobyDixit

Parma, 29 e 30 novembre 2023

Euromobility

Comune di Parma

MOBILITY TALK 2023

MOBILITY TALK, una serie di web talk tematici sulla mobilità sostenibile, dedicati e curati da ognuno degli sponsor che si terranno nelle settimane precedenti la due giorni di Parma. Ogni appuntamento, avrà una durata di 15 minuti

CONFERENZA PUMS 2023

Settima Conferenza Nazionale sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile

La Conferenza PUMS sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile, giunta alla settima edizione, è il più importante evento per chi affronta o gestisce il tema della mobilità urbana in un'ottica strategica, di partecipazione e di sostenibilità

23ª Conferenza Nazionale sul Mobility Management e la mobilità sostenibile

La Conferenza Nazionale sul Mobility Management e la Mobilità Sostenibile, giunta alla 23^ edizione, è da oltre venti anni un momento di riflessione fondamentale per i principali soggetti nazionali coinvolti

GOLDEN SPONSOR

UP GO

SILVER SPONSOR

parking my car

GREEN SPONSOR

deverse · greenApes · SCRAT · acme · Azienda Casa Emilia-Romagna Parma · alfa solutions · babilut

Con il patrocinio di

LEGAMBIENTE · FIAB · Kyoto Club · Università di Parma · Regione Emilia-Romagna · Con la partecipazione di ENEA · Kingdom of the Netherlands · Unione Parmense degli Industriali

Iscriviti GRATUITAMENTE all'evento

www.mobydixit.it

tà metropolitane dovrebbero avere un mobility manager di area e invece registriamo tantissimi Comuni che sono decisamente indietro e non stanno supportando le aziende che si sentono abbandonate in questo percorso.

C'è da dire che molte amministrazioni scontano una carenza di personale per cui i dirigenti di settore non riescono a svolgere anche queste mansioni ed ecco perché stanno nascendo molte società di consulenza che, non solo aiutano le imprese a redigere i piani di spostamento casa lavoro, ma stanno anche aiutando i Comuni a svolgere il loro ruolo di coordinamento dei mobility manager aziendali.

A livello scolastico è stata rimessa mano recentemente alla normativa con la legge108 del 5 agosto 2022 che assegna a tutte le scuole di ogni ordine e grado il compito di avere un mobility manager e promuovere la mobilità sostenibile avviando dei percorsi culturali formativi e informativi per i loro studenti e futuri cittadini di domani, affinché anche gli studenti possano diventare veicoli di promozione culturale nei confronti dei loro genitori.

Può anticiparci qualche dato sull'"Osservatorio 50 città" che presenterete in quell'occasione?

Il nostro Osservatorio va avanti da una quindicina d'anni con il patrocinio del ministero dell'Ambiente. Indaghiamo la mobilità nelle principali città italiane (capoluoghi di regione, province autonome e comuni con oltre 100 mila abitanti). Abbiamo i dati di una serie di indicatori relativi a parco circolante, trasporto pubblico locale, ciclabilità, sharing mobility, zone a traffico limitato e tutto ciò che riguarda le dotazioni che le città mettono a disposizione dei cittadini.

Dai nostri dati emerge che continua inesorabile l'aumento dell'indice di motorizzazione: siamo un Paese di automobilisti, possediamo auto più di ogni altro Paese europeo. Lo scorso anno erano 60,5 le auto ogni 100 abitanti possedute nelle principali città italiane e ora siamo a 61,4 mentre la media europea è 56. La media italiana invece è 68,1 cioè nelle aree interne e nei comuni di seconda e terza cintura l'auto è posseduta ancora di più che nelle principali città italiane. L'Aquila, Potenza, Catania superano addirittura 78 auto ogni 100 abitanti.

Tra le più virtuose Venezia con 44, Genova con 48 e Milano con 51.

Stanno aumentando molto le auto a basso impatto: 15% delle auto sono a metano, GPL, elettriche, ibride. Quando abbiamo iniziato il nostro Rapporto, quasi 15 anni fa, erano solo il 2% del totale.

Qualche dato sul TPL: la città che offre più trasporto pubblico in Italia è Milano, seguita da Venezia. Roma offre la metà del TPL di Milano. Di conseguenza la domanda di TPL vede Venezia in cima alle città che soddisfano più domanda di TPL, seguita da Milano e Firenze. Roma è al 9° posto.

La città "più elettrica" d'Italia è Firenze dove sono elettriche quasi l'1% delle auto. Seguita da Milano e Brescia con lo 0,41%.

Alessia Belcastro e
Giulia Ratini

Go INTERNATIONAL

La fiera dei servizi per l'export

OTT 2023
11|12

MILANO
Allianz MiCo
Via Gattamelata

Saranno presenti:

Contatti
39/3454049979 | info@go-international.it | www.go-international.it

REGISTRATI PER OTTENERE IL BADGE D'INGRESSO GRATUITO
www.go-international.it/visitatori

SCOPRI IL CALENDARIO DEI WORKSHOP E REGISTRATI PER PARTECIPARE GRATUITAMENTE
www.go-international.it/workshop-2023

Platinum Sponsor: INTESA SANPAOLO

Gold Sponsor: Export Circle, Italian Fair Service

Organizzatori: TRADE EVENTS, Aice

Con il patrocinio di: Commissione europea, Regione Lombardia, ADM, ITA

Ferrovie

Prime linee riaperte in Piemonte, ma a Mortara cominciamo male

Finalmente qualcosa si muove. Dopo ben undici anni dall'improvvida decisione della giunta presieduta da Roberto Cota di "sospendere" dodici linee ferroviarie in Piemonte (cui se ne sono aggiunte altre successivamente), si assiste ora ad una inversione di tendenza. Da lunedì 11 settembre, infatti, treni ordinari passeggeri sono tornati a circolare tra Asti ed Alba, come pure tra Mortara e Casale Monferrato. E l'assessore regionale Gabusi, finora piuttosto freddo, se non ostile, nei confronti del ripristino, promette ulteriori riaperture, pur senza precisare dove e quando.

In anni recenti era stata solo l'opera meritoria di Fondazione Fs e del suo instancabile Direttore, Luigi Cantamessa, oltreché di AMoDo, a tenere accesi i riflettori su questo patrimonio ferroviario nella terra che, già ai tempi di Cavour - quindi in epoca preunitaria – aveva creato un abbozzo di rete vera e propria. Ma, come si sa, i treni turistici di Fondazione Fs si effettuano in alcune giornate di calendario sparse, specie nei fine settimana, durante tutto l'anno. Adesso, invece, tornano corse ordinarie, tutti i giorni (o, per meglio dire, dal lunedì al venerdì), destinate alla normale clientela.

La decisione di far correre i treni nei soli giorni feriali già di per sé indica una scelta precisa. Si ripristina il servizio, ma limitatamente alle esigenze sociali della mobilità che si ritiene siano impersonate dagli studenti (benché alcuni istituti siano aperti anche di sabato!) e da qualche lavoratore pendolare. Agli spostamenti di natura escursionistica, concentrati nel fine settimana, provvederà semmai, ogni tanto, Fondazione Fs. Meglio che niente, si dirà. Già, ma è abbastanza?

Prendiamo il caso della Mortara - Casale Monferrato. Su questa linea di 29 km, integralmente pianeggiante, a cavallo tra Lombardia e Piemonte, non si può dire che insistano spostamenti locali di un certo rilievo. Il senso della riapertura risiede soprattutto nell'opportunità di mettere in collegamento il capoluogo del Monferrato – una città di circa 35 mila abitanti – con Milano, sede di importanti università ed attività produttive.

Casale, assieme ad Asti e Cuneo, è stato uno dei centri maggiormente colpiti dal provvedimento

Centro di formazione riconosciuto dalle *National Safety Authorities* in:

ITALIA AUSTRIA

TRAINing

PROGRAMMA CORSI
AUTUNNO 2023

FORMAZIONE SPECIALISTICA

ACCOMPAGNAMENTO DEI TRENI (capotreno)

+ MODULO INTEGRATIVO OPZIONALE PREPARAZIONE DEI TRENI (manovratore)

corso da ottobre a dicembre 2023 a Verona

PREPARAZIONE DEI TRENI (manovratore + formatore + verificatore)

(in relazione alla disponibilità dei posti è possibile iscriversi al solo modulo PDT manovratore)

corso da ottobre a dicembre 2023 a Verona

FORMAZIONE MANAGERIALE — MASTER CLASS

in collaborazione con TXT HSPI

FORMAZIONE FORMATORI

CORSO IN PRESENZA presso la SEDE HSPI di BOLOGNA

2° EDIZIONE \ 14 e 15 novembre 2023 **8 posti**

in collaborazione con gleislauftechnikmüller

MECCANICA DEL VEICOLO FERROVIARIO

CORSO IN PRESENZA presso la SEDE TRAINing di VERONA

11 MODULI \ dal 9 al 13 ottobre 2023 **9 posti**

ing. Roland MÜLLER

SCONTO per discenti iscritti al **CIFI** o presentati da un socio del **CIFI**

SCARICA IL PROGRAMMA COMPLETO DEI CORSI

TRAINing srl

Via Sommacampagna,63H | 37137 VERONA

FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO

info@trainingsrl.it 045 511 82 78

di sospensione del 2012. Delle cinque direttrici che si irradiano dalla sua stazione, ben tre (verso Mortara, Vercelli ed Asti, quest'ultima già interrotta dallo smottamento in una galleria nel 2010) erano state chiuse. Perciò Casale continuava ad essere raggiungibile in treno solo da Torino e da Alessandria, guarda caso, le uniche due tratte elettrificate. Una scelta di restrizione del servizio entro i confini piemontesi, benché da sempre la città gravitasse anche verso il capoluogo lombardo.

Un tempo dalla stazione di Milano Porta Genova partivano treni diretti a trazione diesel verso Casale, che prolungavano la loro corsa fino a Cuneo, via Asti ed Alba, e Torino, via Trino Vercellese. Questa relazione, tra l'altro, risultava più breve (ancorché meno veloce) rispetto alla linea storica via Novara e Vercelli. Orbene, non si tratta certo di riproporre quei collegamenti. Oggi a Torino si arriva in meno di un'ora con Frecciarossa ed Italo (ma a prezzi decisamente superiori), mentre per spingersi fino a Cuneo bastano meno di tre ore, quando al tempo dell'automotrice diretta ne occorrevano cinque. Però ricucire il collegamento tra Milano e Casale era decisamente doveroso.

Ovviamente, essendo la tratta ora riaperta non elettrificata, è necessario cambiare a Mortara. Utilizzare treni a gasolio fin nel cuore di Milano non sembra il caso in tempi di idiosincrasia per le emissioni inquinanti, che inducono la Regione Lombardia a sprecare cifre cospicue per sperimentare la trazione ad idrogeno. E poi i carichi di viaggiatori sarebbero molto squilibrati, aumentando esponenzialmente il numero di pendolari nell'avvicinamento a Milano.

Così si sono previste a Mortara coincidenze di sei minuti, sia da che verso Casale. Tempo abbastanza ridotto per rendere appetibile il tragitto (70 km) da un capo all'altro (in 1h e 19'), a condizione di rispettarle queste coincidenze (termine che sembra da tempo abrogato nel lessico ferroviario italiano). Prescindere dalle quali sarebbe accettabile se avessimo a che fare con linee suburbane con frequenze ogni 30' o, al massimo, 60 minuti. Non in questo caso, dove, se si perde la coincidenza, occorre poi attendere anche tre ore, visto che di corse ce ne sono sette in tutto il giorno. Un disguido tale da disincentivare anche il più affezionato fruitore del treno.

Per velocizzare il tragitto (semplificando l'esercizio e contenendo i costi) si è prevista una sola fermata intermedia, a Candia Lomellina, eliminando quelle un tempo attive a Castello d'Agogna, Zeme, Cozzo Terrasa e Terranova Monferrato. Anche qui si può concordare: meglio un treno più veloce e attrattivo tra i centri maggiori che una tradotta lenta pensata per caricare due o tre passeggeri in più. Pare che i sindaci interessati non abbiano mosso obiezioni.

Così martedì 12 settembre, nel secondo giorno di esercizio dopo la riapertura, ho deciso di provare il servizio, acquistando un biglietto da Porta Genova a Casale. (partenza 11.42, arrivo 13.01). L'esordio, nel giorno precedente, non era stato entusiasmante. I festeggiamenti previsti erano stati annullati per rispetto alle vittime di Brandizzo ed alcune corse avevano cumulato fino a 30' di ritardo. Dopo una pausa pranzo nella località monferrina, era mia intenzione prendere il bus sostitutivo per Vercelli (altra linea tuttora sospesa) e rientrare da lì a Milano. Avrei così potuto confrontare una relazione ripristinata su rotaia con un'altra ancora affidata alla gomma.

E così ho cominciato il circuito. A parte alcuni piccoli disservizi ormai abituali (obliteratrici non funzionanti, ma assenza di controlleria a bordo), tutto procede regolarmente fino alle soglie di Mortara, quando il convoglio subisce un rallentamento, Giunto a destinazione sul binario 2, l'altoparlante dice qualcosa: si sente nominare Casale, ma il messaggio è non comprensibile. Mi precipito nel sottopasso dove il monitor indica la "coincidenza" per Casale al binario 3MI. Torno indietro, ma non vedo nulla, Consulto il tabellone cartaceo che invece parla di binario 7. Dove però trovo un treno n partenza per Pavia. La conduttrice allarga le braccia: della corsa per Casale non sa nulla. Evidentemente è già partita.

Raggiungo, molto contrariato, la biglietteria di stazione. Chiedo all'addetta se il treno per Casa-

PORT&SHIPPINGTECH MAIN CONFERENCE

PART OF genoa shipping week

XV edizione

GENOVA
11 • 13
OTTOBRE
2023

Palazzo San Giorgio

The wave of change

CREDITS @steadv

Visita il sito

ORGANIZZATO DA: ClickutilityTeam

CON IL SUPPORTO DI: ASSAGENTI Associazione Agenti e Mediatori Marittimi GENOVA

IN COLLABORAZIONE CON: STUDIO COMELLI CONFERENCES&COMMUNICATION

le sia effettivamente partito. Lei consulta il computer e mi da conferma. Ma da quale binario, di grazia? Risposta stupita: <<Questo non lo so; io non c'ero>>. Un messaggio variabile sul monitor aggiunge una nota beffarda: <<I treni in arrivo a Mortara possono accusare fino a cinque minuti di ritardo a seguito di adeguamenti tecnologici connessi all'apertura della nuova linea per Casale>>. Adeguamenti tecnologici? Ma, se la linea era pronta da due anni per la riapertura, li fanno giusto adesso? E se tutti i treni in arrivo cumulano cinque minuti di ritardo, perché quello in uscita verso Casale lo fanno partire al minuto spaccato? Tutto appare casuale. Evidentemente il treno, programmato in partenza dal binario 7, era stato "avvicinato" al convoglio proveniente da Milano sullo stesso marciapiede. E questa sarebbe un'attenzione lodevole. Ma poi la "coincidenza" parte senza concedere alcun comporto per un piccolo ritardo, per altro, previsto. Il personale presente in stazione non vede nulla. Il capotreno – di un convoglio presumibilmente deserto – ha altro cui pensare. Decidono tutto gli algoritmi?

Purtroppo, se questo è l'andazzo, è facile prevedere che la riapertura della linea si rivelerà un fiasco.

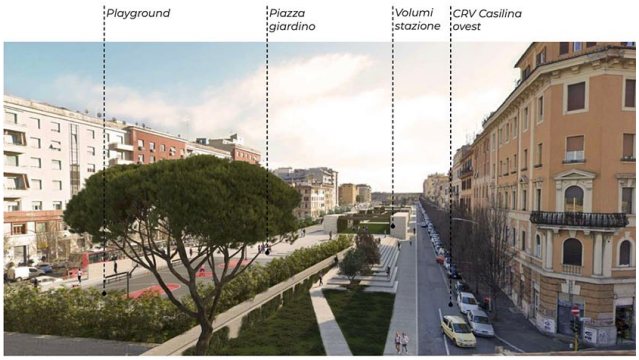
E darà ragione a chi quel servizio voleva cancellarlo definitivamente. Non è facile recuperare una clientela che si è disaffezionata al treno dopo dodici anni di sospensione. E, se si procede così, la battaglia è persa in partenza. A Trenord tutto questo non sembra importare. Alla Regione Piemonte tanto meno. A me non resta che consumare il pranzo in una trattoria a Mortara. Ma dubito che i viaggiatori intenzionati ad andare davvero a Casale Monferrato si possano fidare di questo servizio.

Massimo Ferrari
Presidente Utp/Assoutenti

Riqualificazione

Questo matrimonio non s'ha da fare, né ora, né mai

01 - Vista dalla tangenziale



02 - Vista dal porticello

"'Or bene,' gli disse il bravo all'orecchio, ma in tono solenne di comando, 'questo matrimonio non s'ha da fare, né domani, né mai." È una delle frasi più celebri de "I promessi sposi" il più famoso e letto romanzo storico della lingua italiana, che a molti di noi, oramai quasi tutti, ha riempito nel bene e nel male le giornate dei primi anni di Liceo.

Da un paio di decenni una minaccia simile, ma non più scritta dal Manzoni, costringe decine di migliaia di romani a passare ore a guidare automobili o a stare sedute o peggio in piedi su treni, metropolitane e bus invischiati nel Traffico Romano. Che forse potrebbe proprio scriversi con le iniziali maiuscole visto che oramai è diventato un monumento di distrazione di massa dalla Capitale contro Colosseo, San Pietro e tanti altri che rimangono ancora al contrario monumenti di attrazione.

Stante questa malattia cronica che ammorba la comunità romana, voci di corridoio disseminano la notizia che il Governo Meloni ed in particolare il Ministro Salvini d'intesa con il Sindaco Gualtieri abbiano dato disposizione alle forze dell'ordine di dare la caccia al misterioso bravo ed ai suoi mandanti che prima hanno bloccato e ora continuano a impedire la "cura del ferro". Chi saranno? Qual è il movente?

Difficile la risposta, ma facile l'analisi dei fatti, la diagnosi. Penelope ha ancora una volta ricominciato a tessere la tela in attesa di non si sa cosa e chi e, ultima notizia, anche la realizzazione della stazione del Pigneto nel nodo ferroviario di Roma è stata rimandata: la gara è andata deserta. E solo qualche settimana fa un'altra notizia ferale per Roma è stata il definanziamento di parte delle opere necessarie per la chiusura dell'anello. E sono due. Per non accennare, se non per dovere di cronaca, agli attacchi che un quotidiano romano da circa due mesi porta alla realizzazione di una serie di linee tramviarie con circa cinquanta articoli (a dir la verità con molto dubbie motivazioni). Ma diciamola tutta: sono circa venti anni che a Roma la "cura del ferro", inaugurata dal Comune di Roma nel 1994 Rutelli sindaco e Tocci vice e assessore alla mobilità è ferma.

E ancor di più lo è la parte riguardante le ferrovie.Virus di ignoranza o batterio di interessi? Più che il bravo le forze di polizia dovrebbero cercare i mandanti di tale scempio.

Ma andiamo con ordine partendo dall'ultimo episodio riguardante la gara per l'appalto per la stazione del Pigneto. Un progetto fondamentale per consentire l'interscambio tra linee ferrovie regionali e la metro C. Meglio, come descrive lo stesso sito di RFI "Il progetto prevede la realizzazione di due nuove fermate d'interscambio Pigneto e Mandrione fra le linee regionali Orte - Roma - Fiumicino Aeroporto (FL1), Roma - Viterbo (FL3), Roma-Castelli (FL4), Roma-Cassino (FL6) e la linea C della metropolitana di Roma. Il nuovo nodo di interscambio sarà a servizio dei passeggeri che giornalmente si muovono da e per la Capitale. Per il completamento dell'opera è stato nominato come Commissario Straordinario di Governo Vincenzo Macello."

(https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/opere-strategiche/nodo-di-interscambio-di-pigneto.html).

Solo un elemento emerge dall'analisi della descrizione del progetto: che l'opera "sarà a servizio dei passeggeri che giornalmente si muovono da e per la Capitale". Si, ma quando?

L'obbiettivo pertanto rimane come quello di trent'anni fa, peccato che nel frattempo, come si suol dire, di acqua sotto i ponti ne sia passata tanta, così come di treni nel nodo ferroviario, ma meno utili di quanto avrebbero potuto essere. La mancata risposta alla gara bandita da RFI comporterà un ritardo delle opere di almeno sei mesi, che si aggiungono oltretutto al precedente appalto rescisso, tempi che si collegano ai rinvii continui e perenni su alcune specifiche opere da realizzare a Roma e che continuano a impedire un assetto del Nodo adeguato alla domanda potenziale che ogni giorno è sempre maggiore. Un assetto che RFI nella documentazione consegnata al Comune di Roma nell'aprile del 2022 prevedeva terminasse sostanzialmente nel 2030, ma che continua a slittare.

Cosa può essere successo per la mancata risposta alla gara di 101 milioni? Progetto sbagliato? Difficile stante la rinomata fama di qualità che aleggia su RFI e ITALFERR, la società d'ingegneria che elabora i progetti. Difficoltà di esecuzione e di cantierabilità derivante dalla localizzazione del progetto in piena zona urbana? Una mancata risposta delle imprese per progetto troppo poco remunerativo? Troppi lavori in corso per i vari appalti PNRR? Tempi troppo stretti? Difficile trovare forse una sola motivazione mentre più plausibile una combinazione di cause. Fatto sta che rimane la speranza che le motivazioni siano note a RFI e ciò consenta di ribandire la gara al più presto. I romani sono stanchi di aspettare. In questo contesto difficile e chissà se poi auspicabile, rivedere il progetto come auspicano alcuni tra cui gli autori del programma Metrovia. L'osservazione riguarda l'inserimento nella stazione di banchine anche sul lato della linea merci (quindi su entrambi i lati del vallo e non solo sulla linea regionale) per consentire due direttrici invece di una sola. .

Difficile un ripensamento di RFI, anche se questa annotazione riporta al tema base del rapporto tra il gruppo FS e la città di Roma. Il tema Pigneto insieme alla chiusura dell'anello, il raddoppio della Ciampino – Casilino, il nuovo piano di stazione Tuscolana, rimangono in attesa, mentre altre opere seppur fondamentali vanno avanti senza un disegno coerente con la domanda di trasporto pubblico della città e della Regione. E rimane sul tavolo (almeno speriamo che ci sia ancora) la soluzione definitiva e profittevole dell'intero Nodo o, come forse sarebbe meglio chiamarlo, dell'intero Sistema ferroviario romano (la parola nodo da più il

ENEA
AGENZIA NAZIONALE PER LE NUOVE TECNOLOGIE, L'ENERGIA E LO SVILUPPO ECONOMICO SOSTENIBILE

In collaborazione con SCRAT

UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI SALERNO

SEI PRONTO A DARE FORMA ALLA NUOVA ERA DELL'ELETTRICO? PARTECIPA ALL'INDAGINE E CONTRIBUISCI ANCHE TU ALLA RIVOLUZIONE!

LE NOSTRE DOMANDE SONO SEMPLICI
LE TUE RISPOSTE SONO PREZIOSE

INQUADRA IL QRCODE E COMPILA IL QUESTIONARIO!

COMPLETAMENTE ANONIMO E IN SOLI 5 MINUTI

www.scrat-srl.it/elettrico

Con la partecipazione di

mobilità ROMA

Euromobility

MOTUS-E

CARTA PAP22
raccolta differenziata
segui le regole del tuo comune

senso di una situazione bloccata ed inestricabile tanto più se il nodo è fatto bene!).
Ne abbiamo già parlato negli articoli comparsi sul numero 388 dello scorso giugno - "Roma, mobilità e opportunità: basta polemiche, è ora di condividere e fare" - e 392 di luglio - "La rivoluzione del ferro a Roma come spina dorsale delle trasformazioni urbane".
Emerge la necessità di perseguire con urgenza l'obiettivo di una totale integrazione tra le trasformazioni urbane e la mobilità che deve portare a predisporre urgentemente uno progetto di fattibilità tecnica-economica d'intesa tra Comune, FS e Regione per ottenere una migliore mobilità offrendo ai romani un servizio di metropolitana sulla rete ferroviaria realizzabile in 5-8 anni (peraltro per fasi funzionali intermedie), incrementando la rete di linee metropolitane di svariate decine di Km e dotando le zone più periferiche di quei servizi urbani di mobilità e sociali e commerciali fondamentali per la città dei 15 minuti.
Per conseguirlo andrebbe integrato il metodo e la composizione del tavolo di confronto Comune - gruppo FS e Regione, portando esigenze e proposte del Comune, della Città Metropolitana e della Regione frutto di analisi e progettualità specifiche. Collaborazione e condivisione le parole chiave.
Coinvolgere meglio e al massimo le popolazioni interessate dai progetti (cosa da tener presente perlomeno per il futuro e per i prossimi progetti) e fare un'analisi della domanda articolata e approfondita come da manuale, cosa questa invece da applicare da subito per avere modelli di esercizio e analisi di fattibilità di livello qualitativo e quantitativo adeguate sia agli investimenti da fare e sia alla popolazione da servire.
Per ora purtroppo nessuna novità: questo matrimonio tra Comune e comunità di Roma e gruppo FS non s'ha da fare e i mandanti ancora non sono stati trovati anche se qualche sospetto o meglio qualche approfondimento si sta facendo riguardo la su accennata vicenda dei tram. Un elemento accomuna le due situazioni: nel confronto tra metro, tram e metropolitana ferroviaria, la prima costa da sette a dieci volte di più.
Fosse questo il movente?

Claudio Cipollini

Fer PRESS
Tutte le nostre notizie sono anche su

ABBONATI E LE LEGGERAI INTEGRALMENTE

Sicurezza sul lavoro

L'incidente di Brandizzo: responsabilità e sicurezza statistica

Stanno emergendo una serie di gravi deficienze nella gestione della sicurezza per le manutenzioni ferroviarie, sia sul versante delle responsabilità delle ferrovie (Trenitalia e Rete Ferroviaria Italiana) che di quelle della ditta in subappalto, anche se rimane al momento controversa l'esatta ripartizione delle responsabilità del dolorosissimo evento di Brandizzo. E' adombrata da alcune fonti persino l'ipotesi del dolo.

Di certo c'è solo l'impossibilità tecnica per il macchinista di evitare l'incidente "a vista", data la lunghezza degli spazi di frenatura di un treno che si muova a velocità elevata.

E' anche certo che non si trattava di un treno "ad orario", ma di un convoglio tecnico per lo spostamento di vagoni, e per questo avrebbe richiesto una attenzione particolare nel segnalarne la marcia.

Ma come valutare in un'ottica più generale e strategica il livello di sicurezza del sistema ferroviario italiano nel suo complesso? Nonostante l'inevitabile aridità dell'approccio, non c'è altra via che quella dei confronti statistici.

E' necessaria una premessa: nelle attività umane caratterizzate da un altissimo numero di eventi potenzialmente fonti di pericolo, la sicurezza assoluta non è mai ottenibile, perché il concatenarsi di cause avverse che generano gli incidenti ha un'alta probabilità di accadere, tanto maggiore quanto sono numerosi gli eventi. E i trasporti sono ovviamente inclusi in tali attività.

I confronti statistici possibili si articolano in tre direzioni: l'andamento temporale dell'incidentalità, i confronti con realtà nazionali analoghe, ed i confronti con altri sistemi di trasporto. Questo ovviamente a prescindere dalle responsabilità specifiche di ciascun evento, la cui analisi rimane essenziale e doverosa.

Iniziamo dall'andamento nel tempo degli incidenti ferroviari mortali, e iniziamo dal contesto ferroviario europeo. Questo vede una tendenza alla diminuzione degli inci-

denti. La misura più ragionevole non è né il numero assoluto né quello per abitante: dipende dal numero di eventi significativi, che per le ferrovie sono i viaggi in treno, cioè il traffico ferroviario (espresso in passeggeri moltiplicati per i Km percorsi).
In relazione a questo indicatore gli incidenti risultano sistematicamente in calo, e mostrano numeri piccoli rispetto agli altri sistemi di trasporto. L'andamento decrescente ovviamente non è lineare per gli anni in cui vi sono incidenti di particolare gravità: nell'ultimo ventennio gli incidenti più gravi sono avvenuti in Spagna (Santiago per l'Alta Velocità) e in Italia (Viareggio per la fuoriuscita di GPL), ma anche in Italia la tendenza è decrescente.
Il confronto con altri paesi europei vede l'Italia allineata con Francia e Germania oltre che per la tendenza decrescente anche per i numeri per unità di traffico ferroviario.
Vediamo ora rapidamente il confronto con gli altri modi di trasporto. L'ordine di grandezza assoluto è eloquente: in Italia siamo intorno alla decina di morti all'anno in media in ferrovia rispetto ai 3000 del sistema stradale. Anche se gli eventi nel sistema stradale (i viaggi) sono un ordine di grandezza più elevati, la differenza è di due ordini di grandezza (decine contro migliaia). I confronti con il sistema aereo vedono quest'ultimo ancora più sicuro delle ferrovie, ma il dato è alterato dall'estrema lunghezza media dei viaggi aerei.
Per ribadire infine la rilevanza del numero di eventi significativi nell'incidentalità, si ricorda che gli incidenti mortali domestici (cadute ecc.) generano in media più di 6.000 vittime all'anno.
Vediamo ora se in Italia vi possono essere solidi indizi di sottofinanziamento per la sicurezza nel sistema ferroviario, anche se questo parametro ha una significatività incerta: una cattiva organizzazione o una bassa produttività nell'uso delle risorse darebbe luogo comunque ad una elevata incidentalità, il che tuttavia, come abbiamo visto, non sembra confermato dai dati.
Bene, i finanziamenti pubblici alle ferrovie italiane sono straordinariamente elevati, superando in media i 10 miliardi di Euro annui, includendo i nuovi investimenti e le manutenzioni straordinarie, che vanno di per sé ad accrescere la sicurezza.
Si tratta di trasferimenti a diversissimo titolo che hanno generato un ammontare su un trentennio dell'ordine di grandezza di poco meno del 20% del debito pubblico nazionale.
Nessun serio segnale dunque di sottofinanziamento, tuttalpiù del contrario.
Si ribadisce che questo quadro non ha nulla a che vedere con le responsabilità specifiche dell'incidente di Brandizzo, che possono essere gravissime, anche nella gestione degli affidamenti a ditte esterne.
Ma a livello di sistema di trasporto, le ferrovie italiane sembrano sicure (rispetto per esempio a quelle polacche o ungheresi, che vedono numeri ben diversi, rimanendo nello scenario europeo).
Sulle cose da fare per ridurre le vittime nei trasporti, se si accetta che ogni vita umana abbia lo stesso valore, sembrerebbe allora che il settore su cui è più urgente intervenire sia quello stradale, dove la causa maggiore è l'eccesso di velocità, largamente tollerato su gran parte della rete viaria, e dove la tecnologia consentirebbe interventi molto significativi e a basso costo (e qui siamo anche lontani dagli obiettivi di sicurezza europei).
Il che ovviamente non esenta le ferrovie da fare ogni sforzo "in casa propria" per evitare che eventi così dolorosi come quello di Brandizzo si ripetano.

Marco Ponti
BRT Onlus

HSR

Iniziativa dei cittadini europei

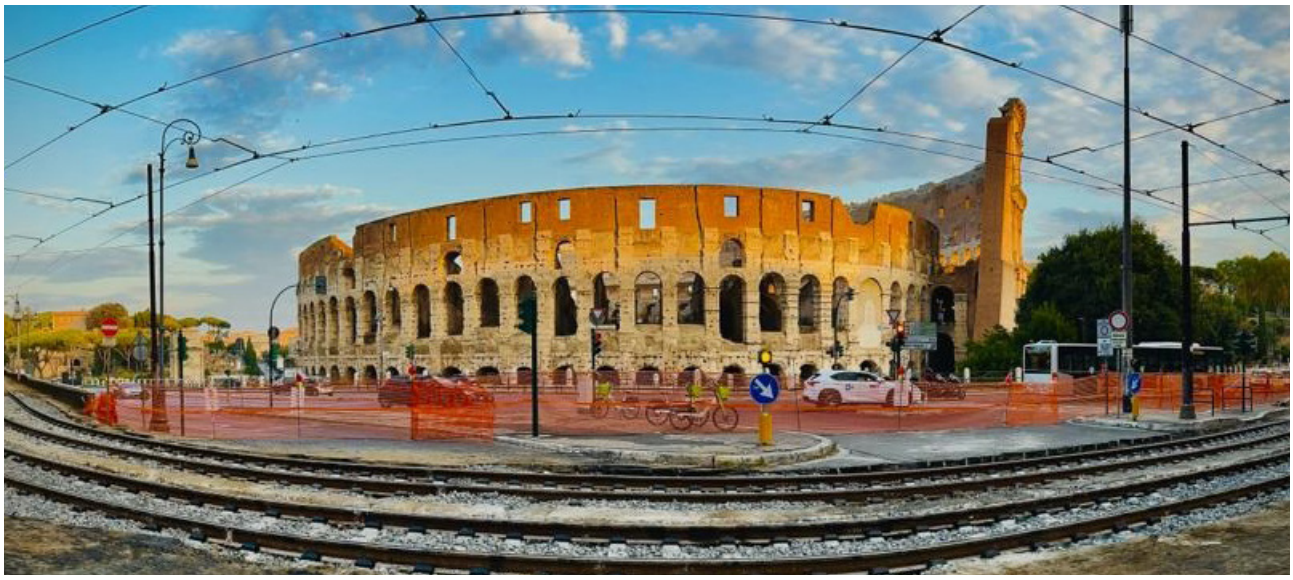
Collegare tutte le capitali ed i cittadini europei con una rete ferroviaria ad Alta Velocità

Può avere voce sul nostro futuro comune firmando l'Iniziativa dei cittadini europei per sensibilizzare i politici
Può scansionare il QR code aderendo all'iniziativa

Per maggiori informazioni e contatti:
www.connect-capitals-hsr.eu

Pinocchio manutentore

Roma, Ryder Cup: resta chiuso per "manutenzione urgente" il ramo della B1



Allora, l'anticipazione data 7 giorni fa da queste colonne (purtroppo) è stata confermata: il ramo della B1 sarà chiusa in modo coincidente ai tempi di svolgimento della Ryder Cup e i treni saranno utilizzati per "potenziare" il servizio della B tra Laurentina e Rebibbia.

In un comunicato l'Amministrazione capitolina spiega che la chiusura è dovuta a manutenzioni urgenti?!

Come si dice in un cartone animato, chi ci crede è uno stoccafisso.
Sia gli stoccafissi creduloni che i cittadini giustamente arrabbiati si chiedono se il "potenziamento" comunicato dall'amministrazione (messo nello stesso comunicato in relazione diretta allo svolgimento del Ryder Cup) sia stato contrattualizzato e quindi fatto pagare agli Organizzatori del torneo (che notoriamente non sono in difficolta economiche) utilizzando i costi standard (o quale altro criterio), se così non fosse, in Atac si sarebbe restaurato il tempo allegro delle regalie di servizi e risorse che ha contribuito all'indebitamento e al rischio fallimento (per datare quel tempo occorrerebbe il carbonio 14).
Intanto, per quanto riguarda la "manutenzione" si fa rilevare che l'anticipazione del servizio alle ore 4.30 di fatto limita e impedisce l'utilizzazione della fascia di manutenzione notturna (quella vera, urgente e indifferibile) nella tratta Laurentina-Rebibbia, ma qualcuno sosterrà che in quei giorni non erano previsti programmi di manutenzione ordinaria e straordinaria.

Chi amministra sceglie, decide (anche di interrompere il servizio su una tratta della metro) e al il diritto di difendere scelte e decisioni rispondendone, quando sarà il momento ai cittadini elettori.

Quello che si dovrebbe evitare e di confermare nei cittadini tutti lo stato d'animo che il grande Proietti interpretava cantando : "Nun je dà retta Roma t'hanno cojonato!"

Enrico Sciarra

FONDAZIONE FS ITALIANE

10°

2013 - 2023

UNA BELLA STORIA ITALIANA

Foto di Luca Catasta

Scopri i viaggi in treno storico su

www.fondazionefs.it