

## Notizie dall'interno

Dott. Ing. Massimiliano BRUNER

### TRASPORTI SU ROTAIA

#### Firmato il primo contratto di servizio fra Regione Sicilia e Trenitalia

Firmato a Palermo il primo contratto di servizio tra la Regione Siciliana e Trenitalia. Il documento, siglato dal direttore del Dipartimento Infrastrutture Mobilità e Trasporti della Regione Siciliana, F. BELLOMO e, per Trenitalia, dal direttore della Divisione Passeggeri Regionale, O. IACONO, avrà durata biennale per un valore complessivo di 223 milioni ed è propedeutico al contratto decennale 2017-2026.

Il contratto è imperniato su principi di sviluppo dei servizi ferroviari destinati ai pendolari in una logica europea: interscambio nelle aree urbane, frequenza nelle aree suburbane e velocità per i servizi extraurbani, incremento e innalzamento degli standard qualitativi del servizio con obiettivi definiti e, infine, un piano che consenta di riqualificare i collegamenti migliorando le connessioni e realizzando l'integrazione dei trasporti tra ferro e gomma.

Traguardi che, attraverso un sistema di premi e penalità basato su parametri predeterminati, si intende raggiungere per rilanciare il trasporto ferroviario in Sicilia.

La Regione Siciliana, competente in materia di programmazione e finanziamento del servizio, corrisponderà a Trenitalia corrispettivi per 111,5 milioni di euro all'anno a fronte di una produzione di 9,5 milioni di tkm destinata ad essere aumentata, nel tempo, in termini di frequenza delle corse e di chilometri percorsi.

L'intesa, inoltre, prevede investi-

menti pari a 190 milioni di euro per l'acquisto di nuovi treni: 40 milioni in autofinanziamento da parte di Trenitalia e due tranches di 50 e di 100 milioni di euro da parte della Regione (*Comunicato stampa Regione Sicilia*, 30 dicembre 2015).

#### HackToscana: il primo "hackathon" itinerante sulla mobilità sostenibile e consapevole

Il format di HackToscana resta fedele alle dinamiche del modello tradizionale: si tratta infatti di una maratona di 24 ore in cui ragazzi provenienti da tutta Italia lavoreranno all'ideazione e allo sviluppo di idee di business innovative in tema di mobilità per renderla più sostenibile e connessa nell'interazione col territorio.

La novità è che l'evento si svol-

gerà in treno (fig. 1), in particolare sulla tratta Firenze-Arezzo. I ragazzi infatti partiranno sabato 30 dalla stazione di Santa Maria Novella (Sala Reale, binario 16) per proseguire in treno fino al CampusLAB di Arezzo, spazio dell'Università di Siena che ospiterà i ragazzi nella Biblioteca per continuare a lavorare, senza sosta, fino alla mattina di domenica 31 gennaio. Tornati a Firenze, i partecipanti si ritroveranno nella Sala Reale dove si terranno le presentazioni dei progetti e le premiazioni.

L'intento di Regione Toscana, promotrice di questo hackathon in collaborazione con Trenitalia, Università di Siena e Fondazione Sistema Toscana, è quello di porre l'attenzione sulla necessità di un'innovazione tecnologica anche nel settore dei trasporti, resa indispensabile dalla trasformazione digitale in atto ormai in ogni ambito.

L'hackathon, organizzato da Travel Appeal, società specializzata per l'elaborazione dei Big Data nel turismo divenuto punto di riferimento nel settore, è sponsorizzato da tre aziende protagoniste del settore: Alstom, una delle principali aziende del settore ferroviario in Italia, Engineering, leader in Italia nel software e servizi IT e MAIOR, azienda nel



(Fonte: Travel Appeal)

Fig. 1 - Il Coradia Meridian ETR425, protagonista dell'evento Toscano.

## NOTIZIARI

settore della ottimizzazione matematica rivolta in particolare alla gestione di risorse nel campo del trasporto collettivo.

Queste tre importanti realtà metteranno in palio, per i progetti che risulteranno vincitori, premi del valore di 5.000 euro per un totale di 15.000 euro (*Comunicato stampa Travel Appeal*, 15 gennaio 2016).

### **Toscana: Trenitalia Regionale, "In treno col biglietto": pool nazionale attivo**

Un nuovo round della campagna "In treno col biglietto", promossa da Trenitalia Regionale, prende il via lunedì 11 gennaio in Toscana. Per la seconda volta in poche settimane un pool di agenti Trenitalia, provenienti da altre regioni italiane, affiancherà i ferrovieri toscani impegnati nel controllo dei biglietti sui treni regionali. In tutto saranno circa 50 gli agenti coinvolti.

Il potenziamento dei controlli, messo a punto da Trenitalia ha carattere strutturale e sistematico, non è quindi un'iniziativa spot limitata nel tempo, ed è affidato a team di almeno cinque persone.

La contemporanea presenza di più agenti, specificamente professionalizzati, rende più veloci ed efficaci le operazioni e serve da deterrente a possibili reazioni aggressive.

In tutta Italia il personale destinato a queste attività è di circa 220 persone, tra controllori e dirigenti della Divisione Passeggeri Regionale e personale di Protezione Aziendale Trenitalia.

Il pool nazionale ogni settimana lavora in una diversa realtà regionale, affiancando quello locale, sempre attivo nella propria realtà.

I team in Toscana avranno base a Firenze e Pisa e si muoveranno su gran parte del territorio regionale. Nella prima fase, lo scorso novembre 2015, la nuova attività di controllo ha permesso di far emergere sacche di evasione, sulle tratte più critiche, con punte fino all'11% e ha permesso

di recuperare significative risorse finanziarie.

L'attenzione continuerà a concentrarsi soprattutto sui treni e sulle tratte dove il fenomeno dell'evasione e elusione è più rilevante.

Il nuovo approccio di Trenitalia al fenomeno intende attivare un circuito virtuoso, richiamando al civico rispetto delle regole, anche grazie ad un maggiore rigore e capillarità nei controlli.

Il tutto a beneficio della stragrande maggioranza dei viaggiatori, che paga il biglietto e l'abbonamento, e delle Regioni, cui compete l'onere di finanziare il servizio.

Il recupero delle risorse attraverso la lotta all'evasione contribuirà al proseguimento del percorso di ammodernamento e potenziamento della flotta regionale.

Sta cambiando la strategia di Trenitalia anche nei confronti di quegli oltre 2mila trasgressori che, negli anni, hanno collezionato più sanzioni senza mai pagare un euro.

L'azienda è pronta a denunciarne l'insolvenza fraudolenta, come previsto dal codice penale (*Comunicato stampa Trenitalia*, 8 gennaio 2016).

### **Veneto: RFI, tre danneggiamenti ai passaggi a livello in due giorni sulle linee regionali**

Tre danneggiamenti in due giorni ai passaggi a livello delle linee ferroviarie del Veneto. L'ultimo mercoledì 13 gennaio sulla linea Venezia-Bassano.

A Castello di Godego un'autogru, con la sagoma superiore al limite in altezza ammesso per il transito sul passaggio a livello di via Grande, ha danneggiato la linea elettrica di alimentazione dei treni. L'urto ha causato l'interruzione del traffico ferroviario per oltre 4 ore, con pesanti ritardi per i viaggiatori.

Il mancato rispetto del Codice della Strada è all'origine di questo come di tutti gli altri danneggiamenti ai passaggi a livello.

Nel 2015 sulle linee regionali gestite dalla Direzione Territoriale Venezia di Rete Ferroviaria Italiana sono stati registrati 84 danneggiamenti ai passaggi a livello, nella quasi totalità urti di auto e moto contro le sbarre o gli apparati di manovra.

La maggior parte di questi (64) sono avvenuti nel trevigiano dove sono presenti 162 passaggi a livello distribuiti su 322 km di linea a semplice binario e 135 a doppio binario. Maggiormente interessate dall'abbattimento delle sbarre - in termine tecnico "tallonamento" - sono state le linee Treviso-Vicenza (15), Treviso-Castelfranco Veneto-Belluno (20) e Venezia-Trento (18). Queste linee sono peraltro rappresentative di una situazione di eccessiva "densità" di attraversamenti stradali (rispettivamente 0,37, 0,43 e 0,45 passaggi a livello per km) che derivano dall'impianto Otto-Novecentesco della viabilità ferroviaria e stradale.

Gli effetti di questi eventi si sono tradotti in pesanti conseguenze sulla circolazione ferroviaria: per le tre linee in questione, nel 2015, si sono registrati oltre 120 ore di ritardo ai treni. Il danno economico è stato di oltre mezzo milione di euro e sono state necessarie circa novemila ore/lavoro per la riparazione dei danni.

RFI ha da tempo avviato un processo di ottimizzazione consistente nell'innalzamento dei livelli di sicurezza dei passaggi a livello attraverso il miglioramento dell'equipaggiamento e l'introduzione di sistemi di manovra tecnologicamente più avanzati, oltre alla messa in opera di specifica segnaletica informativa e l'adeguamento delle procedure manutentive e di esercizio.

Contemporaneamente sono stati avviati interventi per la soppressione dei passaggi sia pubblici sia privati. Nel 2015 ne sono stati avviati 16 e 13 sono previsti nel 2016.

La sostituzione dei passaggi a livello con opere alternative (cavalcaferrovia e sottopassi stradali) è una scelta concordata con gli Enti territoriali interessati, in primo luogo le

## NOTIZIARI

Amministrazioni comunali e provinciali. È stata proposta anche l'installazione di bande rumorose o dispositivi rallentatori di velocità (*Comunicato stampa Rete Ferroviaria Italiana*, 15 gennaio 2016).

### Trentino Alto Adige: positivo il bilancio 2015 del trasporto ferroviario regionale

Nell'anno appena trascorso oltre il 95% dei treni è arrivato puntuale a destinazione. È positivo il bilancio 2015 del trasporto ferroviario regionale gestito da Trenitalia in Trentino Alto Adige.

Nell'anno appena trascorso oltre il 95% dei treni è arrivato puntuale a destinazione, percentuale che sale al 97% se si escludono i ritardi non dipendenti da Trenitalia (96,7% in Alto Adige e 97,4% in Trentino). Dati entrambi migliorativi rispetto al 2014, quando le percentuali erano state rispettivamente del 95,5% e del 96,7%.

Un risultato raggiunto grazie a una costante attività di manutenzione dei convogli e all'impegno del personale dedicato ai treni. Scese anche del 27,5% le decurtazioni di carrozze rispetto all'anno precedente.

Questi dati sono ancora più significativi se si considera che l'età media dei convogli della direzione regionale di Trenitalia è tuttora abbastanza alta, essendo i 2/3 dei convogli composti ancora da vetture concepite e costruite oltre 30 anni fa.

Sono attualmente sette i convogli Flirt di nuova concezione utilizzati da Trenitalia sulle linee elettrificate in Trentino Alto Adige. Determinante per il miglioramento del servizio è stato pertanto l'avvio del graduale rinnovo del parco mezzi in atto da qualche anno, che nel quadro dei due nuovi contratti di servizio con le province di Trento e Bolzano verrà esteso ulteriormente con l'acquisto di 13 nuovi convogli moderni e confortevoli, come previsto nei recenti accordi locali. Si tratta di sette convogli FLIRT della ditta costruttrice Stadler e di sei convogli JAZZ della ditta costruttrice Alstom.

La conferma del buon andamento arriva anche dal monitoraggio della percezione che i clienti hanno del servizio offerto. I dati consolidati del 2015 hanno evidenziato una soddisfazione del viaggio nel complesso dell'85,6% a Bolzano e del 90,8% a Trento, entrambi i valori in crescita rispetto al 2014.

Anche il giudizio su pulizia, comfort, puntualità e professionalità del personale è in netto miglioramento, confermando che la strada intrapresa ormai da anni è quella giusta e sta dando i suoi frutti, anche grazie al supporto dei due enti istituzionali.

Sono risultati che Trenitalia è impegnata a consolidare e migliorare nel 2016, un anno caratterizzato da nuove e importanti sfide.

La cronaca ferroviaria del 2015 riporta anche alcuni episodi meno positivi sul fronte delle problematiche legate soprattutto ai noti fenomeni di immigrazione, che sebbene non abbiano inficiato l'andamento generale, sono stati oggetto di puntuali approfondimenti e tempestive misure correttive in collaborazione con le Forze dell'Ordine e la struttura interna di Protezione Aziendale.

Quest'anno sarà caratterizzato infatti da una sempre minore tolleranza nei confronti del fenomeno dell'evasione tariffaria. Una nuova attività di controllo dei biglietti vedrà prossimamente al lavoro team di agenti, specificamente professionalizzati, che renderanno i controlli più veloci ed efficaci e avranno anche una funzione deterrente a possibili reazioni aggressive nei confronti del personale (*FsNews*, 12 gennaio 2016).

### Allarme smog: il treno il mezzo più ecologico

In Italia nel 2015 vince il treno.

I viaggiatori che quest'anno hanno scelto il Frecciarossa tra Roma e Milano hanno fatto risparmiare all'atmosfera circa un milione di tonnellate di CO<sub>2</sub>, 10 tonnellate di pM<sub>10</sub>, 6000 tonnellate di NO<sub>x</sub> e 500

tonnellate di idrocarburi non metallici che sarebbero state emesse se avessero viaggiato in auto.

Proprio in queste due città gli elevati valori delle polveri sottili, registrati in questi ultimi giorni, hanno imposto le targhe alterne o addirittura il blocco delle automobili private. Roma, Milano come tutte le città italiane hanno estremo bisogno di sistemi di mobilità integrati e intelligenti, per questo motivo il Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, sempre in linea al processo di modernizzazione del Paese, è impegnato nello sviluppo di un ampio progetto di mobilità integrata e sostenibile.

Progetto che riguarda anche le linee del trasporto regionale, percorse giornalmente da circa 1,8 milioni di pendolari su più di 6mila treni; grazie alla loro scelta responsabile di rinunciare all'automobile, nel 2015 sono stati risparmiati all'atmosfera: 5,5 milioni di t di anidride carbonica, 73mila kg di particolato (pM<sub>10</sub> e pM<sub>2,5</sub>), 22mila t di ossidi di azoto e 2mila t di idrocarburi.

L'impegno del Gruppo FS Italiane per una mobilità sempre più sostenibile nel trasporto regionale è inoltre testimoniato dalla gara record di 4,5 miliardi per l'acquisto di 500 nuovi treni per i pendolari che si aggiungono ai due miliardi e mezzo di euro già investiti per ammodernare la flotta e la qualità dei servizi ai pendolari.

Il Gruppo FS Italiane contribuisce anche così al miglioramento della qualità della vita di milioni di cittadini, promuovendo soluzioni di mobilità sempre più vantaggiose e sostenibili (*Comunicato stampa Gruppo FS*, 31 dicembre 2015).

### Ferrovie Sud-Est: il ministro DELRIO nomina commissario e sub-commissari

Il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, G. DELRIO, ha nominato, con un Decreto ministeriale in attuazione dell'art. 1, comma 867 della Legge di Stabilità, il commissario e i subcommissari della società Ferro-

## NOTIZIARI

vie del Sud-Est e Servizi Automobilistici.

Commissario governativo è A. VIERO, i sub-commissari sono D. MARIANI e A. MAUTONE. Il Commissario dovrà provvedere entro novanta giorni a predisporre un piano industriale per il risanamento della Società che preveda, tra l'altro, la riduzione dei costi di funzionamento. È incaricato inoltre di predisporre, sempre entro novanta giorni, una relazione sullo stato finanziario e patrimoniale della Società che sarà pubblicata sul sito web del Mit.

Il Decreto prevede che il Commissario possa attivare una procedura di ristrutturazione del debito nonché proporre l'eventuale trasferimento o l'alienazione della Società stessa.

Nel decreto vengono precisate anche le modalità di utilizzo dello stanziamento di 70 milioni di euro per l'anno 2016, previsto con la Legge di stabilità, al fine di garantire la continuità aziendale e ripristinarne l'equilibrio economico e finanziario.

VIERO, già presidente del cda uscente della società FSI, nominato dal Ministro a fine novembre 2015, è docente SDA Bocconi, già direttore generale e vice presidente della multiutility Iren. L'avvocato D. MARIANI ha competenze professionali tecnico-amministrative nella gestione del personale e nei rapporti con le organizzazioni sindacali nei servizi pubblici locali, A. MAUTONE è dirigente Mit della Direzione Trasporto Pubblico Locale, già impegnato in ristrutturazioni di aziende dei trasporti. I due sub-commissari erano componenti del cda uscente (*Comunicato stampa Ministero Infrastrutture e Trasporti*, 12 gennaio 2016).

### TRASPORTI URBANI

#### **ASSTRA: caricare l'arma del trasporto pubblico locale contro l'inquinamento, se non ora, quando?**

Riforma del trasporto pubblico locale, concorrenza reale e equa, in-

vestimenti di lungo respiro. Sono questi gli interventi strutturali di cui il settore dei trasporti pubblici ha bisogno ora, adesso, perché è da ieri che le città italiane hanno bisogno di reti di trasporto pubblico all'altezza delle esigenze. Non c'è più tempo da perdere. Bisogna che la politica sciolga quei pochi ma fondamentali nodi che bloccano la crescita del settore dei trasporti pubblici locali, unica vera risposta strutturale per abbattere l'inquinamento atmosferico nei centri urbani e arginare lo strapotere dell'automobile nel consumo di suolo pubblico, soprattutto nei centri storici delle città italiane. Il trasporto pubblico locale deve poter diventare in tutta Italia la scelta modale da preferire. Sicuramente i cittadini accettano volentieri di pagare il giusto prezzo per un buon servizio.

"Sbloccare subito il fondo per il rinnovo degli autobus, per dare l'avvio immediato all'uso delle risorse e quindi allo smaltimento degli autobus più vecchi e inquinanti". È quanto chiede con forza M. RONCUCCI, il presidente dell'Asstra, l'associazione più rappresentativa del settore trasporti pubblici in Italia, che aggiunge: "Eppure abbiamo una urgenza totale di investimenti importanti per sviluppare i sistemi rapidi di massa come metro e tramvie e di cominciare a svecchiare la nostra flotta per abbassare i costi, migliorare il servizio, ridurre il gap che ci divide dal resto d'Europa dove viaggiano dei bus con una età media di 7 anni, contro i 12 anni in casa nostra, soprattutto aiutare le città a respirare e uscire dalla morsa del traffico privato" (*Newsletter di ASSTRA - Associazione Trasporti*, N° 473 del 23 dicembre 2015).

### INDUSTRIA

#### **FSI: la privatizzazione per il MIT**

Il percorso di privatizzazione di Ferrovie dello Stato Italiane, esattamente come avvenuto per Poste,

"deve prendersi tutto il tempo necessario, anche se avevamo preso l'impegno con l'Europa di farlo entro il 2016".

Lo ha dichiarato il ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, G. DELRIO, in audizione alla commissione Lavori Pubblici del Senato, spiegando che "la quotazione di questo grande gruppo industriale deve dare i capitali per sviluppare un settore che ha potenzialità enormi". DELRIO ha aggiunto che sul tavolo ci sono diverse opzioni ma in questo momento non è stata fatta una scelta precisa. "Al momento - ha detto il ministro - il Governo intende attendere la predisposizione da parte dei nuovi vertici di FSI di un piano industriale per la piena valorizzazione di tutti i settori implicati".

"Dal nostro punto di vista - ha aggiunto DELRIO - il processo di privatizzazione deve garantire la proprietà pubblica della rete al fine di non far influenzare gli investimenti su efficienza e tecnologia da altri interessi che non siano quelli del servizio pubblico efficiente e della massima sicurezza dei passeggeri".

Inoltre, secondo DELRIO, la privatizzazione di FSI "non è un'operazione di abbattimento del debito pubblico, ma deve essere una grande operazione industriale che crea campioni nazionali in diversi settori". Come ha detto PADOAN "la privatizzazione deve essere fatta nel momento in cui dà il massimo di possibilità di incasso per lo Stato, prima bisogna sistemare diverse questioni".

Il ministro ha quindi spiegato che all'interno del Gruppo FSI "ci sono molti settori che hanno problemi di performance, come trasporto pubblico regionale e merci. L'Italia è un Paese che ha molta velocità sulla rete AV e poca velocità e poca efficienza sul trasporto pubblico regionale".

Per questo "chiediamo un forte investimento sul parco rotabile, perché crediamo che il tema del trasporto regionale, che riguarda milioni di cittadini ogni mattina, sia un tema decisivo. Questo settore ha bisogno ancora secondo noi di attenzione".

## NOTIZIARI

“L’efficienza dei vari settori che compongono la holding è un elemento molto importante” – ha sottolineato ancora il ministro – evidenziando che “la risoluzione positiva e il grande interesse riscosso dalla privatizzazione di Grandi Stazioni è un esempio di come, dando efficienza ai settori, si possano ottenere risultati importanti”.

Sempre sul trasporto pubblico locale “abbiamo già preparato la bozza di riforma, che è già molto solida, siamo pronti per l’avvio della discussione”.

Sui tempi dell’arrivo del provvedimento in consiglio dei ministri, DELRIO non si è espresso, spiegando che in queste settimane ci sono già molti altri provvedimenti che attendono di essere discussi.

La bozza è pronta anche dal punto di vista del quadro regolatorio – ha puntualizzato il ministro – spiegando che hanno collaborato anche i vertici delle Ferrovie dello Stato Italiane. “Tutto è stato fatto in piena sintonia con i vertici di FSI, che vedono, come me, il tema della privatizzazione come un elemento importante per lo sviluppo dell’azienda. Noi siamo ottimisti sul fatto che l’avvio del processo di privatizzazione comporti comunque un miglioramento dell’efficienza complessiva del sistema - ha concluso DELRIO - perché stimola ad essere più trasparenti, ad avere una migliore attenzione ai conti e ai cittadini” (*Comunicato stampa Gruppo FSI, Roma, 13 gennaio 2016*).

### Gruppo FSI: M.M. ELIA lascia il gruppo

M.M. ELIA lascia il Gruppo FSI.

Il consiglio di amministrazione e tutti i colleghi di Ferrovie dello Stato Italiane lo ringraziano per i 40 anni di vita professionale dedicati allo sviluppo del Gruppo.

ELIA è stato attore in prima persona dei grandi cambiamenti organizzativi e delle principali innovazioni tecnologiche che hanno portato il Gruppo FSI a livelli di solidità ed ef-

ficienza tra i più elevati in Italia, in Europa e nel mondo.

A ELIA, che con la sua passione, la sua competenza e la sua umanità ha accompagnato una fase storica per il Gruppo, vanno la riconoscenza e gli auguri più fervidi di tutte le donne e gli uomini delle Ferrovie per la sua vita futura (*Comunicato Stampa Gruppo FSI, 1 gennaio 2016*).

### MAZZONCINI: “Scorporare RFI vuol dire ammazzare le ferrovie”

Scorporare Rete Ferroviaria Italiana da Ferrovie dello Stato Italiane, significa ammazzare FSI. Lo ha detto l’ad del Gruppo FSI, R. MAZZONCINI (fig. 2), nel corso di un’audizione alla commissione Lavori Pubblici del Senato. “RFI, che si dedica essenzialmente allo sviluppo e alla manutenzione della rete ferroviaria, è il cuore di FSI ed è per questo che confermo quanto detto dal ministro PADOAN, ovvero che RFI debba restare integra e non ha nessuno bisogno di essere enucleata, separata”, ha spiegato il top manager.

“La rete ferroviaria in capo a RFI - ha aggiunto - vale intorno ai 26 miliardi ma non ha alcuna redditività visto che i pedaggi non coprono neanche le spese di manutenzione, poiché vengono tenuti volutamente bassi per evitare un aumento del costo del biglietto del treno. Nessuno comprenderebbe una cosa che rende zero, tenere la rete pubblica è scontato”.

Interpellato sul tema del piano industriale, l’ad ha ribadito che “senza un quadro regolatorio è impossibile farlo. Entro quest’anno però il problema verrà chiarito, anche perché, se non conosciamo il quadro regolatorio e non sappiamo come saranno fatte le gare, è impossibile fare un piano industriale”, aggiungendo che “questa necessità di chiarezza riguarda il nostro Paese, ma anche l’Europa, perché “è importante avere un quadro europeo, come è importante avere una chiara situazione nel nostro Paese”.

Parlando ancora del piano indu-



(Fonte: FSNews)

Fig. 2 - L’Ad del Gruppo FSI, R. MAZZONCINI.

striale, il numero uno del Gruppo FSI ha giudicato “un’operazione molto importante la prevista cessione di Grandi Stazioni, dal momento che risolve alla radice una serie di problemi di partnership di questi ultimi 15 anni. Altre cessioni, comunque, non sono all’ordine del giorno, anzi - ha aggiunto - faremo più acquisizioni che cessioni”. MAZZONCINI ha dunque sottolineato che l’operazione, già conclusa, di cessione dei 9 mila chilometri di rete elettrica a Terna “è stata fondamentale per il Paese” e che le “risorse andranno per 270 mln per investimenti sulla rete mentre le restanti sull’acquisto di treni regionali”.

Sulla liberalizzazione del mercato ferroviario, MAZZONCINI ha fatto sapere che questa “si tradurrà in una diminuzione della quota di mercato di Trenitalia, che potrà essere più che compensata dallo sviluppo in altri settori di trasporto come quello locale su gomma, visto che quest’ultimo vale 2,5 volte il trasporto pubblico locale su ferrovia”.

In merito all’internazionalizzazione nel suo complesso, MAZZONCINI ha ricordato come “il mondo del trasporto pubblico vede la presenza sempre più massiccia di aziende sempre più grandi. Quindi - ha precisato - o noi ci muoviamo in modo aggressivo rispetto al mercato o rischiamo l’invasione come in parte

## NOTIZIARI

già avviene con gruppi stranieri che scorrazzano per l'Italia".

Per quello che invece riguarda il settore delle merci, l'ad di FSI ha infine detto che si tratta di "uno dei punti più importanti da sviluppare" e che "nel piano industriale è prevista la costituzione di un solo polo per la logistica perché, se non lo gestiamo in maniera integrata, non ce la caviamo. Entro il 2016 - ha concluso - MAZZONCINI deve essere pronta e funzionante una nuova società che si occupi del trasporto merci e della logistica nel suo complesso" (*FSNews*, 13 gennaio 2016).

### VARIE

#### In biblioteca: "L'Italia in treno sul binario della nostalgia"

Che il treno abbia da sempre avuto un grande appeal nei confronti di illustratori, registi e fotografi, lo sospettavamo ormai da tempo. Basti pensare alle pionieristiche immagini cinematografiche dei fratelli LUMIÈRE, che riprendevano un treno in arrivo alla stazione, visione che causava paura e scompiglio tra quei primi inermi spettatori. Ma anche il ricordo di più di qualche copertina a colori della Domenica del Corriere che aveva il treno come protagonista, fermato da qualche giovane eroe po-

co prima che potesse precipitare in un baratro, o attentare alla vita di qualche infelice suicida. Sono le tavole di A. BELTRAME o, più tardi, di W. MOLINO, dettagliatissime per le parti tecniche del treno rappresentato, superiori per i particolari evidenziati a una fotografia a colori, ma che sapevano aggiungere l'emozione di sguardi vibranti, di orgogliosi abbracci, o la serenità di pericoli appena sventati.

Ora tutto questo colorito mondo italico, che ha avuto nel treno il suo elemento connotativo principale, è stato ricordato in un volume molto speciale e davvero unico nel suo genere che, partendo da una collezione di tavole illustrate della Domenica del Corriere e di Tribuna illustrata, ha via via allargato la sua analisi a tutti i principali giornali illustrati a cavallo dei due secoli, l'Otto e il Novecento, offrendo una panoramica vastissima di emozioni, retorica e populismi di ogni natura.

Il libro di cui vogliamo parlare, che si avvale della prestigiosa presentazione di M. MORETTI (Presidente di Fondazione FSI e del CIFI), è opera di G. MAGENTA, ingegnere meccanico specializzato in trasporti, e porta il bellissimo titolo di "L'Italia in treno. Storia e cronache dell'Italia in ferrovia nel racconto dei grandi artisti". L'editore è l'udinese P. GASPARI ed il volume è acquistabile presso il CIFI.

Non vuole essere una storia della tecnologia del mezzo ferroviario, né una storia sociale del treno, e nemmeno la storia di una particolare linea o rete ferroviaria. Lo sguardo dell'autore è più ampio e libero insieme, indirizzato soltanto dai colori di quelle tavole illustrate, e dalle emozioni che queste suscitavano e suscitano ancora oggi. Immagini che non seguono, né potevano seguire, un andamento logico troppo coerente, perché spesso legate alla cronaca più spiccia, o alla propaganda di regime, che imponeva, nel pieno della tragedia di una guerra mondiale (la disfatta di Caporetto era trascorsa da un paio di settimane), struggenti saluti di una madre alla stazione per la partenza del figlio: Madre italiana: "Parti tranquillo, figlio mio: non piango. Piangerei se ti sapessi vile...". O, analogamente, in un'immagine di W. MOLINO del 18 luglio 1943, dal titolo "Italia impavida", si mostra, in un quadro festoso e concitato insieme, come "anche quest'anno vengono inviati i bambini alle colonie elioterapiche. Partono a frotte su treni speciali, tra saluti di parenti e sventolio di bandierine".

G. MAGENTA però corregge a volte il tiro e non si affida soltanto ai pur splendidi lavori di BELTRAME e MOLINO. Apre spesso delle doverose parentesi storiche, come quando affronta il tema della Shoah, che quei giornali illustrati ovviamente ignoravano.

Ma il libro si apprezza per la carica emotiva che, a parte qualche fotografia più tecnica, promana dal suo insieme. Davvero il treno è penetrato nel nostro costume nazionale, accompagna i momenti salienti della nostra vita (guerre e matrimoni compresi), anche se c'è da chiedersi se tutto questo può dirsi ancora per l'oggi, in una società schiavizzata dall'uso dell'automobile, che ha da tempo spodestato, anche nel nostro immaginario, quel fascino antico e potente del treno in inesausto movimento (*©Messaggero Veneto*, 7 dicembre 2015 - Riproduzione autorizzata sulle riviste del CIFI per cortesia dell'autore).



Fig. 3 - La copertina del saggio di G. MAGENTA (Autorizzazione dell'autore)

## NOTIZIARI

### **MIT: ambiente e trasporti, in Gazzetta Ufficiale il regolamento per convertire veicoli tradizionali in elettrici**

Sulla Gazzetta Ufficiale n. 7 dell'11 gennaio scorso è stato pubblicato il regolamento 1 dicembre 2015, n. 219 "Sistema di riqualificazione elettrica, destinato ad equipaggiare veicoli delle categorie M ed N1", adottato a norma dell'articolo 75, comma 3-bis, del decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285 (Codice della strada).

Si tratta del regolamento che stabilisce le procedure tecniche e amministrative per l'omologazione di "sistemi di riqualificazione elettrica", destinati ad equipaggiare autovetture, autobus e autocarri, dotati in origine di motore tradizionale, consentendone la conversione in trazione esclusiva elettrica.

L'esigenza primaria del provvedimento è quella di ridurre le emissioni nocive nell'ambiente, prodotte da veicoli stradali con motore tradizionale, perseguendo l'obiettivo principale della regolamentazione della riqualificazione dei veicoli in circolazione sotto il profilo dell'impatto ambientale.

I benefici per i cittadini saranno molteplici. Innanzitutto, la possibilità di convertire il proprio veicolo in veicolo elettrico, perciò con meno vincoli alla circolazione e all'accesso alle zone a traffico limitato senza necessariamente acquistare un veicolo nuovo.

Per le imprese, considerando l'intera filiera indotta dal regolamento, i benefici sono diversi e riguardano:

- imprese produttrici dei componenti il sistema (batterie, motori elettrici, sistemi elettronici);
- imprese che si qualificheranno costruttori di sistemi e sull'intera catena di officine, titolate ad eseguire materialmente la riqualificazione elettrica del singolo veicolo, consistente nella rimozione del motore termico e la successiva installazione del motore elettrico;

- imprese di autotrasporto, che potranno riqualificare il proprio parco veicolare, soprattutto con riferimento ai veicoli utilizzati per la distribuzione delle merci nelle città;
- aziende di trasporto pubblico, che potranno rinnovare il proprio parco veicolare attraverso operazioni di revamping con conseguenti risparmi rispetto all'acquisto di nuovi veicoli.

Per tutti, un minore inquinamento ambientale. Si tratta di norme nazionali in quanto allo stato la materia non è oggetto di alcuna specifica prescrizione tecnica armonizzata a livello comunitario. (*Comunicato stampa Ministero Infrastrutture e Trasporti*, 14 gennaio 2015).

### **Expo Ferroviaria 2016: la mobilità al servizio dello sviluppo**

A due anni dall'ultima edizione, Expo Ferroviaria - il principale evento dell'industria ferroviaria in Italia - torna al Lingotto Fiere di Torino dal 5 al 7 aprile 2016.

Stimolato dagli investimenti previsti a livello nazionale ed internazionale, l'evento si preannuncia particolarmente interessante anche per la presenza dei grandi nomi e di nuovi protagonisti del settore. Ad Expo Ferroviaria infatti saranno presenti le aziende leader nel campo dei prodotti ferroviari, della costruzione e della manutenzione del materiale rotabile, delle infrastrutture, degli interni dei mezzi ferroviari e delle tecnologie rivolte ai passeggeri.

Un settore in una fase di espansione grazie anche alle risorse che riesce a muovere: oltre ai 24 miliardi di euro previsti dal Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane per il quadriennio 2014-2017, vanno registrati anche l'avanzamento dei lavori della Nuova Linea Torino-Lione, i cantieri della Galleria di base del Brennero, la crescita delle ferrovie regionali indipendenti italiane e ancora progetti per metropolitane e metropolitane leggere nelle principali città italiane.

Proprio per questo, Expo Ferroviaria 2016 può essere considerata l'evento attraverso cui l'industria legata alla mobilità può fare da traino allo sviluppo, dando agli espositori l'occasione di presentare il meglio della tecnologia e know how di settore e trasformare il salone in un'occasione di crescita.

L'appuntamento torinese, in una delle città simbolo della mobilità ferroviaria italiana, da sempre al centro dei più importanti e strategici flussi di traffico merci e passeggeri, è organizzato da Mack Brooks Exhibitions ([www.mackbrooks.com](http://www.mackbrooks.com)). La società, impegnata nel mondo nelle fiere commerciali per l'industria ferroviaria, organizza esposizioni a cadenza regolare tra le quali Sifer a Lille, in Francia, Railtex ed Infrarail, entrambe nel Regno Unito ed Exporail a Mosca, in Russia.

Sono già 200 le aziende provenienti da 16 paesi che hanno confermato la partecipazione all'esposizione. Tra queste alcuni player eccellenti internazionali: i fornitori globali di sistemi ferroviari Bombardier Transportation e Siemens, AnsaldoBreda e Ansaldo ST ora parte di Hitachi Rail Europe. Gli specialisti delle infrastrutture Eurailscoat, Plasser & Theurer con Plasser Italiana e del materiale rotabile con le aziende del gruppo Vossloh, DakoCZ e Pesa, Alpiq EnerTrans, che ha acquisito Balfour Beatty Rail, e Sécheron.

Tra gli espositori, 40 aziende debuttano all'evento di Torino: Sits France, azienda specializzata nell'installazione di reti di telecomunicazione, fibra ottica, segnalazione e alimentazione elettrica; Salcef - principale costruttore italiano di infrastrutture ferroviarie; il costruttore di locomotive CZ Loko e il produttore di carri merci Legios, entrambe aziende produttrici di materiale rotabile dalla Repubblica Ceca.

Come nelle passate edizioni, Expo Ferroviaria comprenderà un intenso programma di conferenze, seminari, visite tecniche, B2B e presentazioni degli espositori, intensificando l'esperienza dei visitatori con di-

## NOTIZIARI

battiti e opinioni di rilievo sulle tendenze tecnologiche.

La zona espositiva si snoderà all'interno dei padiglioni 1 e 2 di Lingotto Fiere con l'area Infrastrutture e l'area Binari che permetterà agli espositori di presentare apparecchiature per la manutenzione dei binari in un contesto autentico.

Tra gli show partner di Expo Ferroviaria 2016 vi sono il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, la società ferroviaria nazionale Ferrovie dello Stato Italiane, il Collegio Ingegneri Ferroviari Italiani (CIFI), l'Associazione Industrie Ferroviarie (AS-SIFER), l'Associazione Nazionale Imprese Armamento Ferroviario (ANIAF), Ceipiemonte e TELT - Tunnel Euralpin Lione Torino, impegnata nella costruzione del nuovo collegamento ferroviario transalpino tra Torino e Lione.

A supportare l'evento saranno anche la Regione Piemonte, Federmobilità il forum per il trasporto regionale e urbano, la città di Torino, l'operatore per il trasporto torinese GTT e l'organizzazione delle infrastrutture cittadine Infra.To.



(Fonte: Ufficiostampa Mailander)

Fig. 4 - L'affluenza all'ultimo evento di ExpoFerroviaria.

Expo Ferroviaria 2016 sarà la settima di una serie di esposizioni di grande successo dedicate a tecnologia, prodotti e servizi ferroviari. L'ultima edizione nel 2014 (fig. 4) è stata visitata da 6400 tra manager, ingegneri e buyer dell'industria ferroviaria italiana e internazionale.

Ulteriori informazioni e aggiornamenti sull'esposizione, incluse conferenze, seminari e partecipanti sono disponibili sul sito [www.expoferroviaria.com](http://www.expoferroviaria.com) (Comunicato Ufficiostampa Mailander per Mack Brooks Exhibitions, 15 dicembre 2015).