



mobility press  
magazine

N. 340- 26 Maggio 2022

Intercity di giorno e di notte. Intervista a Carlo Andrea Arba (CTM Cagliari). Il biglietto? Digitale è bello: la app Roger e il sistema contactless. ATAC e Club Italia per il MaaS di Roma. In ricordo di Carlo Gregoretti. Futuro sospeso per 38 ferrovie: è ora delle decisioni. SRT partecipa alla Fiera Internazionale della Tecnologia Ferroviaria (IAF)



FONDAZIONE



ITALIANE

SCOPRI I VIAGGI IN  
TRENO STORICO



*[www.fondazionefs.it](http://www.fondazionefs.it)*



## Editoriale

### Intercity di giorno e di notte

Ha fatto notizia la decisione delle ferrovie francesi SNCF di far ripartire il Train Bleu, il mitico convoglio che alla fine dell'Ottocento collegava la Francia da un capo all'altro dell'Atlantico e del Mediterraneo. Il Train Bleu riparte come un Intercity notturno Parigi – Nizza, nel momento in cui è lo stesso Macron a promettere che il governo francese intende far ripartire i treni di notte. Dopo il Parigi – Nizza, dovrebbe essere il turno del Parigi-Tarbes, nel sudovest della Francia e poi dello sviluppo sulle direttrici Marsiglia-Digione, Marsiglia-Bordeaux, Tours-Lione e Parigi-Tolosa. Per non dire che SNCF coltiva le partnership con ferrovie tedesche, austriache e svizzere per far rinascere un servizio di Intercity Notte sulle principali relazioni europee, a partire dal collegamento Vienna-Monaco-Parigi. Anche qui le promesse sono di far rinascere antichi collegamenti notturni come il Zurigo-Roma (che dovrebbe partire già a fine 2022), e poi il Parigi-Berlino (2023) e poi ancora il Zurigo-Barcellona. Questa "controrivoluzione" sembra andare veloce, ma ha bisogno dei suoi tempi e di nuovi investimenti. A rientrare in servizio non sono i mitici treni notte come il Train Bleu, con il loro fascino dei tradizionali wagon-lits, ma piuttosto treni ristrutturati per consentire un'offerta diversificata e a portata di tutte le tasche, l'elemento che ha portato all'inevitabile declino del settore, soprattutto dopo che i voli aerei low cost riuscivano ad abbattere tempi e costi (e ad un livello concorrenziale) del trasporto tra una città e l'altra.

Nel rilancio dei treni notte c'è una ragione ecologica, ma anche un cambio di abitudini non si sa quanto favorito da un evento assolutamente imprevedibile come la pandemia e i lockdown. Più che le difficoltà che il virus ha costretto per chi viaggia in aereo, conta – forse – il cambio di mentalità nel concetto del viag-

gio; il classico "mordi e fuggi" dell'onnipotente viaggiatore che sembrava poter decidere la sera, la partenza per il mattino dopo (per rientrare semmai dopo poche ore) sembra aver lasciato il posto ad un approccio più meditato al viaggio, che recupera più o meno la sua dimensione "classica": il viaggio è un'occasione da sfruttare nella maniera migliore, con un soggiorno articolato e viaggiare di notte consente addirittura di risparmiare del tempo. Non c'è bisogno di essere storici delle ferrovie per sapere che l'Italia ha vissuto una parte importante della sua storia proprio sui treni notte. I mitici "treni del sole" hanno costruito il loro mito non certo sul fascino avventuroso del Train Bleu, ma sulle vicende dell'emigrazione di un intero popolo dal Sud al Nord della penisola. Ma davvero gli Intercity di giorno e di notte tornano di moda? Ci sono diversi motivi per puntare su una loro rinascita: il primo è proprio una crisi – non dichiarata, ma comunque percepibile – del trasporto aereo low cost, che ha perso molti punti anche in termini di convenienza proprio a causa della grave crisi pandemica. Il secondo è una riscoperta del Sud che sta diventando centrale nella vita del Paese, anche se ha contro di sé il generale tempo: l'Alta velocità Salerno-Reggio Calabria non arriverà prima del 2030, per il Ponte sullo Stretto deve arrivare prima la decisione e poi chissà se si potrà ripetere il miracolo del ponte Morandi... Insomma, una serie di motivi che rendono interessante il dibattito che il Movimento 5 Stelle – e, in particolare, il vicepresidente della Commissione Trasporti Paolo Ficara – hanno promosso presso il Palazzo dei Gruppi parlamentari; il titolo è già un programma: "Servizio ferroviario universale, Intercity giorno/notte – Le prospettive per un servizio efficiente".

## Intervista

# Carlo Andrea Arba (CTM Cagliari): continuare sugli investimenti. Con TRIPS un quadro normativo per le tecnologie assistive nei trasporti

**Carlo Andrea Arba è Presidente di CTM Cagliari da meno di due anni. L'azienda del trasporto locale del capoluogo sardo non smette mai di progettare cose nuove. Tra le prime a puntare sui mezzi elettrici, con una particolare attenzione ai filobus, la ricordiamo tra le prime ad inventarsi un'App per la bigliettazione e per seguire l'andamento del servizio.**

**Più volte premiata in Europa per le proposte innovative ora sì, in collaborazione con associazioni che rappresentano i cittadini con diverse disabilità mette a fattor comune tutta l'offerta con un progetto chiamato TRIPS\*. Presidente, non ne volete lasciare a terra nessuno dei cittadini cagliaritari...**

Ho assunto la Presidenza di CTM a luglio del 2021 con molto entusiasmo, nonostante la pandemia e le difficoltà del momento, sicuramente con un pensiero: non lasciare a terra i passeggeri, anzi, riconquistare quelli persi a causa della demonizzazione mediatica del trasporto pubblico locale, alla quale stiamo, purtroppo, ancora assistendo. Non siamo stati passivi e tengo a precisare che ho trovato una struttura aziendale ricettiva e abituata alle sfide ed al lavoro di squadra. Abbiamo dato subito inizio ad una campagna di comunicazione sulla sicurezza del trasporto pubblico mirata ai nostri passeggeri, soprattutto per riconquistarne la fiducia. Abbiamo utilizzato tutti i canali di comunicazione istituzionali, soprattutto i social media CTM che sono molto seguiti e sono un canale privilegiato, ormai imprescindibile, per dialo-



gare con i nostri clienti e rassicurarli sul nostro servizio. Il mio pensiero, condiviso con il nuovo consiglio di Amministrazione e con il Direttore Generale Bruno Useli, è quello di continuare sulla strada degli investimenti, stiamo progettando un nuovo deposito ZEB (Zero Emission Building), stiamo rinnovando la flotta aziendale nell'ottica della riconversione energetica.

Sto programmando un restyling dell'immagine e dei colori aziendali, che sta già virando gradualmente verso il celeste, il colore dell'elettrico e del cielo e del mare di Cagliari.

Sono appena rientrato da Karlsruhe, all'IT-TRANS in Germania, la più importante fiera europea delle tecnologie applicate ai trasporti, dove CTM ha condiviso uno stand con ASTRA e altre aziende di trasporto italiane e

# Continua il successo delle pubblicazioni AEP



Da quando AEP ha deciso di rendere disponibili le sue **pubblicazioni** relative ai temi più attuali della bigliettazione elettronica e alla propria attività, sono **migliaia** le persone le hanno scaricate. Davvero un **grandissimo successo**, che ci riempie di orgoglio.

Centinaia e **centinaia di pagine** illustrate, in **lingua italiana, inglese e francese**, dedicate a coloro che desiderano migliorare la propria conoscenza in questo settore, in maniera **semplice e veloce**. Potete trovarle qua: <https://www.aep-italia.it/pubblicazioni/>.

Le **Vostre opinioni** sono per noi **particolarmente importanti**. Se avete dei temi da proporci per le prossime edizioni o se pensate di poter contribuire a questa iniziativa, **scriveteci** o, meglio ancora, **venite a visitarci**.

Saremo lieti di aprirvi le nostre porte, mostrarvi i nostri stabilimenti e le nostre sale prova, mettervi in contatto con i nostri Clienti e di accogliere i vostri suggerimenti.



presentato il nuovo progetto di infomobilità con il CRM (Customer Relationship Management). L'idea è quella di mettere in correlazione tutta la tecnologia aziendale, compresa l'intelligenza artificiale, per mettere al centro l'esperienza di viaggio del cliente.

Per acquisire nuovi passeggeri e mantenere i nostri clienti pensiamo che sia necessario che le informazioni debbano essere fruibili in tempo reale, facilitando il passeggero nella pianificazione del viaggio con l'informazione degli orari di passaggio, fino ad arrivare all'acquisto del biglietto o dell'abbonamento.

Miglioreremo l'infomobilità già presente in CTM attraverso l'app Busfinder, e integrando con le nuove intelligenze artificiali più canali di informazione, dai social network al sito web, alle nuove validatrici smart.

Stiamo partecipando a due importanti progetti europei che ci vedono protagonisti nell'ambito della mobilità sostenibile: il progetto CLEAN BUS PLATFORM e il progetto TRIPS.

La Clean Bus Europe Platform è un'iniziativa che rientra nell'ambito della Clean Bus Deployment Initiative della Commissione Euro-

pea, per avvicinare città Target, che intendono introdurre modalità di trasporto sostenibili, ad esempio autobus elettrici e ibridi, filobus a batterie IMC, autobus ad idrogeno, con città Ospiti, che hanno già esperienze di successo. Cagliari, insieme ad altre 13 importanti città europee come Barcellona, Copenaghen, Londra, Madrid, Parigi, è stata scelta come città ospite del progetto, data l'esperienza di CTM legata alla mobilità sostenibile, in particolare con la tecnologia IMC (In Motion Charging), e ospiterà un workshop durante il quale le città target, ossia città che intendono introdurre modalità di trasporto sostenibili, potranno acquisire best practices che le aiuteranno nel processo di transizione energetica verso una mobilità più sostenibile.

**Non si tratta, si capisce, di soli software ed hardware, ma anche di un lavoro relazionale e di rapporto diretto con le persone in difficoltà per spostarsi...**

Ha colto proprio nel segno. TRIPS (TRansport Innovation for vulnerable-to-exclusion People



needs Satisfaction) è il progetto europeo a cui partecipiamo e riunisce organizzazioni attive nel mondo della disabilità e nei trasporti, come l'ENIL e la UITP di Bruxelles.

I partner sono le città di Bologna, Bruxelles, Cagliari, Lisbona, Sofia, Stoccolma e Zagabria. TRIPS prevede il miglioramento dell'accessibilità nei trasporti pubblici ed il coinvolgimento dei decisori politici al fine di creare un quadro normativo favorevole allo sviluppo delle tecnologie assistive applicate al settore dei trasporti.

Il caso pilota di Cagliari ci vede protagonisti nella co-progettazione con un gruppo di persone con varie disabilità, riunite dall'Associazione FAND, nel cercare e trovare soluzioni condivise delle loro difficoltà di spostamento, non solo durante il viaggio in bus, ma anche una volta scesi dal mezzo per arrivare alla destinazione finale che, a volte, è resa difficoltosa da barriere architettoniche o altri ostacoli come i parcheggi selvaggi.

L'idea progettuale legata alla mobilità accessibile è sempre stata quella di pensare soluzioni, spesso ipotizzate da persone senza alcuna conoscenza delle disabilità, e solo dopo averle realizzate verificarne l'efficacia.

La vera innovazione di questo progetto è stata

appunto, come diceva Lei, il lavoro relazionale e collaborativo tra le istituzioni, per quanto ci riguarda il Comune di Cagliari e di Quartu Sant'Elena, un gruppo di tecnici della nostra azienda di trasporto e un gruppo di persone che vivono quotidianamente delle difficoltà e che sanno esattamente come funziona. A noi è spettato il compito di coordinamento di questo progetto pilota che poi, una volta terminato, verrà utilizzato come modello da riprodurre in altre città europee.

### **Presidente, in molte aziende si viaggia velocemente verso l'elettrico. I programmi di Cagliari?**

Anche qui siamo stati precursori in tempi non sospetti acquistando 32 filobus di nuova generazione. Ad inizio anno abbiamo presentato a Cagliari il nuovo e-bus corto da 6 metri di Rampini, dotato di pantografo, primo in Europa di queste dimensioni.

A luglio siamo stati invitati dalla VDV l'Associazione delle aziende di trasporto pubblico tedesche, alla XIII Electric Bus Conference a Berlino per presentare la nostra esperienza. Il programma di CTM è proprio quello di una totale riconversione verso l'elettrico.



Sono già arrivati 7 autobus elettrici con pantografo e 5 full hybrid da 18 metri. Stiamo acquistando 21 nuovi mezzi elettrici SOLARIS e quindi con il nostro parco filoviario di 32 nuovi filobus stiamo procedendo spediti.

Per il rinnovo del parco mezzi stiamo ricevendo ben 108 milioni di euro di finanziamenti e il nostro Consiglio di Amministrazione ha già autorizzato una convenzione con il Comune di Cagliari e la Regione Autonoma della Sardegna per l'acquisto di autobus elettrici e infrastrutture con un finanziamento sulla mobilità PON Metro di circa 10 milioni di euro.

**Ultima cosa. Il centro della città continua ad essere interessato (e sconvolto) da importanti lavori per il prolungamento della storica linea tramviaria gestita da Arst fino alla stazione ferroviaria. E questo ha comportato importanti interventi sulle vostre linee. A quando un assetto definitivo della rete?**

Non sono in grado di rispondere precisamente alla domanda in quanto i tempi di cantierizzazione sono sempre un po' incerti e non sono di nostra competenza.

Sicuramente sconvolgeranno il traffico del centro cittadino, comporteranno modifiche del nostro servizio e lo spostamento dell'attuale hub di piazza Matteotti che, tra le altre cose rientrerà all'interno di una riprogettazione della piazza a cura dell'architetto Boeri.

Non credo ci vogliano meno di due anni per essere ottimisti.

Il punto forte di CTM è invece proprio quello di avere la flessibilità di fornire un servizio senza cantierizzazioni ed essere in grado di gestire tratte anche in BRT – (bus rapid transit) con bus elettrici in sede riservata in sede propria quindi veloce ma senza infrastrutture e con minor costi di esercizio e manutenzione.

Stiamo presentando un nuovo piano industriale che prevede il prossimo scenario.

Abbiamo delle idee innovative sul progetto di mobilità e di nuova mappatura della rete

metropolitana, che crediamo possano essere risolutivi per i nostri stakeholders e per i passeggeri e che, in ogni caso, manterranno lo spirito di CTM, un'azienda sempre pronta al cambiamento e alle sfide, flessibile e - scusate se pongo l'accento sui costi ma non è banale - sistemi sicuramente meno costosi di qualsiasi struttura ferroviaria, sia come investimento che come spese di gestione.

Credo fermamente che la nostra azienda, che è sempre stata un modello di mobilità e sostenibilità, abbia le risorse umane ed economiche per fornire ai clienti della città metropolitana di Cagliari un efficiente servizio di trasporto pubblico totalmente elettrificato, veloce, sostenibile (anche economicamente) e integrato, in applicazione delle soluzioni più innovative consentite dall'avanzamento della tecnologia.

***\*TRIPS riunisce organizzazioni attive nel mondo della disabilità e nei trasporti, come l'ENIL e la UITP di Bruxelles. I partner sono le città di Bologna, Bruxelles, Cagliari, Lisbona, Sofia, Stoccolma e Zagabria.***

***Il caso pilota, coordinato da CTM Cagliari, verte sull'applicazione pratica di una "metodologia di co-progettazione per tutti", coinvolgendo un gruppo di passeggeri con disabilità.***

***Nella prima fase del progetto è stata realizzata la mappatura dei livelli di accessibilità di percorsi che collegano fermate del trasporto pubblico verso punti di interesse della città di Cagliari.***

***Le informazioni sui percorsi saranno rese disponibili alle persone con disabilità sull'app Busfinder, attraverso mappe e note vocali.***

***Lo studio si sta svolgendo in collaborazione con i rappresentanti degli Enti coinvolti, trovando soluzioni alle criticità legate ai percorsi.***

Antonio Riva

# EU MO EXPO 2022

## Join Us in Paris!

### L'appuntamento business degli operatori della mobilità

#### CITTA' OSPITE D'ONORE MILANO

**Assistete**  
ai nostri eventi,  
conferenze europee,  
workshop, pitch  
innovazione...

**Scoprite**  
i nostri espositori e le loro  
più recenti innovazioni  
sulla mobilità e il trasporto  
pubblico

**Incontrate**  
i nostri relatori,  
esperti e operatori  
del settore

### Save the Date!

Richiedete il vostro pass visitatore su [eumo-expo.com](http://eumo-expo.com)

## EUROPEAN MOBILITY EXPO

07 ▶ 09 giugno 2022 - Parigi, Porte de Versailles

Organizzato  
da

**GIE** **Objectif transport public**  
Groupement des Autorités  
Responsables de Transport **GART** | **UTP** Union des Transports  
Publics et Ferroviaires

In collaborazione  
con



Con il  
sostegno di



Città ospite  
d'onore 2022



Partner  
ufficiale



Preparate facilmente  
la vostra visita su

**eumo-expo.com**  
@EuMoExpo | EuMo Expo

**12-14 OTTOBRE 2022**

# **NME**

**NEXT  
MOBILITY  
EXHIBITION**

**A RHO - FIERA MILANO**



**FIERA MILANO**

**con la collaborazione di**



## News

# Il biglietto? Digitale è bello: numeri da capogiro per i titoli venduti da Tper con la app Roger e il sistema contactless a bordo

La rivoluzione digitale per Tper è già in corso da alcuni anni: i numeri presentati nei giorni scorsi a Karlsruhe da Mirco Armandi, responsabile aziendale del settore Sviluppo Tecnologico - in occasione del più grande evento dedicato a information technology e digitalizzazione nella mobilità urbana organizzato da UITP, l'associazione mondiale dei trasporti pubblici - dimostrano senza ombra di dubbio che l'utenza non solo ha compreso, ma soprattutto apprezzato,

la possibilità di utilizzare formule "smart" per l'acquisto dei titoli di viaggio e per la programmazione e gestione a largo raggio della propria mobilità.

Oggi, in particolare a Bologna, oltre un utente occasionale su quattro (28%) ha in tasca un titolo

dematerializzato, sia esso di corsa semplice o abbonamento. La curva delle vendite dei servizi di Roger (piattaforma di mobilità integrata) e del cosiddetto EMV (cioè del pagamento contactless con carte bancarie - carta di credito o tessera bancomat - direttamente a bordo mezzo) è costantemente proiettata verso l'alto: in tempi brevi i numeri sono cresciuti in maniera sempre più significativa.

Prendendo il dato relativo al mese di aprile sono 175 mila i titoli di viaggio venduti e utilizzati con Roger - la app di Tper e delle altre aziende del trasporto pubblico locale della nostra regione - e 210 mila i pagamenti effet-

tuati direttamente con carta bancaria.

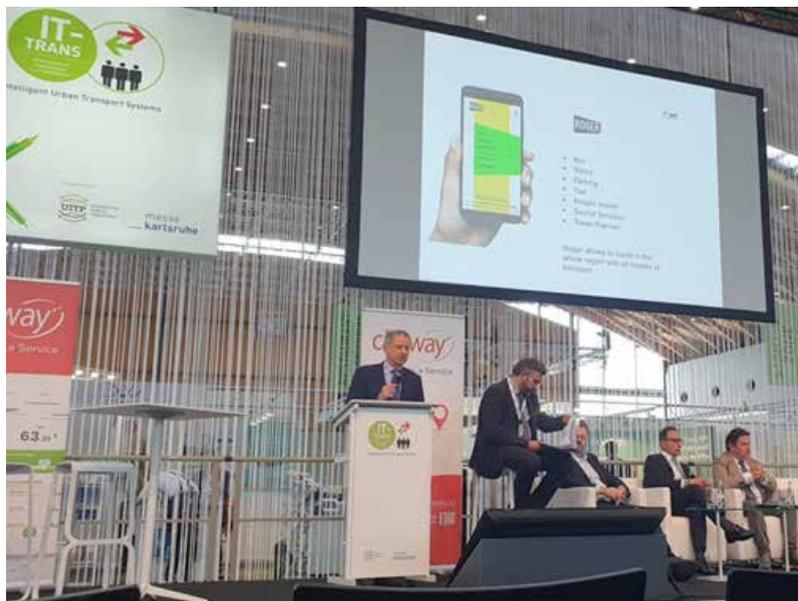
Numeri che premiano una scelta chiara dell'azienda compiuta in accordo con le istituzioni territoriali e regionali; un percorso che parte da lontano ma che ha visto la propria maturazione "a cavallo" della pandemia. Roger, infatti, è stato presentato nel dicembre del 2018 e dopo poco più di un anno i frutti erano già evidenti. Ma le vendite hanno continuato ad aumentare anche nei mesi del lockdown e

oggi, complessivamente è arrivato a oltre 300mila il totale dei download dell'app.

"Tper ha sviluppato questi progetti a partire da un piano industriale condiviso con i propri soci che ha posto l'utente al centro dello sviluppo

delle attività, investendo in veri e propri applicativi MaaS, piattaforme digitali per un nuovo modello di mobilità intermodale sul territorio" - spiega Giuseppina Gualtieri, Presidente e Amministratore Delegato di Tper SpA - "una decisione assunta cinque anni fa e che oggi mostra nei numeri la sua efficacia. Tper si è da subito focalizzata sui bisogni cui si è voluto dare una risposta 'smart', partendo dunque dall'obiettivo di strategie di sviluppo di servizi per l'utenza per poi adattarvi le necessarie soluzioni tecnologiche.

Non un punto di arrivo, ma una strada aperta a nuovi sviluppi". Ragionando in ottica di



servizi integrati e di attenzione all'utenza è stato, infatti, sviluppato un primo progetto di bigliettazione elettronica (Muver), poi sviluppatosi, grazie a specifiche partnership, nell'attuale Roger che offre un ventaglio di strumenti sempre più ampi e che a sua volta si conferma "piattaforma aperta" ad ospitare anche altri futuri contenuti.

Roger è diventato in poco tempo un assistente di viaggio a 360° che fornisce gratuitamente indicazioni sugli orari e sull'arrivo dei mezzi in tempo reale su tutto il territorio regionale; a Bologna e Ferrara, dalla pandemia in poi, offre anche un'interessante informazione supplementare definendo il livello di riempimento, rilevato in

modo continuamente aggiornato, dell'autobus che si sta approssimando alla fermata di interesse dell'utente.

Roger consente, inoltre, di acquistare e validare direttamente i titoli di viaggio e, ulteriormente, si presta a includere altri servizi di mo-

bilità garantendo, ad esempio, il pagamento della sosta in molte città della regione oltre a fornire la possibilità di ticketing per altri eventi, tra i quali gli autobus speciali dedicati ai concerti dell'Unipol Arena di Bologna, i servizi privati City Red Bus e altre offerte.

Ciò a dimostrazione della flessibilità dello strumento che può tenere conto anche di diverse esigenze ed opportunità territoriali.

Attraverso Roger transitano poi la gran parte degli abbonamenti gratuiti finanziati dalla Regione Emilia-Romagna ed, in particolare, oltre il 50% di quelli dedicati agli studenti delle scuole secondarie.



Sempre con l'app è stato gestito il bonus taxi (collegato ai ristoranti governativi destinati al settore) che è ancora disponibile. Oltre alla piattaforma, l'offerta digitale di Tper comprende il sistema di pagamenti contactless EMV già presente sui bus delle linee urbane di Bologna, Ferrara e Imola (ad eccezione solo di qualche decina di autobus impiegati perlopiù per corse aggiuntive Covid).

Un progetto importante soprattutto per la sua dimensione "urbana" che vede il sistema contactless diffuso in modo uniforme sull'intera rete cittadina degli autobus e porta il territorio fra le città all'avanguardia nello sviluppo dei sistemi di pagamento digitali.

E' questo un altro sistema del tutto smart che garantisce la possibilità di pagare la corsa direttamente appoggiando la propria carta di credito o debito sui validatori a bordo mezzo, beneficiando inoltre della miglior tariffa possibile in modo automatico.

Il sistema in autonomia, a fine giornata, calcola infatti il totale delle validazioni effettuate da ogni singolo utente ed applica la tariffa massima giornaliera urbana.

In pratica, il futuro è già presente. Il mondo digitale e dematerializzato rappresenta oggi una percentuale decisamente rilevante del totale dei titoli emessi, in particolare a Bologna. Tper, intanto, ha già varato importanti piani di investimento che vedranno nel corso del 2023, in accordo con gli enti e con le politiche regionali, il debutto anche sulle aree extraurbane dei validatori in grado di accettare il pagamento con carta bancaria.



Il percorso avviato e già compiuto con la piattaforma MaaS Roger e con il progetto contactless, rappresenta comunque non un punto di arrivo, ma la base solida e reale per ulteriori sviluppi, accompagnando il mutare delle esigenze e il costante sviluppo tecnologico e tenendo conto delle regole generali ed istituzionali che potranno essere adottate per una sempre maggiore interoperabilità dei servizi e per garantire massima trasparenza ed informazione inerente i sistemi informativi

messi a disposizione dell'utenza. L'obiettivo primario era e rimane, infatti, dare massima informazione all'utenza (si ricorda che per la parte informativa dei servizi di trasporto Tper opera già con open data) e al contempo sviluppare servizi che includano diversi soggetti per garantire diversificazione degli ambiti di impiego, potenziamento dei servizi offerti e allargamento dell'utenza che ne beneficia. Uno strumento fondamentale al servizio degli obiettivi di sviluppo di forme di trasporto pubblico intermodale e di sharing mobility. Pur in presenza di un forte impegno nella bigliettazione elettronica, Tper è impegnata a garantire tutte le tipologie di titoli di viaggio e al contempo a sviluppare progetti dedicati all'utenza meno "digitale" che ha interesse all'approccio con l'innovazione tecnologica anche nel campo della mobilità. Proprio in questi giorni sta prendendo corpo un progetto con le associazioni dei consumatori del Comitato Consultivo Utenti dedicata proprio a supportare coloro che vogliono avvicinarsi alle nuove tecnologie digitali.

RED

**5<sup>TH</sup> EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2022**  
Politecnico di Milano  
7 - 9 Settembre 2022

**AET**  
Associazione delle Associazioni per l'Europa dei Trasporti

**Prenota in anticipo per assicurarti un posto scontato!**

La 5<sup>th</sup> edizione della European Transport Conference si terrà in Italia dal 7 al 9 Settembre 2022 presso il Politecnico di Milano (campus Bovisa).

Prenota entro il 30 Giugno 2022 per beneficiare di uno sconto del 10% sulla tariffa relativa ai 3 giorni di Conferenza.

	3 giorni*
Socio individuale AET o ECTRI	€800
Socio organizzazione AET o ECTRI	€765
Non soci	€945
Studenti a tempo pieno	€115

\*Tutte le tariffe indicate sono soggette al 10% di IVA.

Uno sconto del 50% sulla tariffa è inoltre riservato a giovani professionisti di età inferiore ai 28 anni e con meno di 3 anni di esperienza lavorativa.

I dettagli completi sono disponibili sul sito web: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)

[www.aetransport.org](http://www.aetransport.org)

@EuTransportConf  
#etcMilan2022

AET European Transport Conference (ETC)

# MOOVA

ABSOLUTE MOBILITY

Con Moova la mobilità diventa veloce, interconnessa, sostenibile e as a service. Moova è la piattaforma Almoviva di mobilità integrata, modulare e seamless, in grado di connettere diverse modalità di trasporto in un unico e avanzato framework tecnologico.

LET'S\_MOOVA\_  
ON\_TOGETHER.

Scan the QR code and watch our video!



Almoviva



## Focus

### ATAC e Club Italia per il MaaS di Roma

Roma non è solo la Capitale d'Italia; è anche una città inclassificabile nei numeri se la si paragona semplicemente alle altre città italiane (il paragone, in realtà, dovrebbe avvenire con altre grandi capitali europee, ma sarebbe tutt'altro discorso).

Il solo comune di Roma ha un'estensione di 1.287 chilometri quadrati, contro i soli 182 di Milano; la lunghezza della rete di linea dei trasporti di Roma è calcolata in 2.345,4 km, di cui 2.286 di superficie e 59,4 di metropolitane (dati novembre 2020); se si guarda alla popolazione, Roma ha 2,87 milioni di abitanti contro gli 1,35 di Milano, ma è soprattutto molto meno densamente popolata: in ogni chilometro quadrato a Milano troviamo 7.439 abitanti, a Roma 2.232; se facciamo il confronto sempre tra Roma e Milano in termini

di densità di fermate autobus-tram-filobus per chilometro quadrato troviamo il numero di 6,6 fermate a Roma per km<sup>2</sup> contro le 20,94 del capoluogo lombardo. Pochi numeri solo per indicare che il problema dei trasporti nella Capitale è un bel rebus, oggettivamente complicato; la maggior parte dei servizi di trasporto pubblico a Roma sono esercitati da Atac, che – con circa 12.000 dipendenti – non a caso è l'azienda più grande d'Italia; l'azienda gestisce oltre 300 linee di superficie, per un totale di circa 3.500 km percorsi, secondo Atac le fermate distribuite sul territorio sono 8.305 (ottomilatrecentocinque, scritto a lettere forse impressiona un po' di più) e per svolgere il servizio l'azienda dovrebbe utilizzare circa 2.300 veicoli solo in superficie.

E' in questa realtà che ATAC S.p.A. e Club Italia

**ETSX**

Scelte tecniche e gestionali in Galleria:  
NUOVI STRUMENTI E PROCESSI

Un singolo passaggio in galleria per ottenere geometria, spessori e condizioni strutturali grazie ad una soluzione integrata in un ambiente unico. Digitalizzazione diretta dell'opera in formato interscambiabile, per favorire la condivisione dei dati. Integrazione con analisi difettologiche ad alta risoluzione ed informazioni con metodologia multi-criteria (ARCHITA). Gestione integrata del rischio per le opere d'arte dell'intera rete (MIRET).

etsingegneria.it





– Contactless Technologies Users Board hanno organizzato un convegno davvero importante su “La trasformazione digitale del trasporto pubblico e il MaaS di Roma”. Il convegno aveva al centro due tra i temi centrali della New Generation UE e del PNRR: la trasformazione digitale della mobilità e il “Mobility as a Service”; quest’ultimo è stato uno dei temi centrali del convegno, anche perché Roma è nell’elenco delle prime tre realtà metropolitane entrate nella graduatoria nazionale del MaaS4Italy, il programma che rientra nell’investimento 1.4.6 del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), per la cui attuazione sono impegnati il Ministero per l’innovazione tecnologica e la transizione digitale (MITD) e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili (MIMS).

La giunta di Roma Capitale ha perciò assunto le prime decisioni in relazione al modello di governance che dovrà l’applicazione del MaaS a Roma, attribuendo ad ATAC S.p.A. il ruolo di “MaaS Operator” del processo e a Roma Servizi per la Mobilità quello di “MaaS Integrator”. Il numero degli interventi e la qualità dei contributi offerti al dibattito hanno testimoniato l’importanza del convegno, che si è svolto in una sede prestigiosa come il Campidoglio, e che ha seguito lo schema del confronto tra

operatori del trasporto pubblico locale (e quindi aziende ed associazioni), istituzioni e rappresentanti del settore dell’offerta, cioè le aziende che sviluppano le tecnologie e i sistemi attraverso cui operare concretamente i processi di digitalizzazione e di gestione integrata dei servizi. Per Roma Capitale, sono intervenuti l’assessore alla Mobilità Eugenio Patanè e Paolo Aielli, direttore generale del Campidoglio; per Atac, il presidente Giovanni Mottura e il neo direttore generale Alberto Zorzan, che è stato protagonista anche della tavola rotonda conclusiva. In un convegno con al centro il ruolo della digitalizzazione e del MaaS, inevitabile il ruolo protagonista – con il presidente Piero Sassoli e il direttore generale Claudio Claroni - di un’associazione votata all’innovazione come Club Italia, che sui processi di digitalizzazione e dei MaaS ha svolto una lunga serie di pubblicazioni (tra cui le Linee guida che costituiscono un indispensabile riferimento per il settore) e di lavori nei consessi istituzionali. Istituzioni che oggi vedono in gioco anche le strutture ministeriali, che hanno partecipato al convegno. L’appuntamento è stato importante anche per mostrare l’eccellenza dei processi tecnologici di digitalizzazione e di servizio oggi offerti dai grandi player (Mastercard, Vix Technology, Nexi) che



sviluppano i sistemi di pagamento contacless EMV (Europay Mastercard Visa), e mostrare il livello dell'approfondimento tecnico e organizzativo raggiunto dai sistemi applicati in Italia o nel mondo dai "fornitori" delle applicazioni su cui viaggiano i processi integratori del MaaS; aziende che rispondono ai nomi di Masabi, Almaviva, Vix Technology, Solari Udine, Park It, Siemens Mobility, AEP Ticketing Solution, Tranzer, Nexi, N&TS Group, Pluservice, e che rappresentano eccellenze italiane ed internazionali. Il convegno si è concluso con una tavola rotonda che ha affrontato anche le problematiche di una fase di trasformazione che deve coinvolgere l'intero panorama delle aziende di trasporto pubblico locale. A discuterne, perciò, sono stati i rappresentanti delle tre associazioni più rappresentative, Asstra, Agens ed Anav, insieme ad Anna Donati, presidente di Roma Servizi per la Mobilità; Enrico Colaiacovo, direttore Dipartimento Trasformazione Digitale di Roma Capitale. La discussione sul tema "Attori del TPL, digitalizzazione e MaaS. Pronti per affrontare insieme le prossime sfide?", è stata introdotta dal chairman Claudio Claroni, che ha ricordato come anche il convegno abbia testimoniato che – dal lato degli operatori del trasporto – il panorama sia ancora troppo variegato e a macchia di leopardo, col 50% delle aziende TPL che ancora utilizzano esclusivamente sistemi di bigliettazione cartacea senza praticamente alcun accesso all'utilizzo delle nuove tecnologie. A sua volta, il presidente di Club Italia ha evidenziato che "con il



cartaceo è impossibile realizzare il MaaS", e sottolineato come il vero fattore abilitante dei sistemi di Mobility as a Service sia l'integrazione dell'offerta di servizi di trasporto, come spiega efficacemente la stessa Atac S.p.A. presentando quella che è definita "l'evoluzione del paradigma della mobilità".

L'azienda di trasporti capitolina spiega che il paradigma classico della mobilità prevede che il fornitore del servizio e il cliente condividano un certo tipo di tragitto: il vettore deve garantire il viaggio, il cliente paga il biglietto.

Se il cliente deve svolgere uno spostamento ulteriore, deve trovare il nuovo vettore di riferimento, organizzare il suo spostamento dal primo punto di arrivo al nuovo punto di partenza e pagare un'altra tariffa. In logica MaaS – invece – un cliente che ha una certa esigenza di mobilità, si

rivolge a un ecosistema di vettori, e il sistema elabora una proposta totalmente intermodale ed interfunzionale, alla quale può essere associata anche una tariffa ritagliata su misura. La prima tappa è l'installazione dei supporti che consentono la tracciabilità dei percorsi e quindi l'utilizzo di card abilitate ai servizi contacless o applicazioni installate sui devices: perciò, Atac si prepara a installare anche sulle linee di superficie il sistema Tap&Go, già attivo sui servizi della metropolitana, con una diffusione destinata a diventare sempre più capillare. La trasformazione digitale del trasporto pubblico di Roma comincia da qui.

Antonio D'Angelo



# Piattaforma di bigliettazione basata sul modello Software-as-a-Service per le autorità e gli operatori del trasporto pubblico

Implementazione rapida e  
senza rischi

Aggiornamenti periodici

Bassi costi operativi

MaaS integrato

Account Based Ticketing

Mobile Ticketing

Contactless EMV

[www.masabi.com/it](http://www.masabi.com/it)





## In ricordo

# Carlo Gregoretti, il giornalista che voleva un forno a Termini per render viva la stazione anche di notte

Nei giorni scorsi è morto all'età di 91 anni Carlo Gregoretti che, dopo gli anni all'Espresso ed a Panorama, di cui negli anni '80 divenne vicedirettore, per poi assumere la direzione di Epoca. È stato tra i più giovani giornalisti dell'Espresso. Negli anni '90 diventò responsabile della comunicazione delle Fs.

### **Carlo lavorò per dare un servizio degno e ben comunicato agli utenti dei treni**

Sono entrato nel mondo delle ferrovie a gennaio del '91 e, una delle prime persone che ho conosciuto, è stato Carlo Gregoretti. Giornalista di fama era arrivato a occuparsi della comunicazione dell'azienda con Mario Schimberni. Da Carlo imparai a conoscere la nomenclatura aziendale con giudizi, a volte sferzanti su questo o quel dirigente, ma sempre con un tono bonario e di assoluzione per una partita che, all'epoca sembrava estremamente complessa: quella di risanare le ferrovie e di dare un servizio degno di tale nome alla clientela che allora veniva ancora chiamata utenza. Nella nuova organizzazione Carlo fu chiamato ad occuparsi, tra le altre cose proprio della qualità del servizio fornito ai viaggiatori ed a seguire le attività legate alla memoria dell'azienda e ai suoi valori. Azienda, o meglio l'allora Ente Ferrovie dello Stato, che aveva una storia importante che ha attraversato le vicende del Paese fin dall'epoca della propria costituzione nel 1905. A questo tema molto delicato, soprattutto per un'organizzazione che non raccoglieva plausi presso i principali stakeholder, egli dedicò risorse ed energie che aiutarono a motivare la grande platea dei lavoratori ferroviari. Mi piace ricordare di Carlo un episodio. All'epoca la Stazione Termini veniva vista dalla pubblica opinione come un suk: caotica di giorno e abbandonata di notte. Carlo aveva suggerito di aprire in quel ginepraio della stazione un forno per produrre pane e alimenti cerealicoli, forno che lavorasse 24 ore su 24 in modo che la

stazione fosse sempre viva, accogliente, profumata di pane e frequentata anche nelle ore della notte. Idea brillante che non fu però realizzata ma, qualche anno dopo, premonitrice di ciò che sarebbe diventata Termini attualizzata alle mutate condizioni che ormai vedeva sia treni regionali che Freccie attestarsi in Piazza dei Cinquecento. Grazie Carlo la tua idea, che all'epoca a molti sembrava peregrina, è diventata oggi una interessante realtà!

*Lorenzo Gallico*

### **Quando si inventò l'appuntamento settimanale con 4 giornalisti, ma per non scrivere**

Carlo Gregoretti era un signore di altri tempi. Aveva attraversato la storia del giornalismo italiano, dalla fondazione de L'Espresso alla nascita di Repubblica. Stanco di un modo diverso di fare il cronista in un mestiere che cambiava pelle, e perdeva ai suoi occhi fascino, accettò di diventare il capo della comunicazione delle Ferrovie italiane. Voglio ricordare solo un episodio, che spiega lo spessore ed il rigore dell'uomo e del giornalista Carlo Gregoretti. Era arrivato in FS Mario Schimberni, e l'azienda doveva recuperare un rapporto di fiducia con la pubblica opinione, dopo lo tsunami dello scandalo delle lenzuola d'oro. Carlo Gregoretti convinse un inizialmente riluttante Mario Schimberni ad inaugurare con quattro giornalisti economici del più rilevanti quotidiani del Paese un appuntamento settimanale, nel quale la sola regola di ingaggio era la estrema franchezza da parte dell'azienda e la estrema riservatezza da parte dei giornalisti. Oggi sembrerebbe utopie stellare solo pensare una formula del genere. Allora funzionò, ricostruendo una piattaforma di dialogo sui contenuti e su una prospettiva di futuro. Questo è stato Carlo Gregoretti.

*Pietro Spirito*



**MOBILITY AS A SERVICE (MaaS)**

# Plan. Book. Ride.

Trasporta i tuoi passeggeri oltre il semplice viaggio da A a B. Offri un'esperienza di viaggio completa, con tutti i servizi di mobilità. Crea esperienze di mobilità senza soluzioni di continuità quando e dove i tuoi passeggeri ne hanno bisogno. In qualità di fornitore leader di software per la mobilità digitale, forniamo soluzioni efficienti e interconnesse. Perché viaggiare facilmente significa aumentare la qualità della vita! Questo è ciò che muove le aziende e gli operatori – e cosa ci guida e ispira ogni giorno!

[mobility.siemens.com](https://mobility.siemens.com)

**SIEMENS**



## SRT a IAF 2022

### SRT, società del Gruppo Salcef, partecipa alla 28sima edizione della Fiera Internazionale della Tecnologia Ferroviaria (IAF)

Dal 31 maggio al 2 giugno, SRT, azienda italiana attiva sul mercato globale della progettazione e produzione di mezzi d'opera dedicati alla manutenzione e costruzione della sovrastruttura ferroviaria, sarà in Germania alla fiera IAF 2022 per presentare i propri prodotti di ultima generazione, frutto di anni di ricerca, sviluppo e investimenti.

Protagonisti dello stand SRT (B 304) saranno le piattaforme modulari per carri a 2 e 4 assi, oltre ai treni molatori per rotaie e scambi della serie Vulcano, dotati di strumenti di misura avanzati e sistemi Industria 4.0.

Con oltre 200 espositori provenienti da 20 Paesi, la fiera internazionale di Münster è uno dei principali eventi del settore ferroviario al mondo: offre una ricca panoramica sui più recenti macchinari, attrezzature e tecnologie di costruzione. I suoi padiglioni si estendono per 15.000 m<sup>2</sup>, ai quali vanno aggiunti 6.000 m<sup>2</sup> di spazio esterno e oltre 3.000 m di binari presso la stazione Münster-Ost.

“Siamo entusiasti di portare SRT per la sua prima partecipazione a IAF 2022” – dice l'amministratore delegato Lorenzo Peroni – “La fiera è un luogo di incontro per le più importanti aziende e organizzazioni del settore ferroviario, un'occasione per condividere conoscenze e opinioni e per mostrare le ultime soluzioni e macchine ferroviarie all'avanguardia”.

Inoltre, nell'ambito del programma dei seminari dedicati ad innovazione e sostenibilità, sarà presente Overall, società consociata



di SRT, con un workshop dedicato al sistema FAST, soluzione di armamento su piastra ad elevate prestazioni, a dimostrazione della sinergia in essere tra le società del Gruppo Salcef volta a fornire prodotti e sistemi integrati.

#### Alcune macchine SRT in esposizione alla fiera IAF 2022

I mezzi fanno parte dell'ampia gamma di macchinari dedicati alla manutenzione della sovrastruttura ferroviaria.





**Allestimento DHS – Dynamic Hopper System su carro a 4 assi**

**Treno molatore Vulcano HVY 46M** - Con configurazione modulare da 46 a 96 mole, è in grado di garantire elevati livelli di produttività. È concepito per operare su ferrovie, linee ad alta velocità e a lunga percorrenza



**Treno molatore Vulcano LGT 10M** - Da 10 e 22 mole, è una soluzione flessibile in grado di operare sia su linee ferroviarie che in ambito urbano

**IAF 2022**

Dal 31 maggio al 2 giugno  
Messe und Congress Centrum Halle Münsterland

**Stand SRT: B 304**

◀PARKIT

—  
PARK IT ED IL NUOVO  
PARADIGMA MAAS



LA SOSTA  
E L'INTEGRAZIONE  
CON IL TRASPORTO  
PUBBLICO LOCALE

## Futuro Sospeso 2022

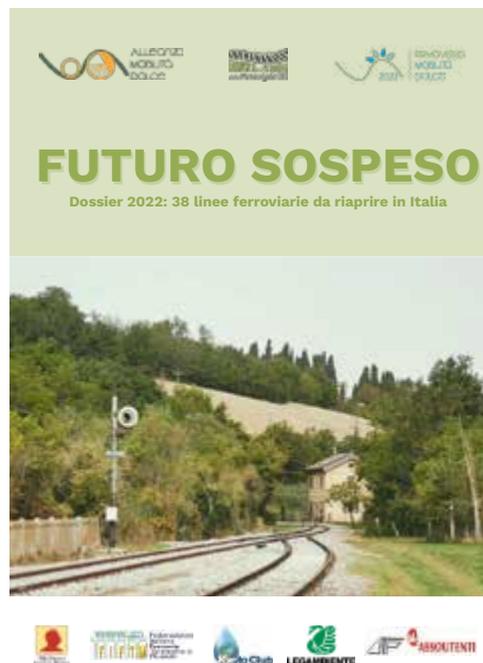
### Dossier sulle 38 ferrovie sospese in Italia: una proposta strategica per potenziare il trasporto ferroviario nelle aree interne del paese

AMODO presenta la seconda edizione del Dossier Futuro Sospeso, realizzato da Legambiente, UTP AssoUtenti, Federazione Italiana Ferrovie Turistiche e Museali FIFTM, Kyoto Club e Fondazione Cesare Pozzo.

Il dossier esamina la situazione di 1200 km di linee ferroviarie da riaprire al trasporto locale in Italia.

Diviso per regioni, esamina lo stato di 38 linee che potrebbero essere riaperte, sia per garantire efficace trasporto locale a territori oggi non serviti e sia per servizi turistici in paesaggi di straordinaria bellezza italiana. Si tratta di una proposta strategica per il Paese, oggi più che mai necessaria, per rispondere al bisogno di mobilità sostenibile dettata dal nuovo scenario internazionale e dalla transizione ecologica.

Rispetto alla classifica delle regioni con più linee sopprese, poco è cambiato dal Dossier del 2021 – con Regione Piemonte sempre in testa anche se la verifica avviata dal Consiglio Regionale su costi e benefici della riapertura di 13 linee ferroviarie sospese è un primo se-



gnale di inversione di tendenza - ma a livello nazionale qualcosa si sta muovendo positivamente con l'intesa Stato-Regioni per 26 linee ferroviarie turistiche e la destinazione di investimenti del PNRR sulle ferrovie turistiche e locali.

Né si può dimenticare il benemerito impegno di Fondazione FS per il ripristino ad uso turisti-

stico di alcune linee, con circolazioni a calendario di treni storici, non ultima la riapertura della ferrovia Fabriano-Pergola a settembre 2021.

La Conferenza Stato-Regioni ha dato il via libera al Decreto del Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, di concerto con i Ministri dell'Economia e delle Finanze, della Cultura e del Turismo, in attuazione della Legge 128 del 2017 sulle ferrovie turistiche.

È stata definita una lista di 26 tratte ferroviarie ad uso turistico gestite da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) o da ferrovie regionali che potranno



# MYCICERO, IL PARTNER TECNOLOGICO PER LE SOLUZIONI MAAS.

myCicero, la principale piattaforma digitale italiana per la vendita di servizi di mobilità, è un potente strumento per creare pacchetti di servizi in un unico abbonamento, collegato all'identità digitale dell'utente, riconosciuta su tutti i canali collegati alla piattaforma e diffusi ovunque in Italia.

In myCicero non c'è solo mobilità, ma anche esperienze turistiche, prodotti tipici ed eventi per una fruizione facile e sicura delle opportunità offerte dai nostri territori.



## IL PIÙ GRANDE HUB ITALIANO DELLA MOBILITÀ

myCicero gestisce i servizi di oltre **500 operatori di mobilità** integrati in un'unica piattaforma tecnologica, venduti ai suoi sportelli digitali (app e web) e fisici (rete dei **45.000 punti vendita Mooney**) ad un pubblico di più di **3,5 milioni di utenti** registrati, in continuo aumento.

Ma non è tutto. **myCicero è il partner tecnologico** ideale non solo per gli operatori che vogliono offrire i propri servizi all'interno del network myCicero, ma anche per quelli che vogliono arricchire la propria offerta in canali web/app personalizzati in grado di integrare qualunque servizio presente in piattaforma.



**CONTATTACI!**

 071 799961

 [www.mycicero.it](http://www.mycicero.it)

 [commerciale@mycicero.it](mailto:commerciale@mycicero.it)





tornare in servizio grazie ai fondi del Piano Complementare. Dopo l'annuncio del Ministro Enrico Giovannini si è in attesa della pubblicazione definitiva del Decreto ma fin d'ora AMODO auspica la reintroduzione della linea Castelvetro-Porto Palo di Menfi nella lista. I finanziamenti del Fondo Complementare al PNRR stanziati sono i 435 milioni di euro del Ministro della Cultura, Dario Franceschini finalizzati proprio al recupero di linee di interesse storico e turistico, tra cui la Noto - Pachino, l'Alcantara - Randazzo e la Rocchetta - Gioia del Colle. Oltre ai fondi del PNRR, del Contratto di Programma con RFI e di quelli delle società regio-

nali si debbano però identificare risorse aggiuntive per dare attuazione concreta al provvedimento.

Sul fronte del trasporto locale vero e proprio, il Ministro delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili, Enrico Giovannini, ha stanziato 1,55 miliardi di euro assegnati alle Regioni per la messa in sicurezza delle linee regionali, il potenziamento delle reti ferroviarie regionali e il rinnovo del materiale rotabile.

AMODO auspica che si proceda decisamente a sostenere con investimenti contenuti ma dal forte effetto moltiplicatore le ferrovie locali, tralasciando proposte come l'arretramento della linea Adriatica nel territorio di Pesaro a monte dell'autostrada che rischiano di penalizzare la fruizione ferroviaria da parte dei paesi e delle città oggi ben serviti dalla ferrovia.

Infine, l'apertura della Commissione Trasporti Regione Piemonte sulle 13 linee sospese è un primo passo e un segnale positivo. Ovviamente AMODO si aspetta che la valutazione non sia puramente "economicistica" ma prenda in considerazione il valore che il servizio su ferro ha per i territori e per i residenti, il valore ambientale contro le emissioni di gas serra e per la qualità dell'aria, il valore turistico di borghi

**EXHIBITOR AT RAILTECH EUROPE 2022**  
21 - 23 JUNE 2022  
UTRECHT the NETHERLANDS

**SIMUMAN**  
maintenance simulator

**SIMACEI**  
INTERLOCKING  
CIRCUITRY SIMULATOR

**SIMUGENS CROWD DYNAMICS**  
and  
**SIMUGENS INFECTION**

**SIMURAIL**  
MOBILE TRAIN SIMULATOR

Database & Technology  
SH RAIL



e paesaggi straordinari serviti dal treno.  
Nel rapporto, le considerazioni sulle 13 linee in esame alla Commissione.

“Con questo dossier Futuro Sospeso 2022 abbiamo aggiornato lo stato della situazione sulle 38 linee ferroviarie da riaprire. Ci sono interessanti novità che vanno nella giusta direzione – la verifica in corso nella regione Piemonte, i fondi PNRR per alcune linee, il decreto sulle 26 linee ferroviarie turistiche – ha dichiarato Anna Donati, Portavoce AMODO, ma nel complesso siamo ancora lontani dalla riapertura di molte linee utili per servire i residenti delle aree interne e per offrire treni turistici in territori di grande bellezza.”

È possibile scaricare il Dossier completo a questo link

<https://www.mobilitadolce.net/futuro-sospeso-2022-dossier-sulle-38-ferrovie-sospese-in-italia/>



**Exhibitor at InnoTrans 2022**  
22 - 25 SEPTEMBER 2022 - BERLIN GERMANY  
International Trade Fair for Transport Technology

**THE FUTURE OF MOBILITY**



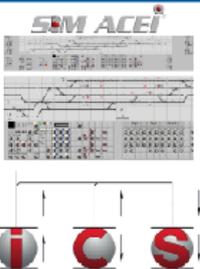
Database & Technology



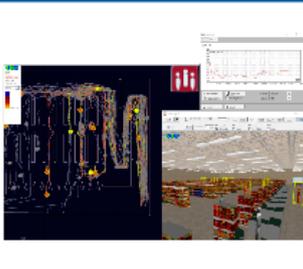
**SIMUMAN**  
maintenance simulator



**SIMACEI**  
INTERLOCKING  
CIRCUITRY SIMULATOR



**SIMUGENS CROWD DYNAMICS  
and  
SIMUGENS INFECTION**



**SIMURAIL**  
MOBILE TRAIN SIMULATOR



# FORMAZIONE E CONSULENZA PER IL SETTORE FERROVIARIO

www.trainingsrl.it



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

ITALIA AUSTRIA



Istruttori  
Riconosciuti  
ANSFISA

Centro di Formazione riconosciuto dalle  
National Safety Authorities in Italia (2012) e  
in Austria (2021).

FORMAZIONE



CONSULENZA



MANUALI DI MESTIERE  
RIORDINO NORMATIVO



TRAINing srl assicura sia la **formazione specialistica** che quella **manageriale**. La prima finalizzata al conseguimento e al mantenimento delle abilitazioni per la Condotta, l'Accompagnamento e la Preparazione dei Treni. La seconda destinata a professional e manager sulla tecnica ferroviaria (es. meccanica del veicolo ferroviario), sulla normativa di settore (Reg. 402/2013/UE, Fattori Umani e Organizzazione) e sulla formazione degli istruttori.

Grazie alla riconosciuta esperienza e professionalità dei propri esperti TRAINing srl svolge altresì **servizi di consulenza** per lo sviluppo e l'aggiornamento dei Sistemi di Gestione della Sicurezza, di riordino del quadro normativo (sia per le Imprese Ferroviarie che per i Gestori Infrastruttura di ferrovie interconnesse ed isolate), di fornitura e di costante aggiornamento dei **Manuali di Mestiere** per le attività di sicurezza.

Per informazioni scrivete a ✉ [info@trainingsrl.it](mailto:info@trainingsrl.it) o chiamate il numero ☎ 045 511 82 78

Via Sommacampagna, 63H - 37137 Verona



## Dibattito

### Futuro sospeso per 38 ferrovie: è ora delle decisioni

Nel 1951 – dopo la conclusione della Seconda Guerra Mondiale e l’amputazione dei territori della Venezia Giulia – si contavano in Italia 16.316 km di Ferrovie dello Stato, oltre a 5.327 km di linee “concesse all’industria privata” e 2.109 km di tranvie.

Dopo quindici anni quasi tutte le tranvie interurbane erano state dismesse, assieme ad una fetta considerevole delle ferrovie concesse. Era successo che i privati ed Enti locali, posti di fronte alla scelta di rinnovare gli impianti ed il materiale rotabile, avevano optato per la sostituzione con autobus, soluzione ritenuta più economica.

La rete FS era rimasta sostanzialmente immutata – anche in virtù delle resistenze di natura sindacale, tese alla salvaguardia dell’occupazione – ma anch’essa aveva subito una parziale potatura di cosiddetti “rami secchi”, voluta dal ministro Nenni al fine di risanare il bilancio. L’autobus sembrava la soluzione ottimale per soddisfare un traffico comunque in caduta libera a seguito della motorizzazione di massa. Le linee su gomma erano più flessibili e le strade di provincia erano ancora abbastanza libere da consentire tempi di percorrenza accettabili. Una illusione destinata presto a scemare, a fronte della crescente congestione viaria, della maggiore attenzione all’inquinamento, delle scelte dei sindaci di pedonalizzare i centri storici, allontanando i bus in periferia. Fu così che, quando a metà degli anni Ottanta, l’allora ministro Signorile predispose una folta lista di linee secondarie da chiudere, per alleggerire gli oneri finanziari alla vigilia della riforma delle FS, ci fu una levata di scudi in tutta Italia che vanificò in gran parte la manovra. Le Ferrovie dello Stato, trasformate nel frattempo in Spa, continuarono a gestire anche le tratte minori, ma senza molta convinzione, concentrandosi soprattutto sulla na-

sciente Alta Velocità e sui nodi metropolitani. Eppure proprio le nuove tecnologie consentivano adesso un drastico contenimento dei costi di gestione, con la riduzione di molte stazioni in semplici fermate e la circolazione dei treni regolata da remoto. I veti sindacali, che decenni prima avevano salvato le linee secondarie, ora ne pregiudicavano invece il risanamento, insistendo sulla presenza del doppio agente in cabina, poi rimpiazzato dal capotreno, il cui ruolo di controllo dei biglietti si riduceva a verifiche sporadiche, mentre l’evasione tariffaria dilagava largamente impunita.

Così, quando arrivò la crisi finanziaria del 2011, che portò l’Italia sull’orlo del default, alcune Regioni – in primis il Piemonte che pure al tempo di Cavour era stato la culla della rete nazionale – individuarono proprio nelle ferrovie locali il capro espiatorio di un bilancio dissestato da ben altre cause, quali gli oneri del settore sanitario e i costi della politica.

Nel 2012 Torino “sospese” ben 14 tratte minori, isolando città importanti come Saluzzo o siti Unesco come Varallo Sesia.

Altre Regioni (la Campania, la Sicilia, e non solo) non giunsero a tanto, ma usarono il pretesto di modesti smottamenti dovuti a mancanza di manutenzione per sospendere a loro volta il servizio. Superfluo aggiungere che, anche stavolta, le comunità locali hanno elevato vibranti proteste contro tali scelte, mentre la sostituzione del treno coi bus serviva unicamente a foraggiare concessionari locali e i pendolari spesso preferivano ricorrere alla mobilità individuale. Il concetto stesso di servizio pubblico tendeva a dissolversi. Proprio per questo, AMoDo, l’Alleanza per la Mobilità Dolce che raggruppa 40 associazioni nazionali e locali, ha promosso la legge 128 del 2017 volta a tutelare 18 linee di interesse turistico, incontrando l’attenzione del Ministro dei Beni

Culturali, Franceschini. La lista, nel frattempo cresciuta a 26 ferrovie, è stata fatta propria recentemente dal Ministero delle Infrastrutture. E, anche quest'anno AMoDo ha presentato un dossier, intitolato Futuro Sospeso, che è dedicato a questo pezzo non trascurabile del patrimonio nazionale, fatto di beni architettonici, di opere d'arte (ponti, gallerie) e, soprattutto, di itinerari alternativi al traffico viario che meriterebbero di essere valorizzati, in un momento in cui la stessa Unione Europea insiste per favorire una transizione ecologica nei trasporti. Le linee in tutto o in parte "sospese" ammontano a circa 1.200 km e sono stati censiti ben 38 casi di ferrovie che meriterebbero un utilizzo non solo a fini escursionistici, ma, in molti casi, anche alla riapertura al traffico ordinario. Ovviamente ripensato con un esercizio snello, economico e concepito in funzione delle nuove esigenze di mobilità. Cosa è successo, infatti, in questi ultimi anni? Da un lato si è assistito al meritorio intervento di Fondazione Fs, che ha riaperto ai fini

turistici una dozzina di linee in tutta la Penisola, cinque delle quali proprio in Piemonte, inclusa la Chivasso – Asti, di ormai prossima attivazione. Certamente sono stati necessari investimenti, recuperati nelle pieghe del bilancio di RFI. Ma, come ha spiegato il Direttore, Luigi Cantamessa, proprio in occasione della presentazione del dossier, si è trattato di interventi relativamente semplici.

La messa in sicurezza di gallerie ritenute pericolanti e la rimozione di modesti smottamenti è avvenuta in tempi brevi e con limitate risorse di personale.

Le ragioni che avevano determinato la cessazione del servizio si sono rivelate per quello che realmente erano, ossia semplici pretesti invocati da chi voleva sbarazzarsi definitivamente di quelle ferrovie.

Ed anche la riapertura al traffico ordinario – sempre secondo Cantamessa – potrebbe essere effettuata in piena sicurezza secondo le stesse modalità. Ma qui le cose procedono in maniera ben diversa. Anche laddove la de-

The banner features a header with logos of sponsors and partners. On the left, under 'COME IL PATROCINIO', are logos for Ministero della Cultura, Ministero del Turismo, and Miura. On the right, under 'MEDIA PARTNER', are logos for Trenitalia, RFI, and others. The main text reads: 'GIORNATA DELLE FERROVIE delle Meraviglie 2022'. To the right, it says: 'Il fascino senza tempo di antiche ferrovie e treni turistici per un viaggio slow nei territori italiani il 28 e 29 maggio 2022.' Below this, it states: 'GIORNATA DELLE FERROVIE DELLE MERAVIGLIE 2022'. A paragraph follows: 'La IV Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie 2022 si svolgerà il 28 e 29 maggio, per sottolineare la bellezza di antiche ferrovie e dei vecchi tracciati che chiedono di essere valorizzati come linee turistiche o trasformate in dolci greenways su cui camminare e pedalare. Quest'anno, vi proponiamo un viaggio sul Treno Natura, da Siena a Grosseto.' At the bottom center is a button that says 'Leggi tutto'.



cisione di riaprire la ferrovia è stata formalmente assunta (per esempio, in Sicilia, con la Palermo – Trapani, via Milo e la Caltagirone – Gela, oppure nel Lazio per la Priverno – Terracina e la Formia – Gaeta) l'iter procedurale e i lavori conseguenti procedono con estrema lentezza. E lo stesso avviene anche laddove non c'è nulla da ripristinare, visto che la linea è in buone condizioni, come tra Piacenza e Cremona, due capoluoghi di notevole importanza che hanno il solo torto di sorgere in due diverse regioni lungo il corso del Po.

Le Amministrazioni Regionali – che forse nell'ultimo decennio avevano sperato di trasformare le sospensioni temporanee in soppressioni definitive – piegate dalle resistenze incontrate tra Sindaci e Comitati locali, si sono (forse) rassegnate alla riapertura, ma tendono a procrastinarla, probabilmente temendo di doversi sobbarcare gli oneri corrispettivi da contratto di servizio. E così invocano cavilli procedurali o si trincerano dietro le norme di sicurezza previste dall'Ansfisa (che pure imperversa con regolamenti tesi soprattutto ad evitare ogni responsabilità) per prendere tempo. Succede, del resto, anche per linee di nuova costruzione, come la Bari – Bitritto, i cui binari posati da anni, rischiano di arrugginire senza aver ancora visto passare un solo treno. E poi non mancano casi paradossali, come quello della Sicignano – Lagonegro, che collegava Salerno con la Basilicata e fu "sospesa" nel lontano 1987, in ragione dei lavori di elettrificazione della linea per Potenza e

Metaponto da cui si diramava. Nel corso dei decenni la Regione Campania e i vertici FS non hanno mostrato alcun interesse alla riapertura, nonostante l'attivismo del Comitato locale presieduto dal tenace Rocco Panetta. Ora, però, il PNRR, che prevede la realizzazione dell'Alta Velocità proprio attraverso il Vallo di Diano, offrirebbe l'occasione per ripristinare un servizio locale a favore di importanti località come Polla e Sala Consilina, di un centro di interesse turistico come la Certosa di Padula e dello stesso Parco Nazionale del Cilento. Senonché i tecnici di RFI si sono presentati alle audizioni pubbliche con un progetto che prevede la posa dei piloni della linea veloce sul sedime della ferrovia per Lagonegro, senza considerare che la stessa è tutelata per legge. E senza, naturalmente, prevedere un interscambio tra lunga percorrenza e traffico locale che potrebbe promuovere potentemente il rilancio della Campania interna.

Cosa dedurre da tutto ciò?

La consapevolezza di un patrimonio infrastrutturale che sarebbe delittuoso gettare alle ortiche non è ancora diffusa tra i responsabili della pianificazione dei trasporti che spesso ignorano la possibilità di gestire le linee locali con programmi di esercizio flessibili ed a costi contenuti. Adesso, però, urgono decisioni definitive e vincolanti sul futuro di queste linee.

Massimo Ferrari  
Presidente di UTP/Assoutenti

Mobility Magazine - settimanale di Ferpress  
FerPress.it è un'agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma (registrazione n. 453 del 06/12/2010). ISSN 2531-4955  
00186 ROMA – Piazza di Firenze 24  
Tel 06-4815303 fax 06-68806085  
Per Pubblicità e abbonamenti  
Segreteria di redazione [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)

Direttore Responsabile Gisella Pandolfo  
Direttore editoriale Antonio Riva  
A cura di Valentina Onori  
Redattore esperto Antonio D'Angelo  
Redazione quotidiano, settimanale e speciali:  
Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi  
Redazione social Silvia D'Andrea  
e-mail Desk centrale: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)  
partita iva e cod fisc. 12510731008

LA VERITÀ È CHE NON CI SIAMO MAI FERMATI.

PROPRIO QUANDO IL TEMPO SEMBRAVA IMMOBILE,

IL PENSIERO SI È MOSSO IN UN MODO DIVERSO.

IN QUELL'ISTANTE È CAMBIATO TUTTO.

ABBIAMO SCOPERTO LA LEGGEREZZA

NEL MOMENTO PIÙ DURO.

ABBIAMO COSTRUITO QUALCOSA

CHE FOSSE SOLIDO ABBASTANZA

DA SOSTENERE QUELLA LEGGEREZZA.

ABBIAMO TROVATO IL NOSTRO TEMPO,

CHI VELOCE, CHI LENTO.

UN TEMPO UMANO,

UN TEMPO NUOVO.

[fsitaliane.it](http://fsitaliane.it)



**Gruppo FS**  
UN TEMPO NUOVO