

Notiziario di Dimensione Trasporti

## LE FERROVIE ITALIANE HANNO DECISO DI FAR "PARLARE" LE GRANDI OPERE

**Marco Rettighieri**

*Commissario per il completamento dei lavori del Nodo ferroviario di Genova e del collegamento dell'ultimo miglio tra il Terzo Valico dei Giovi e il Porto storico di Genova*

Cantieri Parlanti, questa è la novità introdotta dal Gruppo FS in collaborazione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti oltre che con le società che stanno realizzando opere ferroviarie strategiche in tutta Italia. Si tratta di un nuovo metodo per comunicare con la gente o, come si definiscono oggi, gli "stakeholder". Il mondo cambia, è mutevole, e così anche la gente che lo compone. Una volta i nonni o i genitori portavano i nipoti o i figli accanto ad una ferrovia per aspettare il primo treno che passava e magari far agitare le mani al piccolo, trepidante e felice di quella visione. Almeno per molti di noi l'amore per i treni è nato così. Quanta storia è passata sui binari italiani! Quanta felicità e quanta angoscia. Mai, però, si era sentito parlare di "Cantieri Parlanti", ovvero di sistemi che trasmettono informazioni circa le trenta Opere Strategiche sparse un po' in tutta Italia e che coinvolgono migliaia di persone; in pratica si tratta di poter osservare come sta crescendo l'Italia del Futuro, con nuove linee ferroviarie e potenziando alcune di quelle esistenti. I cantieri parlano con le immagini e con i dati, aggiornati in continuazione, dando la possibilità a chiunque da qualsiasi punto della Terra di "sapere"! Eh sì, perché tutti noi abbiamo la necessità di poter conoscere ciò che si sta facendo per la nostra Italia attraverso un linguaggio semplice, trasparente, avvalorato da dati oggettivi e significativi. E' così che si possono percepire i benefici di queste opere, che forse comporteranno dei disagi al momento, ma che in futuro promettono di renderci la vita meno problematica, più sicura e più "eco-sostenibile". Si avranno così notizie in tempo reale, oggettive, capaci di rendere il cittadino informato, consapevole e meno influenzabile.

Ma come possono parlare i cantieri? Parlano attraverso una sezione dedicata del sito web di fsitaliane.it, Opere Strategiche, sempre aggiornata, anche tramite webcam che riprendono le attività dei cantieri; parlano attraverso i social media del Gruppo FS e delle società che stanno realizzando le opere; parlano attraverso una cartellonistica sul territorio o attraverso pannelli luminosi che in tempo reale trasmettono dati fruibili ai più.

Ma cosa sono le "Opere Strategiche"? Sono quelle opere necessarie al nostro Paese per restare al passo con i tempi; è Il Progetto Unico Terzo Valico e Nodo di Genova, è l'asse Brennero Verona, è l'asse Brescia Padova, il Passante di Palermo, e così via tante altre opere sparse su tutto il territorio nazionale. Sul sito delle FS si potrà, così, navigare tra una tratta e l'altra per vederne i progressi e salutare le sfide vinte sia in termini progettuali sia in termini di realizzativi. La grande innovazione, poi, sta anche nel fatto che chiunque può dialogare con i cantieri: un "form" apposito all'interno della pagina del cantiere dove i tecnici sapranno dare una risposta in tempi ragionevoli alle giuste e pertinenti domande.

Il sito dei Cantieri Parlanti si è trasformato in un sito di dialogo e di trasparenza, unico nel suo genere, che ci permetterà di osservare la costruzione dell'Italia del futuro.

1. **LE FERROVIE ITALIANE HANNO DECISO DI FAR "PARLARE" LE GRANDI OPERE**
2. **PENDOLARIA 2023: RAPPORTO DI LEGAMBIENTE**
3. **IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA: IL RAPPORTO DI FERMERCI**
4. **MARIO DEL VISCOVO E GIUSEPPE SCIARRONE, DUE PROTAGONISTI DEI TRASPORTI**
5. **TRASPORTO REGIONALE DI TRENITALIA: LA MUSICA È CAMBIATA**

**Il contributo di adesione  
a DT per il 2023  
è di almeno €20,00  
da intestare a  
DIMENSIONE TRASPORTI  
c/c postale 61369252  
IBAN  
IT61 Y076 0103 2000 0006 1369 252**

**PENDOLARIA 2023****RAPPORTO DI LEGAMBIENTE**

Antonio Castellucci

Legambiente, nell'ultima settimana di febbraio, perdurando la pandemia, ha presentato, ancora on-line, il "Rapporto Pendolaria 2023". Il rapporto, oltre ad un'attenta analisi del traffico ferroviario locale si sofferma anche su problemi ferroviari più generali e sulla stretta connessione tra trasporti ed ambiente. Evidenzia che un efficiente sistema dei trasporti è condizione essenziale per lo sviluppo economico e sociale e che la mobilità urbana ed extraurbana, specie nelle grandi aree metropolitane, rientra tra i problemi più difficili da risolvere. Il costante aumento della domanda di mobilità ha determinato l'incremento di autoveicoli privati per sopprimere al servizio pubblico non adeguato alle nuove esigenze.

Per poter rispettare gli obiettivi del Green Deal europeo, taglio delle emissioni del 55% entro il 2030 e l'azzeramento entro il 2050 è necessario accelerare il processo di riconversione dei trasporti. Pertanto, è fondamentale, afferma Legambiente, invertire la rotta e puntare su maggiori investimenti per "la cura del ferro" smettendola di rincorrere impegnative opere faraoniche come il ponte sullo stretto di Messina. Opera che era stata accantonata dal Governo Monti nel 2012, ma che il Ministro delle "Infrastrutture" ha riproposto ed il Consiglio dei Ministri del 16 Marzo scorso ha approvato "salvo intese"; evidentemente non c'è ancora un accordo totale.

Il Rapporto evidenzia che le risorse per le infrastrutture ferroviarie non sono adeguate e che i lavori procedono con lentezza. Il trasporto pendolare risente ancora gli effetti della pandemia che, purtroppo, continua ad affliggere il Paese, anche se gli organi di informazione, stranamente, ne parlano meno. Il numero dei pendolari è aumentato, ma è ancora inferiore al periodo pre-pandemia.

Nel 2021 sono circolati 2788 treni regionali al giorno contro i 2606 del 2020 e c'è stato anche un rinnovo del materiale rotabile la cui età è passata a 15,3 anni rispetto ai 15,6 anni del 2020, nel 2016 era di 18,6 anni. Nel 2022, dopo oltre due anni di calo i viaggiatori sono aumentati di oltre il 40% sia sui treni nazionali che regionali rispetto al 2021 con punte superiori al 110% per i treni ad alta velocità.

Per Legambiente il trasporto dei pendolari su ferro è un problema prioritario e sollecita il nuovo Governo a destinare fino al 2030, 500 milioni di euro per migliorare il servizio regionale e 1,5 miliardi di euro all'anno per realizzare metropolitane, tranvie e linee suburbane.

In 11 anni, dal 2010 al 2020, ci sono stati più investimenti per il trasporto su gomma che sul ferro. Della scarsa attenzione al trasporto sul ferro si evidenziano alcuni casi, la Palermo-Trapani, via Milo, chiusa nel 2013 per smottamento del terreno, non è stata più attivata; la stessa cosa è successo per la Caltagirone-Gela, fu chiusa nel 2011 per il crollo di un ponte. In Puglia, la Corato-Andria, dopo il tragico incidente del 12 Luglio 2016, che causò la morte di 23 persone è ancora chiusa. Sempre nel Sud occorrerebbe migliorare i collegamenti Napoli- Reggio Calabria, Salerno-Taranto, Taranto- Reggio Calabria e Palermo-Messina-Catania; tra Napoli e Bari ora non ci sono collegamenti diretti ed i lavori per l'alta velocità proseguono con lentezza e, inoltre, va potenziato il trasporto via mare.

Si ricorda che negli ultimi anni sono stati eseguiti importanti lavori di elettrificazione della rete e di installazione dei sistemi di controllo per la sicurezza, inoltre sono previsti ulteriori miglioramenti con le risorse del Pnrr (Piano nazionale di ripresa e resilienza).

**IL TRASPORTO FERROVIARIO MERCI IN ITALIA****IL RAPPORTO DI FERMERCI**

la Redazione

Lo scorso 28 febbraio 2023 L'Associazione FerMerci ha presentato il primo Rapporto annuale sul trasporto ferroviario merci. Il documento, redatto da Andrea Appetecchia di Isfort con la collaborazione di esponenti di FerMerci e delle imprese aderenti all'Associazione, riassume in trenta pagine una lettura dei dati dell'andamento del settore che tiene presente molti altri elementi di contesto, a partire dalla relazione tra il trasporto merci su ferrovia (l'offerta) con la domanda rappresentata dalle molte imprese che compongono il mondo della produzione industriale, da cui alla fine provengono le merci da sottoporre alla fase del trasporto.

Il documento è interessante e preciso riguardo alle informazioni statistiche sull'andamento del settore in Italia e in Europa.

Tra le conferme sicuramente la modesta crescita del trasporto ferroviario di merce e la sostanziale stagnazione della ripartizione delle quote modali delle due principali modalità di trasporto terrestre (strada e ferrovia).

Tra le novità, ve ne sono alcune che lasciano ben sperare:

- La stabilità del traffico ferroviario è nettamente in controtendenza rispetto alla grave caduta della produzione industriale nazionale (da cui dipende direttamente la domanda di trasporto) e alla decisa flessione del principale vettore terrestre (autotrasporto).
- Le dinamiche del sistema ferroviario nazionale sono sostanzialmente coerenti con quelle dei principali competitor europei ed in alcuni casi addirittura migliori.
- Le misure di sostegno diretto al trasporto ferroviario varate dall'Unione Europea ed attuate dal Governo hanno avuto il merito di scongiurare il crollo del trasporto ferroviario che si stava registrando nella prima decade del secolo in corso e di contenere l'impatto delle crisi planetarie che si sono susseguite nella successiva decade.

### Andamento del traffico

L'andamento del traffico ferroviario di merci nelle prime due decadi del secolo in corso è stato piuttosto altalenante. Nel primo decennio si è assistito ad un progressivo tracollo del traffico (2000-2010: -12,4 miliardi di tonnellate km), seguito, nel successivo decennio da una decisa ripresa. Nel primo lustro della seconda decade si è registrata infatti un'impennata dei volumi (2010-2015: +7,4 miliardi di tonnellate km) confermata poi da una sostanziale tenuta del traffico acquisito nel corso degli anni a cavallo tra la seconda e terza decade nonostante l'impatto negativo dell'emergenza pandemica COVID 19 (2020) e del conflitto bellico Russo -Ucraino (2022) (2015-2019: +0,5 miliardi di tonnellate km; 2020 -0,6 miliardi di tonnellate km; 2021-2022: + 4 miliardi di tonnellate km). Il confronto tra i dati di traffico del 2000 e quelli attuali (2022) mettono in evidenza la capacità del vettore ferroviario di recuperare la drammatica flessione di inizio secolo, riuscendo a recuperare quantitativi movimentati nel 2000 nell'arco di pochissimi anni.

Ovviamente l'andamento delle due variabili è sostanzialmente coerente, tuttavia se da una parte, nel periodo compreso tra il 2000 ed il 2022, le tonnellate km trasportate sono diminuite solo dell'1%, dall'altra balza agli occhi la netta riduzione dei treni km, scesi nel medesimo periodo del 18%. Ciò è dovuto all'avanzamento tecnologico della rete e dei mezzi attraverso l'entrata in esercizio di treni più lunghi e con maggiore capacità di carico e dell'efficientamento organizzativo dei flussi (grafico 1).



### La questione del riequilibrio modale

Nonostante gli ingenti investimenti a supporto del trasporto ferroviario, le buone performance complessive del comparto e la decisa contrazione del trasporto su strada, la distribuzione delle quote modali tra i vettori di trasporto rimane sostanzialmente immutata. Anche il sistema ferroviario tedesco, nonostante lo

straordinario incremento di traffico tra il 2005 ed il 2020 (+58%) ha sostanzialmente mantenuto inalterata la propria quota modale riducendola solo dell'0,4%. I sistemi ferroviari spagnoli e francese hanno invece perso quote percentuali superiori rispetto alla Germania, ma pur sempre contenute che si attestano rispettivamente all'1% e al 2%, mentre nel caso dell'Austria la perdita di quote raggiunge il 6% (anche se non si deve dimenticare che nel 2005 tale quota arrivava al 36% quindi ben al di sopra della media europea). L'Italia tra i Paesi considerati, pur rimanendo al di sotto della media continentale e piuttosto distante dalle quote percentuali della Germania e dell'Austria, è l'unico sistema ferroviario che nel periodo considerato guadagna quote percentuali incrementando del 2% il proprio peso all'interno del sistema dei trasporti nazionali.

Il Rapporto completo è consultabile sul sito di FerMerchi: [www.fermerci.it](http://www.fermerci.it)

**MARIO DEL  
VISCOVO E  
GIUSEPPE  
SCIARRONE, DUE  
PROTAGONISTI  
DEI TRASPORTI****Francesco Del Vecchio**

Come sempre accade quando scompare un grande esponente di un campo del nostro mondo scientifico, tecnico, dello spettacolo, ecc. ci si ricorda di lui riassumendone le vicende e il contributo dato al progresso del campo di cui si era occupato. Anche la recente scomparsa dell'ing. Giuseppe Sciarrone è stata l'occasione per ricordarne la figura e l'opera. Lo ha fatto in particolare l'Associazione Sipotra (Società italiana di Politica dei Trasporti), con un importante workshop, al quale sono intervenuti protagonisti del mondo dei trasporti e delle istituzioni, che hanno avuto modo di conoscere e interagire con l'ing. Sciarrone.

A questo proposito voglio cogliere anche l'occasione per unirmi a tutti coloro che hanno evidenziato il valore aggiunto che Sciarrone ha dato al settore dei trasporti sia a livello scientifico sia a livello operativo, dando applicazione concreta alle prescrizioni della Unione Europea per il settore del trasporto ferroviario nell'ottica della liberalizzazione.

Voglio anche cogliere l'occasione per precisare che quasi sempre i grandi devono qualcosa a un mecenate, ad un maestro, ad un "trampolino di lancio" dal quale poi hanno intrapreso con originalità e nuovo vigore la loro strada di successo a beneficio della collettività.

L'ing. Sciarrone ha segnato da protagonista lo sviluppo di un settore, quello dei trasporti su ferro, dovendo forse anche riconoscere – come effettivamente fece (vedi oltre) - qualcosa ad un suo maestro, il prof. Mario Del Viscovo. Il prof. Del Viscovo, come molti sanno, è stato una figura centrale nel panorama della ricerca sui trasporti in Italia. Iniziò la carriera accademica presso l'Università di Bari nel 1962, poi proseguita a Milano alla Bocconi, poi all'Istituto Universitario Navale di Napoli e infine a Roma alla Sapienza dal 1974, dirigendo per anni anche la Scuola di specializzazione in "Economia e politica dei trasporti".

Il prof. Del Viscovo fu colui che portò in Italia gli strumenti di pianificazione dei trasporti di matrice americana, in particolare l'analisi della domanda, l'analisi costi-benefici, i modelli di generazione, inquadrati in metodologie statistico-quantitative di analisi e valutazione, interagendo anche con studiosi e specialisti della materia (tra cui l'italiano Alighiero Naddeo).

Nel momento di fervore della ricerca il prof. Del Viscovo – di estrazione economica – aveva bisogno anche di ingegneri. Così il giovane ing. Sciarrone ne divenne collaboratore. Il CSST (Centro studi sui sistemi di trasporto, facente capo al Gruppo Fiat e fondato proprio da Del Viscovo), fu uno dei centri di ricerca che videro protagonisti Del Viscovo e con lui anche l'ing. Sciarrone.

Sciarrone ne avvertì l'importanza, lavorò al Centro Studi per molti anni maturando grande esperienza, e a un certo punto avvicinò il prof. Del Viscovo alla direzione del Centro. La cosa avvenne forse in maniera anche abbastanza pratica ed operativa. Ma preferisco che sia lo stesso ing. Sciarrone a raccontare il loro rapporto e le vicende che li legarono per molto tempo e che legarono Sciarrone al CSST. Riporto a tal proposito alcuni passaggi del ricordo che Sciarrone fece di Del Viscovo in occasione della sua scomparsa, nel 1996 (*Pubblicato in "Sistemi di Trasporto, rivista Trimestrale del Centro Studi sui Sistemi di Trasporto, numero speciale dal titolo: "In memoria di Mario Del Viscovo, testimonianze e ricordi nel primo anniversario della scomparsa" – aprile-giugno 1996*).

*"Io ero laureato da quattro mesi...ero andato a lavorare in una grande azienda. Però per una serie di ragioni non mi trovavo bene ed allora cercavo qualcosa di diverso, che mi capitò tramite una comune amico. L'ing. Filippi, che era amico di Del Viscovo, e amico della mia famiglia, mi disse "ma guarda che c'è un professore molto bravo che ha aperto un Ufficio Studi, vacci a parlare, sta cercando dei giovani, vacci a parlare", e andai a parlare con Mario Del Viscovo l'11 febbraio del 1971.*

*Rimasi conquistato immediatamente dalla intelligenza di quest'uomo, dalla Sua capacità di convinzione e soprattutto da un fatto, che i trasporti per Lui, come per me, non erano una professione, ma erano una vera e propria passione. E allora decisi di andare a lavorare al Centro Studi."*

*"Cominciai a lavorare il 25 febbraio del 1971 al Centro Studi, 15 anni di lavoro bellissimo; tutto quello che io so della professione che faccio l'ho imparato in quei 15 anni."*

*"Arrivammo così...alla...tappa importante...dell'85, del Piano Generale dei Trasporti, che era una cosa che Lui aveva tanto voluto, per la quale aveva tanto scritto, per quale aveva tanto*

*spinto, che però per Lui sostanzialmente fu una delusione.”*

*“Con il Piano Generale dei Trasporti finalmente si parlava di trasporti a tutto tondo, al pari di altre branche dell'economia. Però, come sempre succede quando c'è questa crescita improvvisa, nel discorso del Piano Generale dei Trasporti entravano anche tanti che forse non avevano titolo, certamente non avevano titolo secondo Mario Del Viscovo, di occuparsi di trasporti, perché non avevano la preparazione, non avevano l'esperienza, non avevano la cultura, non avevano la professionalità per farlo.*

*Lui fu molto combattuto, fu combattuto sul fatto che voleva estraniarsene, però non poteva farlo perché c'era una società che manteneva 50 famiglie...e quindi non poteva estraniarsene perché la società ne sarebbe stata, il Centro Studi ne sarebbe stato penalizzato.*

*Quindi ha sempre sofferto questo momento, l'ha combattuto e devo dire ci furono fra noi, fra me e Lui, anche delle divergenze di opinioni, mai dette chiaramente. Però mi rendevo conto che quello che era stato per 15 anni un rapporto di lavoro bellissimo, non c'era più, c'era un qualche cosa che non funzionava.*

*Noi avevamo 35 anni, dovevano pensare al nostro futuro e alla nostra carriera”.*

*“Questo è un fatto indiscutibile che in qualche modo andava risolto. Fu risolto col fatto che lasciò il Centro Studi a noi e Lui si ritirò all'Università. Ma lo lasciò in maniera molto particolare, alla Del Viscovo, senza salutare nessuno, senza volere neanche una festa, un saluto di commiato, niente, se ne andò e scompariva, lasciando il Centro Studi a noi.*

*Io per 10 anni, i dieci anni successivi, non ho mai parlato più con Mario Del Viscovo. Questo mi è sempre dispiaciuto, è stato sempre un cruccio, però Mario Del Viscovo è sempre state presente in tutte le cose che io facevo, tutti i lavori che facevo”.*

*“Quando facemmo... a Roma Metrebus, questa operazione di rivoluzione tariffaria - l'integrazione tariffaria era una cosa che Lui aveva scritto da 15 anni - organizzammo un convegno europeo per presentare il progetto Metrebus, e allora, dissi: perché non provate a sentire Del Viscovo. Non lo feci direttamente io, lo feci fare, e poi Del Viscovo accettò. Era un Convegno di due giorni, era meglio dello scorso anno; io feci la relazione introduttiva e Del Viscovo non c'era; il giorno dopo Lui partecipava alla tavola rotonda, io purtroppo avevo un impegno all'estero e quindi non potetti ascoltarlo.”*

*“Gli scrissi un biglietto, presi coraggio. “Caro professore, mi spiace di non aver potuto partecipare alla tavola rotonda, però mi ha fatto grande piacere di saperLa così in forma, spero di rivederLa, di incontrarLa presto”.*

*Il giorno dopo, o due o tre giorni dopo, mi arriva il suo ultimo Libro, che era quello della “Storia dei Trasporti in Italia”, e allora ho detto: “adesso è arrivato il momento che Gli telefono” e invece purtroppo arriva la mia segretaria a dirmi che hanno telefonato dal Centro Studi, e che il Prof. Del Viscovo è scomparso.”*

*Una cosa voglio riportare infine di Del Viscovo, tratta dalla prefazione al suo libro di Economia dei Trasporti pubblicato nel 1989: “La mia più viva speranza è di accendere una qualche fiammella nei giovani studiosi, ricercatori e professionisti...I tempi che viviamo sono così tremendi da indurre a qualche pessimismo. Le vie del successo sembra ormai che vadano in tutt'altra direzione, rispetto allo studio, alla preparazione onesta e alla tenuta di valori, quali la chiarezza, la lealtà, l'abnegazione”.*

*Voglio sperare che quei tempi “tremendi” siano passati, che oggi non sia più vero quello che amaramente riscontrava Del Viscovo. Anche se, guardandomi intorno, non vedo sempre che sia così.*

## TRASPORTO REGIONALE DI TRENITALIA

### LA MUSICA È CAMBIATA

Domenico Formiglia

Il 23 marzo 2019 a Bologna Centrale furono presentati, in anteprima nazionale, due nuovi materiali per il trasporto regionale di Trenitalia: il Pop ed il Rock. Ancora prima era partita l'iniziativa #lamusicastacambiando con una serie di eventi e concorsi durante tutte le tappe del Tour di presentazione dei due treni.

A quattro anni di distanza possiamo decisamente dire che mai slogan fu così appropriato. Infatti il cambiamento annunciato, che riguardava il rinnovo della flotta, e non solo, c'è stato e continua ad esserci.

Già da tempo era iniziata la graduale sostituzione di elettrotreni oramai obsoleti (i primi ad andare in pensione sono stati Ale 601 e Ale 642, seguite gradualmente dalle Ale 742 ed Ale 582 (tutti in uso per il trasporto regionale). Di questi convogli c'è ancora in giro qualche esemplare come pure si può ancora vedere qualche Ale 801, Aln 663 e Aln 668.



Taf

Fuori dall'esercizio commerciale anche le carrozze a piano ribassato.

La prima grande sostituzione è avvenuta con i TAF (Treni ad alta frequentazione) il primo elettrotreno italiano dedicato ai servizi regionali e metropolitani a due piani e con una capacità di circa 450 posti a sedere, con una velocità massima di 140 Km/h. Sono treni (in composizione da 4 elementi) accoppiabili (massimo due convogli). I primi esemplari sono entrati in servizio all'inizio del 1999.

Dopo il TAF è iniziata l'era dei treni "musicali".



Minuetto

All'inizio degli anni 2000 fa ingresso nella famiglia dei treni regionali il **Minuetto** (nome selezionato da un concorso con associazioni di consumatori e di disabili e che dà il via all'utilizzo, per i successivi convogli, di denominazioni legate al mondo musicale). Si tratta di treno disponibile in versione elettrica oppure diesel. Disegnato da Giugiaro, e costruito in Italia dall'Alstom Ferroviaria, è un treno a composizione bloccata costituito da 3 elementi con una capienza di 146 posti a sedere (200 in piedi). Sono stati pensati non in funzione dei passeggeri trasportabili ma per migliorare il confort agli stessi (cd treni a bassa frequentazione) La versione elettrica ha una velocità massima di 160 Km/h mentre quella diesel di 130 Km/h. Si possono accoppiare sino a 3 convogli.



Vivalto

Qualche anno dopo (2005) fa la sua apparizione il **Vivalto** (più che un treno in effetti è una tipologia di carrozza). Si tratta di una carrozza a due piani sia in versione rimorchiata che semipilota. Non esiste una composizione standard, si va da 3 a 7 carrozze, ma al di là della configurazione rimane un convoglio a composizione bloccata trainato dalla E464: locomotiva in grado di essere telecomandata dalla carrozza semipilota. In alcuni convogli, è possibile la presenza di un'ulteriore E464 al posto della semipilota. La velocità massima è di 160 Km/h. Di queste carrozze ci sono diverse serie, ma tutte costruite in Italia.

Nel 2014 fa la sua apparizione **Swing** convoglio a composizione bloccata composto da tre elementi a trazione diesel. Può trasportare 160 viaggiatori seduti ed ha una velocità massima di 130 km/h. Accoppiabile fino ad un massimo di 3 convogli è costruito in Polonia (Pesa). L'ingresso a livello del marciapiede facilita la salita dei passeggeri; le pedane retrattili consentono un accesso agevole anche alle persone a ridotta capacità motoria. A bordo: impianto di videosorveglianza, schermi luminosi interni per le informazioni, impianto di sonorizzazione, prese di corrente.



Swing (fonte: FS)

Nello stesso anno **Jazz**, elettrotreno costruito in Italia dalla Alstom Ferroviaria: di questo treno esistono tre versioni: a 4, 5 e 6 cassi con un numero di posti offerti variabili da 200 a 300 posti (seduti). Raggiungono una velocità massima di 160 km/h. Anche i Jazz hanno il pianale ribassato per permettere un migliore incarrozzamento. I convogli sono inoltre dotati di telecamere esterne e interne.



Jazz

Come detto all'inizio nel 2019 arriva **Rock** costruito dalla Hitachi Rail negli stabilimenti di Pistoia e Reggio Calabria. Elettrotreno a doppio piano in composizione variabile da 4 a 6 elementi con una velocità di 160 km/h; può trasportare oltre 700 passeggeri seduti (nella versione a 6). Come gli altri treni di ultima generazione è rispettoso dell'ambiente sia perché prodotto con materiale riciclabile sia perché da un punto di vista strutturale con una serie di accorgimenti (illuminazione a led interna ed esterna, la gestione intelligente dei consumi dell'impianto di condizionamento) è possibile ridurre i consumi energetici. Non è un caso se il treno Rock è il mezzo di trasporto a minor impatto ambientale in Italia.



Rock

Sempre nel 2019 è la volta di **Pop** elettrotreno a piano singolo a 3 o 4 casse. Costruito dalla Alstom Ferroviaria (a Savigliano), può raggiungere i 160 km/h e trasportare oltre 300 passeggeri.



Pop (fonte: FS)

geri seduti nella versione a 4 casse. Le sedute sono tutte dotate di presa usb ed elettrica. Anche i Pop sono riciclabili, consumano il 30% in meno rispetto alla precedente generazione, la climatizzazione è regolata in funzione del numero dei passeggeri e l'illuminazione a led si regola automaticamente sulla base della luce esterna.

Il 4 marzo 2022 è stato presentato a Firenze l'ultimo nato: il **Blues**: prodotto negli stabilimenti Hitachi Rail di Pistoia, Napoli e Reggio Calabria. Blues è il primo treno ibrido: può viaggiare con motori diesel su linee non elettrificate, con motore elettrico su quelle elettrificate, e con batterie durante l'ingresso/egresso e sosta nelle stazioni, in modo da azzerare emissioni e rumori. Anche su questo materiale prese, impianto sonoro, di videosorveglianza, illuminazione interna ed esterna a led., facile accessibilità per le persone a mobilità ridotta. Può raggiungere i 160 km/h e nella composizione a 4 elementi ospitare 300 viaggiatori seduti. Già in esercizio in alcune regioni, proprio in questi giorni hanno fatto la loro apparizione, per corse prova, anche in Calabria sulla linea Jonica.



Blues (fonte: FS)

Questi i materiali attualmente in circolazione all'interno delle Regioni: infatti alcuni vengono acquistati anche con il contributo della Regione nella quale sono in servizio.

Il resto della flotta del Business Regionale è costituito dalle carrozze MD (media distanza) utilizzate per lo più nei collegamenti interregionali. Esistono tre tipologie di queste carrozze: a vestiboli esterni, a vestiboli centrali e semipilota. Sono trainate dalle E464. Di queste carrozze ci sono varie serie, ma tutte sono caratterizzate da una velocità di 160/km, impianto di climatizzazione ed impianto di diffusione sonoro che dirama le informazioni in corso di viaggio. Sono circa un'ottantina i posti a sedere, Sono oltre 2 mila le carrozze in dotazione al Regionale, per le quali è iniziato, nel 2009 un progetto di revamping tuttora in esecuzione. Nelle carrozze già revampizzate sono presenti anche prese elettriche.

Abbiamo chiesto a **Sabrina De Filippis**, Direttore del Business Regionale di Trenitalia, se il target degli utenti del trasporto regionale si stia ampliando e cosa si sta facendo, oltre al rinnovo della flotta, per incentivare l'utilizzo dei regionali.

“Leggendo in anticipo i trend, ci siamo impegnati per soddisfare le esigenze non solo di studenti e pendolari, ma anche di chi sceglie i nostri treni per motivi di svago, per la scoperta dei nostri territori, per un turismo di prossimità cercando di ampliare la capillarità legata anche alle stagioni. Con il graduale rinnovo della flotta abbiamo puntato molto sul rendere, da un lato più confortevole il viaggio e dall'altro far sì che il treno sia sempre più ecosostenibile. Tutti treni utilizzati dal Regionale sono climatizzati, dotati di impianto di diffusione sonora, e per gli elettrotreni di ultima generazione anche di impianto di video sorveglianza e display informativi a led. Su alcuni treni/tratta è inoltre presente un servizio di pulizia durante il viaggio. Grande spazio, anche questo frutto di analisi di un mercato in grande crescita, è stato riservato sui nuovi treni al trasporto di biciclette, a vantaggio tanto della mobilità dolce, quanto del cicloturismo. Inoltre, proprio per invogliare a lasciare l'auto a casa e scoprire l'Italia con il Regionale, specifiche e convenienti promozioni sono a disposizione del pubblico”.

Un esempio su tutte, la promozione **Italia in Tour** che consente, per 3 o 5 giorni, un numero illimitato di viaggi indipendentemente dall'origine e destinazione del viaggio. Il costo per gli adulti è di € 29 o 45€ (3 o 5 giorni) e ridotto per i ragazzi sino a 12 anni.

**Week end insieme** consente a 22€ di viaggiare senza limiti il sabato e la domenica

**Viaggia con me** è l'offerta pensata per gli abbonati: l'offerta è valida per tutti i giorni della settimana e consente all'abbonato di viaggiare gratuitamente su tratte diverse da quelle dell'abbonamento, in compagnia dell'accompagnatore che è munito di biglietto.

Completano le promo offerte mirate per le scolaresche e per gli scout.

*In breve***L'INCIDENTE FERROVIARIO IN GRECIA**

Lo scorso 28 febbraio 2023 in Grecia, sulla linea Atene-Salonicco, un treno passeggeri con 342 passeggeri a bordo si è scontrato frontalmente con un treno merci. 57 i morti.

L'incidente era stato preceduto, nel pomeriggio, da alcune problematiche tecniche lungo la linea, che avevano costretto temporaneamente a far viaggiare i treni su un solo binario, a senso unico alternato.

Sullo stesso binario, si sono trovati a viaggiare due treni in direzione opposta. Lo scontro, a piena velocità, è stato inevitabile.

In un discorso televisivo, il Primo Ministro greco Kyriakos Mitsotakis ha affermato che la collisione è stata "principalmente" dovuta "a un tragico errore umano".

L'attenzione, al di là dell'errore umano che, come riportano i media locali, sarebbe stato ammesso agli inquirenti dallo stesso capostazione di Larissa, in stato di arresto, si è concentrata quindi sui sistemi di sicurezza.

In Grecia oggi i treni circolanti sono o gestiti o di proprietà di Hellenic Train, nuovo nome dato a TrainOse, la compagnia di trasporto acquistata dal Gruppo FS nel 2017.

HT fornisce i servizi di trasporto merci e passeggeri a livello extraurbano, regionale, nazionale e internazionale, compresi servizi di logistica. Il suo capitale è interamente in capo a Trenitalia, capofila del Polo Passeggeri del Gruppo FS.

**PONTE SULLO STRETTO DI MESSINA: IL GOVERNO APPROVA IL TESTO DEL DECRETO PER REALIZZARLO**

Giovedì 16 marzo 2023 il Consiglio dei Ministri ha approvato un decreto-legge per la «realizzazione del collegamento stabile tra la Sicilia e la Calabria», ossia il ponte sullo Stretto di Messina. L'approvazione, come spiega un comunicato stampa del governo, è avvenuta «salvo intese»: questo significa che alcuni aspetti tecnici sono ancora in fase di studio e il decreto potrebbe essere modificato prima di essere presentato in Parlamento per la sua conversione in legge.

Pertanto il testo definitivo del decreto-legge non è ancora disponibile, ma il comunicato stampa stabilisce che i principali interventi riguarderanno la riattivazione della società concessionaria dei lavori, la Stretto di Messina S.p.a., il riavvio delle attività di programmazione e progettazione dell'opera, e l'introduzione di un servizio di monitoraggio ambientale per valutare l'impatto dell'opera.

