

12	LA	BARI C.LE FNB	21:09	1
12	LA	BARI C.LE FNB	22:19	1
12	EUROPA F.L.	BARI C.LE FNB	22:54	1

m p

mobility press magazine

Multe fino a 200 euro e rimborsi per ritardi. Le nuove norme nel decreto della riforma Madia

Evasione tariffaria: le aziende impegnate a contrastare questo fenomeno

Dalla riforma del TPL alla mobilità dolce. La situazione dei trasporti in Italia raccontata da Anna Donati

Numero 44 - 24 Febbraio 2016



Editoriale

Multe fino a 200 euro e rimborsi per ritardi. Le nuove norme nel decreto della riforma Madia

Sulla stampa nazionale hanno avuto grande risalto le nuove norme che stanno accompagnando la riforma Madia della Pubblica Amministrazione che prevede interventi sul settore del trasporto pubblico locale.

Tra le altre novità le multe fino a 200 euro e i rimborsi in caso di corse saltate o ritardi, che possono andare dalla mezz'ora in ambito urbano o a un'ora in ambito extraurbano hanno avuto grande risalto sulla stampa. Sono queste alcune anticipazioni delle prime norme contenute nella bozza del decreto relativo ai servizi di trasporto pubblico locale, che il governo si appresta a varare.

La norma contro l'evasione prevede che la multa sia determinata sulla base di una legge regionale, ma – in assenza di essa – si prevede che sia “pari a 60 volte il valore del biglietto ordinario e comunque non superiore a 200 euro”. Questa norma era stata già in parte anticipata, ma ora sembrano aggiungersi altri dettagli al complesso di misure previste: verrebbe introdotto anche l'obbligo di effettuare il controllo del biglietto a ogni corsa (il cosiddetto check-in/check-out), seguendo l'esempio introdotto da alcune aziende (in particolare, in Emilia Romagna) che richiedono la timbratura o la verifica elettronica per tutti i tipi di biglietti, compresi quindi anche gli abbonamenti.

Un'altra novità (che ha già fatto discutere) riguarda la possibilità per gli utenti di ottenere il rimborso del biglietto in caso di ritardo o di corsa soppressa, escludendo ovviamente le cause di forza maggiore come scioperi o eventi imprevedibili. La misura è stata definita una “bufala” dal Codacons, che ha osservato che “per ottenere il rimborso del costo del biglietto in caso di ritardi, i passeggeri dovranno affrontare un vero e proprio percorso ad ostacoli” e che in molte città le fermate dei bus non indicano gli orari precisi del passaggio dei mezzi.

Sull'argomento è intervenuto anche il presidente di ASSTRA, l'associazione che riunisce la maggioranza delle imprese di trasporto locale, Massimo Roncucci. “Se il bus è in ritardo perché si rompe è giusto che paghino le aziende responsabili del disservizio, ma se resta fermo nel caos del traffico perché la viabilità non prevede corsie preferenziali o a causa della pianificazione, è difficile addossare la responsabilità alle aziende che effettuano il servizio in condizioni già difficili”.

Il rappresentante dell'associazione di aziende TPL condivide lo spirito del provvedimento, anche se effettua alcuni distinguo: “E' giusto che al centro venga messo il cliente, e questa come scelta generale è assolutamente condivisibile, ma i meccanismi di applicazione non devono essere eccessivamente rigidi. Le penalità sono giuste quando i ritardi dipendono da nostre inefficienze, ma quando dipendono da contesti più generali le aziende non possono pagare per scelte che vengono fatte – o non vengono fatte – da altri. Bisognerà vedere come verrà formulata la norma e come verrà tradotta in concreto dalle amministrazioni locali: ma se l'obiettivo è rilanciare il funzionamento efficiente del sistema di trasporto locale, Asstra è in prima linea perché questo obiettivo sia raggiunto nell'interesse degli utenti, ma anche delle stesse aziende, che sono le prime a soffrire degli ostacoli alla normale circolazione dei bus e ai disservizi che ne derivano”, ha spiegato Roncucci.

“ASSTRA, inoltre, condivide pienamente l'obiettivo della lotta all'evasione, le nuove norme che forniscono nuovi strumenti o incentivano le sanzioni danno alle aziende più forza per contrastare un fenomeno che costa da 400 a 500 milioni l'anno”.

“Dai nostri dati - dice ancora Roncucci, risulta un livello di evasione del 20 per cento come media nazionale, che rappresenta appunto una cifra



che va dai 400 ai 500 milioni l'anno. Il problema non si esaurisce qui, perché l'incasso delle multe che vengono comminate presenta risultati ancora peggiori: in media, si riesce a recuperare solo il 30 per cento delle somme dovute, il che vuol dire che 7 su 10 multe alla fine risultano inevase", osserva il presidente di Asstra. La media è nazionale, e quindi i risultati dell'evasione sono molto differenziati per territorio e relativi anche alle varie zone degli ambiti urbani: in una città come Roma, ad esempio, le percentuali di evasione aumentano considerevolmente sui bus che viaggiano in periferia, che sono anche i più difficili da controllare per la lunghezza dei loro percorsi.

Roncucci sottolinea che, con la cifra che si potrebbe recuperare dall'evasione, si potrebbero comprare 1.800 nuovi autobus, con un investimento che andrebbe tutto a vantaggio della maggioranza degli utenti. Secondo il presidente di Asstra, sono positive non solo le norme che elevano la soglia delle multe fino a un massimo di 200 euro, ma anche la possibilità di intensificare i controlli ricorrendo agli altri strumenti che dovrebbero essere contenuti nel decreto.

"Per un giudizio compiuto sul decreto di riforma del trasporto pubblico locale dobbiamo aspettare

il testo definitivo. Ma il punto principale è che, se vogliamo davvero fare un salto di qualità al settore del TPL, è necessario che tutti i soggetti in campo facciano la loro parte".

"Alcuni punti sono pienamente condivisibili, come la definizione dei bacini o la lotta all'evasione; su altri dovremo vedere come le norme si inseriranno nel contesto attuale. Ad esempio, è giusto prevedere norme per impedire l'utilizzo di bus euro 0 e euro 1 a partire da una certa data, ma contemporaneamente va sollecitata l'adozione di procedure rapide per spendere i soldi che vengono stanziati per ammodernare un parco mezzi che ha un'età media (12 anni), largamente superiore alla media europea (7 anni).

La soluzione dei problemi del TPL non può venire se non c'è l'impegno di tutti: "Le corsie preferenziali già non sono molto diffuse in molte città, ma spesso – quando ci sono – su di esse circola di tutto: non solo servono più controlli, ma anche i cittadini dovrebbero imporsi la regola che la priorità al mezzo pubblico è una necessità se si vuole davvero garantire puntualità e regolarità del servizio", conclude Roncucci.

A.D.

Con il supporto del



Un progetto di



12^a edizione
Incontri d'affari
ITALIA - GERMANIA
 7-9
Marzo 
2016 **Roma · Bologna · Ancona**

nel settore



“Geschäftsanbahnung Italien 2016”, l’eccellenza tedesca nei settori delle tecnologie per la Smart Mobility e trasporti pubblici

Aziende partecipanti



Con il patrocinio e la gentile collaborazione di



tecnologietedesche.it

Abbiamo selezionato le migliori aziende tedesche del settore smart-mobility

Azienda	Descrizione	Partner ricercato	Prodotti/servizi
PPS/EDV GmbH 	cover® - sistema automatizzato di informazione, prenotazione e controllo per il trasporto a chiamata che completa l'offerta regolare di linea per i viaggiatori.	<ul style="list-style-type: none"> Gestori di trasporti pubblici urbani e suburbani Autolinee regionali Fornitori di collegamenti in autobus in aree rurali Fornitori di assistenza all'equipaggio di compagnie aeree Altri gestori di flotte di veicoli I partner locali che cerchiamo sono prestatori di servizi telematici nell'ambiente del trasporto pubblico	Il sistema cover® offerto da PPS/EDV trova impiego primariamente nel settore del trasporto pubblico urbano di passeggeri - specialmente nel cosiddetto trasporto a chiamata. Con questo termine si intendono: telebus, taxi collettivo a chiamata, taxibus e assistenza all'equipaggio. Gli incarichi ricevuti vengono pianificati mediante ottimizzazione degli itinerari, che mantengono sostenibili i tempi di deviazione dei tragitti,

www.pps-edv.de

[Il profilo completo su tecnologietedesche.it](http://tecnologietedesche.it)

Azienda	Descrizione	Partner ricercato	Prodotti/servizi
Socratec Telematic GmbH 	Soluzioni GPS, telematiche e di sicurezza per la logistica, le flotte di veicoli e gli oggetti mobili.	Imprese di logistica, autonoleggio e imprese edili. Siamo interessati anche a contatti con noleggiatori di imbarcazioni, aziende di trasporto ferroviario, servizi container, servizi di manodopera, aziende di servizi comunali, corrieri e fornitori, imprese di trasporto pubblico per viaggiatori, servizi di assistenza infermieristica, addetti a riciclaggio e smaltimento,	SocraRoute: sistema di localizzazione su base GPS FleetView XSL. La soluzione telematica conveniente per monitorare con facilità veicoli e oggetti mobili. Non importa se si tratta del libro di bordo elettronico per il contenimento degli oneri fiscali, un monitoraggio agevole della propria flotta di veicoli o di antifurto - SocraRoute è la soluzione telematica conveniente per tutti i casi applicativi.


www.socratec.de

[Il profilo completo su tecnologietedesche.it](http://tecnologietedesche.it)

Azienda	Descrizione	Partner ricercato	Prodotti/servizi
Syмео GmbH 	Sistemi avanzatissimi per il rilevamento della posizione di qualsiasi tipologia di veicoli anche industriali con la massima precisione tramite rilevamento e sensori GPS e a radiofrequenza anche in situazioni estremamente difficili.	Il gruppo target della Syмео GmbH comprende OEM, clienti finali e integratori di sistemi in Italia, provenienti dall'industria pesante e dal settore Bus & Rail. Il target primario è costituito da aziende di trasporto, imprese di trasporto ferroviario, gestori ferroviari e aziende che si occupano di logistica per l'industria pesante (metallurgica, mineraria).	Settore industriale Railway/Bus: <ul style="list-style-type: none"> Localizzazione dell'esatta posizione di parcheggio degli autobus nel deposito con la Syмео Positioning Unit SPU Rilevamento dinamico della posizione di treni per il trasporto locale e a lunga percorrenza Soluzione telematica e sistema di elaborazione dati DATROS

www.syмео.com

[Il profilo completo su tecnologietedesche.it](http://tecnologietedesche.it)

Azienda	Descrizione	Partner ricercato	Prodotti/servizi
team red Deutschland GmbH 	Consulenza in materia di strategia, implementazione operativa e competenze di marketing per i settori Trasporto e Turismo.	Partner e clienti come: <ul style="list-style-type: none"> comuni regioni operatori del trasporto pubblico società di consulenza altri attori operanti nell'industria della gestione della mobilità. 	Lunga esperienza di consulenza per lo sviluppo di soluzioni e servizi per la mobilità orientate al cliente e al mercato quali: <ul style="list-style-type: none"> Gestione della mobilità Car-sharing e autonoleggio Pianificazione dei trasporti Ciclabilità Trasporto pubblico e turismo Mobilità comuna Object-Manager

[Il profilo completo su tecnologietedesche.it](http://tecnologietedesche.it)

Un progetto di

Focus

Evasione tariffaria: le aziende impegnate a contrastare questo fenomeno

Xerox

Xerox, azienda leader nell'aiutare i governi di tutto il mondo a risolvere i problemi relativi al mondo dei trasporti, lancia oggi il suo nuovo tornello intelligente per la convalida dei biglietti di viaggio, che attraverso la scansione tridimensionale potrà distinguere con grande accuratezza i viaggiatori in regola dagli evasori, sopperendo così alle lacune dell'attuale sistema a infrarossi.

“Il sistema dei trasporti attuale è molto complesso, e per questo ha bisogno di tornelli che facilitino e rendano più veloce il passaggio dei viaggiatori dotati di biglietto, ma che allo stesso tempo impedisca il passaggio a chi non è in regola. Il nuovo tornello realizzato da Xerox, che da sempre fornisce sistemi e servizi per un trasporto intelligente e semplificato, come soluzioni di bigliettazione elettronica, sistemi di videosorveglianza, soluzioni di pedaggio, gestione delle flotte, trattamento dati in back office e installazione delle infrastrutture, risponde a entrambe queste esigenze”, ha affermato Jo van Onsem, Group President, International Public Sector di Xerox. “Questo sistema,

ad esempio, permette di distinguere con cura le persone che trasportano bagagli da quelle che, invece, tentano di passare insieme a loro ma senza farsi notare – una tattica, questa, molto comune tra gli evasori dei titoli di viaggio”.

Il tornello è dotato di un nastro a LED che delimita le porte in vetro e cambia colore per indicare ai passeggeri se è in funzione e il loro biglietto è stato convalidato o rifiutato. Quando il tornello ri-

leva il passaggio di un evasore, viene emesso un segnale acustico o visivo che avvisa gli addetti alla sicurezza.

Progettato per reti di trasporti chiuse, il tornello è modulare e funziona con tutte le tipologie di biglietto, inclusi quelli magnetici e contactless, con i telefoni dotati di connettività NFC e i codici a barre. Questo dispositivo di ultima generazione soddisfa, inoltre, i più alti standard in mate-

ria di protezione della privacy.

Per garantire la sicurezza dei passeggeri, il tornello si apre automaticamente nel caso in cui rilevi oggetti come sci o passeggini incastrati tra le porte.

Progettato, sviluppato e realizzato in Francia, il nuovo tornello Xerox è attual-





mente in fase di sperimentazione da parte della compagnia SNCF alla stazione Saint Charles di Marsiglia, come parte di una gara non ancora assegnata.

Holacheck

Cinque anni. Cinque anni per crescere e imporsi su un territorio che va ben oltre quello modenese. Stiamo parlando di Hola e Holacheck, due aziende a capitale pubblico-privato (il 40% è, infatti, di Seta, la Società di trasporto pubblico di Modena, Reggio Emilia e Piacenza) nate per erogare servizi studiati per le società di trasporto. Hola, infatti, opera prevalentemente nell'attività di call center, centralino e front desk (attività particolarmente importante ad esempio in presenza di cantieri stradali rilevanti, come accaduto a Bologna nella gestione del servizio informativo relativo a BoBo).

Proprio da una costola di Hola, nel 2012, nasce Holacheck, con l'obiettivo di fornire servizi per il contrasto all'evasione tariffaria.

“Ma non, come potrebbe credere qualcuno, per fare multe. L'obiettivo di una capillare azione di contrasto – spiega Sergio Putzolu, amministratore di Holacheck – piuttosto è quello di mettere in atto tutte quelle azioni che portano a un efficace contrasto all'evasione tariffaria. In altre parole, a spingere gli utenti a viaggiare in regola”.

Sbaglia, insomma, che identifica Holacheck

come un'agenzia di riscossione, visto che l'attività di quest'ultima va ben oltre ed è focalizzata sulla capacità di offrire servizi personalizzati e qualificati, misurabili e duraturi. “È su questo che costruiamo il nostro guadagno”, sottolinea Putzolu.

Osservazione giusta anche per sfatare il pensiero dei più maliziosi: “I nostri collaboratori sono retribuiti sulla base del contratto nazionale. Alla retribuzione contrattuale si somma una voce variabile calcolata in relazione a differenti parametri di produttività. Il fatto è che siamo visti come cerberi solo perché applichiamo i regolamenti del trasporto o almeno cerchiamo faticosamente di farli rispettare”.

Del resto, il trasporto pubblico locale ricava – o dovrebbe ricavare – circa il 30% dalla vendita dei titoli di viaggio, coprendo il restante 70% con i contributi statali.

E' chiaro che se non si arriva a questa soglia la differenza ce la deve mettere il pubblico, cioè noi. “Il contrasto all'evasione tariffaria – specifica l'amministratore di Holacheck – va appunto in questa direzione: contribuire all'aumento di quelle risorse che le società di trasporto potrebbero utilizzare proprio per migliorare il servizio, sia in termini quantitativi che qualitativi”.

Questa è una delle ragioni per cui le società di trasporto sono sempre più interessate a questi servizi, come testimoniano i numeri di Holacheck: “Dal 2012, ad oggi il nostro





fatturato è cresciuto in termini esponenziali e siamo passati da 2 a 130 dipendenti, di cui quasi tutti a tempo indeterminato. Persone su cui annualmente investiamo in formazione affinché possano affrontare nel migliore dei modi questo complicato lavoro”.

Ma dove opera Holacheck? “Attualmente lavoriamo per tutta l’Emilia Romagna e in Lombardia, annoverando tra i nostri clienti realtà come Seta (Modena, Reggio Emilia e Piacenza), Tper (Bologna, Imola e Ferrara), Start (Rimini, Ravenna, Cesena e Forlì) Autoguidovie Milanesi (Milano Sud Est, Monza Brianza), Line (Lodi e Pavia), Star (Lodi e Pavia extraurbano). Siamo arrivati anche a Venezia, dove con Actv abbiamo effettuato test estremamente positivi, anche se il progetto è stato fermato dai limiti imposti dalla legge”.

O meglio, delle leggi, visto che il contrasto all’evasione è normato dalla legislazione regionale, cioè da una babele di 20 differenti normative che definiscono chi può e chi non può effettuare il controllo dei titoli di viaggio.

“Pensiamo – racconta Putzolu – che in alcune regioni vincolano il controllo all’appartenenza a corpi di guardie giurate particolari, rendendo questa attività antieconomica e militarizzando, per così dire, il trasporto pubblico, quando invece occorrerebbe diffondere la cultura del rispetto delle regole civiche”. Come, appunto, il pagamento del biglietto.

E non è casuale che i numeri stiano dando ragione a chi si sta impegnando in questa direzione. Seta, ad esempio, con il controllo di 73.000 mezzi e 653.000 passeggeri ha visto un incremento del 36% delle regolarizzazioni. Tper nel periodo 2011-2014 ha registrato un incremento del 23% degli abbonamenti, proprio in virtù dell’aumento dei controlli.

hola check



Dalla riforma del TPL alla mobilità dolce. La situazione dei trasporti in Italia raccontata da Anna Donati



Mobility Magazine ha intervistato Anna Donati, gruppo Mobilità Sostenibile del Kyoto Club e presidente onoraria di CoMoDo

Circolano da qualche giorno diverse indiscrezioni sul contenuto del decreto sui servizi pubblici locali, che rientrerà nella riforma della pubblica amministrazione targata Madia. Tra le novità, una che ha avuto una grande enfasi sui media, è quella relativa ai rimborsi previsti in caso di ritardi o corse cancellate. Secondo Lei questa misura può migliorare la resa del servizio per gli utenti che usufruiscono quotidianamente dei mezzi pubblici?

E' bene premettere che al momento questa bozza non è pubblica e disponibile, quindi stiamo commentando delle anticipazioni dei giornali e qualche cautela è d'obbligo. Sulla ipotesi che vi sia il rimborso per il ritardo delle corse del trasporto pubblico locale, l'obiettivo di tutelare gli utenti è giusto ma ritengo abbastanza impraticabile lo strumento che viene proposto. In città il trasporto pubblico non è basato su orari ma su frequenze e quindi alle fermate ci sono degli intervalli programmati in cui il mezzo

deve passare ed anche il biglietto è generale e non legato ad una specifica corsa. Quindi calcolare il ritardo di un autobus rispetto ad un utente che sta ad una fermata è molto complesso da verificare e quindi da rimborsare. Senza dimenticare che anche per gli abbonati andrebbe pensata una forma di rimborso, dato che sono i clienti più stabili e che utilizzano di più il trasporto pubblico. Altro problema di non poco conto è la regolarità del servizio di superficie, che resta sempre imbottigliato nel traffico, con la sosta abusiva in doppia fila, con poche corsie riservate, spesso senza varchi telematici di controllo e senza preferenza ai semafori. Le Aziende di Trasporto hanno già messo le mani avanti spiegando che queste politiche sono in mano alle Amministrazioni Comunali e loro non posso intervenire (e quindi rimborsare gli utenti). Questo è certamente vero e forse la misure previste dal decreto potrebbero essere uno stimolo per le città per fare molto di più sul fronte della regolazione del traffico provato, aumentare le corsie riservate, le zone a traffico limitato, con una estesa diffusione di nuove tecnologie di controllo ITS e ITC. Questo insieme all'acquisto di nuovi mezzi potrebbe certamente migliorare il servizio per l'utenza, oltre alla realizzazione di nuove reti tramviarie ed il completamento delle metropolitane. Se si aumentasse la quota di trasporto collettivo in sede propria questo consentirebbe la regolarità del servizio e quindi anche l'adozione di misure di rimborso difficilmente praticabili. Certamente i diritti degli utenti devono essere salvaguardati ma forse è più semplice il controllo delle corse ed il rispetto delle frequenze - per questo basta un controllo da remoto con l'AVM - ed in caso di disservizi elevare robuste penali da reinvestire per il miglioramento dei servizi o verso gli abbonati. Magari potrebbe partire una sperimentazione sul trasporto extraurbano che è ad orario per controllare il servizio e rim-

borsare gli utenti in caso di gravi disservizi. Voglio fare poi una considerazione più generale, forse è lo stesso concetto di biglietto singolo è da superare e grazie alle nuove tecnologie dovremmo puntare verso carte della mobilità con cui utilizzare diversi servizi (car sharing, bike sharing, car pooling, colonnina elettrica, taxi) e con cui pagare online. Forse in questa prospettiva, sconti legati a disservizi o premialità sulle tariffe verso chi utilizza molti servizi di mobilità sostenibile potrebbe diventare possibile e praticabile. Infine quello che non è noto è se il decreto Delrio aumenta gli strumenti in mano ai Comuni per intervenire, se vi sarà per esempio la definizione dei Piani Urbani della Mobilità Sostenibile - a cui legare le risorse per gli interventi e gli investimenti come prevede la UE- se verrà affrontata la questione gare nel trasporto pubblico, o gli strumenti reali di governo dei servizi e della mobilità nelle aree metropolitane. Di tutto queste idee per la mobilità urbana abbiamo parlato con Francesco Petracchini nel libro promosso dal Kyoto Club "Muoversi in città" (Edizioni Ambiente) che fa il punto sullo stato dei progetti e delle innovazioni necessarie. (www.muoversincitta.it)

Altra novità è quella dell'aumento delle multe. E' prevista infatti una sanzione pari a 60 volte il valore del biglietto ordinario, comunque l'importo non potrà essere superiore ai 200 euro. Pensa che possa essere un deterrente all'evasione tariffaria che, secondo Asstra, si aggira ogni anno intorno ai 400 milioni di euro?

Va bene ma non basta la multa elevatissima a spaventare l'utente abusivo, ma è la certezza del controllo e poi la riscossione reale da parte dell'azienda ad indurre comportamenti differenti. Di fronte alla negazione di tirare fuori i documenti per il riconoscimento, o l'impossibilità di controllare la veridicità di quelli consegnati, i controllori non hanno strumenti efficaci per intervenire. Qui bisogna intervenire per cambiare le regole oltre ad incrementare il numero

dei controlli reali e la capacità di riscuoterli davvero e pare dalle prime anticipazioni del decreto che questo venga previsto.



L'evasione tariffaria sarà combattuta anche con l'aumento dei poteri conferiti ai controllori e la possibilità, da parte delle aziende, di affidarsi a soggetti esterni. Crede che le aziende dovrebbero adottare ulteriori misure per ridurre il fenomeno dell'evasione?

Oltre agli strumenti previsti penso che sul piano tecnologico qualcosa si possa fare. Il recente avvio a Milano del controllo in uscita alle stazioni metropolitane, l'obbligo a Bologna adottato da TPer di far riconoscere anche l'abbonato con il suo titolo di viaggio che aumenta il controllo sociale sui comportamenti, sono due strumenti utili da replicare. Anche la bigliettazione elettronica con la carta della mobilità potrebbero incoraggiare comportamenti corretti ed evitare alibi o problemi reali (non ho trovato un tabaccaio aperto...). Potrebbero essere utili anche campagne rivolte ai cittadini ed agli studenti (con strumenti social) per far capire il valore del pagare come si deve i servizi tra cui il trasporto pubblico. Posso assicurare per esperienza che questo valore difficilmente viene trasmesso ai giovani. Ma sono i controlli ed il pagamento reale della multa a fare la differenza, è chiaro.



Il ministro Delrio ha annunciato la sua "cura del ferro" che dovrebbe prevedere un rinnovamento del parco autobus e nuove collegamenti ferroviari. In merito alla prima questione si pensa ad una collaborazione tra le Regioni, le aziende e la Cassa Depositi e Prestiti che costituirà una nuova società incaricata di provvedere all'acquisto dei nuovi mezzi e al loro affitto. Secondo Lei è questa la strada da seguire per lo "svecchiamento" dei nostri mezzi?

Per lo svecchiamento dei nostri mezzi servono risorse e soprattutto risorse costanti di anno in anno in modo che si rinnovi la flotta e la si mantenga giovane. Le risorse programmate dal Governo per questo triennio sono utili ma sono un piccolo passo nella giusta direzione. Serve un fondo stabile o anche un incremento del Fondo nazionale TPL che includa una quota da destinare da parte di ogni azienda agli investimenti per i veicoli del trasporto passeggeri. Quanto alla proposta di creare una nuova società per l'acquisto centralizzato dei mezzi sarebbero necessarie più informazioni per valutare meglio. A una sommaria valutazione posso dire che se lo scopo è abbassare i prezzi con grandi forniture faccio notare che c'è una certa varietà di mezzi, dimensioni, tecnologie di bordo, carburanti, tra le diverse città italiane sugli autobus utilizzati e non so quanto si possano produrre economie di scala. I treni per le reti metropolitane hanno esigenze molto diverse (linea 5 Milano e linea di Torino sono automatiche, Napoli ha pendenze elevate e quindi esigenze di trazione specifiche) e immagino non sia particolarmente efficace un acquisto centralizzato. Poi sappiamo che Trenitalia ha già lanciato un bando con accordo quadro per l'acquisto per i treni dei pendolari naturalmente in proprio. Se a livello centrale si utilizzasse un Appalto mediante l'Accordo Quadro (cioè su di un



ammontare economico ampio ma poi compro a lotti sulla base delle effettive disponibilità finanziarie) questo potrebbe indurre una limitazione sulle innovazioni tecnologiche in corso (mezzi ibridi, mezzi elettrici) che magari in questo momento non sono maturi ma che magari possono diventarlo nel giro di qualche anno. Gli esempi di acquisti centralizzati che si conoscono del resto d'Europa sono legati soprattutto alla concorrenza dei servizi di trasporti, per superare le barriere d'ingresso legata al possesso del materiale rotabile. Comunque quando vedremo nel dettaglio il decreto si potrà ragionare compiutamente.

Parliamo ora della questione della promozione della mobilità dolce in Italia. Può farci un punto della situazione. Cosa si sta facendo per favorire effettivamente questo tipo di mobilità?

Negli ultimi anni in Italia c'è stato un autentico sviluppo ed attenzione alla mobilità dolce, cioè la crescita di tutti quelli che camminano a piedi, si muovono in bicicletta o preferiscono le ferrovie turistiche per muoversi nel paesaggio e nel-

la natura italiana nel tempo libero. Il viaggio lento è da vivere e non solo uno spostamento per arrivare a destinazione. Questi percorsi, le ciclovie, i cammini, le ferrovie complementari, spesso attraversano aree interne, a bassa densità e costituiscono un volano anche per il turismo, l'accoglienza, l'artigianato, i beni storici ed i piccoli borghi italiani, la natura ed i parchi: sono quindi anche una opportunità di crescita intelligente di questi territori. E diventa anche un modo per evitare l'abbandono e quindi di contrastare il dissesto idrogeologico del paese. A partire dalla storica Via Francigena, all'Alta via dei Parchi in Emilia Romagna, dai percorsi religiosi tra Roma ed Assisi,

è tutto un fiore di percorsi e cammini culturali, naturalistici, religiosi, letterari. Poi vi un grande sviluppo delle ciclovie e delle pedalate nel tempo libero, sulle strade bianche, lungo le alzaie di fiumi e canali, nei parchi naturali. Infine le ferrovie turistiche stanno ottenendo un grande successo di pubblico. Dopo le storiche esperienze pioniere in Italia di treni storici e turistici realizzate dalle associazioni di volontari, le innovazioni di qualche provincia illuminata come Siena con il Treno Natura finalmente adesso sono arrivate anche le Ferrovie dello Stato. Infatti la Fondazione FS realizza da circa un anno treni turistici su sei linee locale denominate "binari senza tempo" a partire dalla Sulmona Carpinone, la Transiberiana d'Italia. Questi treni turistici stanno ottenendo un buon successo di pubblico e si progetta di aprire altre linee a treni turistici. Va anche detto che molti operatori privati si stanno aprendo a queste attività con la fornitura di servizi, con proposte integrate di accoglienza, di trasporto bici, assistenza e ciclofficine, con la vendita delle eccellenze del territorio, con guide turistiche. Cioè sta nascendo una piccola economia legata alla mobilità dolce molto interessante. Un altro tavolo di confronto importante è stato aperto da CoMoDo, la confederazione per la mobilità Dolce, con FS ed RFI sulle

ferrovie dismesse da tempo, per identificare le linee che possono diventare greenways, cioè reti su cui camminare e pedalare. Sono ben oltre 1500 km le linee abbandonate in queste condizioni, che in buona parte possono diventare greenways per vivere la mobilità dolce nel paesaggio italiano. Anche in Parlamento ed al Governo si sono accorti di tutte queste novità. Il Ministero dei beni e delle attività culturali ha promosso l'anno 2016 come l'Anno dei Cammini e vuole costruire un Atlante dei Cammini per mettere in rete tutte le esperienze. E' entrato nella Fondazione FS per realizzare treni turistici e si candida a coordinare tutti i progetti di mobilità dolce. Il Ministro dei trasporti Delrio è molto impegnato per lo sviluppo della bicicletta, sia in ambito urbano che per la rete di ciclovie turistiche. Ha ottenuto un ottimo risultato inserendo nel DDL Stabilità 2016 ben 91 milioni per la bicicletta e di questi tre sono per la rete dei cammini. Anche il Parlamento è molto attento ed in questo momento sono ben tre i provvedimenti di cui si sta discutendo in ben due Commissioni della Camera. Alla Commissione Trasporti si discutono le norme per le ferrovie turistiche, come sostenere i nuovi servizi, vincolare i sedimi, e regolamenti snelli per l'esercizio di ferrovie a bassa velocità. Nella stessa commis





sione è poi in discussione la norma per la ciclabilità, sia quella in ambito urbano che extraurbano. Allo Commissione Ambiente è invece in discussione il provvedimento per la mobilità dolce, i cammini e le greenways. Quello che bisogna evitare è che vi siano interventi scoordinati tra loro, ma snelli ed efficaci. Ed a questo stiamo lavorando come CoMoDo.

Infine, dal 6 marzo al 6 aprile ricorre la 9a Giornata delle Ferrovie non Dimenticate. Quali sono gli obiettivi di questo evento. Pensa che anche in Italia si stia sviluppando una sensibilità verso questi temi?

CoMoDo, la Confederazione per la Mobilità Dolce, che riunisce le principali associazioni che si riconoscono in questi obiettivi, quest'anno ha promosso un mese sulla mobilità dolce in cui camminare, pedalare, andare per treni turistici, organizzare progetti e campagne per sensibilizzare tutti sull'importanza e bellezza di muoversi lentamente nel nostro belpaese. Ma lo scopo non è solo quello di diffondere una cultura della mobilità dolce, ma anche di premere e convincere le istituzioni pubbliche e private, politiche ed amministrative, sociali ed associative della necessità di promuovere progetti concreti sui territori, di ottenere risorse per l'avvio dei servizi turistiche, di tutelare l'immenso patrimonio di strade e ferrovie, di fare rete e sistema per offrire al turista sistemi semplici ed immediati a cui accedere. Il 6 marzo in occasione della Giornata delle ferrovie NON dimenticate, un treno turistico

di Fondazione FS, Le Rotaie e CoMoDo viaggerà sulla Sulmona Carpinone, una bellissima ferrovia chiamata la Transiberiana d'Italia, che era stata chiusa nel 2012. Si proseguirà il 10 marzo con un convegno alla Camera dei Deputati organizzato da CoMoDo dove faremo il punto sulle normative in discussione e racconteremo le brillanti esperienze di ferrovie turistiche, reti greenways, cammini, fino al progetto ByRails, il velorail a pedali proposto sulle ferrovie turistiche in Sardegna. Poi durante tutto il mese della mobilità dolce decine di gruppi ed associazioni locali si cimenteranno in pedalate turistiche, organizzeranno treni turistici, convegni, petizioni, camminate sui binari, a conferma della vitalità e dell'interesse ormai diffuso per la mobilità dolce. Gli ultimi giorni del mese della mobilità dolce – dal 3 al 6 aprile - si terrà una maratona ferroviaria organizzata da CoMoDo, che partirà da Palermo ed arriverà a Pietrarsa, utilizzando tutte le reti locali della Sicilia, della Calabria e della Campania, arrivando agli Stati Generali del Turismo Sostenibile promossi dal Mibact che si terrà proprio nel meraviglioso museo ferroviario di Pietrarsa. Un modo per viaggiare sui binari senza tempo, incontrare le persone e le associazioni che su questi territori vivono e hanno idee, di fare il punto dei progetti di mobilità dolce, incontrare le amministrazioni locali e le aziende di trasporto. Per saperne di più guardate tutte le iniziative sul sito www.ferroviedimenticate.it.

A.B.



Il nuovo libro di Anna Donati e Francesco Petracchini

Disponibile online sul sito di Edizioni Ambiente
www.edizioniambiente.it

Pagine: 286

Prezzo: 24,00 euro

ISBN: 978-88-6627-176-5



Bari: controlli sui bus cittadini per i ticket di viaggio. A gennaio acquistati più di 18.000 biglietti



Bologna: cala l'evasione sui bus Tper. Dati molto positivi sulle tre linee dotate di tornelli



Milano: al via la prima fase di cantierizzazione leggera per M4. A fine lavori +20% alberi lungo tratta



Il parco mezzi di Start Romagna si arricchisce di 4 nuovi bus Urbanway Iveco



Roma: entro l'estate i filobus viaggeranno tra Laurentina e Tor Pagnotta. Al via test dei mezzi



Seta, dati 2015: aumento passeggeri, biglietti e abbonamenti. Utile previsto superiore a 3 mln



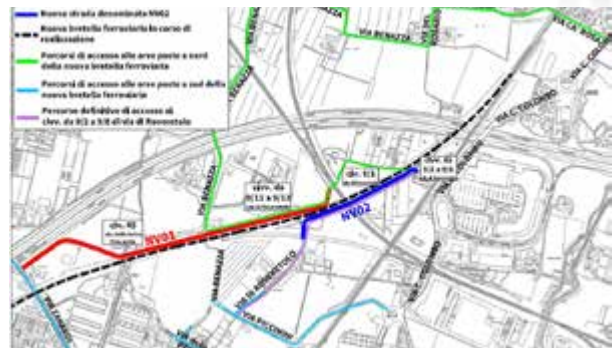
Milano: il Consiglio comunale approva lo statuto dell'Agencia per il trasporto pubblico locale



Mantova: Apam presenta "Giù le mani", progetto contro vandalismo rivolto ai fruitori dei mezzi pubblici



Treno Verde 2016: un nuovo modello di mobilità sostenibile per il Gruppo FS Italiane



Al via i lavori di realizzazione della connessione delle linee AV Bologna - Milano e Bologna - Padova



Veneto: presentato Swing, il nuovo treno diesel dedicato ai pendolari veneti



Genova: presentato il progetto del collegamento tra aerostazione e ferrovia



Pordenone: sottoscritto atto per riattivazione intera tratta Sacile-Gemona



Passante ferroviario di Palermo: inaugurate le fermate Mareddolce, Guadagna e Lolli



Campania: oltre 15mila controlli in 3 giorni nel corso dell'operazione antievasione di Trenitalia



Basilicata: arriva Swing, il nuovo treno diesel per i pendolari lucani



Firmato il contratto di programma tra ENAC e società di gestione aeroporto Marconi di Bologna



CdA SACBO approva progetto bilancio di esercizio 2015. Ricavi per 117 milioni di euro



Aeroporto di Alghero: +4,3% di passeggeri a gennaio. Ancora un segno positivo



Autostrada Tirrenica: Sat presenta il lotto di Capalbio a Comune e Regione



Bergamo: inaugurata la Tangenziale Ovest di Caravaggio che collega la BreBeMi con la strada Rivottana



Misure antimog: in Toscana avviato il tavolo di coordinamento con i Comuni



Verona: presentata l'iniziativa "memo ecologico" per facilitare la ciclabilità in città



Liguria: presentato il progetto Edu-Mob per realizzare un percorso ciclabile transfrontaliero

LOVE TO RIDE MILANO



Bike Challenge Milano: premiate le aziende dell'area metropolitana che hanno "pedalato di più"



Prato: al via una serie di incontri sul Piano urbano della mobilità sostenibile

Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di www.ferpress.it

Direttore responsabile Gisella Pandolfo

FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

(registrazione n. 453 del 08/12/2010).

FerPress S.r.l. Piazza di Firenze 24 00186 Roma

Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 - Cap. Soc. E 10.327 I.V.

Impianto grafico, gestione del sito a cura di Mybrand S.r.l.

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

Impaginazione grafica: Serena Santi e Alessia Belcastro

Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa:

redazione@mobilitypress.it Tel.

06.4815303 Fax 06.68806085

Per abbonamenti, pubblicità e info generali

segreteria@mobilitypress.it

EXPO Ferroviaria 2016



7^a Esposizione internazionale
dell'industria ferroviaria

5 - 7 aprile 2016, Lingotto Fiere, Torino
Padiglioni 1 e 2

L'evento chiave dell'industria ferroviaria in Italia!



- Oltre 200 espositori di tutti i settori ferroviari
- 7,000 visitatori provenienti da tutto il mondo
- 22,000 m² di spazio espositivo
- Conferenze CIFI, FERPRESS
- 3 giorni di presentazioni espositori e visite tecniche
- Sezioni di binario per l'esposizione di tecnologie per l'infrastruttura

- Venite a discutere degli ultimi prodotti e sistemi ferroviari con i fornitori leader dell'industria
- Informatevi riguardo i trend tecnologici e gli sviluppi delle politiche ferroviarie
- Instaurate preziosi contatti commerciali in un'occasione di networking unica nel suo genere

Unitevi ai leader del settore all'evento ferroviario più importante d'Italia!

MACKBROOKS
exhibitions

Email: expoferroviaria@mackbrooks.com
www.expoferroviaria.com

**Registratevi subito online per la
vostra entrata gratuita**

Con il Patrocinio del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti



Partner dell'esposizione:



Partner Mediali:

IF Ingegneria Ferroviaria

