



**mmp**  
mobility press | magazine

**Algoritmo, delizia e croce delle macchine moderne**

**Master TPL: all'Università La Sapienza formazione per il management**

**Ultrasporti Lombardia: sulla TAV il Governo faccia in fretta ed eviti che l'Italia si isoli dal resto dell'Europa**

**Brescia: la metropolitana compie 6 anni!  
Medeghini, è simbolo internazionale della città**

**Mercitalia Rail: arrivano le nuove locomotive elettriche TRAXX E494. Gosso, il non plus ultra sul mercato**

**Numero 185 - 13 Marzo 2019**



## Editoriale

### Algoritmo, delizia e croce delle macchine moderne

Zeppe di sensori, piene di schede elettroniche, affiancate da manuali sconfinati e spesso incomprensibili, ci costringono ad uno sforzo continuo per aggiornare le nostre abitudini di guida, di uso del telefono o del computer. Lo sono ormai i telefonini, le automobili, gli autobus, le metropolitane i treni, le navi, gli aerei.

Milioni di righe compilate da anonimi matematici e ingegneri che governano la nostra vita, le nostre azioni e le manovre che interagiscono con le macchine.

E' vero, quasi sempre le manovre che si devono fare sono intuitive, ma proprio qui sta il problema. La manovra intuitiva, di questi tempi, non sempre è quella giusta. E quando l'intuizione o l'abitudine dell'individuo si mette di traverso al sistema governato da un algoritmo che pretende di comandare lui la macchina, può succedere il vero pasticcio e una volta su un milione l'irreparabile.

L'incidente del B737 Max 8 della Ethiopian ripropone drammaticamente il dilemma: l'uomo governa la macchina o è la macchina che governa l'uomo?

Un computer di bordo, con un programma (Mcas) creato per ridurre il pericolo di stallo riceve un messaggio sbagliato e fa stallare l'aereo senza che chi sta al posto di comando sappia come disinserire l'automatismo.

Una volta (neppure tanti anni fa) quando un pilota doveva pilotare un nuovo aereo veniva addestrato con un programma che prevedeva formazione a terra, passaggio al simulatore di volo e esperienza in volo con un istruttore. Poi, piano piano, grazie anche al fatto che i simulatori sono sempre più simili agli aerei, tutte le compagnie del mondo hanno virato verso il "passag-

gio macchina" *zero-flight-by-wire*. Niente ore di volo per ottenere l'abilitazione su un nuovo aereo. Si risparmiavano ore di volo (senza passeggeri) e la qualità della formazione non veniva intaccata.

Così quando i progettisti di Boeing hanno messo a punto una nuova versione dell'aereo, forse più diffuso al mondo, il B737 appunto, cambiando il profilo dell'ala, spostando i motori, cambiando gli strumenti in cabina, non hanno detto che si trattava di un aereo del tutto nuovo, ma solo di una nuova versione.

Pilotavi quello di prima, piloterai ugualmente quello nuovo.

Per l'abilitazione alla macchina, dicono i sindacalisti dei piloti americani, basta un corso di 56 minuti.

Qui il pilota automatico fa cose a cui non eri abituato? Ti ci abituerai facilmente.

Non è colpa nostra, diranno da Seattle, ci sono ben dieci righe a pagina 748 del manuale di volo che parlano di come intervenire manualmente, ma i piloti di Ethiopian, e prima di loro quelli di Lion non sono intervenuti, o forse l'hanno fatto, ma il computer di bordo ha ripreso il sopravvento.

Nella grande fabbrica corrono ai ripari di fronte al rischio drammatico di vedersi cancellare ordini di acquisto. Sono più di cinquemila i B 737 Max 8 in portafoglio per il gigante nord americano. Un aereo sul quale nei prossimi anni sarà impossibile non volare, se non correranno subito ai ripari, fermando per ora le consegne e riprogrammando una certa fetta dei venti milioni di linee del programma di gestione del computer di bordo.

Automatismi, sensori ed algoritmi che comandano: quanti si riempiono la bocca di



facilonerie sulla guida autonoma, sull'auto senza guidatore, governata da un pilota automatico.

Di mezzi guidati a distanza ne usiamo tutti i giorni (le metropolitane per esempio). Ma sono governate da persone in carne ed ossa, che guardano, controllano, possono intervenire. Anche i nuovi convogli della Metro di Milano in questi giorni hanno avuto a che fare con un automatismo che frenava violentemente la vettura per un sensore troppo sensibile che verrà opportunamente modificato.

Ben vengano quindi i sistemi di arresto automatico anticrash di cui sono dotati i mezzi pesanti di ultima generazione, o i sistemi anti sonnellino alla guida, i sensori per il parcheggio, la telecamera per fare la retromarcia, ma sull'auto a guida autonoma, governata da microchip e telecamere che si orientano con il GPS e le strisce per terra continuiamo ad avere moltissimi dubbi.

E nel sottofondo del governo delle macchine, quelle a terra e quelle che volano, si agita un altro spettro: la sicurezza delle reti e l'inviolabilità delle porte d'accesso dei device protetti da firewall sulla cui impenetrabilità or-

mai non scommette più nessuno.

Troppo automatismo fa male alla salute e troppa connessione brucia la capacità di pensare e riflettere.

In giusta misura può migliorare la qualità della vita, ma nessuno riuscirà mai a convincerci che agitare i pollici su un telefonino in metropolitana per sfogliare il nulla sia meglio di leggere un libro, di appassionarsi ad un romanzo o magari, di ricominciare leggere un giornale.

Antonio Riva

**holacheck**

Servizi specializzati per il contrasto all'evasione tariffaria  
strutturati per aumentare i ricavi da bigliettazione

- Verifica titoli di viaggio
- Formazione specifica del personale
- Recupero crediti e postalizzazione
- Servizi di customer care
- Multazione informatizzata
- Back office e reportistica real time
- Mystery client e monitoraggio qualità

www.holacheck.it      059 34 04 26  
info@holacheck.it      Strada Scaglia Est 33 - Modena



Associazione per il governo regionale, locale ed urbano della mobilità sostenibile

## **“Short Master” - OBIETTIVO LE GARE TPL**

Ciclo di seminari formativi ed informativi di federMobilità per gli Enti Locali e le Stazioni Appaltanti Innovazioni tecnologiche e metodologie a supporto dei cambiamenti nel TPL

### **8° seminario - 27 marzo 2019**

presso CENTRO CONGRESSI CAVOUR, via Cavour 50, Roma

## **La Scelta. Fare, fare bene, non fare finta**

### **Ruolo degli EE.LL. titolari dei servizi di Tpl e degli Enti Affidanti**

- L'efficienza come driver delle scelte  
**Giulio Guerrini** - Comitato Tecnico federMobilità
- Relazione ex-art. 34 - Scelte, consultazione, motivazioni  
**Giovanni Lauricella** - Esperto legale settore trasporto
- Le tecnologie in tempo di gara  
**Gazzotti Franco** - Consulente tpl
- Gare contendibili. Fattori chiave per una competizione vera  
**Giuseppe Proto** - Responsabile Business Development Arriva IT ed AD Arriva IT Rail
- Il ruolo del consulente nell'affidamento dei servizi  
**Simone Gragnani** - Lem Reply
- Il ruolo dei costi standards nell'affidamento dei servizi  
**Giuseppe Catalano** - Università La Sapienza
- Affidamenti di servizi di Tpl su gomma in Reg. Campania. Le scelte e le metodologie adottate  
**Dario Gentile** – Acamir Campania
- La gara in Friuli Venezia Giulia. Un caso di scuola  
**Magda Uliana** - Direttore centrale infrastruttura e territorio FVG
- Le esigenze formative degli Enti Appaltanti - Ruolo di federMobilità  
**Giuseppe Ruzziconi**- Presidente federMobilità





## Focus

# Master TPL: all'Università La Sapienza formazione per il management. Successo di iscrizioni e ruolo importante in una fase di svolta

E' stata inaugurata la III edizione del Master in Management del TPL, organizzata dall'Università La Sapienza di Roma.

Il corso si rivolge al personale delle amministrazioni pubbliche, delle associazioni di aziende o delle stesse aziende, che occupano diversi ruoli e sono impegnati a vari livelli nelle attività relative all'organizzazione e gestione dei servizi di trasporto pubblico e privato in ambito locale.

L'edizione di quest'anno si caratterizza per il crescente successo in termini di iscrizioni (sintomo di un accreditamento del valore della funzione formativa) e per il ruolo importante della formazione in una fase di cambiamento e di svolta per l'intero settore del TPL. Le iscrizioni quest'anno sono aumentate del 42 per cento, passando da 54 a 78, le ore di lezione saranno oltre 300 e vedranno impegnati alcuni dei maggiori esperti e studiosi della materia.

La novità di quest'anno sarà una ancora maggiore interdisciplinarietà delle materie, in corsi la cui organizzazione è nata nei dipartimenti di ingegneria dei trasporti e che ora si allarga ad altri ambiti accademici.

La fase di vita del TPL e l'importanza del ruolo della formazione sono stati l'oggetto anche della tradizionale tavola rotonda introduttiva all'inaugurazione dei corsi, e della prolusione di apertura del presidente dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti, Andrea Camanzi.

Il TPL è di fronte alla sfida del cambiamento sulla spinta delle dinamiche provenienti dalle direttive europee e - in Italia - delle delibere dell'ART, che hanno recepito gli obiettivi-cardini dei processi riformatori, cioè introdurre maggiori elementi

di competitività e di efficienza nel settore, spostando nettamente l'asse di interesse e di intervento da quello delle aziende a quello degli utenti e dei cittadini.

Secondo il presidente dell'Autorità dei Trasporti (che si rivolgeva - in questa occasione - ad operatori del settore, ed effettuava quindi una funzione di critica e di stimolo), questo processo ha avuto solo parzialmente successo: Camanzi ha citato tutte le delibere dell'ART che introducono le nuove regole per modernizzare e adeguare agli standard europei il funzionamento dei servizi di trasporto pubblico locale, ma - nonostante ciò - "il bilancio non è roseo". Il problema non è solo italiano, ma europeo e - in un certo senso - mondiale. Laddove il trasporto pubblico (o meglio "collettivo", perché - a parte i soggetti privati che possono gestire un servizio pubblico per definizione - esistono oramai molti modi di trasporto che utilizzano forme di condivisione, noleggio mezzi etc.) funziona, l'uso dei mezzi pubblici cresce, ma non come sarebbe auspicabile per contrastare efficacemente l'uso del mezzo privato, soprattutto nei grandi centri urbani, che però costituiscono il fulcro della moderna economia e dove si calcola che si concentrerà la maggior parte della popolazione del futuro. Confrontando l'andamento di altri mercati, si rileva che - in altri settori - sono avvenute rivoluzioni di carattere addirittura epocale, alcune che riguardano anche il settore dei trasporti: l'utilizzo dei cellulari, ad esempio, è diventato un fenomeno massivo - e con percentuali di crescita esponenziali all'ennesima potenza e potenzialmente all'infinito - in un lasso di tempo tra i più

brevi della storia, ma decisamente straordinarie sono anche le percentuali di crescita dei viaggiatori del trasporto aereo – grazie alla liberalizzazione e all'introduzione delle compagnie low cost – e, in campo ferroviario, dei viaggiatori dell'Alta Velocità. Secondo il presidente di ART, questi fenomeni sono avvenuti perché si è catturata una domanda che prima non c'era, era totalmente inespressa ed è stata stimolata solo ed esclusivamente da una domanda indotta dal dinamismo del mercato, qualcosa che – secondo Camanzi – purtroppo è ancora assente nel settore del TPL.

Il presidente di ART ha citato alcuni esempi: "si parla molto di integrazione o di intermodalità, ma non conosco ancora alcun esempio di gara o contratto di servizio che non sia rigorosamente monomodale, anzi l'integrazione e la verticalità è spesso vista con diffidenza e come un nemico", ha spiegato. Gli stessi nuovi contratti di servizio sottoscritti con le aziende (spesso enormemente migliorativi rispetto al passato) intervengono esclusivamente sul lato dell'offerta e mirano a perfezionare e sviluppare una domanda che già c'è o che si ritiene indispensabile (per ragioni sociali etc.) soddisfare, e – invece - non

puntano mai a guardare al lato della domanda cercando di stimolare la cosiddetta domanda inespressa, ha sottolineato ancora Camanzi.

La tavola rotonda è stata coordinata da Giuseppe Catalano, che – insieme ad Andrea Boitani, dell'Università Cattolica di Milano – è stato tra i principali organizzatori dei corsi dell'Università La Sapienza. Catalano ha anche raccolto, per oltre un anno, l'eredità di Ennio Cascetta alla guida della Struttura tecnica di missione del MIT, e – in quel periodo – si è particolarmente impegnato a definire due importanti politiche per il TPL, cioè la determinazione della ripartizione delle risorse del Fondo nazionale dei trasporti secondo i criteri del costo standard e lo stanziamento dei fondi per il rinnovo del parco autobus e per lo sviluppo delle metropolitane. Tutti elementi che hanno contribuito a disegnare lo scenario di cui si è discusso nel corso della tavola rotonda, cui hanno partecipato Elisa Grande, Capo Dipartimento del MIT; Giuseppe D'Angelo, della Conferenza Stato-Regioni; Marco Granelli, dell'ANCI; Arrigo Giana, presidente AGENS; Andrea Gibelli, presidente ASSTRA, e Giuseppe Vinella, presidente ANAV.

Antonio D'Angelo

### **Master in Management del Trasporto Pubblico Locale**

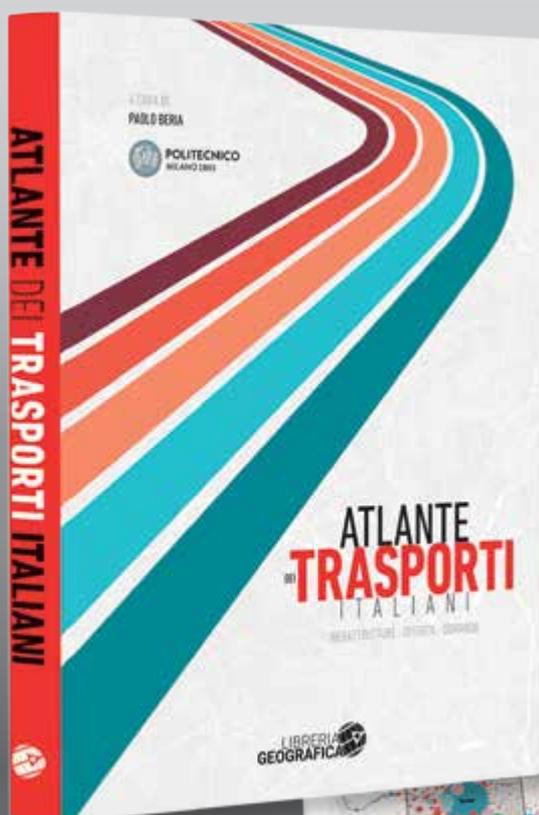
La finalità del Master è realizzare un percorso multidisciplinare per sviluppare nuove professionalità e preparare i partecipanti alle nuove sfide poste dai cambiamenti in corso nella gestione del TPL. Il corso è destinato al personale delle istituzioni e organizzazioni pubbliche e private, con compiti e ruoli diversi di programmazione, organizzazione, controllo e gestione nel settore.

Il percorso formativo ha una durata di 18 mesi a partire da marzo. La didattica è articolata in moduli mensili di tre giorni, anche con attività di laboratorio ed esercitazioni e project works. Tutte le informazioni sono reperibili sul sito: [www.diag.uniroma1.it/.mastertpl/](http://www.diag.uniroma1.it/.mastertpl/); e-mail: [mastertpl@diag.uniroma1.it](mailto:mastertpl@diag.uniroma1.it).

Direttore del Master è Alessandro Avenali, Università La Sapienza di Roma; Condirettori Giuseppe Catalano, La Sapienza Roma, e Andrea Boitani, Università Cattolica del Sacro Cuore

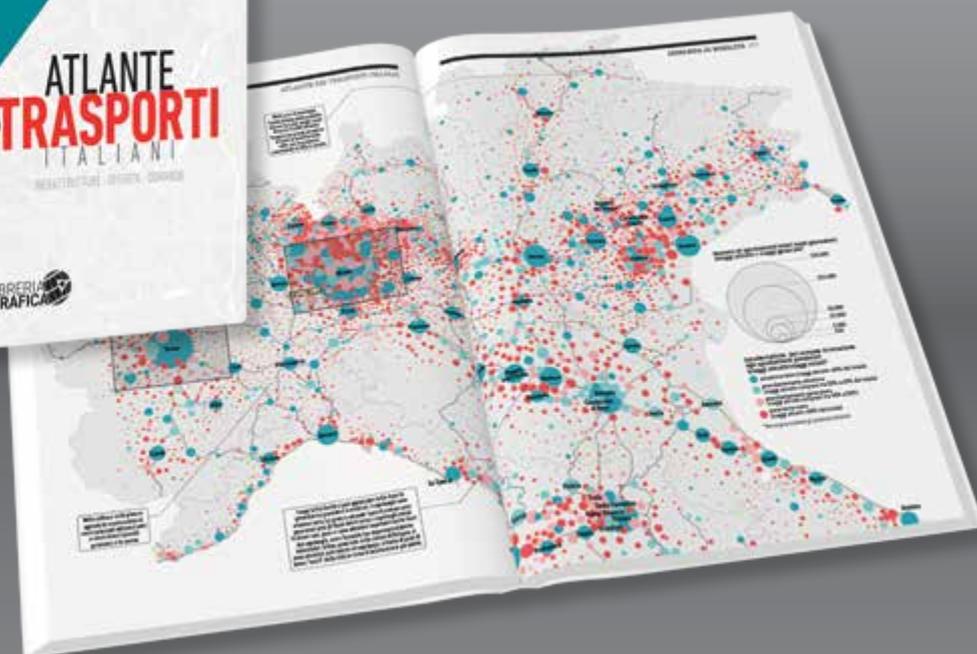
# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



La più ricca base dati sui trasporti pubblici e privati mai pubblicata:

- oltre **400.000** corse codificate e standardizzate tra autobus di lunga percorrenza, servizi ferroviari, aerei e di navigazione;
- più di **500** aziende di trasporto o enti gestori presi in esame;
- più di **40** differenti banche dati interfacciate provenienti da fonti istituzionali e associazioni di categoria.



TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

disponibile su  
[www.libreriageografica.com](http://www.libreriageografica.com)



**LIBRERIA**  
**GEOGRAFICA**

## Contributo

# Uiltrasporti Lombardia: sulla TAV il Governo faccia in fretta ed eviti che l'Italia si isoli dal resto dell'Europa

*Angelo Cotroneo, segretario Uiltrasporti Lombardia, ci ha inviato una sua riflessione in merito alla questione della realizzazione o meno della TAV Torino-Lione.*

Da diversi mesi assistiamo allo stucchevole susseguirsi di dichiarazioni da parte di esponenti del Governo e dei vari partiti politici sulla questione TAV. Lo scontro è quasi totale su tutti gli aspetti dell'opera tra il fronte del NO e quello del Sì.

Come organizzazione sindacale, la Uiltrasporti Lombardia, è da sempre favorevole al miglioramento delle infrastrutture ferroviarie perché siamo convinti che queste possano concretamente favorire il miglioramento della mobilità delle merci e dei viaggiatori, consentendo anche a tutto l'intero sistema Paese di trarne dei benefici ambientali ed economici.

La ripresa del Paese passa necessariamente da un piano di investimenti sulle infrastrutture di lungo periodo, ciò permetterebbe di migliorare l'efficienza del sistema nazionale dei trasporti e non solo, rappresentando un'occasione unica per il rilancio dell'occupazione.

La nostra attenzione, in particolare al settore del trasporto delle merci è testimoniata dall'assiduità con cui negli ultimi anni abbiamo organizzato nel mese di ottobre convegni e dibattiti. Il settore italiano del traffico merci ferroviario si aggira intorno al misero 8% contrariamente a quanto avviene in altri Paesi europei, dove

le cifre vanno oltre il 15% del totale delle merci movimentate. Uno degli elementi che incide negativamente per il nostro Paese è l'arretratezza delle infrastrutture.

Serve recuperare il tempo perso negli anni dove spesso ha prevalso l'idea di costruire autostrade e superstrade; è necessario pianificare e sviluppare l'infrastruttura ferroviaria in modo organico nel Paese senza dimenticare che siamo connessi al resto dell'Europa.

Per farlo si deve partire da un'idea condivisa su ciò che si vuole realizzare. E a tal proposito serve certezza! Non si possono mettere continuamente in discussione le opere già in esecuzione o bloccarne altre pronte ai nastri di partenza in base al colore di chi governa il Paese. Tessere la tela di giorno e disfarla di notte non fa altro che aumentare il gap tra l'Italia e gli altri Paesi Europei. La Penelope-Italia deve decidere e non si può prescindere dalla necessità di operare salvaguardando la continuità amministrativa. Milano sia da esempio: amministrazioni di diverso colore politico non hanno mai gettato alle ortiche il lavoro precedente; sono intervenuti, certo, hanno apportato delle modifiche, ma proseguendo nel solco tracciato hanno dato i risultati che sono apprezzati in tutto il mondo.

La ormai famosa TAV Torino-Lione fa parte di uno dei corridoi TEN-T europei, ossia quei tracciati condivisi e indispensabili alla mobilità delle persone e delle merci nella direttrice dal nord - est / nord - ovest



**Angelo Cotroneo, segretario Uiltrasporti Lombardia**



verso l'occidente.

La sua realizzazione permetterebbe all'Italia di rimanere agganciata al resto dell'Europa garantendo il ruolo di leader della logistica, siamo la piattaforma geografica del Mediterraneo, in Europa.

Inoltre verrebbero ridotti i tempi di percorrenza dei treni viaggiatori: si passerebbe dalle attuali 6h:47m impiegate per collegare con il TGV Milano con Parigi a sole 4h:31m.

Sarebbe certamente favorito il turismo sulla scorta di quanto accaduto già con la nostra linea AV/AC definita metropolitana d'Italia in cui hanno viaggiato due milioni di turisti nell'ultimo decennio. Sostenere che già esiste una linea che collega l'Italia con la Francia, tra i motivi dell'inutilità dell'opera, equivale a sostenere che come Annibale potremmo usare ancora gli elefanti per attraversare le Alpi. L'attuale tracciato fu costruito nel 1870! E' totalmente inadeguato agli standard dell'attuale trasporto delle merci e dei passeggeri sia in termini di sicurezza sia per l'elevata pendenza e tortuosità del tracciato, sarebbe una follia pensare di fare degli interventi tampone.

Il nuovo tracciato permetterà di ridurre la pendenza al 12 per mille, avrà impianti di ventilazione e aspirazioni dei fumi con uscite di sicurezza ogni 350 metri circa (oggi inesistenti) e consentirebbe il transito di treni merci lunghi di 750 metri, con peso di 2000t ed un'altezza di 4 m con una velocità di 100/120 km/h e 220 km/h per i treni viaggiatori.

Tralasciando le polemiche scaturite sulla recente analisi costi/ benefici dell'opera,



ogni analisi per quanto oggettiva ha elementi soggettivi ben indirizzati, preme sottolineare che cifre alla mano quest'opera avrebbe un costo minore rispetto ad altri interventi già programmati per l'aggiornamento delle infrastrutture ferroviarie come ad esempio: la Verona-Innsbruck-Monaco e la Napoli-Bari ecc.

Quali allora sono i reali motivi nel non voler dare seguito agli accordi presi sia con la Francia che con l'Europa per la realizzazione della linea? Il balletto dell'incertezza è durato anche troppo e rischia di generare danni enormi per il Paese, sia economici che reputazionali e di affidabilità.

Una decisione di questa portata non può essere assunta solo in base al presunto consenso elettorale, ma deve essere frutto di una visione del futuro del Paese in cui le ragioni del sì e del no possano essere valutate in modo oggettivo, cosa che non pare sia avvenuta con la ormai famosa analisi costi/benefici.

In un panorama complicato, caratterizzato da dati negativi sull'occupazione e sulla produzione industriale, revisione al ribasso della stima di PIL a cui si aggiungono le previsioni negative di questi ultimi giorni dell' OCSE sulla crescita, è ancora più necessario che il Governo decida in fretta ed eviti che il Paese Italia si isoli dal resto dell'Europa.

**CONCORSO “NICO PIRAS”**

# SONOSTATOIO

**INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI**

III EDIZIONE

**DOVE TI SIEDERESTI?  
SCEGLI E VINCI!**



Realizza un fumetto o uno spot audio-video  
e partecipa al concorso!

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU [WWW.SONOSTATOIO.COM](http://WWW.SONOSTATOIO.COM)



FONDAZIONE  
MOTUS

**UniSalute**  
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE



## Redazionale

### Brescia: la metropolitana compie 6 anni! Medeghini (direttore Brescia Mobilità), è simbolo internazionale della città

A marzo la metropolitana di Brescia ha compiuto sei anni: un arco di tempo che comincia a diventare importante, e che senza dubbio lo è per i grandi cambiamenti che si sono consolidati nelle abitudini di spostamento dei cittadini e dei visitatori, che sempre più numerosi scelgono il trasporto pubblico.

I numeri sono infatti molto positivi e testimoniano in modo netto queste evoluzioni: dai 41 milioni di passeggeri del trasporto pubblico dell'anno 2012 si è arrivati agli oltre 56 milioni del 2018, con un incremento del +36% in continua crescita. La sola metropolitana ha registrato nel 2018 oltre 18 milioni di passeggeri, con un incremento del 50,7% rispetto al primo anno e del 4% rispetto al 2017. Il trend è dunque di segno positivo, a dimostrazione di come i grandi investimenti possano dare risultati significativi nel tempo, consolidandosi progressivamente.

I bresciani dimostrano di amare e apprezzare

la metro e, nell'utilizzarla, scelgono di affidarsi all'intera rete del trasporto pubblico: si conferma così come l'introduzione della linea leggera automatica abbia consentito di consolidare nella città lombarda un sistema integrato di mobilità sostenibile, in cui i diversi mezzi si potenziano a vicenda.

Per festeggiare questi importanti risultati e ringraziare i bresciani che scelgono di viaggiare ogni giorno con la metro, il Gruppo Brescia Mobilità, in accordo con il Comune di Brescia, ha deciso di regalare un evento nuovo e spettacolare. Quest'anno il compleanno della metro si è spostato all'interno di uno degli spazi più belli e rappresentativi della città: il Teatro Grande, un gioiello architettonico che da più di 100 anni accoglie sul proprio palco i più grandi cantanti d'Opera e i più celebri artisti italiani e internazionali!

Sabato 2 marzo si è tenuto "A Night at the Theatre – 6 Years Metro", un concerto gra-



*Marco Medeghini, direttore di Brescia Mobilità*

tuito e aperto all'intera cittadinanza, che ha risposto all'iniziativa con grande entusiasmo riempiendo in pochi minuti i quasi mille posti messi a disposizione dall'esclusiva location. E dopo i doverosi saluti istituzionali, ha preso il via l'emozionante spettacolo che ha visto esibirsi sul palco, sulle note delle arie più famose del repertorio italiano, tre grandi interpreti dell'Opera italiana: Anna Pirozzi, Agostina Smimmero e Luciano Ganci. Ad accompagnare i cantanti vi erano gli abili musicisti della Filarmonica dell'Opera Italiana Bruno Bartoletti, diretti dal giovane Maestro Jacopo Sipari di Pescasseroli.

E in occasione dell'importante anniversario, sabato 2 marzo, dalle ore 18 e fino a fine servizio, tutti hanno potuto viaggiare gratuitamente a bordo della metropolitana.

“La metro non è solo l'asse portante di un sistema integrato della mobilità, ma sta pian piano diventando il simbolo della città. Un simbolo riconosciuto a livello internazionale, segno di innovazione e modernità, come fu più di 40 anni fa il teleriscaldamento».

Così Marco Medeghini, il direttore di Bre-

scia Mobilità, a cui è affidata la regia di un gruppo che spazia dai parcheggi ai bus, dal bike sharing ai semafori.

“Questa è la nostra forza - spiega Medeghini -. Aver dato vita a un sistema integrato ci consente di sviluppare servizi che da soli non si ripagherebbero”.

Un esempio su tutti è Bicimia, i cui costi di gestione vengono di fatto assorbiti con le tariffe della sosta. Questo sistema integrato è riuscito anche a conquistare gli osservatori internazionali. Basti ricordare il riconoscimento del web-magazine inglese EU Business News. “Segno che l'impegno profuso e le scelte fatte nella nostra città vengono guardate con attenzione anche all'estero, dove spesso - spiega Medeghini - vi sono esperienze molto avanzate in tema di trasporto pubblico. Significa che Brescia ha le carte per competere a livello europeo sulle migliori pratiche, e questo ci conforta rispetto alla bontà delle strategie avviate negli ultimi anni”.

RED



# MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei  
convegni in 6  
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

# LA MOBILITA' IN VIAGGIO

## TRIESTE

**25 marzo - 2019**

Sede:  
MIB Trieste School  
of Management  
L.go Caduti  
di Nassiriya, 1  
34142 Trieste

## ANCONA

**10 maggio - 2019**

Sede: da definire

## GENOVA

**31 maggio - 2019**

Sede:  
Comune di Genova  
Via Garibaldi, 9  
Palazzo Tursi  
16124 Genova

## MILANO

**18 giugno - 2019**

Sede:  
Talent garden  
Via Arcivescovo  
Calabiana, 6  
20139 Milano

## BOLOGNA

**20 settembre - 2019**

Sede:  
sede Tper  
via Saliceto, 3  
40128 Bologna

## NAPOLI

**novembre - 2019**

Sede: da definire

Partner

**IVECO  
BUS**

  
**ALFABUS**  
EUROPA

sponsor



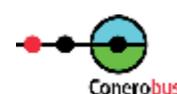
Organizzato da

**AUTOBUS**

Comitato scientifico



Mobility partner



## Focus

# Mercitalia Rail: arrivano le nuove locomotive elettriche TRAXX E494. Gosso, il non plus ultra sul mercato

“Le nuove locomotive TRAXX E494 insieme a quelle interoperabili già ordinate da TX Logistik (la società tedesca del Polo Mercitalia che opera nei maggiori Paesi europei) costituiscono il nostro investimento più importante”. Così Marco Gosso, Amministratore Delegato di Mercitalia Logistics, nel corso della presentazione della prima delle 40 locomotive elettriche TRAXX E494, prodotte nello stabilimento di Vado Ligure (SV) da Bombardier Transportation, consegnata a Mercitalia Rail (Polo Mercitalia – Gruppo FS Italiane).

Presenti alla consegna della nuova locomotiva anche Enrico Pujia, Direttore Generale della Direzione Generale per il Trasporto e le Infrastrutture Ferroviarie del MIT, e Gian Paolo Gotelli, Amministratore Delegato Mercitalia Rail. “Si tratta – ha

aggiunto Gosso – di un investimento del valore complessivo di circa 400 milioni di euro che ci permetterà di rinnovare, nel prossimo biennio, circa un terzo della flotta locomotive di proprietà per poter offrire ai nostri clienti maggior capacità di trasporto e servizi più affidabili e puntuali”. “E’ un passo molto importante verso il risanamento e il rilancio del business merci di Ferrovie dello Stato e questa macchina – ha sottolineato Gosso – è il non plus ultra sul mercato. Garantisce infatti le performance migliori sia a livello di consumi che a livello di



**Marco Gosso, AD Mercitalia Logistics**



**Luigi Corradi, Gian Paolo Gotelli e Marco Gosso**



sostenibilità ambientale: ha delle caratteristiche tecniche che consentono di trasportare fino al 20 per cento di merci in più rispetto al passato garantendo al contempo un bassissimo impatto sull'ambiente e bassi consumi. È un salto in avanti tecnologico che ci consente di migliorare i livelli di soddisfazione dei clienti”.

Le nuove locomotive TRAXX (Transnational Railway Applications with eXtreme fleXibility) E494 fanno parte del contratto siglato a dicembre 2017 da Mercitalia Rail e Bombardier, che prevede la consegna di cinque locomotive al mese, con il completamento della fornitura entro ottobre di quest'anno e l'opzione di ulteriori 20 unità nei mesi successivi, per un investimento di circa 180 milioni di euro.

Le nuove locomotive, con una potenza di 6,4 MW ed una velocità massima di 140 km/h dispone di uno sforzo di trazione all'avviamento di 320 kN, consentiranno a Mercitalia Rail di offrire ai clienti treni merci con caratteristiche tecniche superiori rispetto agli attuali convogli, garantendo i migliori standard di confort e sicurezza ai propri macchinisti.

#### **Caratteristiche tecniche locomotiva TRAXX E494**

Costruttore	Bombardier
Dimensioni (lu x la x a)	18.900 x 2.977 x 4.228 mm
Scartamento	1435 mm
Peso in servizio	86 t
Massa per asse	21,5 t
Rodiggio	Bo' Bo'
Diametro ruote (max/min)	1.250/1.170 mm
Potenza massima	6,4 MW
Sforzo all'avviamento	320 kN
Alimentazione	3 kV/1,5 kV

Inoltre, grazie a sistemi frenanti autogenerativi e all'innovativo sistema “Eco-mode”, queste locomotive avranno consumi energetici significativamente inferiori rispetto agli standard attuali.

Infine, Bombardier si occuperà anche della manutenzione delle locomotive per un periodo di otto anni, garantendone la massima disponibilità ed efficienza di esercizio.

RED





Atac: nessuna trattativa con aziende cinesi per nuovi bus.



Conferenza Regioni-Province Autonome: parere su delibera dell'ART



Alstom: primo ordine per Aptis l'autobus 100% elettrico dall'azienda dei trasporti di Strasburgo CTS



Customer Satisfaction 2018 ATB: un 7 pieno alla qualità del servizio,



Senato: Toninelli, programma di investimento sul TPL 2014-2033



La rete tranviaria: una grande opportunità per Bologna.

# Go Ahead

Il gruppo Go-Ahead intende reclutare oltre 1.000 apprendisti per la guida di bus e metro



Emilia Romagna: conclusa la sperimentazione di ROGER, la nuova app per muoversi in regione



Stazione Tiburtina: arriva la proposta urbanistica del Comitato Cittadini Stazione Tiburtina



Piemonte: incontro in Prefettura sulla Sicurezza ferroviaria dopo le aggressioni ai capitreno



Filt Cgil: rispettati impegni presi con piano industriale presentato con lancio del nuovo Polo delle Merci FSI



FS Italiane: consegnata la prima nuova locomotiva elettrica a Mercitalia Rail

## Mobility Magazine

Periodico informativo sulla mobilità nelle città e tra le città italiane a cura della redazione di [www.ferpress.it](http://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 Akama**

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine  
**Curatrice e impaginazione grafica: Anna Argiolas**

**Giornalisti: Anna Argiolas, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.**

**Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: [redazione@ferpress.it](mailto:redazione@ferpress.it)**

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

**Per abbonamenti, pubblicità e info generali [segreteria@ferpress.it](mailto:segreteria@ferpress.it)**



alboautotrasporto

Ministero delle infrastrutture e dei trasporti

RAM S.p.a.  
Logistica · Infrastrutture · Trasporti

# GUIDIAMO SICURO

CAMPAGNA DI GUIDA  
SICURA ED ECO SOSTENIBILE  
PER L'AUTOTRASPORTO

