



**mpo**  
mobility press **magazine**

**Arrivano POP e Rock  
Gibelli (ASSTRA): il TPL è la cura  
all'inquinamento atmosferico**

**Prima Conferenza nazionale del Trasporto aereo**

**Aptis, il bus elettrico di Alstom, che si crede un tram**

**Conerobus e Enel elettrificano il TPL a Ancona**

**Numero 187 - 27 Marzo 2019**

## Editoriale

### Pop e Rock: la sfida per il rilancio del trasporto regionale

Finalmente stanno arrivando. Prima uscita pubblica sabato scorso a Bologna in una iniziativa congiunta Trenitalia e Tper con l'AD dell'azienda regionale Giuseppina Gualtieri a far da padrona di casa con a fianco Gianfranco Battisti e Orazio Iacono. Ecco ora i nuovi Pop e Rock in carne ed ossa (perdonate la licenza) e non solo di cartone come si sono presentati in venti piazze italiane negli scorsi mesi.

Dopo i Minuetto, i Jazz, gli Swing, i Vivalto, gli Allegro, la musica continua, in attesa chissà di Metal, Rapsodia, Valzer o Tarrantella. La consegna dei nuovi treni per il trasporto regionale arriva dopo un lungo percorso che ha impegnato la struttura FS per mesi e le aziende di costruzione, Alstom e Hitachi per molto tempo.

Su questi treni ci hanno messo la faccia i due capi azienda, prima Renato Mazzoncini, poi Gianfranco Battisti ed i loro riferimenti a capo del MIT, Graziano Delrio e

Danilo Toninelli.

Pop e Rock daranno un forte impulso al rinnovamento di una flotta su cui si gioca la vera partita per un trasporto pendolare che raggiunga i livelli di affidabilità ed immagine dell'alta velocità. Non si può vivere infatti di solo revamping, perché è vero che in ferrovia non si butta niente, che la flotta di locomotive 464 è abbondante e consente un'ottima operatività, ma treni nuovi vuol dire massima efficienza, servizio manutentivo, meno problemi, miglioramento della qualità del viaggio ed in ultima analisi soddisfazione della clientela più attenta ed esigente che prende quei treni tutti i giorni.

“È la priorità del Piano industriale, che presenteremo nelle prossime settimane - ha detto Battisti battezzando i treni - anche perché il trasporto regionale vive ancora un deficit qualitativo che colmeremo con migliori standard, performance e





più comfort anche grazie a nuovi convogli, il servizio di customer care regionale ed investimenti nella digitalizzazione". Affermazioni – quelle di Battisti - confermate tre giorni dopo illustrando i risultati finanziari della holding rincarando la dose di ottimismo con un'altra iniezione di fiducia soprattutto sul personale tra cui serpeggia



*La presentazione a Bologna*

qualche preoccupazione per "l'incognita Alitalia".

Nel 2019 ci saranno accelerazioni su vari versanti: nel trasporto regionale con le prime consegne dei nuovi treni che fanno parte di un programma complessivo che prevede un investimento di 6 miliardi per 600 convogli.

Novità anche nel campo dell'immobilia-

re, con la valorizzazione degli ex impianti ferroviari dismessi nella città di Milano, che darà avvio al più importante progetto di ristrutturazione edilizia e urbanistica dell'intera Europa. Oltre

che al focus per migliorare la qualità dei servizi nel trasporto regionale, lo sforzo del gruppo FSI sarà concentrato anche nel settore merci (tradi-

zionalmente un settore problematico per le attività del gruppo), dove sono in arrivo nuovi locomotori (le Bombardier TRAXX in consegna a Mercitalia Rail) e un piano di investimenti per nuovi carri, per una cifra complessiva di oltre un miliardo di euro".

AR



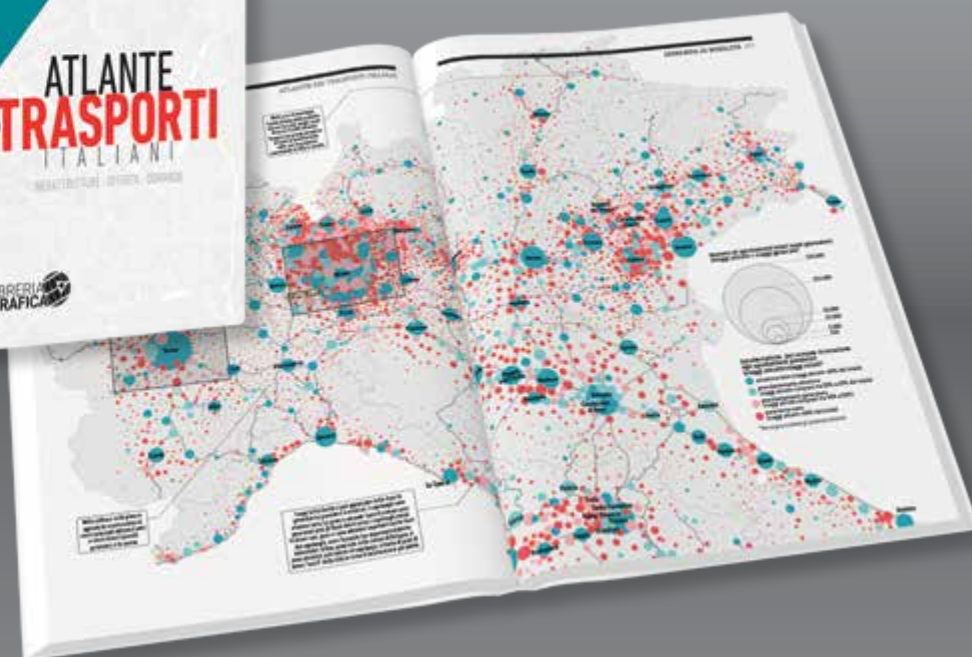
# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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**

## Intervista

### Gibelli (ASSTRA): il trasporto pubblico è la cura all'inquinamento atmosferico

**L'appello del presidente della Repubblica Sergio Mattarella non lascia spazio a tentennamenti: «Siamo sull'orlo di una crisi climatica globale – ha detto nei giorni scorsi – e per scongiurarla occorrono mi-**



**Andrea Gibelli, Presidente ASSTRA**

**sure concordate a livello globale» . «È il senso della sollecitazione sottoscritta, nell'autunno scorso, da alcuni Capi di Stato europei. Gli sforzi compiuti nelle conferenze internazionali che si sono succedute hanno, sin qui, conseguito risultati significativi ma parziali e ancora insufficienti».**

**C'è l'inquinamento della plastica di cui sono pieni gli oceani. C'è quello dei farmaci, che inquinano l'acqua che beviamo, c'è quello dell'aria. Ed in un mondo che si sta via via sempre più urbanizzando l'inquinamento urbano (riscaldamenti, aria condizionata ed emissioni del traffico) è sul banco degli imputati.**

**Quindi, presidente Gibelli, anche lei è tra gli imputati, visto che rappresenta una diffusissima galassia di aziende che fanno trasporto pubblico...**

Le responsabilità mi piacciono e non mi tiro indietro per principio, ma il trasporto

pubblico sul banco degli imputati non ce lo metterei proprio. Tutt'altro.

Se parliamo anche soltanto di inquinamento atmosferico, il trasporto pubblico semmai è la cura non la malattia! La mia non è un'affermazione di parte, sono i fatti che parlano da soli.

L'incidenza del trasporto pubblico sul totale dell'inquinamento atmosferico dovuto ai Trasporti è risibile, mentre il traffico veicolare - di cui il TP è la prima vittima per l'abbassamento della velocità commerciale e il conseguente disservizio che subisce - produce a catena un disvalore enorme per l'economia dei territori e per la salute delle persone.

In Italia un'auto emette in media in città oltre 3 volte la CO<sub>2</sub> di un autobus per passeggero\*km. Per trasportare 10.000 passeggeri per un tragitto di 1 km, occorrono 2.000 autovetture, oppure 100 autobus articolati da 12 metri; un autobus Euro VI produce 0,12 g/Km rispetto agli 0,35 g/Km

di NOx di un'auto Euro VI, e come se non bastasse, le emissioni di PM10 (il principale inquinante dei motori diesel) prodotte dagli autobus rappresentano solo il 7% rispetto al totale della flotta circolante.

Proprio in riferimento all'allarme globale sui cambiamenti climatici, faremmo male il nostro lavoro se omettessimo di dire che il trasporto pubblico è una chiave di volta essenziale per rispettare come Paese gli obblighi internazionali e nazionali relativi ai cambiamenti climatici e alla lotta all'inquinamento. Ma non basta questo.

In un futuro che è dietro l'angolo, la sostenibilità urbana non ammetterà che ci siano soluzioni di mobilità prevalenti diverse dal trasporto collettivo.

Il livello di complessità delle aree urbane, in cui già oggi si concentra il 70% dei cittadini europei, è destinato ad aumentare a dismisura in ragione dell'enorme sviluppo urbano previsto a livello globale.

Oggi sentiamo dire che il possesso dei dati rappresenta il petrolio del III Millennio, io dico che in questo contesto lo spa-

zio urbano è destinato a pesare quanto e più dell'oro. Nel nostro Paese i trasporti collettivi fanno muovere 15 milioni di persone al giorno, sono tante, ma dovrebbero essere molte di più e ci aspettiamo che alle prossime manifestazioni sul clima tutti arrivino all'appuntamento usando i mezzi sostenibili per antonomasia: innanzitutto trasporto pubblico.

***Poche risorse per il rinnovo costante delle flotte, per la modernizzazione dei sistemi, per il passaggio a motori con meno o zero emissioni, in uno snervante tira e molla tra amministrazioni locali e Governo centrale, ma soprattutto poco coraggio nel limitare l'uso dell'auto privata nei centri urbani congestionati dove anche dare una multa ad un'auto in doppia fila può essere un problema.***

In questi giorni a Roma è successo un fatto molto importante che speriamo innesti una inversione nei comportamenti e nel modo di pensare, insomma un cambia-





mento culturale.

La Procura di Roma ha dato seguito alle segnalazioni inviate quotidianamente in Procura dall'Atac, aprendo un'indagine molto estesa sulla sosta selvaggia, e ha ipotizzato il reato di interruzione di pubblico servizio rinviando a giudizio diversi automobilisti.

L'iniziativa è arrivata al culmine di una catena inaccettabile di blocco della circolazione per le automobili lasciate in doppia e tripla fila. Tuttavia la cosa in sé avrebbe un valore molto relativo e solo giudiziario se l'automobilista "selvaggio" fosse solo punito senza dare a lui e a tutti i cittadini una alternativa concreta e appetibile per muoversi, soprattutto nei centri urbani, coi mezzi pubblici.

Qui il cerchio si chiude con le problematiche relative alle risorse per lo sviluppo del TPL. Dopo anni di totale blocco degli investimenti per il nostro settore, che ha prodotto una stagnazione per il sistema della mobilità collettiva, le cose si stanno rianimando. In particolare il Piano strategico della mobilità sostenibile ha riaperto delle prospettive di sviluppo. Abbiamo calcolato che allo stato attuale tutti gli stanziamenti globalmente previsti per il rinnovo del parco autobus e per le infrastrutture di trasporto rapido di massa (2,5 miliardi di euro l'anno fino al 2033) saranno in grado di attivare impatti economici e occupazionali importanti, pari a + 0,2% del PIL e 99.000 nuovi posti di lavoro.

Quindi bene per il TPL ma un gran bene per l'Italia.

Tuttavia il vuoto da colmare è talmente grande che con gli interventi previsti per il rinnovo del parco prevedendo di finanziare solo bus elettrici e/o a metano, nel 2033 la flotta dei bus sarà ancora più vecchia dell'attuale (12 anni) arrivando a toccare oltre 17 anni di età.

Occorre quindi uno sforzo maggiore che

parta dalla consapevolezza di questi dati.

***Trasporto pubblico imputato, ma anche accusatore di un mondo politico che si riempie la bocca con la difesa dell'ambiente e poi sembra più preoccupato dal rischio di riduzione delle entrate fiscali da accise su benzina e gasolio che dal riscaldamento globale...***

Bisognerebbe spostare il fuoco dalle accise mancate, all'incremento del PIL assicurato dagli investimenti in infrastrutture di trasporto. Tutte le infrastrutture di trasporto, infatti, sono funzionali a tenere l'Italia dentro il sistema di connettività globale per il quale nei prossimi 40 anni verranno costruite più infrastrutture di trasporto che nei passati 4.000.

Basti pensare che a livello mondiale verranno impegnati molti più soldi per questo (almeno 9 miliardi di dollari all'anno nei prossimi 10 anni) che per la difesa militare, per la quale si spendono 2 miliardi di dollari l'anno.

***E' ormai chiaro che la scossa nella lotta al riscaldamento continuo del pianeta non si fa con il piccolo cabotaggio. Lei ha più volte sostenuto che l'approccio deve essere alto, globale e, ricordandolo da architetto, "urbanistico". Ci piacerebbe anche un approccio "umanistico", nel senso di puntare ad una città più umana e meno popolate da scatole occupate da una sola persona. Ma il trasporto pubblico deve diventare bello, attraente, comodo, silenzioso, smart, fashion, insomma di moda...***

Lei sfonda una porta aperta! La bellezza e l'umanità che trabocca nelle città italiane tocca sia il cuore che il portafoglio (il turismo è una fonte essenziale del nostro PIL).

Oggi non ha più senso impostare una programmazione urbanistica svincolata dalla programmazione dei trasporti. La città va pensata come un corpo umano e il suo scheletro sono le reti che la percorrono organicamente, la colonna vertebrale dello scheletro è rappresentato dai trasporti collettivi. Organico nel senso di vitale. Bisognerebbe guardare all'enorme potenziale che i sistemi di trasporto rappresentano non solo per lo sviluppo futuro dell'area urbana in espansione, ma per riqualificare quelle aree della città, spesso centrali, che sono nel degrado urbanistico e sociale. Il caso del Metrò dell'Arte di Napoli credo che faccia scuola in tal senso.

***E qui ritorniamo al punto da cui siamo partiti con questa conversazione: l'allarme di Mattarella, che è l'allarme di ogni persona ragionevole.***

***Sappiamo bene che è facile fare l'ambientalista con la pancia piena, un po' meno nelle riserve di caccia del mondo ricco occidentale.***

***Ma l'occidente in fondo ha ancora una certa influenza sui modelli di sviluppo e di vita. Ma l'Italia (la veda nel suo complesso e non guardi solo le eccellenze) sul trasporto pubblico arranca...***

A livello di imprese, il settore arranca comunque sempre meno, come mostrano le ricerche che facciamo regolarmente da tre anni con Intesa Sanpaolo e l'IFEL di ANCI a proposito della salute economico-finanziaria e gestionale delle imprese di TPL. Il settore ha mostrato in un periodo congiunturale difficilissimo una notevole capacità di efficientamento e di cambio culturale d'impresa.

***Facciamo un gioco: lei diventa il plenipotenziario sui trasporti pubblici italiani e deve fare una scaletta delle cose da fare,***

***quelle urgentissime, meno urgenti, da rimandare a quando le risorse abbondano. Che farebbe?***

Metterei in fila in ordine di priorità secondo la sua scaletta: un piano di investimenti in grado di far fare un salto di qualità e quantità dell'intero sistema TPL del Paese e coprire il gap infrastrutturale inspiegabile che ancora ci divide dal resto dell'Europa; toglierei dal collo del F.N.T. la spada di Damocle rappresentata dall'accantonamento dei 300 milioni di euro che sono un reale pericolo di taglio del Fondo nell'anno in corso con pesanti ripercussioni sul livello dei servizi erogati ai cittadini; mi guarderei in casa senza pregiudizi per cui darei valore alle mie imprese, smettendo di penalizzare le aziende pubbliche che stanno sul mercato solo perché hanno il "peccato originale" di essere pubbliche; farei una poderosa opera di semplificazione, guardando anche alla coerenza dell'attività delle varie Autorità, puntando ad un quadro trasparente e semplice di regole per gli affidamenti e la gestione delle imprese di TPL. Direi che già questo sarebbe una bella svolta

Antonio Riva

**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

## Focus

### La prima Conferenza nazionale del Trasporto aereo: novità di merito e di metodo e centralità del settore

Si è svolta a Roma la prima Conferenza nazionale del Trasporto aereo, con significative novità di merito e di metodo.

La conferenza è stata la prima esplicitamente dedicata al settore del trasporto aereo e degli aeroporti, ma anche la prima di un ciclo di cinque conferenze nazionali, che riguarderanno – in seguito – le “Politiche urbane e lo sviluppo sostenibile”, la “Mobilità sostenibile e trasporto pubblico locale”, l’“Autotrasporto” e i “Porti, navigazione marittima e autorità”.

Il ciclo di conferenze – indetto su input e con supervisione del ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Danilo Toninelli – è curato e coordinato dal sottosegretario di Stato, Armando Siri. La due giorni di convegni dedicata al trasporto aereo è stata organizzata dal MIT, con la collaborazione di ENAC, ENAV, Assaeroporti, gruppo Leonardo e gruppo Ferrovie dello Stato Italiane.

La Conferenza ha avuto uno svolgimento innovativo già nella fase preparatoria: su ognuna delle macroaree, infatti, è stata indetta una consultazione pubblica tra tutti i soggetti interessati, con un lavoro di feedback che è poi confluito nella discussione dei tavoli della conferenza. I lavori del convegno, successivamente, sono stati suddivisi in 4 panel, che hanno seguito percorsi paralleli di confronto e di dibattito e che hanno visto la partecipazione dei

principali stakeholder del settore. Ciascuno dei panel ha sviluppato un documento di sintesi, questi sono stati illustrati e discussi nel corso della seconda giornata dei lavori, e che

sono stati – a loro volta – fatti confluire e sintetizzati nel documento di report, che ha raccolto le indicazioni complessive della Conferenza.

Il Report – hanno sostenuto il ministro Toninelli e il sottosegretario Siri

– costituirà la “pietra miliare” dell’attività che il Governo intende svolgere nel prosieguo della legislatura, per portare avanti progetti e provvedimenti – hanno sottolineato ancora Toninelli e Siri – non “calati dall’alto”, ma “profondamente condivisi”, perché – hanno aggiunto ancora gli esponenti dell’esecutivo – “il governo non vuole essere controparte, ma esclusivamente co-protagonista” dei processi di cambiamento e di innovazione.

Alla Conferenza hanno partecipato oltre 300 protagonisti del settore del trasporto aereo e aeroportuale, a partire dagli amministratori delegati o presidenti di ENAC (Roberta Neri), ENAV (Nicola Zaccheo), Assaeroporti (Fabrizio Palenzona), gruppo Leonardo (Alessandro Profumo) e gruppo Ferrovie dello Stato Italiane (Gianfranco Battisti), oltre a dirigenti e responsabili dei vari Dipartimenti del MIT, delle aziende attive nel settore e vari altri rappresentanti industriali, sindacali, istituzionali o



**Danilo Toninelli,  
Ministro Infrastrutture e Trasporti**



delle strutture associative.

L'interesse della Conferenza è stata determinato non solo dalla possibilità avuta dal settore di un confronto che, per la prima volta, ha messo di fronte i vari soggetti e gli stakeholder del comparto, ma anche dal riconoscimento della centralità del settore aereo e aeroportuale, che – in termini economici – rappresenta circa il 3,6% del PIL nazionale, ma che – soprattutto – ha grandi (e forse finanche imprevedibili) prospettive di sviluppo.

Le cifre ricordate da Toninelli e Siri nel corso della conferenza raccontano di un settore del trasporto aereo e aeroportuale che ha un impatto economico diretto pari a 18 miliardi di euro e indiretto che diventa di ben 53 miliardi di euro, che in prospettiva – entro il 2030 – possono diventare 150 miliardi di euro.

Le stime, proiettate al 2030 e al 2040, dicono che – su scala globale – gli attuali 4 miliardi di passeggeri possono raddoppiare arrivando alla cifra di 8 miliardi, con un forte incremento proveniente dai paesi di più recente industrializzazione, e – in particolare – dai paesi del Sud Est asiatico, tanto che gli stessi esperti che analizzano le prospettive lamentano il rischio di un “capacity crunch”, una possibile crisi di capacità recettiva, soprattutto da parte di quei paesi che non adegueranno prontamente strutture infrastrutturali e capacità di offerta dei servizi.

Le prospettive di crescita del trasporto aereo su scala globale riguardano anche un paese come l'Italia, dove il traffico aereo e

aeroportuale ha fatto registrare – in questi ultimi anni – continui trend di crescita, raggiungendo nel 2018 il volume di 184 milioni di passeggeri, con l'obiettivo di arrivare entro il 2030 la cifra di 250 milioni di viaggiatori.

La Conferenza ha anche mostrato la grande vitalità di un settore che da tempo investe sull'innovazione e sulla capacità di sviluppare tecnologie e nuovi sistemi, con risultati di eccellenza che collocano le nostre imprese (ENAC ed ENAV, ma anche le gestioni aeroportuali riunite in Assaeroporti; nonché lo sviluppo dei velivoli e dei sistemi tecnologici aeroportuali di Leonardo, gruppo leader a livello mondiale) ai primi posti in Europa e nel mondo.

L'Italia è all'avanguardia anche in alcuni dei temi-chiave che sono stati oggetto della Conferenza: la sicurezza, la sostenibilità ambientale (l'innovazione nei consumi energetici ha consentito di risparmiare 43 milioni di kg di carburante, con minori emissioni di Co2 pari a circa 135 milioni di kg) e l'intermodalità, dove dovranno convergere gli sforzi di tutti gli attori del sistema della mobilità, ma dove un ruolo da protagonista sarà certamente giocato anche dal gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, a partire dal probabile e previsto processo di integrazione con la compagnia aerea Alitalia.

Antonio D'Angelo





**TUTTE LE AGENZIE DI COMUNICAZIONE COMUNICANO.  
NOI DELL'HUB** LO FACCIAMO SOLO IN MODO GENUINO.

## Focus

### Aptis, il bus 100% elettrico di Alstom, che si crede un tram. Prima tappa italiana a Firenze

Aptis, il bus 100% elettrico a zero emissioni di Alstom, è arrivato a Firenze per entrare a far parte della flotta di Ataf, società che si occupa del TPL, fino al 3 aprile. Scopo del progetto è essere testato e messo alla prova. Da qui poi si muoverà



in altre sei città italiane, fino a maggio, per continuare i suoi test.

Presenti al conferenza di lancio il Sindaco di Firenze, Dario Nardella, il Consigliere per i Trasporti della Regione Toscana, Vincenzo Ceccarelli, e l'Amministratore delegato di Alstom in Italia, Michele Viale, e Stefano Bonora, l'Amministratore delegato di ATAF Gestioni, società del gruppo Busitalia, partner tecnico del tour di Firenze. "Siamo orgogliosi di iniziare - ha affermato Michele Viale - il tour italiano di Aptis da Firenze, una città attenta alla mobilità sostenibile. Aptis è un autobus elettrico ispirato al mondo dei tram e consente ai passeggeri di sperimentare un comfort unico a bordo. Speriamo che gli abitanti e i turisti di Firenze abbiano l'opportunità di apprezzare questo innovativo e-bus, che cirolerà gratuitamente nelle strade della città".

"Nel 2035 avremo 2,7 miliardi di persone che vivono nei centri urbani quindi si

può facilmente immaginare come il trasporto diventerà essenziale per migliorare la vita dei cittadini. Abbiamo scelto Firenze - ha concluso Viale - perchè è una città green che sta investendo nel trasporto e anche perchè è uno dei ca-

poluoghi più belli del mondo".

"Credo che per una città d'arte come Firenze la sfida della mobilità sia fondamentale" ha dichiarato il sindaco Nardella. "In questi cinque anni, grazie al supporto costante della Regione Toscana, Firenze ha fatto dei passi da gigante, che nessun'altra città italiana ha fatto, nel campo della mobilità. Abbiamo realizzato due linee tramviarie, con un investimento di mezzo miliardo di euro che ci ha consentito di togliere, al giorno, 13 mila veicoli privati dalle strade nella fascia oraria dalle 7 alle 10 del mattino. Questo ha portato a un forte beneficio sul traffico e, soprattutto, ha portato ad una riduzione di più di 16 mila tonnellate di Co2 e polveri sottili". "Per noi - ha aggiunto Nardella - gli autobus elettrici non sono una novità, li utilizziamo già nel centro storico ma la sfida diventa quella di avere una flotta di autobus che sia anche ecologica. La nostra è già la più ecologica d'Italia, grazie ai bus ibridi e a

quelli Euro6, ma vogliamo spingerci molto avanti verso la mobilità elettrica anche nel trasporto pubblico locale. Ringrazio Alstom che ha scelto Firenze come prima città italiana per il battesimo di Ap-



tis. L'ho provato ad Utrecht e ho visto che ha un grande vantaggio perchè con le 4 ruote sterzanti è perfetto per le città che hanno le strade piccole come Firenze e altre città italiane dove, soprattutto nella aree centrali e semi-centrali, la svolta dell'autobus diventa sempre una specie di impresa".

Aptis sarà disponibile per il servizio passeggeri nel capoluogo toscano, a titolo gratuito, per 13 giorni e sarà gestito in collaborazione con Ataf.

Coprirà 7 diversi circuiti, andando dal centro alla periferia.

I passeggeri potranno esprimere il loro apprezzamento per l'esperienza di viaggio votando a bordo e sui social media con selfie e messaggi per Aptis sull'account Twitter: @Aptis\_Alstom.

Il bus 100% elettrico circolerà ogni mattina in aggiunta agli altri autobus Ataf in uso sul servizio di trasporto dell'Area Metropolitana di Firenze secondo uno schema ricorrente.

Il lunedì circolerà sulla linea 1, il martedì sulla linea 6, mercoledì sulla linea 14, giovedì sulla linea 17, venerdì sulla linea 20, sabato sulla linea 23 e la domenica sulla

linea 32".

Da quando, nel marzo 2017, il prototipo è stato presentato, sono stati coperti più di 40.000 chilometri in condizioni operative reali dai quattro veicoli di prova attivi in Spagna, Francia, Belgio, Olanda e Germania. Queste prove hanno permesso di testare le caratteristiche di Aptis in un contesto reale, valutare la sua autonomia e il sistema di assistenza alla guida.

Il nuovo autobus di Alstom è ispirato al mondo del tram e ha l'ambizioso obiettivo di offrire un'esperienza di comfort unica per i passeggeri: i pianali ribassati in tutto il veicolo e le ampie porte doppie consentono flussi fluidi di passeggeri e un facile accesso per sedie a rotelle e passeggini. Le finestre panoramiche sul lato anteriore e posteriore del bus forniscono il 20% di superfici vetrate in più rispetto a un autobus convenzionale, oltre a un'area lounge sul retro.

Aptis ha vinto il premio Innovation alla fiera Busworld nel 2017.

Alstom ha appena ricevuto il primissimo ordine per 12 Aptis, ciascuno lungo 12 metri a tre porte, dalla compagnia di trasporti di Strasburgo CTS in Francia.

Anna Argiolas



Corso di alta formazione

# Analisi e dimensionamento di flotte di autobus elettrici

Bologna, 17 maggio 2019

Ing. Andrea Bottazzi

con il supporto di **AUTOBUS**



Per maggiori informazioni [clicca qui](#)

## Focus

# Conerobus e Enel insieme per l'elettrificazione del trasporto pubblico locale di Ancona

Conerobus ha siglato un accordo con Enel X per un progetto che guarda l'ampliamento del sistema di trasporto pubblico elettrificato di Ancona.

Il progetto, che replica un case study di Santiago del Cile, si basa su tre punti fondamentali che i

due partner si apprestano a sviluppare congiuntamente. Il primo è riguarda le linee di autobus da convertire in elettrico, il secondo i lavori di ristrutturazione dei depositi, il terzo la scelta dei mezzi e di moderni sistemi di infomobilità che saranno impiegati nella città.

Il progetto con Enel X rappresenta l'ultimo step compiuto da Conerobus nell'ambito di un ampio ventaglio di azioni volte ad ammodernare la flotta di autobus e sfruttare le potenzialità offerte dalle nuove tecnologie per migliorare il livello del servizio offerto.

Enel X si occupa di trasformazione del settore dell'energia con riguardo anche al tema dell'elettrificazione del trasporto.

È partner dell'azienda di trasporto pubblico Metbus e del costruttore BYD per il progetto di elettrificazione del sistema di trasporto pubblico di Santiago del Cile.

La nazione sudamericana, con 200 bus elettrici in circolazione, è attualmente il secondo paese al mondo per numero di mezzi elettrici. Enel X ha finanziato l'ac-



quisto degli autobus elettrici e si è occupata della realizzazione delle infrastrutture di ricarica, oltre che della fornitura dell'energia. Un progetto pilota che ora sbarca in Italia grazie alla collaborazione con Conerobus.

La società di Ancona non è nuova

a iniziative ecosostenibili: nel 2018 sono stati acquistati tramite fondi comunitari, messi a disposizione dalla Regione Marche, 30 nuovi autobus Euro 6, che hanno permesso l'eliminazione degli Euro 0 ed Euro 1 dalla flotta.

Conerobus ha inoltre dato il via alla prima sperimentazione nel trasporto pubblico italiano di un innovativo sistema anticollisione, pensato appositamente per segnalare ai conducenti dei mezzi pubblici situazioni di pericolo mentre sono al volante. Questa tecnologia, messa a punto dalla società israeliana Mobileye specializzata nello sviluppo di soluzioni avanzate per l'assistenza alla guida, è già utilizzata all'estero.

Il progetto ecosostenibile con Enel andrà a sommarsi anche a un piano di rafforzamento dello storica filovia: Conerobus ha presentato un progetto al Ministero per completare l'attuale anello filoviario, il suo ammodernamento impiantistico e l'acquisto di nuovi filobus.

RED



alboautotrasporto

*Ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

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

# GUIDIAMO SICURO

CAMPAGNA DI GUIDA  
SICURA ED ECO SOSTENIBILE  
PER L'AUTOTRASPORTO





Emilia Romagna: Sensoli (M5s), Trc di Rimini inutile e costoso. Quando sarà in funzione?



Atac: nessun "rischio stazioni" per lavori sostituzione impianti su metro B



Roma: CeSMoT su chiusura stazione metro A: Comune ed Atac si attivino con urgenza



Ataf: fino al 3 aprile è possibile salire a bordo e provare gratuitamente la versione elettrica di Alstom Aptis



Start Romagna: controlli sul proprio personale viaggiante per la sicurezza nei servizi di TPL e scuolabus



Ctt Nord: a Lucca il progetto didattico Fermata d'autobus per sviluppare senso civico



Piano risanamento Amat: riunione tra assessore Catania, Cimino, collegio sindacale e dirigenti dell'azienda



Seta: sicurezza dei passeggeri si garantisce seguendo rigorosi e selettivi criteri di selezione degli autisti



Trenitalia e CTRIP: un accordo commerciale per sviluppare il turismo cinese in Italia



Friuli Venezia Giulia: Pizzimenti, nel 2019 più treni storici per 32 località regionali



RFI ricerca operatori per la manutenzione dell'infrastruttura. Possibile candidarsi fino al 05/04



FS: Serbassi (Fast-Confal), basta anticipazioni. Battisti presenti il vero piano industriale

## 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)

# 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 Nassirya, 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

