



www.aecitalia.org



26 giugno 2025

A TUTTI I SOCI/SIMPATIZZANTI DI **AEC LOMBARDIA**
e, p.c., a tutti i Membri del Consiglio Nazionale di **AEC ITALIA**

Gentilissime/i, con l'odierna **informativa** segnalo:

- ✓ La programmazione nazionale della SETTIMANA DELL'AMICIZIA AEC, dal 31 agosto al 7 settembre nel Salento, come da locandina allegata. Avendo avuto incarico del coordinamento per la Lombardia chiedo agli interessati di comunicarmi al più presto, e comunque entro e non oltre il 10 luglio prossimo, la propria volontà di partecipazione, via e-mail, a cui farò seguito con le indicazioni operative del versamento dell'acconto.
- ✓ L'avvio delle procedure per aderire al progetto SCUOLA FERROVIA del DLF di Milano, che anche quest'anno si svolgerà con il nostro patrocinio e la nostra collaborazione. Le caratteristiche e le procedure del progetto le trovate nel secondo allegato, che vi invito a trasmettere agli Istituti di vostra conoscenza.
- ✓ Nel terzo allegato, un mio recente articolo pubblicato da Mobility Press a titolo SI PROSPETTA UN'ESTATE ROVENTE SUI BINARI ITALIANI.

Colgo l'occasione per ricordare la Convenzioni attive per i Soci ([vedi](#)) e, per i Soci che non avessero ancora rinnovato l'iscrizione 2025 l'invito di provvedervi (attraverso i [referenti territoriali](#) oppure con bonifico).

Cordiali saluti

Massimo Ferrari

Segretario Regionale AEC Lombardia

*LA DIFFUSIONE DELLA PRESENTE È AUTORIZZATA ED AUSPICATA.
RINGRAZIO CHI CONTINUA A SEGNALARE EVENTI E ATTIVITÀ D'INTERESSE.
Per non ricevere più questa INFORMATIVA è sufficiente rispondere alla mail di diffusione con un semplice "NO".
L'archivio delle INFORMATIVE emesse è sempre consultabile qui.*



The Village Salento



The Village Salento 3* €490 P.P.

Via Degli Eucalipti, 73026 Torre dell'Orso (Lecce)

31 Agosto - 7 Settembre

Pensione Completa (Bevande Incluse)

La quota comprende:

- Trattamento di pensione completa (tutti i pasti a buffet) a partire dalla cena del primo giorno fino al pranzo dell'ultimo giorno
- Bevande ai pasti (1/2 litro di acqua e ¼ di vino p.p.)
- Animazione
- Servizio Spiaggia (1 ombrellone + 2 lettini)
- Tessera Club
- Assistenza
- Assicurazione medica

Per prenotazioni rivolgersi al
Presidente Vito Visconti
Tel: 3683214792
email: viteurope@gmail.com

La quota non comprende:

- Viaggio
- Tutti i trasferimenti
- Tassa di soggiorno da pagarsi in loco
- Escursioni facoltative
- Assicurazione bagaglio
- Mance
- Extra personali e tutto ciò non menzionato ne La quota comprende

Quota per persona in camera doppia €490,00

Supplemento singola €150,00

3°/4° letto adulto €410,00

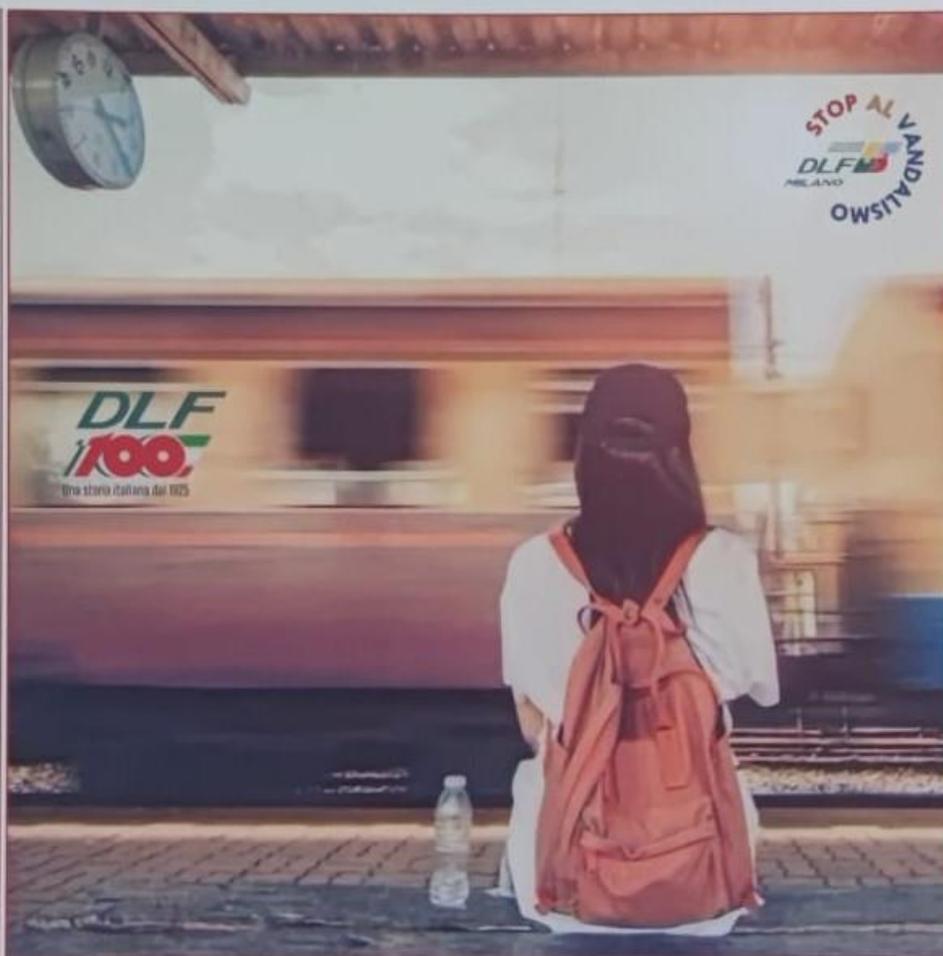
3°/4° letto bambini (4-12 anni n.c.) €310,00

3°/4° letto bambini (0-3 anni n.c.) €80,00

LEZIONI di TRENO 23

anno scolastico 2025 - 2026

Progetto Scuola Ferrovia



MUSEO
NAZIONALE
SCIENZA
E TECNOLOGIA
LEONARDO
DA VINCI



Patrocinio



Città
metropolitana
di Milano



FONDAZIONE



ITALIANE



MODALITÀ DI ADESIONE AL PROGETTO SCUOLA FERROVIA

L'adesione al progetto dà diritto alla partecipazione gratuita ad una delle iniziative proposte e richiede insegnanti e alunni motivati. Alle classi partecipanti è richiesta la realizzazione, requisito **INDISPENSABILE**, di un elaborato finale (letterario, artistico, multimediale, storico...), sul tema "IL TRENO". Il lavoro realizzato dovrà essere fatto pervenire alla sede del DLF, inderogabilmente entro il 30 aprile 2026, specificando, nell'oggetto della mail, **sempre** l'Istituto, l'eventuale plesso e classi. Prima della fine dell'anno scolastico 2025/2026 si terrà la manifestazione conclusiva del progetto, i lavori giudicati migliori da una apposita giuria, riceveranno un premio speciale. Il percorso formativo è articolato in uno o più eventi fermo restando che la gratuità può essere fruita una volta soltanto.

LE NOSTRE PROPOSTE

1° Fase - Lezioni di treno presso gli istituti scolastici (vincolante per la partecipazione alla 2° fase): lezioni teoriche a cura dei nostri relatori accreditati presso: il Museo Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci e la Rete Ferroviaria Italiana e Trenitalia; sono, inoltre, in possesso di certificato di riconoscimento da parte dell'Agenzia Nazionale per la Sicurezza delle Ferrovie (ANSF).

Le classi che negli anni precedenti hanno già svolto la 1° fase, possono accedere direttamente alla 2° fase.

2° Fase - Visita gratuita al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci di Milano con guida da parte di esperti (nostri volontari) al padiglione ferroviario (55 minuti), associata ad una visita guidata o attività di laboratorio a scelta tra quelli proposti dal Museo (55 minuti).

Visita agli impianti ferroviari con il limite di una classe per singolo evento:

- **Officina Manutenzione Locomotori di Milano Greco Pirelli, via E. Breda, 149**
- **Officina Alta Velocità Divisione Passeggeri LH Milano, via Rucellai, 65**
- **Sala CCC, gestione e controllo del traffico ferroviario delle linee convenzionali della Lombardia**
- **Cabina ACEI (sala comandi circolazione treni) della Stazione di Milano Centrale**
- **Visita guidata della Sala Reale e nelle zone aperte al pubblico alla Stazione Milano Centrale**
- **Visita Deposito Officina Rotabili Storici Fondazione FS Italiane (disponibilità limitata)**
- **Viaggi in treno:** spostamenti gratuiti a breve raggio verso località di interesse inerente il progetto: **Como/Brunate - Bergamo** (solo partenza da Milano Centrale) - **Lecco** - Per la scelta di uno degli eventi di cui sopra è richiesta l'indicazione di almeno 2 date e di max due classi.

ADERIRE È SEMPLICE

Tutte queste proposte hanno carattere di gratuità e si svolgono dal martedì al venerdì. Per la partecipazione al Progetto la scheda di prenotazione è a pag. 3, la stessa deve essere compilata in ogni sua parte e inviata a: scuolaferrovia.mi@dlf.it.

Per chi sceglie la visita al Museo Nazionale Scienza e Tecnologia Leonardo da Vinci, dopo conferma, da parte del DLF, di partecipazione al progetto DEVE:

- Prendere contatto "**DIRETTAMENTE**" con l'Ufficio Accoglienza Didattica e Prenotazioni inviando una e-mail a prenotazioni@museoscienza.it con indicato l'Istituto, il numero delle classi con cui si intende partecipare, il numero degli studenti che le compongono ed il referente scolastico, specificando nell'oggetto "PROGETTO SCUOLA FERROVIA"
- Inviare, ad accordi conclusi, copia della scheda di "**conferma prenotazione**" RILASCIATA DAL MUSEO a scuolaferrovia.mi@dlf.it

Le visite al Museo si possono effettuare dal 1° novembre 2025 a tutto febbraio 2026.

SCHEDA DI PRENOTAZIONE LEZIONI DI TRENO-23

Protocollo n°

Istituto e Plesso

Indirizzo

e-mail Telefono

Referente Cellulare

e-mail

n° Classi e sezioni n° Allievi

FASE 1 - Acconsente a Lezioni di Treno

dalle ore alle ore

luogo e data lezione

FASE 2 - Richiesta Evento

luogo e data

Con la compilazione della presente scheda si dà il consenso al trattamento dei dati personali in ottemperanza al d. lgs 30 giugno 2003 n° 196 nazionale e al Regolamento UE 2016/769.

Si informa che i dati forniti, compresi video e foto, saranno utilizzati per le finalità strettamente connesse e strumentali allo svolgimento del Progetto Scuola Ferrovia.

Timbro Istituto e firma del referente

Moduli didattici per livello di apprendimento

modulo uno

Si pone come obiettivo la conoscenza del "Mondo Treno" dai suoi inizi ai giorni nostri.

Rivolto a studenti delle scuole primarie e secondarie di primo grado.

Tempi di svolgimento di 60'

modulo due

Si pone come obiettivo la consapevolezza del problema del vandalismo in generale, nella nostra regione in particolare ed altresì delle forme di "non rispetto delle regole" nei vari molteplici aspetti.

Rivolto a studenti delle scuole primarie, secondarie di primo grado e di secondo grado.

Tempi di svolgimento di 30'/60'

modulo tre

Si pone come obiettivo la conoscenza del "Mondo Treno" orientato in particolar modo sullo sviluppo e sostenibilità nel prossimo futuro.

Rivolto a studenti delle scuole secondarie di secondo grado.

Tempi di svolgimento di 60'



Dopolavoro Ferroviario Milano

Piazzale Egeo, 8 - Stazione FS Greco Pirelli 20126 Milano

Tel.02.66982108 - scuolaferrovia.mi@dlf.it

Impaginazione Grafica - Maurizio Gaetano



Ferrovie

Si prospetta un'estate rovente sui binari italiani

Alla fine l'estate è arrivata. Adesso è lecito aspettarsi il peggio. Le avvisaglie ci sono proprio tutte.

Nei giorni scorsi ad Abbadia Lariana, sulle sponde del lago di Como, ci sono state scene di guerriglia urbana con lancio di bottiglie e calci contro gli autobus che cercano (senza riuscirci) di sostituire il servizio ferroviario. Pendolari e turisti uniti nella lotta, si sarebbe detto nei turbolenti anni Settanta del secolo scorso. La linea della Valtellina, da Lecco a Tirano sarà, infatti, interrotta per l'intera stagione. Come era già in parte avvenuto nelle estati precedenti. Si avvicinano, infatti, le Olimpiadi Invernali Milano/Cortina 2026 e le infrastrutture, trascurate per decenni, vanno in qualche modo adeguate in tutta fretta. Un poco di pazienza, che diamine!

La pazienza sarebbe più che giustificata, se, dopo l'evento sportivo, la qualità dei trasporti ferroviari migliorasse drasticamente. Ma sarà davvero così? È lecito dubitarne. La linea, da Lecco in su, resterà a binario unico; i numerosi passaggi a livello che ne costellano il tracciato nel fondovalle tra Colico e Sondrio, spesso responsabili di incidenti mortali - perché automobilisti, ciclisti e pedoni mal sopportano i lunghi tempi di attesa imposti da Ansfisa (burocratica agenzia per la sicurezza, specializzata nello scarico di responsabilità) - resteranno quasi tutti al loro posto. Si pensa, però, di riuscire a far circolare, durante le due settimane dei Giochi, treni diretti da Milano a Tirano ogni mezz'ora. Con poche fermate intermedie, sopprimendo quelle secondarie. Altro conflitto alle viste.

Tensioni confinate all'estrema propaggine settentrionale della Lombardia? Manco per niente. I cantieri sulla rete ferrata (ben 1.200, secondo l'AD del gruppo Fs, Donnarumma) sono sparsi lungo l'intera Penisola, dal Brennero a Trapani. E le interruzioni, più o meno prolungate, non si contano più. Solo per fare qualche esempio, in Toscana chiude per mesi la Faentina, interessata da movimenti franosi, assieme alla strada statale parallela. Niente bus sostitutivi, quindi. Per andare da Faenza a Firenze bisogna passare per Bologna, con costi triplicati. Ma chiudono anche a lungo parte della Pistoia - Lucca e della Empoli - Siena (tutte località a forte vocazione turistica).

Ci sono da completare i lavori di parziale raddoppio e allora bisogna stringere i denti. Ma che dire dell'interruzione parziale di sette giorni tra Pisa e Livorno

per favorire il movimento di mezzi militari a Camp Derby? Forse siamo già stati trascinati in guerra e non ce ne siamo accorti? Poi ci sono i lavori tra Firenze e Roma, che sloggiano i treni regionali dalla Direttissima, facendo infuriare marchigiani, umbri ed aretini, cui verrà imposta una "via crucis" per raggiungere la capitale. Ma siamo in tempo di Giubileo, di peccati da espiare ce ne sono molti, e qualche sacrificio è dunque inevitabile. Se scendiamo al Sud lo scenario si tinge di surreale. Tra Napoli e Benevento la Valle Caudina è interrotta da anni e non si sa quando potrà riaprire, nonostante le proteste dei sindaci tra cui Clemente Mastella. E intanto il completamento della linea Alta Velocità Napoli - Bari slitta di un altro anno, fino al 2028. Tra Palermo e Trapani è cominciata la posa dei pali per l'elettificazione, ma la linea, interrotta dal 2013, non si sa quando tornerà in esercizio. Forse a fine 2026. Stessa sorte a Terracina: anche qui 13 anni di interruzione per un masso caduto sul binario come nei fumetti di Jacovitti, ma nemmeno è certo che si riaprirà, visto che bisogna perfezionare accordi sulla messa in sicurezza dell'intera collina. E, come si sa, il meglio è nemico del bene.

Neppure le informazioni basilari vengono aggiornate, a dispetto dei prodigi di Internet, network utilissimo, a condizione che qualcuno si prenda la briga di aggiornare i siti. Così - denuncia un lettore sul "Corriere della Sera" - capita che un treno prenotato e pagato da Metaponto a Bari, per poi prendere una Freccia e raggiungere Bologna, sia stato cancellato da settimane, senza che nessuno si sia preoccupato di informare i viaggiatori al momento della vendita del biglietto (di cui ora è arduo anche il rimborso). Solo il tabaccai di stazione era al corrente della triste novità.

Un tempo, quando le prospettive della rete ferroviaria erano incerte - dal momento che la classe dirigente sembrava convinta che l'avvenire dei trasporti fosse riposto solo sulle autostrade e gli aeroporti - ero confortato dalla lettura di qualche avviso di gara che preannunciava lavori di ammodernamento di binari e stazioni. Se si investe, pensavo ingenuamente, vuol dire che c'è futuro (ragionamento semplicistico, visto che in certi casi si è riusciti a chiudere linee appena completati i lavori di potenziamento). Adesso che il pensiero dominante è quello di puntare sul treno e di penalizzare la circolazione veicolare (infatti, complici



ingorghi, limiti di velocità, dossi e zone a traffico limitato, spostarsi in auto è spesso sempre più lento e faticoso) la notizia di nuovi investimenti sulla rete ferroviaria mi induce ad una certa preoccupazione.

Abbiamo intercettato una ingente fetta del PNRR da destinare al trasporto su rotaia (come chiedeva l'Unione Europea). Pare che, miracolati dalla copiosa panacea, i vertici delle FS abbiano tirato fuori dai cassetti progetti che lì dormivano da anni. Quelli indubbiamente utili, ma anche quelli non strettamente necessari. E così siamo arrivati ai 1.200 cantieri aperti in contemporanea e attivi prevalentemente di giorno (per non disturbare chi dorme, per carenza di maestranze, per risparmiare sui costi degli appalti?) che perturbano la circolazione dei treni – e degli incolpevoli viaggiatori – come non accadeva degli anni della Seconda Guerra Mondiale (quando però c'era la scusante dei bombardamenti). Tutto pur di rispettare la scadenza del 2026. Altrimenti c'è il rischio di dover restituire i fondi, come paventa il sindaco di Bologna, alle prese con i cantieri del tram, che, in caso di mancato completamento, rischia di dichiarare bancarotta e di chiudere persino gli asili nido.

Intanto, comunque, l'AD Donnerumma pensa già al futuro e prefigura una ben più robusta stagione di investimenti di ben 100 miliardi di euro (con quali risorse?) da spendere entro il 2030, per completare l'ammodernamento della rete. Grandi opere, certo – ha parlato di Alta Velocità da Palermo a Milano, il che presuppone la realizzazione del Ponte sullo Stretto ed il completo rifacimento della linea tirrenica in Calabria – ma anche interventi sulle tratte secondarie. Già adesso si sta lavorando sul segnalamento tra Terni e L'Aquila (con relativa chiusura stagionale, ovviamente). Ma il sistema ERTMS dovrebbe facilitare l'incremento del numero delle corse a distanza ravvicinata. Ottima cosa attorno ai nodi metropolitani. Ma è proprio necessario tra le montagne spopolate dell'Abruzzo? O magari bisogna semplicemente spendere tutto il disponibile.

Forse si pensa di attrezzare itinerari alternativi in caso di interruzioni sulle linee principali. Il che sarebbe eccellente, se non fosse stato affossato dalla "rete snella" imposta a suo tempo dall'ing. Moretti, per risparmiare sugli scambi nelle stazioni, di modo che, in caso di anomalie, ora bisogna perdere intere mezz'ore per incrociare o superare un treno in ritardo. E senza contare le normative sempre più rigide imposte dai soliti organi di controllo non per migliorare la sicurezza, ma per parare qualsiasi seppur remoto rischio di addebito in caso si palesi qualche responsabilità.

Dal 21 luglio al 29 agosto ci aspetta la completa interruzione della linea Milano – Genova, nel pieno della stagione balneare e quando molti uffici sono ancora aperti. Si tratta di lavorare al ponte sul Po presso Bressana Bottarone a sud di Pavia. Se gli itinerari alternativi fossero stati mantenuti agibili, si sarebbe potuto istradare almeno qualche treno sulla Pavia – Valenza – Alessandria (pochi chilometri di differenza, ma la tratta non è elettrificata). Oppure, da Milano verso il Ponente ligure, via Mortara – Alessandria - Savona. Non se ne parla neppure. Il massimo che la Regione Liguria è riuscita ad ottenere è il mantenimento di qualche intercity via Piacenza, ma in non meno di tre ore (neppure in casi di emergenza si riescono a ridurre i tempi del "cambio di banco", ossia l'inversione di marcia necessaria nella stazione emiliana. Improbabili i rimborsi ai malcapitati utenti.

In alternativa qualche bus diretto via autostrada da Genova a Milano Centrale. Naturalmente, anche se il traffico viario fosse scorrevole, bisogna mettere in conto quasi un'ora per attraversare Milano. Ci sarà però la possibilità di scendere a Famagosta, a sud del capoluogo lombardo, e proseguire in metropolitana. Peccato che anche la linea verde (MM2) sarà interrotta tra Cadorna e Porta Garibaldi, sembra per il cambio degli ascensori. Lavorare in pendenza di esercizio, anche no?

Massimo Ferrari Presidente UTP/Assoutenti