

# Nasce FS Treni Turistici Italiani

DI MARCO BRUZZO

Tra TI e TTI c'è una lettera in più che fa la differenza: è la T di "Turistico" che cambia la lettura del trasporto viaggiatori; non clienti della Regionale o della Metropolitana d'Italia, bensì persone che vanno alla scoperta del Belpaese "a bassa velocità". E ritorna, dopo 50 anni, una nuova versione della iconica livrea "Treno Azzurro".



Il nuovo logo di FS Treni Turistici Italiani presentato ufficialmente dall'AD ing. Luigi Cantamessa, a Pietrarsa. (24/07/2023; foto G. Matrone)

Nuova livrea "Treno Azzurro" per il materiale rotabile della nuova impresa FS Treni Turistici Italiani; la E 402 172 e la E 402 116 nei nuovi colori sono titolari dell'Invio 14728 da Villa Literno a Roma Termini. (18/07/2023; foto G. Matrone)

La nuova impresa si chiama "FS Treni Turistici Italiani" (per brevità useremo l'acronimo TTI); è stata presentata al Museo Ferroviario Nazionale di Pietrarsa lo scorso 24 luglio e nasce dall'esigenza di commercializzare in maniera completa e capillare un prodotto in forte crescita qual è il treno turistico. Dalla creazione della Fondazione FS, dieci anni fa, il numero dei passeggeri trasportati è cresciuto in maniera significativa passando da circa 6.000 del

2013 a circa 100.000 del 2022, un valore in difetto considerando gli anni della pandemia. Inoltre è previsto un consistente aumento di turisti stranieri nei prossimi decenni, in particolare dall'area asiatica; secondo un'indagine della Banca d'Italia, il nostro Paese oggi è il quinto al mondo per accoglienza turistica. Un bel salto qualitativo e quantitativo, che si è scontrato con il "limite" insito nello statuto della Fondazione FS stessa, vale a dire che è un Ente senza scopo

di lucro; la vendita dei viaggi in treno era limitata a quelli storici in ambito istituzionale in quanto lo statuto della Fondazione non contempla un utilizzo a fini commerciali di questi servizi. Fino a oggi, per i treni di tipo propriamente turistico, ovvero i viaggi venduti a realtà commerciali come società o agenzie di viaggio, la contabilizzazione è stata in capo alla Fondazione fino a che il numero delle corse era limitato, ma il futuro



#### Composizione treno Roma-Pietrarsa-Roma

- E 402 116 - livrea TTI
- E 402 172 - livrea TTI
- 61 83 50-70 535-5 Bc - livrea TTI
- 61 83 50-70 495-2 Bc - livrea TTI
- 50 83 18-98 531-6 A - livrea Bandiera
- 61 83 88-90 999-5 WR - livrea Bandiera
- 50 83 89-86 127-1 nD - livrea TTI (marcata Bc)
- 61 83 50-70 338-4 Bc - livrea TTI
- 61 83 88-90 902-9 WRz - livrea TEE
- 50 83 18-98 524-1 Az - livrea TEE
- 50 83 10-78 014-5 Az - livrea Grigio Ardesia
- 61 83 89-90 000-1 VCS - Press&Conference
- 50 83 18-98 534-0 A - livrea Bandiera
- 50 83 18-98 548-0 A - livrea Bandiera





promette ampi margini di crescita. Ecco quindi l'esigenza di una nuova impresa ferroviaria dedicata soltanto all'offerta turistica.

La proposta commerciale quindi vertirà su tre tipologie:

- Lusso; TTI si occuperà della trazione dei treni di lusso circolanti in Italia: il Venice Simplon Orient Express, che già dal 28 luglio scorso -con il viaggio Chiasso-Verona-Venezia Mestre- ha visto le prime due E 402 (116 e 172) in livrea TTI alla testa del prestigioso treno, e anche il Golden Eagle Danube Express. Un discorso a parte riguarda invece il nuovo treno Orient Express La Dolce Vita -nato dall'idea della società Arsenale in collaborazione con la francese Accor e che viene gestito dalla controllata Arsenale Express SRL- che sta prendendo forma nelle Officine Progresso e Lavoro di Brindisi, dove i rotabili stanno subendo una radicale trasformazione: si tratta complessivamente di oltre 70 carrozze UIC-Z1 che andranno a formare 6 treni che circoleranno in tutta Italia, anche su

linee attualmente non percorse da treni turistici, e con viaggi per esempio su Parigi e Ragusa (Dubrovnik) in Croazia. Per questi treni l'impresa TTI garantirà, oltre alla trazione, il servizio di ECM (acronimo inglese che significa Soggetto Responsabile della Manutenzione).

- Espressi e Storici; questi treni, gestiti direttamente da TTI con composizioni conferite dal parco di Trenitalia, avranno servizi dedicati come carrozza ristorante, letto, cuccette, bici e moto al seguito, bagagliai in composizione al treno con possibilità di presa e consegna direttamente a casa o in albergo per viaggi in completo relax dove l'attenzione al viaggiatore sarà garantita da personale motivato e molto professionalizzato.

- Omnibus-Regionali; treni dedicati alle linee secondarie d'Italia, ai Binari Senza Tempo e alle iniziative di carattere locale, utilizzando nei fine settimana anche materiale ordinario del Trasporto Regionale di Trenitalia non in servizio e fermo in deposito.

**In alto: il treno inaugurale da Roma Termini a Pietrarsa con le E 402 116 e 172 in livrea TTI, qui nei pressi della ex fermata Divino Amore.** (24/07/2023; foto D. Porciello)

**In basso: le bozze grafiche per la definizione della nuova livrea applicata su una carrozza cuccette (a sinistra) e sulle E 402B (a destra).** (Foto FS)

### Il parco rotabile

La nuova Società gestirà sia i rotabili atti alla circolazione di Fondazione FS sia quelli dedicati oggi da Trenitalia; inizialmente 15 locomotive E 402B, 35 del Gruppo E 464 oltre a varie E 656/E 655, E 444, D 345 e D 445.

Il parco si arricchirà anche di ben 242 tra carrozze e bagagliai di varie tipologie (tra cui l'intero parco Charter per i viaggi del turismo religioso), destinate alla tipologia "Espressi".

È previsto l'utilizzo anche delle locomotive E 464 che verranno attrezzate in composizione binata fissa, con respingenti e gancio tradizionali; è allo studio un nuovo frontale e una nuova livrea che contraddistinguerà le unità TTI di questo Gruppo.

Altri rotabili particolari sono le carrozze a Piano Ribassato Tipo 1973: sono atte ai 140 km/h, ma in origine erano a 160 km/h; per questo i tecnici di TTI stanno valutando l'incremento alla velocità superiore per l'utilizzo anche sui treni Espressi; internamente verranno trasformate per il trasporto di biciclette e moto,

sfruttando la parte centrale con accesso a raso.

Per i treni Omnibus, Trenitalia tenderà a conferire tutto il parco ALn 668 serie 3000 e ALn 663 che andranno ad aggiungersi a quelle già in carico a Fondazione FS.

In totale sarà un parco di oltre 700 rotabili tra locomotive a vapore, elettriche e Diesel, elettrotreni, automotrici Diesel ed elettriche, carrozze e carri merci; TTI sarà il Soggetto Responsabile della Manutenzione (ECM), sia per il materiale del proprio parco sia per i mezzi di Fondazione FS.

Attualmente la gestione operativa e manutenzione è in carico a Trenitalia, impresa capofila del Polo Passeggeri, in attesa del compimento dell'iter autorizzativo con ERA (Agenzia dell'UE per le ferrovie) per l'ottenimento del proprio Certificato di Sicurezza.

Novità ci saranno anche sul fronte dell'acquisizione di locomotive Diesel: è in corso di valutazione l'opzione di una quota aggiuntiva del contratto per le nuove bimodali Stadler EuroLight Dual ordinate da Trenitalia. Questo per avere in prospettiva locomotive moderne sia per le tratte non elettrificate percorse dagli Espressi (la Ponte nelle Alpi-Calalzo del "Cadore" Roma-Calalzo o per lo "Jonico" Roma-Metaponto-Catanzaro, oltre che per nuovi servizi che potrebbero essere attivati come sull'ultimo tratto da Aosta per il papabile e inedito "Monte Bianco" Roma-Pré-Saint-Didier) sia per i più impegnativi servizi con l'Orient Express La Dolce Vita.

Ma TTI è anche alla ricerca di carrozze Letto MU sul mercato internazionale, in attesa che si liberino quelle di TI che saranno in esubero con l'arrivo delle nuove carrozze notte del bando aggiudicato

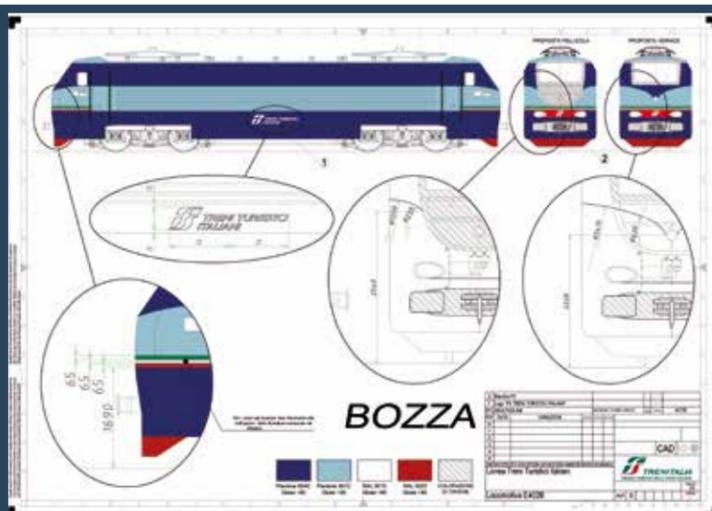
**In basso: debutto della nuova livrea TTI sull'Orient Express, qui sulla Milano-Venezia, presso Caldiero.** (01/08/2023; foto F. Puppini)

**In basso: un tavolo della carrozza ristorante TEE apparecchiato con stoviglie, biancheria, posate e bicchieri a logo FS.** **A destra: la conferenza stampa sulla carrozza Press&Conference.** (24/07/2023; foto G. Matrone)

lo scorso mese (si veda pag. 5, News Italia); e il nostro pensiero va alla breve esistenza delle 20 carrozze letto Excelsior ingiustamente demolite e che sarebbero state le più indicate per questi servizi. Il personale di macchina e viaggiante verrà aumentato rispetto a quello già in servizio, con passaggi da Trenitalia o da altre imprese su base volontaria e perciò con forti motivazioni personali a entrare a far parte di TTI; sarà in assoluto il gruppo di macchinisti che avrà la più vasta abilitazione ai mezzi, dagli storici ai moderni, e alle linee italiane principali e secondarie, non solo su RFI ma anche su FSE, escluse ovviamente le linee AV/AC sotto i 25 kV ca, dove i treni di TTI non potranno circolare, almeno fino all'ipotizzato conferimento dei Pendolino ETR 485.

### La presentazione ufficiale

La presentazione ufficiale si è tenuta il 24 luglio a Pietrarsa con un viaggio da Roma Termini del primo treno dedicato composto da varie tipologie di carrozze (in totale 12) che faranno parte dei treni



## ROTABILI TRENITALIA CONFERITI A FS TTI

Tipologia Rotabile	Quantità
Automotrice ALn 663	20
Automotrice ALn 668	20
Locomotiva D 345	8
Locomotiva D 445	20
Locomotiva E 402 B	15
Locomotiva E 464	35
Locomotiva E 655	1
Locomotiva E 656	3
Carrozza Bagagliaio UIC-X	8
Carrozza Bagagliaio Z1	7
Carrozza Trasporto Malati	8
Gran Confort Salone 1ª classe	4
Carrozza MDVE 1ª classe	30
Carrozza MDVE 2ª classe	30
Carrozza UIC X IR 1ª classe	13
Carrozza UIC X IR 2ª classe	7
Carrozza cuccette UIC-X	84
Carrozza Piano Ribassato (per trasporto bici-moto)	20
Carrozza Ristorbar	5
Carrozza UIC-Z 1ª classe	2
Carrozza UIC-Z 2ª classe	30
Carrozza UIC-Z 2ª classe BH	12
<b>Totale</b>	<b>382</b>



**In alto: la carrozza cuccette in allestimento Notte.** (24/07/2023; foto B. Sabatini)

**In basso a sinistra: la cucina della carrozza TEE ristorante.** (24/07/2023; foto A. Ceccoli)  
**A destra: lo spazio per il trasporto biciclette riservato nella carrozza MDVC.** (24/07/2023; foto G. Matrone)

Espressi della nuova impresa. Nuova anche la livrea dei rotabili TTI che riprende i colori del "Treno Azzurro", la mitica e iconica coppia di treni Rapidi 30/33 Milano-Roma-Napoli che ha circolato dalla metà degli anni Cinquanta alla fine dei Sessanta.

Questa colorazione è stata applicata per ora in modalità provvisoria alle E 402 116 e 172, a tre carrozze Cuccette T6 e a una MDVC attrezzata per il trasporto bici. Questa livrea verrà estesa nei prossimi mesi a tutto il parco rotabile trainato; ovviamente i mezzi storici rimarranno nella colorazione originale come il verde vagone, il castano-Isabella, il grigio ardesia, la livrea Bandiera dei servizi TEE interni e la rosso-crema di quelli internazionali. Le ALn 663 e 668 invece torneranno all'originaria cromia FS.

All'evento di presentazione sono intervenuti il Presidente di Fondazione FS Prof. Liberio Andreatta, il Direttore Generale di Fondazione FS e AD di TTI Luigi Cantamessa (che pertanto mantiene entrambi gli incarichi), il Presidente di Trenitalia Stefano Cuzzilla, l'AD di Gruppo

FS Italiane Luigi Ferraris, l'AD di Trenitalia Luigi Corradi, il Viceministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Edoardo Rixi e Karima Delli, Presidente della Commissione per i Trasporti e il Turismo del Parlamento Europeo, presente all'evento con una rappresentanza di Deputati della Commissione stessa. È intervenuto anche Paolo Barletta, AD di Arsenale, società che sta investendo oltre 100 milioni di Euro nell'operazione del treno Orient Express La Dolce Vita.

Al ritorno gli ospiti hanno potuto scegliere tra l'utilizzare il treno "lento" dell'andata o un Frecciarossa 1000 (ETR 400 30): un confronto impari sulla velocità, ma sicuramente le carrozze GC e TEE offrono ancor oggi un comfort superiore alle sedute dei treni AV. In questa occasione abbiamo approfondito le nostre curiosità con il Presidente di Fondazione FS Prof. Liberio Andreatta e il Direttore Generale di Fondazione FS e AD di TTI, ing. Luigi Cantamessa.

### Come nasce FS Treni Turistici Italiani?

Questa Impresa Ferroviaria, inquadrata all'interno del Polo Passeggeri del Grup-

po FS, nasce sulla base dei numeri creati da Fondazione FS nel suo 10° anno dalla costituzione, su un successo che non era previsto, su un ritorno del treno sentito come destinazione oltre che come mezzo; nasce sulla base della riapertura di 1.000 km di linee di "Binari Senza Tempo" e sulla quantità di carrozze e locomotive restaurate.

Nasce perché la Fondazione FS era arrivata alla sua saturazione naturale. Una sorta di "ipertrofia muscolare", una camicia diventata troppo stretta per come si è sviluppato il mercato in questi 10 anni: che è un mercato vero, reale.

La commercializzazione dei treni ci ha posto di fronte al limite dello statuto della Fondazione FS stessa, che non prevede finalità di lucro e soprattutto di investire in prodotti turistici completi. Grazie all'intraprendenza del Presidente Andreatta, la questione si è risolta positivamente dopo un interpello fiscale che ha delineato i confini contabili.

Facciamo un esempio pratico; ipotizziamo la richiesta da parte di un giovane che vuole festeggiare il proprio 18°

compleanno a bordo di un treno d'epoca: dal punto di vista contabile, Fondazione FS non potrebbe venderlo, salvo il caso sporadico. Ma se le richieste di compleanno sono decine?

Non si sarebbe potuto nemmeno organizzare il treno turistico in Puglia per la popstar Madonna dell'agosto del 2021, ma qui, come Direttore Generale, ho "osato" fare un passo avanti: abbiamo fatto conoscere i treni storici della Fondazione FS in tutto il mondo grazie ai post pubblicati sui social della cantante. Una campagna pubblicitaria così capillare avrebbe avuto costi elevati, invece il treno è stato pagato dal cliente come da preventivo. Forse la svolta è avvenuta proprio in quel momento, quando in molti hanno cominciato a capire l'enorme potenzialità che la Fondazione FS stava coltivando.

### Quando nasce FS Treni Turistici Italiani?

Viene fondata il 15 maggio 2023 a Roma e tiene il suo primo CdA il 26; è una società del Polo Passeggeri del Gruppo FS dedicata al trasporto di turisti tramite l'impiego di treni appositamente dedicati, storici, vintage, rimodernati e anche di nuova concezione, circolanti sulla rete nazionale ed europea.

La società svilupperà progressivamente il proprio business, internalizzando in itinere strumenti e leve del processo industriale specifico del Gruppo Ferrovie dello Stato, quali ad esempio mezzi ferroviari, personale qualificato, officine, asset immobiliari, ecc.

### Qual è l'oggetto sociale di FS Treni Turistici Italiani?

L'impresa, che opera in Italia e all'estero, ha per oggetto l'esercizio e la commercializzazione - anche on line, in via diretta o indiretta - del servizio di trasporto ferroviario passeggeri (anche con biciclette, auto o moto o altri mezzi al seguito), volto in particolar modo alla promozione turistica dei territori.

Ciò anche attraverso la gestione di treni turistici e storici, propri o in utilizzo da Società e/o Enti terzi, o in ragione dell'interesse storico o del valore turistico del servizio di trasporto prestato, nonché la



programmazione e/o la gestione e/o l'esecuzione delle attività di manutenzione dei treni.

A tal fine, la Società potrà promuovere, attuare e gestire ogni iniziativa e servizio nel campo del trasporto ferroviario e nel comparto turistico, compresa qualsiasi altra attività comunque strumentale, complementare, accessoria e connessa, quali, a titolo esemplificativo e non esaustivo: l'organizzazione, la creazione, la gestione, la promozione, la commercializzazione - anche on line - di beni e servizi, propri e di terzi, di prodotti turistici integrati e di pacchetti turistici, nei settori del trasporto, della mobilità condivisa, del noleggio, della sosta, della cultura, dell'ospitalità, del turismo, del commercio, anche in forma di agenzia o rappresentanza. Abbiamo volutamente lasciate aperte molte possibilità.

### Perché nasce come impresa e non come Divisione di Trenitalia?

Nasce come impresa proprio perché Trenitalia oggi si va a specializzare su prodotti ben configurati: Alta Velocità, Intercity e Regionale. Serve una società ad hoc che risponda alle specificità sia dell'offerta sia del parco, vale a dire rotabili che hanno necessità tecniche completamente diverse dai predetti business di Trenitalia.

Se per la strutturazione commerciale di offerte mirate e dedicate non facciamo fatica a capire che si tratta di esigenze peculiari e che vanno create e adattate al mercato (il treno con una E 626 e carrozze Centoporte si può noleggiare al giovane di cui sopra che ovviamente lo dovrà restituire nelle condizioni in cui era stato dato perché comunque è un bene storico tutelato), per la gestione del parco rotabili la questione riguarda soprattutto la manutenzione, in modo particolare quella ciclica e la ricambistica, che in capo alla nuova organizzazione del Polo Passeggeri, attualmente passa dalla Direzione Tecnica alle singole Direzioni Trenitalia. Ora, seguendo il ragionamento, significa porre il fattore tecnico direttamente sotto il proprietario o il detentore, vale a dire che i treni turistici verranno mantenuti dalle OGR di riferimento di TTI.

Di fatto questo avviene già da tempo per esempio nella Direzione Alta Velocità che ha come centri di riferimento l'Officina di Vicenza e l'impianto manutentivo di Gianturco a Napoli. In quest'ottica è facile capire che tutti i rotabili storici sarebbero stati esclusi dalle attività manutentive che Fondazione FS aveva in essere con un "contratto di Global service" con la Direzione Regionale.

**In alto: il treno inaugurale dal finestrino apribile della carrozza UIC-X.** (24/07/2023; foto M. Bruzzo)

**In basso a destra: rendering degli interni di una carrozza del treno La Dolce Vita in allestimento a Brindisi.**

(Foto Arsenale)  
**A sinistra: la qualità dei servizi di TTI sarà affidata a personale dedicato.** (24/07/2023; foto G. Matrone)





**Ma dal punto di vista tecnico, quali sono le problematiche con Trenitalia?**

Faccio un esempio: per la certificazione degli ultrasuoni agli assili dell'E 626 a La Spezia, è necessario far intervenire un tecnico certificato di Trenitalia Regionale che è di base a Genova; le priorità per Trenitalia sono altre e spesso si arriva all'ultimo momento prima dell'effettuazione del treno. Questa figura professionale, quando TTI sarà operativa, sarà interna all'impresa con conseguente abbassamento dei costi, oltre a una flessibilità nell'impiego di queste maestranze. FS Treni Turistici Italiani diventa responsabile ECM di tutto il materiale rotabile e ha la responsabilità, grazie a una propria Direzione Tecnica, che locomotive, carri e carrozze siano in regola per la circolazione relativamente a ganci, impianto frenante, respingenti, assili e tutti gli enti preposti alla sicurezza. E questo anche per i rotabili di terzi a cui TTI farà da ECM, come le carrozze del treno Orient Express La Dolce Vita di Arsenale.

**È già stato avviato il processo per il rilascio del Certificato di Sicurezza?**

A ottobre inizieremo il processo per il rilascio da parte dell'European Railway Agency (ERA) del Certificato di Sicurezza per l'intera rete; questo documento ci darà la possibilità di iniziare a circolare con i nostri treni, previo accesso alla rete

RFI e anche a quella FSE, perché i treni della Dorsale Appenninica avranno origine a nord da Sansepolcro arrivando fino a Santa Maria di Leuca. Nel frattempo abbiamo sottoscritto, come impresa, un accordo con Trenitalia per il service che ci permette -con le loro competenze e usando il loro Certificato di Sicurezza- di poter continuare l'offerta dei treni storici e turistici in questi mesi di attesa burocratica. Se non ci saranno intoppi, dovremmo essere operativi in linea per l'estate del 2024.

**Il personale come viene ingaggiato?**

A parte un gruppo di macchinisti e personale viaggiante che è già in carico direttamente a Fondazione FS o collocato in Trenitalia per treni storici, ma di fatto distaccato ai nostri servizi, procederemo con una campagna di reclutamento in Trenitalia e poi all'esterno per creare il nostro gruppo operativo: sarà su base volontaria e ovviamente saranno ferrovieri che dovranno avere una piena disponibilità a turni non banali, sempre nei limiti stabiliti dal Contratto nazionale dei Ferrovieri. Turni che prevedano ad esempio di effettuare un Brennero-Roma, nel Giubileo 2025, senza cambio di personale lungo il percorso. D'altra parte la motivazione per entrare in TTI è quella spinta che incentiva anche alla disponibilità: con l'attuale pro-

grammazione delle imprese ferroviarie, sia passeggeri sia merci, le ambizioni di viaggio di un macchinista sono limitate a determinate tratte e a un numero ristretto di mezzi. In tal modo la passione e le aspirazioni in breve tempo si esauriscono.

La molla in TTI è proprio la riconquista del Ferroviere della "sua" rete: un macchinista TTI partirà da qualsiasi valico internazionale per portare i treni dei pellegrini al Giubileo 2025, alle sedi decentrate delle Olimpiadi 2026 o in Valtellina o a Calalzo, ma potrà condurre automotrici e locomotive Diesel o elettriche in buona parte della rete secondaria del Paese. Nel passaggio dall'attuale impresa di appartenenza a TTI verranno mantenute tutte le competenze ma, in relazione a quello che ho detto, verranno estese sia per le linee sia per i mezzi di trazione perché, a parte le macchine a vapore che rimarranno appannaggio di un ristretto numero di macchinisti data la specificità dei mezzi, il nostro personale di condotta dovrà essere praticamente utilizzabile su qualsiasi mezzo, dalle E 626 alle E 402, e su qualsiasi linea percorsa da TTI.

Sicuramente al personale di macchina o viaggiante di TTI posso assicurare questo: qui la monotonia non sarà di casa.

**Il parco di TTI è indubbiamente vasto, oltre 300 rotabili da Fondazione FS e quasi 400 da Trenitalia.**

**In alto: doppia di E 402 in livrea TTI (172 e 116) titolari dell'Orient Express che viaggia come EXP 1397 da Ventimiglia diretto a Venezia Santa Lucia, qui ripreso a Bordighera. (04/08/2023; foto J. Raspanti)**

**Non una passeggiata. Ma finisce qui?**

Ribadisco a scampo di equivoci oggi e domani: i rotabili di Fondazione FS rimangono di proprietà della Fondazione perché sono inalienabili in quanto vincolati dai 50 o 70 anni dalla costruzione. Detto questo, non è mai finita: nell'immediatezza siamo alla ricerca all'estero di carrozze letto MU perché servono. Se, come pensiamo e auspichiamo, la domanda crescerà, acquisiremo da Trenitalia nel tempo altro materiale che verrà dismesso con l'entrata in servizio dei nuovi treni da 200 km/h. Fondamentale sarà la creazione del nostro Polo manutentivo: parliamo delle officine di Rimini che già in questi anni stanno seguendo vari nostri progetti, dalle carrozze panoramiche per la Palazzolo-Paratico Sarnico ai vetri curvi della D 345 fino alle ALn 668 a gas naturale liquido; le 40 unità che acquisiremo, tra ALn 668 serie 3000 e ALn 663, verranno trasformate in "alimentazione verde" e verranno anche modificate per poter viaggiare in comando multiplo in sestupla.

L'esigenza è di avere una OGR dedicata ai mezzi TTI che abbia un'esperienza consolidata nella trazione Diesel che altrimenti andrebbe persa. Ricordiamo che per tutti i mezzi di recente acquisto di Trenitalia, la manutenzione viene quasi sempre eseguita direttamente dai produttori come previsto dai contratti di fornitura.

Le OGR di Rimini sarebbero destinate

gioco forza a finire vittima delle nuove politiche commerciali, e invece con TTI si prospetta un futuro enorme. Un domani Rimini dovrà aprirsi anche alla revisione e restauro delle locomotive elettriche e del materiale rimorchiato. Già ci sono le 35 E 464 che saranno trasformate in binati, praticamente bloccati con sostituzione anche dei frontali con un design più gradevole: sono in numero dispari, come anche le E 402B, per consentire di avere una macchina di scorta in caso di guasto. Le E 402B saranno usate in particolar modo su treni pesanti, come il VSOE, che necessitano anche della doppia simmetrica per poter manovrare in stazioni come Venezia Santa Lucia dove, di fatto, non è possibile il salto della locomotiva. Sulle carrozze c'è il progetto di trasformare totalmente alcune delle MDVE con grandi vetrate che in parte arriveranno ad avvolgere l'imperiale come le carrozze panoramiche del Bernina Express.

**Come verrà strutturata l'offerta a bordo?**

A parte i servizi di ristorazione e Notte sugli Espresso, stiamo pensando anche di proporre, in determinati giorni e relazioni, delle carrozze o degli scompartimenti a tema "Compagnia di viaggio" così da creare gruppi omogenei che si conoscono avendo in comune una passione, oppure carrozze per famiglie con

bambini che giocano e interagiscono, oppure amici dei cani, oppure under 25 ecc. È un mondo nuovo e inesplorato che vogliamo percorrere.

**E Fondazione FS?**

Sia chiaro: la Fondazione non cambia e non si sminuisce. Ma dopo dieci anni di successi, la Fondazione era arrivata al limite, proprio del suo statuto, non potendo più andare oltre. Perde una parte relativa al Materiale e Trazione ma acquisirà nuove gestioni di Immobili, Musei, Sale Reali nei principali nodi italiani. Fondazione FS continua la sua funzione statutaria di raccolta della memoria storica delle Ferrovie dello Stato. Rimane proprietaria dei rotabili e li darà in service a TTI che si farà carico di tutta la manutenzione e potrà, attraverso la nuova struttura commerciale, sollevare Fondazione FS dai problemi contabili e vendere il treno turistico/storico a chiunque e più frequentemente.

L'ultima domanda, che non formuliamo, aleggia nei nostri pensieri: ma chi ve l'ha fatto fare?

La risposta la sappiamo già: hanno fatto ciò che ogni appassionato di ferrovie italiane ha sempre sognato.

A volte il treno passa solo una volta e bisogna saperlo prendere al volo: ora siamo in viaggio con FS Treni Turistici Italiani. <sup>n</sup>

**In basso: il trasferimento da Roma a Milano via Tirrenica del convoglio di presentazione della nuova impresa a Pietrarsa. Il treno vede in composizione anche una E 401. Da notare la palificazione che sta per essere sostituita.**

*(Pisa, 26/07/2023; foto M. Carrara)*

