



mmp
mobility press **magazine**

Il futuro inizia a Milano

Donati: la mobilità dolce in Italia stenta a sbocciare

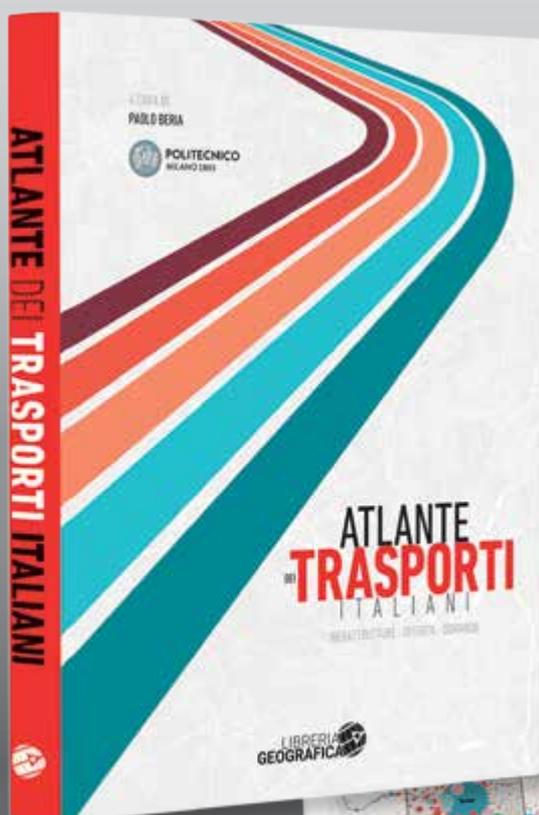
Gli effetti della TAV sull'economia piemontese

Massimo Malena, l'amico geniale

Numero 190 - 17 Aprile 2019

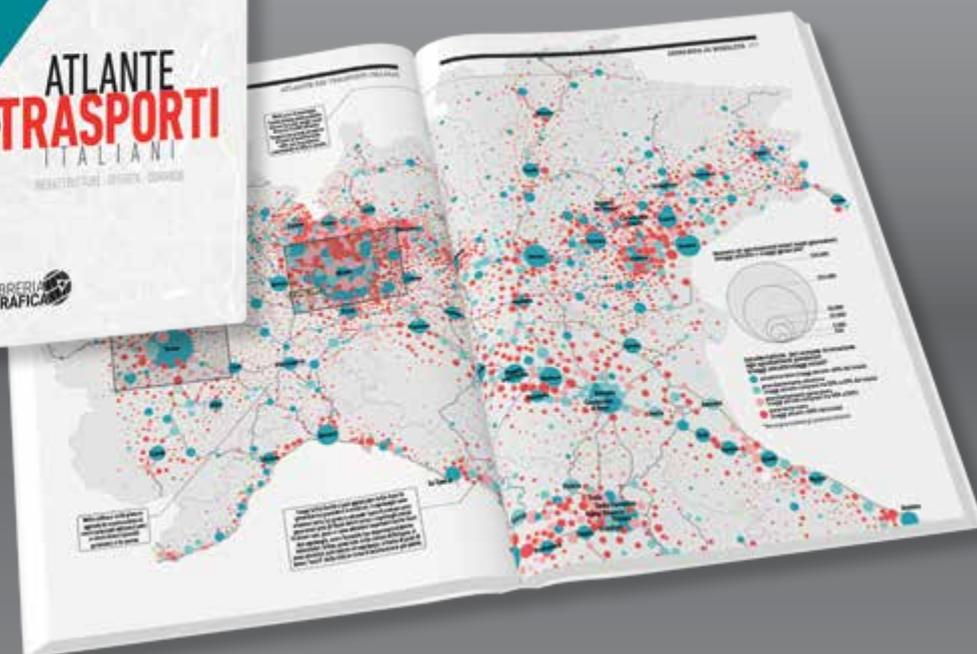
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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



LIBRERIA
GEOGRAFICA



Editoriale

ATM, tra smaterializzazione dei biglietti e trasporto elettrico. Il futuro inizia a Milano

La scommessa deve essere vinta: tra qualche anno a Milano l'80 per cento dei biglietti del trasporto pubblico sarà "smaterializzato" e solo in 20 per cento sarà magnetico. Lo dice Arrigo Giana, AD e direttore generale di ATM, nel corso della due giorni organizzata da Club Italia a Milano per discutere di bigliettazione elettronica e pagamenti dei servizi di TPL con carte di credito. Oggi il rapporto è inverso: 80 biglietti su cento sono su carta e solo 20 vengono acquistati attraverso SMS, APP o con carte di credito. Sì, con la carta di credito perché la capitale lombarda, al pari di Londra e di pochissime altre città europee, ha attivato il sistema di pagamento che i tecnici chiamano EMV. Si fa passare la carta di credito su un lettore per entrare, si ripete la procedura in uscita e viene addebitato sull'estratto conto il costo del biglietto senza nessuna maggiorazione.

Un passo in avanti verso quell'efficienza del trasporto pubblico che deve contribuire a scoraggiare l'utilizzo dell'auto privata per gli spostamenti in città. Si tratta di un passo importante perché comperare il biglietto -come ha ricordato nel corso dell'incontro il responsabile dei sistemi di bigliettazione di ATM Roberto Andreoli - deve essere solo un gesto sicuro, facile e semplice, come passare la propria carta contactless su un lettore e prendere la metropolitana. Certo, operazioni facili in città dove il trasporto pubblico parte da livelli di efficienza come quella che si percepisce a Milano, che ha assorbito, senza perdere alcun numero, i livelli di traffico di Expo e che fa viaggiare 800 milioni di passeggeri l'anno e che sta mettendo in

campo il più coraggioso piano di passaggio al full electric che in questo momento si sta vedendo in Europa.

Sì, perché Milano entro il 2030 avrà un trasporto totalmente elettrico: bus, filobus, tram, metropolitane con aggiunta di car sharing.

Trasporto più amichevole, frequente, comodo, pulito, integrazione delle tariffe a livello regionale, smart ticketing, ottima connessione tra diversi vettori e sistemi, ma anche aree centrali dove il traffico privato è fortemente penalizzato. In una parola, quello che si sta progettando nelle città smart: Mobility As A Service, la mobilità come servizio unico ed integrato.

Ed a dimostrazione che la migliore qualità del servizio, accompagnata da buone pratiche di gestione aziendale, produce risultati c'è il "caso Milano" a far da scuola perché dopo anni di andamento "piatto" per passeggeri trasportati (e quindi di vendite) nel capoluogo lombardo si calcola un trend di aumento del 6%, anche in mancanza di eventi di particolare attrazione. Migliore qualità, sia chiaro, vuol dire anche mezzi di trasporto nuovi, con frequenze giuste e controllate, con reti cittadine che sappiano adeguarsi ai cambiamenti urbanistici, con un reale contenimento del traffico privato, con l'integrazione tra vettori, sharing, mobilità dolce ed anche, buon ultima, la facilità nel pagare il ticket. Milano, ed ATM con i suoi partner, hanno aperto la strada, altre città la seguiranno. La prossima forse sarà Roma, con un coraggioso tentativo di rialzare la testa da una crisi dei servizi pubblici che l'ha fatta precipitare agli ultimi posti in Italia.

Antonio Riva



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](#)



Women in Mobility

Donati: la mobilità dolce in Italia è come una stagione in fiore che stenta a sbocciare



Anna Donati, portavoce AMODO

A poco più di due anni dalla nascita di AMODO, Alleanza della Mobilità Dolce, di cui Lei è stata nominata portavoce, possiamo fare un primo bilancio di questa Sua nuova esperienza?

E' un bilancio certamente positivo. Sono 28 le Associazioni che hanno promosso l'Alleanza e già un'altra decina hanno aderito al nostro Manifesto. La nostra esperienza come Alleanza per la Mobilità Dolce nasce dal lavoro di molte associazioni nazionali e locali che da molti anni si sono impegnate su temi dell'ambiente, dei cammini, bicicletta, greenways e treni turistici. Tra queste associazioni c'è anche Kyoto Club, che si impegna per contrastare le emissioni di gas serra e promuove la mobilità sostenibile. C'è chi si impegna nei comuni "virtuosi" per la sostenibilità, per la scoperta di Borghi Autentici d'Italia, le loro bellezze e unicità, ed anche Associazioni per la tutela di parchi ed oasi. Fanno infine parte della Alleanza chi si occu-

pa di turismi come il Touring Club Italiano, Tezze di Mezzo e AITR che lavorano per un turismo responsabile e sostenibile. Quindi ci sono quattro mondi dentro AMODO: le reti di mobilità dolce, la promozione di borghi e aree interne, ambiente natura e parchi, il turismo sostenibile. Ci siamo messi insieme per integrare idee, cultura e progetti, per fare massa critica verso le istituzioni, per far conoscere ai cittadini/e questa novità del turismo dolce. L'Alleanza

funziona perché valorizza il lavoro delle associazioni, perché ragiona su di una cultura comune, perché ha una idea di territorio e di economia locale da promuovere. Anche in Italia cresce la voglia di mobilità dolce, a piedi, in bicicletta o su di una ferrovia turistica. Certo siamo ancora piccoli e poco conosciuti, ma le potenzialità di crescita sono concrete.

AMODO è una piattaforma di promozione del confronto sui temi del paesaggio, della mobilità e del viaggio slow in Italia. Quali sono i rapporti che siete riusciti a strutturare con le istituzioni e la politica locale e nazionale? Quali sono i temi "emergenziali" che andrebbero affrontati in Italia?

Abbiamo impostato un dialogo proficuo con il mondo dei treni turistici, con una interlocuzione fondamentale con Fondazione FS, che realizza treni turistici sulle linee dei "binari senza tempo". Allo stes-



so modo c'è un buon dialogo con tutte le società regionali riunite sotto ASSTRA, tra cui ARST con lo storico trenino verde sardo, con le Ferrovie della Calabria ed il treno della Sila, con EAV in Campania.

Su questi temi abbiamo quindi una buona interlocuzione con gli uffici del MIT, siamo stati consultati su diversi provvedimenti di attuazione della 128/2017, la legge per le ferrovie turistiche e il ferrociclo, che speriamo adesso avanzino celermente. Allo stesso tavolo abbiamo un confronto deciso e utile con ANSFISA, così come è costante l'interlocuzione con RFI, su investimenti, ferrovie sospese e ferrovie dismesse.

Per il mondo della bicicletta stiamo seguendo la realizzazione delle ciclovie turistiche nazionali: proprio di recente una nostra associata Legambiente ha presentato insieme ad ISNART, un rapporto sul cicloturismo in Italia. Ed abbiamo avviato un confronto con gli uffici del MIT e seguiamo con le nostre realtà locali le Regioni su diversi progetti: la ciclovia del Sole, la Tirrenica, l'Adriatica, la ciclovia dell'Acquedotto Pugliese, la rete ciclabile della regione Sardegna, il Grab a Roma.

In questo momento sembra invece addormentato a livello Ministeriale il tema dei cammini, mentre a livello locale ed imprenditoriale c'è molto fermento. Un altro dialogo interessante in corso è con l'Agenzia del Demanio, che sta mettendo a bando diversi manufatti per l'accoglienza lungo ciclovie e cammini.

L'emergenza più reale in Italia è passare "dalle parole, leggi, risorse, progetti, idee" alla realizzazione concreta delle reti e dei servizi per la mobilità dolce su cui viaggiatori e viaggiatrici possano crescere in tempi rapidi.

Un mese dopo la nascita dell'Alleanza è stata approvata la legge per lo sviluppo

della mobilità ciclistica. Quanto hanno contato le associazioni e la società civile in generale nel raggiungimento di questo "obiettivo legislativo"? A che punto è l'applicazione di questa legge e siete soddisfatti del testo approvato?

E' stato un vero successo delle associazioni ambientaliste, di quelle per la promozione della bicicletta, del mondo delle imprese interessato alla crescita delle due ruote e anche della nostra Alleanza per la Mobilità Dolce. Ma senza dimenticare che senza la tenacia e passione dell'on. Paolo Gandolfi non avremmo ottenuto una legge approvata all'unanimità dal Parlamento.

La legge è buona ma come tutte le leggi va attuata. E qui cominciano le note dolenti. La mobilità dolce sembra una stagione in fiore che stenta a sbocciare in Italia perché i diversi provvedimenti approvati all'unanimità dal Parlamento nella scorsa legislatura rischiano di non trovare una concreta attuazione, ritardando la realizzazione di interventi, percorsi e servizi già finanziati per le ferrovie turistiche, le ciclovie nazionali ed i cammini storici italiani. Per esempio è da settembre che siamo in attesa del Piano Nazionale per la mobilità ciclistica, che ancora non arriva.

Per questo abbiamo rivolto al Governo a quasi un anno dal suo insediamento quattro richieste: emanare i decreti attuativi ancora fermi sulle ferrovie turistiche, di adottare il Piano Generale Mobilità Ciclistica ed aprire un tavolo partecipato al MIT per le ciclovie, aggiornare il portale dell'Atlante dei Cammini, prevedere nuove risorse nella prossima Legge di Stabilità 2020 per la mobilità dolce nel suo complesso, in modo da dare continuità alla realizzazione delle reti.

Da qualche giorno è iniziata la Primavera della Mobilità Dolce. Sono molti gli even-



ti in programma, quali i più significativi? Pensa che gli italiani siano finalmente pronti alla cosiddetta “rivoluzione dolce?”

L'Alleanza per la Mobilità Dolce promuove la Primavera per la Mobilità Dolce 2019, al 21 marzo al 21 giugno 2019 decine di eventi per chi ama pedalare, camminare, scoprire ferrovie e treni turistici, per immergersi nella cultura e nel paesaggio italiano. Occasione per il lancio della Primavera è stato il convegno di AMODO a Milano durante “Fà la cosa giusta!”, fiera sugli stili di vita sostenibili organizzata da Terre di Mezzo, dove abbiamo fatto il punto sulle esperienze innovative di mobilità dolce e turismo sostenibile. E' un modo concreto per far arrivare il messaggio e le opportunità ai cittadini/e che hanno voglia di esserci e scoprire nuove opportunità, spesso proprio vicino a casa. Abbiamo lanciato l'idea di costituire un Atlante per la Mobilità Dolce dove integrare le reti ferroviarie, ciclabili, le greenways, i cammini con borghi, beni storici e bellezze e bontà del territorio. Il 4 e 5 maggio si svolgerà la Giornata delle Ferrovie delle Meraviglie. Attualmente sono in corso percorsi, cammini e pedalate organizzate da FIE, Feder-

Trek, Rete dei cammini, TCI, AITR, MTB Spoleto, ARI Randonneur. AIAPP, gli architetti del paesaggio, a metà aprile tengono passeggiate e convegni, con una visione sulle bellezze Mediterranee, incluso un evento a Matera, nell'anno della cultura. Poi arriverà il Cammina Natura di AIGAE e Legambiente e il festival della lentezza dell'Associazione Comuni Virtuosi a metà giugno. (tutti gli eventi su www.mobilitadolce.net).

Dentro la Primavera si svolge il 4 e 5 maggio, la seconda Giornata Nazionale delle Ferrovie delle Meraviglie, dove antiche ferrovie e vecchi tracciati saranno valorizzati con treni storici, ferrovie turistiche o come greenways su cui camminare e pedalare.

È un evento importante della Alleanza AMODO, con tanti treni turistici, in collaborazione con Fondazione FS, con gli Amici della Ferrovia della Calabria, con le Rotaie sulla transiberiana d'Italia, con Asstra e le ferrovie regionali. Ma anche con le associazioni che chiedono di riaprire vecchie ferrovie con treni turistici e treni locali, o di essere trasformate in dolci greenways come sta accadendo sulla Vasto Ortona.

Ferrovie delle Meraviglie sono parole che evocano la bellezza di binari inseriti in modo magnifico nel paesaggio, con opere d'arte, con un minimo consumo di suolo, con treni turistici che possono dare slancio alle comunità locali contro il degrado e l'abbandono dei territo-





ri. Chiuderà la Primavera della Mobilità dolce, la consueta maratona ferroviaria che quest'anno si svolgerà in Sardegna il 20-21-22 giugno, dove oltre ai treni sardi, vedremo anche le ciclovie, i cammini e il velorail, per la multimodalità dolce.

Ma il suo impegno non è solo per la mobilità dolce, ma più in generale per la mobilità sostenibile nelle città e ora con l'associazione Kyoto Club. Di che cosa si tratta?

Kyoto Club è una associazione, come indica anche il nome, che da 20 anni esatti si impegna per contrastare le emissioni di gas serra ed il loro effetti negativi sul pianeta, la salute, le persone, l'economia. Un'associazione che ha compreso con largo anticipo che questo sarebbe diventato un tema chiave tra i problemi ambientali, come oggi sotto gli occhi di tutti. Ogni giorno Kyoto Club lavora per le energie rinnovabili, l'economia circolare, rifiuti zero, l'agricoltura pulita, la mobilità sostenibile. E facendo di questo impegno una grande innovazione per l'occupazione verde, tema chiave nella società, l'unico segmento che da posti di lavoro in questo momento. Io seguo la mobilità sostenibile, dato che ben oltre un quarto delle emissioni di gas serra in Italia ed in Europa deriva dai trasporti. Uno dei progetti principali è MobilitAria, un rapporto annuale realizzato da Kyoto Club insieme al CNR IIA, sulle politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle grandi città italiane (www.kytoclub.org/).

Sono molte le donne che hanno fatto della causa ambientalista una loro missione di vita, ultima a salire alla ribalta nelle cronache internazionali è la giovanissima Greta Thunberg, l'attivista svedese diventata un'icona dell'ambientalismo e della

lotta ai cambiamenti climatici a poco più di 16 anni. In quanto membro del gruppo di lavoro sulla "Mobilità sostenibile" del Kyoto Club, come pensa che le donne possano contribuire in modo significativo nel dibattito mondiale sul raggiungimento degli obiettivi di riduzione delle emissioni di gas-serra?

Il mio impegno per l'ambiente ormai va verso il quarantennale, per me una autentica e costante passione di vita. E sono molto contenta di questo protagonismo odierno dei ragazzi e ragazze a livello mondiale che fa ben sperare, partito dal messaggio efficace e personale di Greta. Qualcosa dunque abbiamo seminato.

Il mio impegno – che ho svolto in vari ruoli politici, istituzionali ed associativi – per la difesa dell'ambiente, del territorio, contro le grandi opere, per la mobilità sostenibile in città, è stato molto intenso, a volte carico di delusioni, a volte con qualche successo. Ma è normale quando il cambiamento richiesto è davvero profondo, richiede idee nuove, comportamenti nuovi, nuove tecnologie, nuove consapevolezza. E mi pare che qualcosa stia cambiando, ma adesso non c'è più tempo e bisogna accelerare la transizione verso una economia fossil free. E le donne ci sono in prima persona, in queste innovazioni, nell'impegno e nella partecipazione.

Sono una vecchia femminista, da sempre impegnata per i diritti e la responsabilità delle donne. Ricordo bene che quando nel 1998, quando fui nominata la prima donna nel Consiglio di Amministrazione delle Ferrovie dello Stato, in varie interviste mi veniva chiesto che ne pensassi.

Avevo un'unica risposta: speriamo che oltre ad essere la prima di non essere anche l'ultima! E così è stato, anche nel mondo della mobilità.

Alessia Belcastro



ALLEANZA
MOBILITÀ
DOLCE

Sottoscrizione del Protocollo d'intesa 2018-2021



Focus

Le ricadute sull'economia piemontese della nuova Torino-Lione. Considerazioni dell'Ordine degli Ingegneri di Torino

Di seguito presentiamo le considerazioni della Commissione Trasporti, Mobilità, Infrastrutture e Sistemi dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino sulle ricadute sull'economia piemontese della nuova linea ferroviaria Torino-Lione.

Scopo di questo documento è evidenziare quali possono essere le ricadute per l'economia, per la logistica ed il sistema dei trasporti in Piemonte in conseguenza della disponibilità di un collegamento ferroviario di elevate prestazioni sull'asse est-ovest (nuova linea ferroviaria Torino-Lione, cosiddetta "TAV"). Queste considerazioni si integrano con le analisi di natura più tecnica e trasportistica e costi/benefici, già redatte dall'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Torino.

Le prestazioni attuali del sistema dei trasporti nell'economia del Piemonte

Il Piemonte, secondo i dati Istat e Banca d'Italia, movimentata, per import più export, circa 25 milioni di tonnellate di merce all'anno ed è rispetto all'Italia:

- la quinta regione per importazioni: 33,8 mld€ (8% nazionale) pari a 13,6 milioni di tonnellate all'anno;
- la quarta regione per esportazioni: 48,2 mld€ (10,4%) pari a 11,7 milioni di tonnellate all'anno;
- la terza regione per saldo attivo: +12,6 mld€.

In questo contesto, il riassetto dei sistemi industriali seguito alla crisi del 2008 mostra di essere stato influenzato soprattutto da due

parametri:

1. la dimensione delle aziende;
2. la disponibilità di collegamenti efficienti per l'interscambio delle merci.

Studi recenti elaborati da Assolombarda e Università Bocconi (i grafici che seguono fanno parte di un programma di UniBocconi), riferiti alla produzione manifatturiera, indicano come l'indice di produzione delle imprese con meno di 50 addetti, pur avendo reagito meglio delle imprese maggiori nel 2008, abbia patito di più la seconda crisi del 2011-2012, dalla quale ha tardato molto a riprendersi restando comunque ben al di sotto degli indici precrisi e anche a quelli delle imprese di maggior dimensione.

Il confronto delle variazioni del PIL 2008-2018 relative anche al Piemonte evidenziano una situazione di difficoltà più marcata, con diminuzioni più vistose negli anni di crisi e recuperi più contenuti negli anni di ripresa.

Complessivamente la variazione % del PIL nel 2018 rispetto al 2008 vede la Lombardia in leggero aumento (con Milano molto positiva), mentre il Piemonte resta negativo, addirittura sotto la media nazionale.

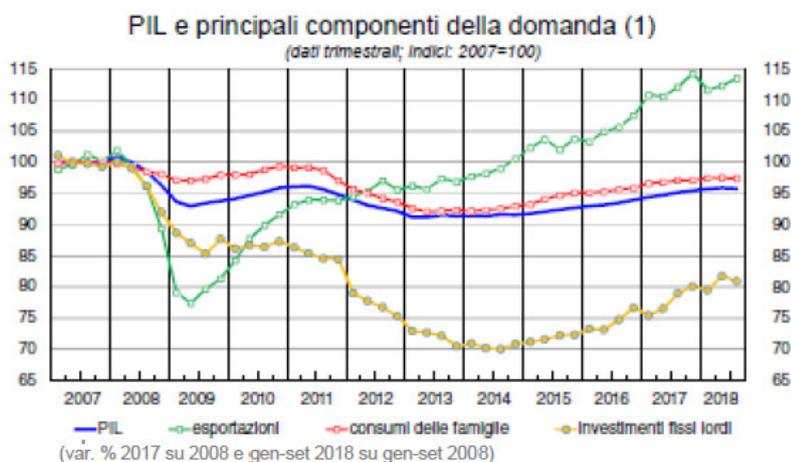


Nota: per Milano è riportata la serie dei valori aggiunti (stime 2017 e 2018 aggiornate a gennaio 2019).
Fonte: Assolombarda su dati Istat e Piemonte (stime 2018 aggiornate a gennaio 2019)



Questa differenza fra le due Regioni è collegata alla diversa struttura dei due sistemi economici territoriali, ma anche al diverso livello di accessibilità, organizzazione delle reti di trasporto e distribuzione, in particolare rispetto ai flussi internazionali e legati all'esportazione.

Oltre il 30% del PIL italiano, infatti, dipende dall'export, che dal 2007 al 2017 è cresciuto in valore, nella media nazionale del 21,7%. Il Piemonte in questo caso si posiziona oltre la media, al +26,6%.



In questo equilibrio gioca un ruolo forte la questione già accennata dell'accessibilità in senso lato, ovvero della disponibilità di servizi efficienti di logistica per le merci e per la mobilità delle persone, come pure economici e di qualità, quindi delle infrastrutture necessarie a supportarli. La mancanza di investimenti, tipicamente pubblici per le infrastrutture strategiche, e una posizione "periferica" nel contesto nazionale o europeo, non aiutano certo nella competizione globale, nella capacità di attirare società e capitali internazionali, che proprio alle questioni logistiche per le merci e consumi delle persone guardano con grande attenzione.

Dalla posizione baricentrica di Torino nel regno sabauda, si è andata consolidando dal '900 in poi quella di Milano come crocevia di traffici di livello internazio-

nale, anche per la sua posizione più centrale nella Pianura Padana, intersezione dei corridoi nord-sud (fra i porti liguri, la Svizzera ed il centro Europa) ed est-ovest; Torino ed il Piemonte, invece, hanno invece una posizione più periferica e chiusa dalle Alpi, alla quale nel XIX secolo le coraggiose scelte di Cavour cercarono di porre rimedio con la costruzione dei collegamenti ferroviari con Genova e la vecchia linea del Gottardo, sull'asse nord-sud via Alessandria-Novara, e il traforo del Frejus sull'asse est-ovest.

Si può dire però che a quasi 150 anni di distanza la forza propulsiva di queste infrastrutture si è esaurita per la inadeguatezza infrastrutturale rispetto all'allargamento dei mercati su scala globale (collegamenti fra i porti intercontinentali e fra questi e i bacini di domanda ed offerta), alle alternative di valico ed alle prestazioni di trasporto oggi richieste (treni intermodali di

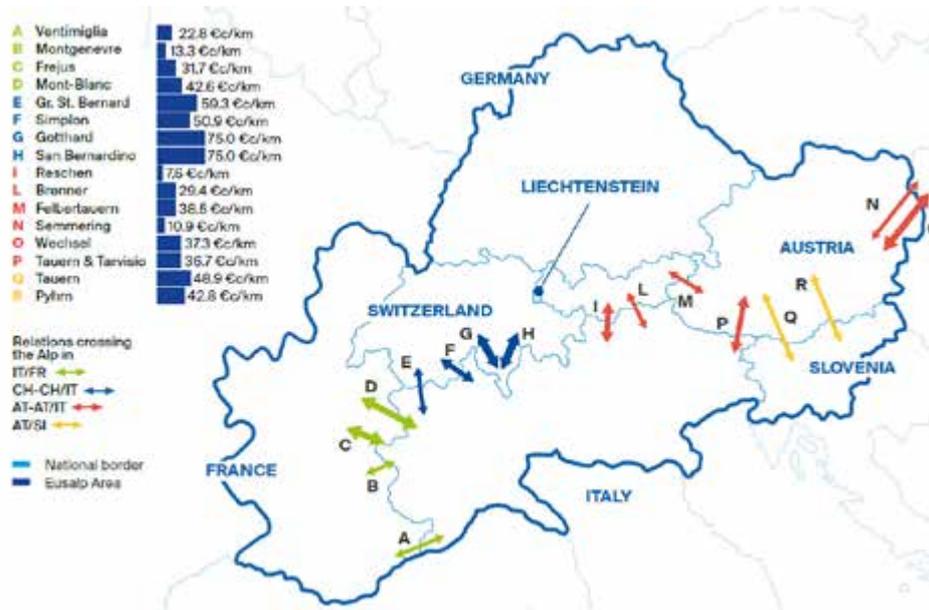
grande capacità e lunghezza, in grado di garantire le economie di scala che indirizzano le scelte per i corridoi di traffico).

Torino e il Piemonte si ritrovano, quindi, in una posizione marginale, che non solo ne frena la crescita economica, ma che potrebbe non trovare una via d'uscita nei prossimi anni.

Infatti, il collegamento autostradale con la Francia, con il tunnel viario del Frejus adiacente a quello ferroviario, non si pone come un servizio efficiente, a causa dell'elevato costo di pedaggio. Lo stesso vale per i trafori del Monte Bianco e del Gran San Bernardo.

A questo proposito, uno studio del novembre 2018 di EUSALP evidenzia i costi in €/km dei pedaggi (inclusi i tunnel ove esistenti) sui diversi corridoi di attraversamento delle Alpi. Da questo emerge che

i tre attraversamenti che interessano il Piemonte e Torino (Frejus, Monte Bianco e Gran San Bernardo) sono in assoluto i più costosi.



Nonostante questi costi elevati, il traffico che interessa i tunnel autostradali del Frejus e del Monte Bianco cresce ad un tasso del 4-5% all'anno, mentre il trasporto ferroviario su questo corridoio (vecchio traforo del Frejus) continua a perdere domanda e rappresenta appena il 7% del totale dei flussi con la Francia (compreso Ventimiglia). L'offerta risulta, infatti, non competitiva per le obsolete prestazioni della linea, soprattutto rispetto alle alternative di valico sulle lunghe percorrenze che sono andate creandosi (nuovo Sempione/Lötschberg del 2007, nuovo Gotthardo del 2016, nuovo Brennero in fase di realizzazione): pendenze elevate, tortuosità, limiti nella potenza erogabile dalle sottostazioni elettriche, ridotta massa trasportabile sul singolo treno, necessità di due o anche tre locomotive e complessità operative fanno sì che il costo ferroviario sia molto alto.

Nella pratica, i trasportatori diretti ad ovest preferiscono utilizzare il trasporto stradale ed allungare eventualmente i

percorsi passando dal più economico valico di Ventimiglia, da cui transitano più di metà delle 44 milioni di tonnellate/anno della relazione Italia/Francia, oppure (per

i mercati del nord della Francia e UK) i servizi ferroviari via Svizzera dagli scali di Novara o Gallarate. Un collegamento su ferro da Candiolo (sud di Torino) a Mechelen (presso Bruxelles) risulta addirittura più conveniente in strada via Domo-dossola-Basilea che via Frejus.

In pratica, il corridoio attraverso Torino e le Alpi occidentali viene oggi utilizzato solo quando non ci sono alternative o sono troppo lunghe e questo vale sia per il trasporto stradale che ferroviario.

In ultimo, ma forse elemento di grande importanza per il futuro, è il collegamento ferroviario con i porti liguri, in particolare Savona-Vado, il cui nuovo terminal dovrebbe generare circa 700-900 mila TEU anno, con una quota modale su ferrovia del 40%; con le grandi navi da 18 mila TEU e oltre è implicito pensare che queste non possano accontentarsi del nord-ovest d'Italia e dovranno valicare le Alpi per giustificare l'approdo di tali navi.

Tutto questo non riguarda solo gli "attraversamenti" del Piemonte, che da un certo punto di vista potrebbero anche essere "relativamente interessanti" per l'impatto che hanno sui traffici e sull'inquinamento, ma riguarda anche:

1. le imprese del Piemonte, penalizzate da un'offerta costosa (su strada) o inadeguata (su ferrovia verso la Francia) e quindi



con costi logistici superiori e una maggiore difficoltà nel proporsi nei mercati mondiali;

2. l'attrattività del Piemonte occidentale e dell'area di Torino, disarmati come dotazione infrastrutturale seppure capaci di offrirsi ad un mercato economico e industriale nel quale giocano un ruolo fondamentale i collegamenti internazionali (per persone e merci) e la logistica (industriale e commerciale).

Il ruolo dei trasporti nella creazione di valore per i prodotti in esportazione

Come evidenziato, per sostenere le esportazioni delle imprese è fondamentale offrire servizi di logistica e di trasporto efficienti, economici e funzionali.

Secondo Eurostat, dati riferiti al 2016, solo poco più del 10% dei trasporti internazionali in Italia è operato da imprese nazionali (in Francia meno del 10%).

Ne risulta che "il settore del trasporto su strada è causa di un rilevante disavanzo nella bilancia dei pagamenti internazionali, in forte crescita in termini assoluti fra il 2008 (-1,58 Mld €), il 2013 (-2,37 Mld €) e il 2017 (-3,27 Mld €), passando dall'essere il segmento di mercato in grado di incidere per il 30,6% del saldo negativo nel 2008 al 54,6% del 2017, a causa della continua perdita di competitività dell'autotrasporto italiano".

Da sottolineare che l'industria della logistica e dei trasporti in Piemonte è posizionata principalmente nell'area di Torino e, secondo i dati ISTAT:

- conta circa 3.400 imprese (nel 2015) di cui 2.300 per il trasporto stradale delle merci (nel 2011 erano circa 7 mila);
- occupa quasi 36mila persone, di cui 19mila per il trasporto stradale (nel 2011 erano 47 mila);
- fattura circa 8 mln€, pari al 7% del PIL

regionale.

La crisi e la concorrenza internazionale si sono abbattute pesantemente sull'industria di settore del Piemonte, in particolare nell'autotrasporto che ha visto più che dimezzarsi il numero di imprese e occupati nel giro di pochi anni.

Ne consegue che un sistema di interscambio totalmente dipendente dalla modalità stradale oggi penalizza fortemente l'economia locale, dato che il modello di outsourcing verso imprese ed operatori di trasporto dell'Europa centro-orientale, che rappresentano più del 60% dei trasporti su strada effettuati in Italia, genera impatti negativi anche sull'occupazione e l'economia dei territori e rende difficile aggiungere elementi alla catena del valore della produzione nazionale.

Questo modello verrebbe invece radicalmente cambiato con l'introduzione di un'offerta adeguata strada-rotaia che:

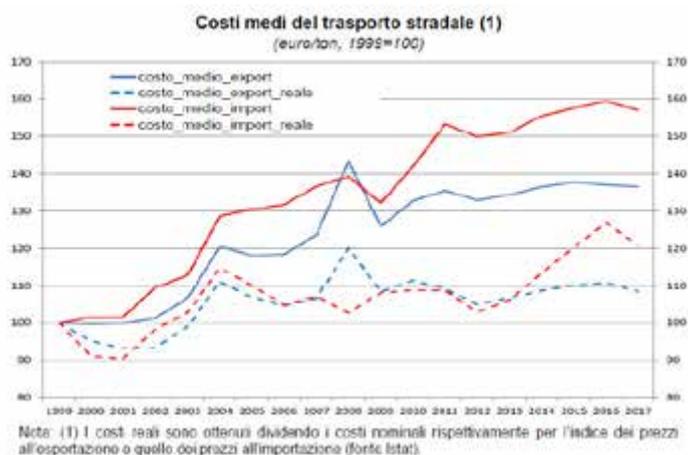
1. potrebbe inserirsi nel flusso formato da navi giramondo che trasportano i container fra i grandi porti e trasbordano sui treni intermodali, o di scambio con i grandi Paesi europei (soprattutto Germania e Francia, Spagna e, in prospettiva, i Paesi dell'est Europa ed asiatici);
2. avrebbe il vantaggio di ridurre i costi della logistica e dei trasporti, con significative ricadute anche per i consumi energetici, le emissioni inquinanti e l'incidentalità;
3. favorirebbe le aziende locali/nazionali di trasporto su strada per i servizi di terminalizzazione "ultimo miglio" connessi a servizi di logistica innovativa.

Inoltre, in prospettiva, la tendenza dei costi del trasporto su strada nei servizi legati ad import ed export è crescente, e lo sarà ancor di più a causa di:

1. l'insofferenza dei Paesi alpini (soprattutto Svizzera e Austria) verso il traffico stradale da e per l'Italia, che sta portando

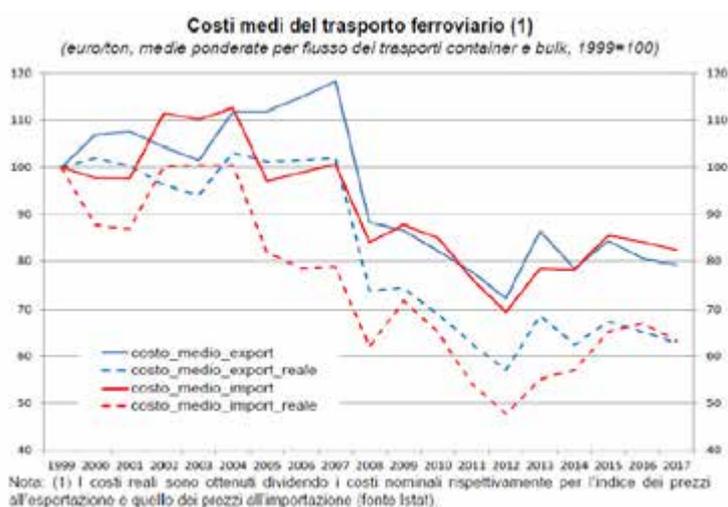
a continui aumenti dei pedaggi e tasse (vignette);

2. l'evoluzione del mercato degli autisti che non potrà rimanere a lungo in questa situazione di continua ricerca del costo sempre più basso del personale di guida, anche a seguito di normative europee e nazionali sempre più stringenti sulle regole dell'autotrasporto (cabotaggio, tempi e modalità di riposo) e relativi controlli.



Nota: (1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione o quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

I costi del trasporto ferroviario tendono invece al ribasso, grazie ad efficientamenti organizzativi e tecnologici per i quali sussiste ancora, in molte situazioni, un ampio margine in funzione degli investimenti realizzati sulle infrastrutture (linee, impianti e centri intermodali).



Nota: (1) I costi reali sono ottenuti dividendo i costi nominali rispettivamente per l'indice dei prezzi all'esportazione o quello dei prezzi all'importazione (fonte Istat).

Pertanto l'effetto economico negativo della dipendenza dei trasporti dalla modalità stradale non può essere considerato una

contingenza temporanea, ma è un dato di sistema destinato a consolidarsi e al quale occorre porre rimedio promuovendo l'intermodalità su ferrovia, su scala internazionale e con caratteristiche in linea con gli standard attuali: treni da 2.000 t, 750 metri di lunghezza e 4 metri di sagoma (figura 1).

Le opportunità offerte da un collegamento ferroviario efficiente sull'asse est-ovest

La disponibilità di una linea ferroviaria con caratteristiche di pianura per connettere la Pianura Padana, in particolare Torino, con la valle del Rodano e l'Europa occidentale permetterà di ottenere le condizioni per attuare un modello intermodale di trasporto delle merci che favorirà, come abbiamo descritto nei punti precedenti, la competitività delle aziende logistiche italiane, l'allungamento della catena del valore dei prodotti nazionali, lo sviluppo di soluzioni logistiche innovative di elevata efficienza e minor costo finale sui prodotti, la conversione a trazione elettrica o a LNG dei veicoli per la terminalizzazione, e la ricollocazione di Torino e del Piemonte in una posizione non più marginale rispetto ai traffici internazionali.

Intorno a questa linea e riconfigurando la rete in una logica hub & spoke per il combinato e lo smistamento treno-treno sull'hub di Orbassano verso ovest e nord nonché l'hub di Novara verso est e nord, troverebbero spazio infrastrutture logistiche e di interscambio (a partire dal sistema degli interporti, in particolare, SITO di Orbassano su Torino), operatori del settore della logistica, dell'organizzazione dei trasporti e



dell'autotrasporto, in grado di offrire servizi, soprattutto intermodali, in linea con la qualità ed i costi previsti dal mercato delle imprese, a loro volta interessate ad investire ed a localizzarsi in Piemonte, soprattutto nell'area di Torino. Dal punto di vista dei settori industriali e commerciali si aprirebbero nuovi scenari e opportunità, che gli operatori della logistica già presenti nel mercato piemontese sarebbero in grado di cogliere, anche perché, secondo gli studi della Commissione Europea, si prevedono crescite medie dei traffici merci nel lungo periodo di:

- 1,5% annuo per i Paesi dell'asse TEN-T Reno-Alpi (centro e nord Europa, compresi i porti del nord Europa);
- 2,5% per gli scambi con Spagna e Francia (a forte dinamica demografica);
- 3% per i Paesi dell'est Europa (a forte dinamica economica) attraverso il corridoio Mediterraneo.

Nel complesso, le relazioni con i porti, Francia, Spagna e Paesi dell'est Europa sono quelli più promettenti per lo sviluppo di lungo periodo dei traffici, senza contare che si sta consolidando verso l'Asia e la Cina la "Nuova Via della Seta" ferroviaria, futuribile ma con una buona base strategica e finanziamenti soprattutto da parte della Cina e della Russia.

Questo è lo scenario di riferimento per il Piemonte e Torino per lo sviluppo dei prossimi 20-30 anni, che parte proprio dalla connessione Lione-Torino quale "anello mancante" di una rete ferroviaria su scala e standard europei.

Gravi ritardi, o addirittura la sospensione del progetto di nuovo tunnel ferroviario fra Lione e Torino, avrebbero fra le tante

conseguenze:

1. la forte dipendenza italiana dall'area centrale europea, servita dal Gottardo e dal nuovo Brennero, in carenza di connessioni competitive con Francia e Spagna;

2. lo spostamento della logistica e dei trasporti internazionali, nazionali e regionali (del Piemonte) verso Novara e la Lombardia, che si trovano in asse con il corridoio nord-sud Reno-Alpi, lungo il quale passerebbero i traffici del Piemonte da e per l'Europa occidentale;

3. le imprese della logistica avanzata sarebbero poco interessate a rimanere nell'area di Torino e del Piemonte orientale, chiusa dalle Alpi

e senza collegamenti ferroviari e intermodali verso la Francia (anche perchè l'attuale tunnel del Frejus è destinato ad essere abbandonato dai traffici merci più ricchi e interessanti);

4. il sistema industriale attuale (che ha subito una pesantissima crisi) e quello futuro (del mercato globale) guarderebbero sicuramente da altre parti, con fenomeni di delocalizzazione o mancata localizzazione in Piemonte;

5. resterebbero, i traffici stradali verso i tunnel del Frejus e del Monte Bianco, ma con quote crescenti della componente di "attraversamento" del Piemonte, con impatti su strade e ambiente e nessuna ricaduta sul territorio;

6. l'industria piemontese della logistica e dei trasporti inevitabilmente subirebbe una fortissima contrazione di fatturato, con conseguenti, ulteriori crisi occupazionali.



MOBILITY INNOVATION TOUR



Sei
convegni in 6
città italiane

Il Giro d'Italia in AUTOBUS

LA MOBILITA' IN VIAGGIO

ANCONA

10 maggio - 2019

Sede:
Università Politecnica
delle Marche
Piazza Roma, 22
60121 Ancona

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

**IVECO
BUS**

Partner



ALFABUS
EUROPA



SOLARIS
BUS & COACH



sponsor



BUS & COACH



SCANIA

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico



Collaborazione
Ingegneri
Ferroviari
Italiani



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner



Conerobus



ibe
INTERNATIONAL BUS COACH
DRIVING
EXPERIENCE



In memoriam

L'amico geniale. In ricordo di Massimo Malena

“Prudenza, competenza, visione d'insieme, trasversalità. Questo ci consigliava Massimo sin dalle prime chiacchierate quando assieme a Guido Del Mese decidemmo di dar vita ad un sito, e poi ad un giornale on-line, quello su cui oggi siamo costretti a ricordarlo, ora che non c'è più.

Massimo e' stato partecipe di questa iniziativa editoriale sin dal

primo momento e gli saremo per sempre riconoscenti.

Un consiglio, una telefonata nel tardo pomeriggio, due battute durante un convegno bastavano per riallineare il giornale che vuol raccontare l'Italia che si muove, ma anche l'Italia ingessata e dei contrasti, delle diverse associazioni, delle aziende che si confrontano nel mercato e per il mercato. Nulla sarà come prima.

Massimo ha lasciato una bella squadra di associati.

Sappiamo di averli al nostro fianco e loro continuo su di noi.

Questo numero di giornale è dedicato a lui”.

Antonio Riva



“Un avvocato eccelso, che ha lavorato all'insegna della preparazione meticolosa, della professionalità, della passione per l'attività svolta, della misura e del rispetto per gli altri, che fossero clienti, colleghi, giudici. In lui il ragionamento giuridico sovrappiù si è accompagnato al massimo pragmatismo, all'operatività immediata per risolvere la questione affidatagli, con

un'impareggiabile visione strategica delle problematiche del trasporto pubblico.

Massimo Malena ha profuso tutte le sue energie nel lavoro, senza risparmiarsi, ma sempre col sorriso sulle labbra, sereno, rassicurante, gentile ed affabile con tutti, dall'alto magistrato al più umile usciere di cancelleria. Ha insegnato ai suoi colleghi a vivere la professione con passione e rigore.

Un uomo d'altri tempi, nel quale il tratto e l'educazione aristocratica convivevano con una grandissima umanità, ma anche un professionista evolutissimo, che guardava avanti e che ha saputo precorrere i tempi, creando uno studio modernissimo, con un'operatività “cucita addosso” alle esigenze delle imprese di trasporto, un sistema di consulenza all'avanguardia, che



permette al cliente di tracciare in tempo reale lo stato della pratica, con interazione continua tra il responsabile di studio ed il referente aziendale, con dipartimenti specifici per ogni problematica del trasporto.

Così vogliono ricordarlo Bruno Bitetti, che prende dal Maestro il testimone di Malena & Associati srl, i colleghi di studio, Michele Mascolo, Antonella Loiacono, Stefania Miccoli, Vitaliano Mastrosera, Paola Rubini, Sarah Fionchetti, Giovanni Luca Togo, Claudio Ranieri, Maria Chiara Aresta e Luca Petrucci ed i collaboratori, Nicola Patrono ed Antonio Andino”.

I colleghi

“Quando Antonio Riva ha chiesto ad un po’ di amici, dunque anche a me, un ricordo di Massimo Malena, ho avuto un fremito. Il piacere e la paura di farlo. Il piacere di fare un altro breve pezzo di strada con un amico troppo tardi conosciuto e con cui sarei voluto stare insieme un altro po’. La paura, perché c’è sempre il pericolo del ritratto senza rughe, del memoriale ritoccato al photoshop, dell’agiografia piagnona e, tutto sommato, irrispettosa per un uomo che è stato un uomo, difetti compresi. Perché, è stato scritto, solo i difetti ci rendono indimenticabile qualcuno, i pregi ce lo rendono appena sopportabile. Ma il desiderio di esserci ha preso il sopravvento su tutto ed eccomi qua. Con la responsabilità di esprimere un sentimento di tutta Agens a partire dai suoi vertici che hanno accettato di incaricare me. Tre brevi pensieri – ricordo.

Il primo. Massimo che mi apre la porta dello studio. Non sapevo stesse male e feci fatica in un primo momento a dissimulare lo stupore dolente per i segni della malattia che portava addosso. Li aveva ovunque, ma non negli occhi che erano

quelli di sempre. Ironici, intelligenti, appassionati, capaci di guizzi formidabili e inclini al perdono. Soprattutto capaci di compassione. Di quell’incontro ricordo questo, non conservo traccia nella memoria di cosa parlammo e in fondo non ha importanza.

Il secondo. Venti giorni prima di morire, mi chiamò per dirmi che stimava molto quello che facevamo con Agens ma che avevamo bisogno di migliorare la comunicazione multimediale. Mi disse che lui lo aveva fatto e che, se avessi voluto, potevo andare a studio, da lui e da suo “fratello” Bruno Bitetti. Per imparare, credo, ma non disse così. Me lo disse col tono accogliente dei meridionali e dei mediorientali, che se hanno o non hanno, comunque condividono.

L’ultimo pensiero è per la Messa delle sue esequie. Era pieno di ragazzi; nipoti credo, figli dei suoi amici e amici dei suoi figli. Piangevano. Alcuni a diretto. I grandi spesso fanno scena e piagnucolano in favore di telecamera, ma i ragazzi disprezzano le finzioni e se piangono, piangono davvero. Il rito si è concluso con tre ricordi, due dei quali erano gli amici di sempre. Mi hanno sommerso emotivamente le parole della moglie, che ha pronunciato un ricordo di Massimo senza mai coniugare un verbo al passato, usando un tono e un timbro che trasudavano forza e profondissima dignità, come di chi sa che ora comincia un’altra storia e che lei avrà soprattutto quella famiglia, quei due ragazzi, Sergio e Fabio Massimo, per i quali fare per due”.

Fabrizio Molina

“All’amico geniale.

Difficile accettare che non ci sia più.

Difficile rappresentare la complessità del pensiero e la profondità d’animo che tuttavia lui riusciva a rendere semplice quasi



in modo disarmante.

Difficile condensare in poche righe quel che Massimo ha rappresentato per quanti hanno avuto la fortuna di incrociarlo sulla propria strada.

Fortuna, sì!

Perché Massimo era una benedizione. Professionale e personale.

Lui aveva sempre una risposta, un consiglio, la soluzione. Quelli giusti poi. E con la sua geniale capacità di dimostrare che esiste sempre una prospettiva originale e diversa attraverso cui guardare le cose.

Abbiamo perso tutti un amico ed una guida.

Ma lui, con la grande generosità che lo contraddistingueva, ci ha dato le coordinate.

A noi tutti non disperdere questa grande eredità”.

Alessia Nicotera

“Non dimenticherò mai lo spirito combattivo e determinato con cui ha affrontato un nemico terribile e invincibile; questo è stato il suo più grande insegnamento. Inutile ricordare le qualità dell’uomo, del padre, dell’avvocato.

Grazie Massimo”

Emanuele Proia

“Massimo è stato per me, per tutti noi che l’abbiamo conosciuto, un grande professionista con cui era piacevole e stimolante lavorare, seguire la sua intelligenza, il suo acume, le sue intuizioni geniali nell’affrontare i problemi giuridici ed amministrativi sui quali chiedevamo un suo contributo, un suo parere, un aiuto.

Ma per me Massimo è stato molto di più. E’ stato l’amico intelligente, equilibrato ed appassionato con cui potevo confrontarmi profondamente su tutti i temi dell’impe-

gno civile, della vita sociale e della cultura.

Massimo, cui mi ha sempre unito grande amicizia ed affetto, è stato soprattutto la persona che, sul piano personale ed umano, mi è stato straordinariamente vicino in alcuni delicati passaggi della mia vita.

Io non potrò mai dimenticare che, quando lo informai che il ventisei dicembre di qualche anno fa mi sarei sposato, mi disse subito “che bello, io ci vengo”, e lui e la sua tenera e dolce Marianna partirono da Napoli per essere presenti e condividere con me e mia moglie questo momento di felicità.

Oggi io, mia moglie, gli amici senza di lui ci sentiamo tutti più poveri e soli”.

Marcello Panettoni

“Conoscevo Massimo Malena da diversi anni, avendolo visto lavorare da vicino, sia nelle complicate vicende della gara della Regione Toscana del Tpl, sia nel periodo della mia presidenza in Asstra. In queste poche righe desidero ricordare ciò che ha saputo fare e ciò che ha saputo lasciare a tutti noi.

Massimo, attraverso il suo meticoloso lavoro, era arrivato a conoscere come pochi altri il settore, del quale era un convinto sostenitore della necessità di un profondo processo di rinnovamento. La sua vasta e pluriennale esperienza gli ha consentito di essere un autorevole punto di riferimento non solo per le imprese, ma anche per gli Enti, le Autorità e le Istituzioni. La sua caratteristica più distintiva era quella di saper lavorare “sotto traccia”, in modo disinteressato ma sempre impeccabile, al fine di migliorare normative e provvedimenti che era stato chiamato a studiare.

Nel caso delle vicende della gara unica toscana, che ha seguito a lungo e da vicino, è sempre stato lucido nell’indicare il pun-



to cruciale del contenzioso, dando preziosi spunti per ribattere alle controparti all'interno del team di avvocati coinvolti nell'iter di gara.

Sono molto rammarico che Massimo non possa vedere, con i suoi occhi, come andrà a finire il contenzioso toscano. La sua è stata un'opinione molto netta sulla materia, ritenendo che quel tipo di gara fosse sbagliata, per dimensione e procedure. Fino all'ultimo, anche durante la malattia, non ha mai fatto mancare il suo impegno, senza alcun risparmio per la causa, presenziando in modo lucido a tutti gli appuntamenti.

Il vuoto che lascia la sua scomparsa è profondo. Malena non è stato solo un bravo professionista, un brillante avvocato ed un uomo di grande sensibilità. Per noi tutti è stato qualcosa in più. Massimo è stato "l'Avvocato" del Tpl, il "Professionista" volto al rinnovamento del settore.

Ora spetta al suo team di studio, che Massimo ha saputo preparare al meglio e per tempo, raccogliere il testimone delle sue idee e del suo lavoro, valorizzando ulteriormente i suoi progetti e la sua filosofia della professione.

Da lassù, Massimo continuerà a guidare il suo gruppo, ben sapendo che riuscirà a distinguersi proprio grazie a quanto appreso dal "Maestro" che è stato per loro".

Massimo Roncucci

"Mi piace ricordare Massimo Malena partendo da un momento di forte intimità personale di qualche anno fa, una bella e rilassata serata d'estate sul lungomare di Bari, una cena in serenità con tanti altri comuni amici dopo una tradizionale giornata di lavori associativi. Sì, perché Massimo è stato innanzi tutto un uomo gradevole, amabile e garbato. Massimo sapeva vivere bene ma ha saputo anche andarse-

ne con grande dignità combattendo con forza la sua battaglia che purtroppo non è riuscito a vincere.

Non più tardi di un mese fa, siamo stati da lui, a studio, per due incarichi professionali. Sembrava stare bene Massimo, malgrado il suo terribile male, presente e brillante come al solito e come al solito su entrambe le questioni ha saputo suggerire la giusta impostazione. Massimo è stato infatti un grande giurista del nostro settore, ma anche una persona di rilevante esperienza di vita vissuta e quindi capace di suggerire la singola soluzione, quella più efficace al caso concreto.

Il dolore per la sua prematura scomparsa è stato immenso, per la sua amata famiglia, per gli amici, per i colleghi di studio e per tutti noi. Ci mancherà tantissimo, tutto di lui. Una piccola consolazione, l'enorme e commossa partecipazione di tante persone alle sue esequie, testimonianza dell'ammirazione e dell'amore che tutti gli riservavamo".

Giuseppe Vinella

"Caro Massimo, un destino ingiusto ti ha sottratto troppo presto alla tua bellissima famiglia, agli amici, ai colleghi dello studio, a tutti coloro che hai colpito nei rapporti che hai avuto.

Ci mancheranno tantissimo la tua vivissima intelligenza, la straordinaria competenza, la visione, l'eleganza, l'ironia.

Del trasporto pubblico locale sei stato un importante protagonista, oltre che un ottimo professionista.

Non hai solo combattuto e vinto tante battaglie legali, fornito idee e consigli preziosi ai tuoi clienti. Sei stato uno dei più autorevoli interlocutori di tutti gli attori istituzionali e con il lavoro svolto con i tuoi colleghi dello studio hai creato giu-



risprudenza sulle principali questioni del settore.

Anzi hai contribuito molto al processo di definizione delle norme che caratterizzano il settore. Eri sempre un punto di riferimento per ogni tema.

A chi chiederò consiglio, a chi sottoporro idee e proposte normative per avere lucida, appassionata e tempestiva riflessione?

Hai partecipato sin dall'inizio con grande entusiasmo e successo alle attività della Sapienza in tanti corsi di alta formazione e nel Master. E anche negli ultimi tempi hai sempre voluto pensare al futuro, a nuove e importanti iniziative.

Lasci ai tuoi cari e a noi tutti un grande patrimonio di idee e di esempio, ne faremo tesoro con grande affetto e cercheremo di

realizzare, con la tua famiglia e i collaboratori, i progetti cui avevamo lavorato sino agli ultimi giorni. Senza di te sarà più difficile, ma proveremo a farlo con la determinazione e la capacità che ci hai insegnato. Con grande affetto”

Pinuccio Catalano





Milano: da oggi 460 posti auto in più al parcheggio d'interscambio del capolinea della M1



**Tecnologie
Telematiche
Trasporti
Traffico
Torino**

5T: con priorità semaforica 83 mila ore di tempo risparmiato dagli utenti di tram e bus



Atm: oltre 400.000 passeggeri in più in metro rispetto allo scorso anno per la Design Week



Partito Democratico

Lombardia: Virtuani (PD), biglietto unico integrato innovazione importante



GRUPPO TORINESE TRASPORTI

Gtt: assemblea approva il bilancio al 31 dicembre 2018 che si chiude in sostanziale pareggio



Roma: Meleo al Fia Smart Cities Forum. Occasione di confronto su sfide della mobilità



Comune di Bologna

Bologna: prorogato affidamento servizio TPL bacino di Bologna e revocato sciopero di domani



Bolzano: la Provincia finanzia SASA per l'acquisto di 22 mezzi ibridi



Emilia Romagna: LN, disagi per i pendolari della Val d'Arda. Intervenga la Giunta



Val d'Aosta: Regione, Comune di Aosta e RFI insieme per nuovo volto stazione del capoluogo



Bolzano: Kompatscher e De Giuseppe (RFI) siglano piano per infrastrutture ferroviarie strategiche



Sopralluogo del sindaco Decaro alla stazione di Bari Centrale su stato avanzamento lavori

Mobility Magazine

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

Direttore responsabile Gisella Pandolfo
FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

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

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

Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -

Cap. Soc. E 10.327 I.V.

Impianto grafico, gestione del sito a cura di 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

Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085

Per abbonamenti, pubblicità e info generali segreteria@ferpress.it

Save the date!



07th & 08th of May 2019
Verona

Intermodal Freight Transport

a workshop presented by URSA MAJOR neo

- ITS tools for long distance intermodal transport
- ITS tools for improving ports' Traffic Management Plans
- Gate automation
- Truck parking & buffer areas management



Co-financed by the Connecting Europe
Facility of the European Union