

A woman with short grey hair, wearing a yellow sleeveless top and a silver necklace, is smiling broadly. She is holding a large orange handbag and has a grey and white parrot perched on her right hand. The background shows a zoo enclosure with various birds and trees.

**mmp**  
mobility press **magazine**

**Trenitalia: 7,4 mld di investimenti e ora la svolta "leisure", con l'Unesco**

**Irene Pivetti (Only Italia): come mai non abbiamo mai investito nell'unico mezzo adatto al trasporto dei nostri prodotti?**

**Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità.  
Il rapporto SIPOTRA 2018**

**Ferrovie a Maiorca: un buon esempio di servizio pubblico**

**Numero 179 - 30 Gennaio 2019**

# Bologna ad altra velocità

Il Piano Urbano  
della Mobilità Sostenibile  
di Bologna metropolitana

#adaltRavelocità

**8 Febbraio 2019**

**INCONTRO PUBBLICO**

**ore 9-13.30**

Oratorio San Filippo Neri  
via Manzoni 5, Bologna

**Registrati su [Eventbrite.it](https://www.eventbrite.it)**

*Ingresso libero fino a esaurimento posti*

**LA NATURA SENZA  
AUTOVETTURA**

**ore 21**

Mercato Sonato  
via Tartini 3, Bologna

Uno spettacolo di

**Gianumberto Accinelli**

e **Marco Dondarini**

*Ingresso libero*

[pumsbologna.it](http://pumsbologna.it)



## Editoriale

### Trenitalia: 7,4 mld di investimenti e ora la svolta "leisure", con l'Unesco

L'Italia ha 54 siti dichiarati patrimonio mondiale dell'umanità dall'Unesco. È la nazione che, nel mondo, ne ha di più: è seguita in classifica (con 53 siti) dalla Cina, che – però – è 30 volte più grande e 23 volte più popolosa dell'Italia (più di 300mila km quadrati e 60 mln di abitanti per l'Italia; oltre 9 milioni e quasi 14 miliardi per la Cina). Ma la nostra nazione ha un altro primato ineguagliabile: dalle Alpi alle Madonie (per parafrasare il Manzoni), il nostro territorio è letteralmente disseminato di luoghi storici-artistici: non c'è una regione dell'Italia che non abbia la sua testimonianza di un passato importante dal Neolitico ai giorni nostri, con capolavori assoluti che – non a caso attraggono milioni e milioni di turisti da tutto il mondo.

Ma, e qui viene la domanda fondamentale, davvero tutti conoscono i 54 siti patrimonio Unesco, che ci valgono il primo posto nella classifica mondiale? E – soprattutto – tutti davvero sanno che gran parte di questi siti sono raggiungibili con il treno, con stazioni ferroviarie che arrivano o nel cuore delle città o in distanza che non supera mai il chilometro e mezzo o i due chilometri?

Ecco le ragioni dell'iniziativa di Trenitalia, che ha collaborato con l'Unesco per definire un piano e un programma per garantire una maggiore accessibilità ai siti patrimonio dell'u-

manità e ha redatto una guida – un Travel Book -, che è già disponibile sui siti e che presto sarà diffuso anche in formato cartaceo, anche attraverso il canale delle edicole oltre che le agenzie di viaggio.

Il libro individua 33 mete raggiungibili già oggi facilissimamente e comodamente in treno: nell'elenco, vi si trovano le residenze reali di Racconigi e Moncalieri, le Langhe, Ivrea; Mantova; Venezia, Vicenza, Padova, Verona, le Dolomiti e Peschiera del Garda. Vi si trovano Palmanova, intatta città fortificata che ha la stazione ferroviaria quasi a ridosso delle antiche mura; vi si trovano le Cinque Terre, praticamente accessibili solo (o certamente più facilmente) via treno, e un lungo elenco di altri siti che ciascuno può divertirsi a consultare.

L'iniziativa, indubbiamente meritevole, non ha soltanto un valore culturale e artistico: è anche un importante fatto economico, e su due versanti: lo sviluppo di un movimento turistico, che è in crescita ma ha bisogno di diventare sempre più diffuso (ed è l'esigenza, in particolare, segnalata



**Maria Annunziata Giaconia,  
Direttore della Divisione Passeggeri Regionale**

dall'Unesco); e la svolta "leisure" nel trasporto regionale di Trenitalia, che va alla conquista di nuove fasce di clientela, oltre i tradizionali utenti pendolari e business. Il progetto Trenitalia-Unesco è frutto, cioè, di una strategia coordinata: tutto il mondo conosce le tradizionali mete di Venezia, Roma, Firenze; verso queste città la sezione Long Haul (Lunga percorrenza) della società del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane è in grado di convogliare attraverso il treno una massa sempre maggiore di turisti.

Le cifre di Trenitalia raccontano di un fenomeno in continua crescita: le 6.600 agenzie di viaggio sparse per il mondo e i 18.000 punti vendita hanno fatto sì che fossero venduti, nel 2018, oltre 80 milioni di biglietti all'estero, con una crescita del + 19% rispetto all'anno precedente.

Ma è inutile negare che le grandi città d'arte soffrono di fenomeni sempre più frequenti di "overbooking", di un'incapacità di accogliere le masse di turisti crescenti. Per l'Unesco, riuscire a distribuire questi flussi verso mete egualmente (se non più) attrattive è anche un modo per salvaguardare l'equilibrio del patrimonio

artistico e, nello stesso tempo, favorire movimenti e stili di vita più green.

A questa esigenza risponde la svolta "leisure" di Trenitalia, che avviene dopo che la società ha portato avanti e quasi completato un lungo percorso di rinnovamento della quasi totalità della flotta treni del trasporto regionale e migliorato notevolmente il servizio sia in termini di qualità che di puntualità.

Una svolta che avviene – come ha sottolineato Maria Annunziata Giaconia, Direttore della Divisione Passeggeri Regionale – dopo 7,4 miliardi di investimenti complessivi e oltre 6 miliardi destinati esclusivamente al rinnovo della flotta rotabili, con 300 nuovi treni già immessi in circolazione e oltre 600 in arrivo già a partire dalla primavera-estate di quest'anno.

Con le carte in regola, quindi, per far crescere il numero di quegli italiani che usano i treni del trasporto non solo per lavoro o studio (oggi sono il 71%), ma anche per svago o tempo libero (oggi sono il 29%).

Antonio D'Angelo



*Vernazza, Cinque Terre Liguria*



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



Verifica titoli di viaggio



Formazione specifica del personale



Recupero crediti e postalizzazione



Servizi di customer care



Multazione informatizzata



Back office e reportistica real time



Mystery client e monitoraggio qualità



[www.holacheck.it](http://www.holacheck.it)



059 34 04 26



[info@holacheck.it](mailto:info@holacheck.it)



Strada Scaglia Est 33 - Modena

## Intervista

### Irene Pivetti (Only Italia): come mai in Italia non abbiamo mai investito nell'unico mezzo adatto al trasporto dei nostri prodotti?



**Irene Pivetti, Presidente di Only Italia**

**Presidente Pivetti, sinceramente non avremmo mai pensato, dopo anni di esperienza politica, di vederla a guidare un trust di iniziative logistiche per sviluppare il business Italia-Cina. Una nuova passione? Quando ha avuto tempo di scoprire la Cina? Un paese sconfinato, praticamente un continente, dove la presenza italiana è ancora “al lumicino” con interscambi importanti ma in costante aumento che nel 2017 si era attestato sui 42 mld di euro, in crescita del 9,2% rispetto al 2016 con un deficit commerciale italiano che continua a ridursi, registrando un valore di 14,9 mld (-1,37 mld). Le nostre esportazioni superano i 13,5 mld (in crescita del 22,2%), mentre le importazioni ammontano a 28,4 mld (+4%). In quello spazio vi siete inseriti voi.**

Sono quasi dieci anni che lavoro con la Cina.

Iniziai nel 2010, con l'Anno della Cina in

Italia, promosso dall'allora Governo Berlusconi 2, ma già da qualche tempo avevo esplorato iniziative commerciali capaci di agganciare quel mercato in modo più efficace di quanto allora si facesse (ma in verità anche oggi). Nel 2011 è nata la Rete di imprese Only Italia, prima componente di quello che col tempo è diventato un gruppo di diverse società, in Italia, in Europa e in Cina, che forniscono ogni genere di servizio per approcciare quel mercato. Oggi Only Italia è una piattaforma integrata di servizi che consente un approccio strutturato al mercato cinese, e non solo: selezioniamo fra le moltissime fandonie esistenti le opportunità reali, sigliamo contratti quadro con le autorità locali, ed inseriamo le aziende che lo desiderano all'interno di quei progetti, per così dire in condizioni “protette”. Il vero problema è che oggi le aziende italiane sono talmente indebolite che spessissimo non sono in grado di reggere la sfida, nemmeno con



questa protezione. E quindi il problema si sposta in Italia, e diventa politico: quando incominceremo, o ricominceremo, ad avere una reale politica industriale che ci renda competitivi, invece che lamentosi ed arrabbiati sempre, quanto inconcludenti?

***Il tema trasporto è centrale. E dalla Cina le merci viaggiano, per ora, esclusivamente per nave. Ma non viaggiano solo da porto (cinese) a porto (europeo o italiano): la logistica uno degli elementi su cui si gioca gran parte della competitività dei sistemi Paese.***

***Come avete analizzato il problema e che soluzioni avete adottato per le diverse tipologie di prodotti che mandate in Cina?***

Il gruppo aveva necessità di ottimizzare il trasporto dei prodotti, perché il trasporto incide sul prezzo, e ci rende meno competitivi. La maggior parte delle aziende italiane, però, è abituata a vendere ex works, scaricando il tema dei costi di trasporto sul compratore: risultato: un'economia fanciullescamente convinta di essere un paese esportatore, ed in realtà ridicolmente succube di strategie intercontinentali tracciate dai nostri clienti, se pensiamo al mercato asiatico, quando non dai nostri concorrenti, con riferimento alla Germania. Noi Italiani siamo presuntuosamente convinti di contare qualcosa quando non siamo nulla più che buffe "mosche cocchiere" che si danno importanza. E

infatti il nostro export è a livelli ridicoli (esportiamo in Cina poco meno che in Belgio) e cresce solo con trucchetti contabili, come ad esempio calcolando le quotazioni in borsa o le cessioni dei marchi a fondi stranieri, il che non è esportare, ma calare le brache. Siamo patetici.

E' venuto il momento di alzare la testa, e decidere quali strategie di mercato, e di trasporto, servono per il nostro prodotto nazionale. Che, in generale, è ad alto valore aggiunto, ma è un prodotto fisico, con un peso (non quindi software, per capirci). Quindi, rispondete a questa domanda: come mai vivendo solo di prodotti troppo delicati per la nave e troppo pesanti per l'aereo non abbiamo mai investito sull'unico mezzo davvero adatto, e cioè il treno merci?

Ecco perché, nel gruppo, è nata la necessità di creare la Only Italia Logistics, in forma di consorzio, per riunire tutte le forze positive e convinte che l'Italia merita di giocare un ruolo internazionale vero nell'ambito della logistica e trasporti, proprio per sostenere il trading, ed in particolare di investire sul trasporto ferroviario. Come è evidente, dunque, la nostra azione in questo settore va ben oltre il sempli-



ce trasporto di ciò che esportano i nostri clienti. E la partita è appena incominciata. Abbiamo fatto il primo vero treno blocco Italia Cina il 6 di ottobre 2018, ora siamo pronti ad intraprendere un servizio regolare, ma da soli non possiamo farcela, perché i nemici di una indipendenza commerciale italiana sono moltissimi, e molti sono qui sul nostro suolo, feroci non diversamente da un esercito di occupazione: lanciamo un appello a tutte le imprese del settore che amano l'Italia, per unire le forze in questo progetto così strategico per tutti

***Tempo fa, in un convegno sulle merci per ferrovia, l'ho sentita raccontare cosa il governo cinese sta facendo per trasformare il fiume Yangtze in una fantastica piattaforma logistica. Ci vuole accennare i fondamentali di questo progetto?***

E' presto detto: il presidente Xi sa benissimo che la Cina è sì grande come l'Asia, ma è sviluppata solo nei primi 200 km dal mare. Estendere lo sviluppo verso ovest significa decuplicare la sua forza, commerciale, economica, e anche politica.

Il fiume Yang Tze è una interessante opportunità, poiché si estende da ovest verso est per 6400 chilometri: la dorsale eccezionale per reggere questo sviluppo. E gliel'aveva messa lì il Padreterno, che Xi ci creda soggettivamente o no, quindi senza oneri per lo stato. Si trattava di metterla a valore, rafforzandola con infrastrutture create dall'uomo. E così ha fatto.

***Solo una battuta finale sulle infrastrutture. Non le chiederò se lei si considera una Si TAV o, come si definiva Cottarelli una Boh-Tav. La sua storica militanza leghista e di centro-destra non dovrebbe lasciare dubbi. Fermare le opere o portarle avanti, senza se e senza ma?***

Si tav, senza dubbio, specialmente a questo punto.

Mi spiace davvero tanto per il guaio ambientale in Val di Susa, ma ormai è fatta, forse si potrà mitigare in corso d'opera. Ma l'errore è stato fatto troppo tempo fa, molti governi fa, e fermarsi ora significherebbe solo tenersi il danno, e procurarsi le beffe. Come la storia delle centrali nucleari, proibite da noi, per permettere ai

francesi di metterle al confine con l'Italia, e di venderci l'energia.

Ecco facciamo questo treno, e poi facciamoglielo vedere, ai Lionsi, chi ne fa un uso più intelligente.



Antonio Riva

# LE NUOVE TECNOLOGIE DELLA BIGLIETTAZIONE ELETTRONICA SONO DECOLLATE

Verranno presentate e discusse le nuove attivazioni avutesi negli ultimi mesi e altre in corso di implementazione, riguardanti sistemi con centrali regionali e multaziende, nuove implementazioni EMV, soluzioni Mobile (NFC, QR CODE, ecc.), strumenti inediti di lotta all'evasione tariffaria, integrazioni funzionali SBE/AVM, piattaforme digitali, block chain, ecc.



## 12 Febbraio 2019

Centro Congressi Fontana di Trevi  
Piazza della Pilotta, 4 - Roma

Nella mattinata si terrà il SEMINARIO:

**“COSTI - BENEFICI” NEI SISTEMI DI BIGLIETTAZIONE  
ELETTRONICA DELLE IMPRESE DI TRASPORTO: CRITERI DI  
CONVENIENZA, VARIABILI E PARAMETRI**

al termine del quale si svolgerà una TAVOLA ROTONDA composta dalle associazioni di settore

## Focus

# Innovazioni tecnologiche e governo della mobilità. Il rapporto SIPOTRA 2018

*Di seguito la presentazione di Mario Sebastiani del rapporto SIPOTRA 2018 nel corso dell'apertura del convegno alla Camera dei Deputati del 30 gennaio 2019.*



**Mario Sebastiani,  
presidente di SIPOTRA**

Il libro qui presentato prosegue nell'intento dell'Associazione di produrre ogni anno un proprio rapporto, in aggiunta ad altre iniziative e pubblicazioni che correntemente por-

ta avanti, dedicato ad affrontare problematiche diverse, attuali ma tutt'altro che contingenti. Spesso croniche criticità che di volta in volta erompono in emergenze, per poi magari ricadere nel dimenticatoio.

Il Rapporto 2017 ha analizzato alcuni temi rilevanti di politica dei trasporti: le scelte di investimento nel contesto del nuovo Codice degli appalti; la promozione dell'accessibilità territoriale del e nel Mezzogiorno; la logistica e i porti; la mobilità urbana e le riforme del trasporto pubblico locale; la razionalizzazione dei mercati di trasporto e i processi di concentrazione industriale.

Con il Rapporto che seguirà nel 2019 e che contiamo di presentare entro il prossimo novembre, l'Associazione porrà al centro la vasta problematica delle concessioni infrastrutturali nei trasporti - aeroportuali, autostradali, ferroviarie e portuali - e delle relative subconcessioni di aree e di servizi. Si tratta di un tema (di un gruppo di temi) di grande delicatezza, che investe profili su cui si esercita da sempre una discussione viva-

ce, non di rado con venature ideologiche, e che va affrontata con rigore e ponderazione,

sotto diverse angolature (giuridiche, economiche e tecniche) e guardando laicamente alla luce della storia e delle esperienze internazionali.

Il Rapporto 2018 che presentiamo oggi discute invece lo stato e le prospettive delle **innovazioni tecnologiche**

**e organizzative** e dei cambiamenti negli stili di mobilità, le sinergie e le possibili ricadute, le tante problematiche di impatto sul benessere, la necessità di governare questi processi.

La ricerca condotta è stata complessa poiché, pur incentrandosi su di un tema che ha una sua unitarietà, affronta una varietà estremamente ampia di problematiche, così come ampio è il raggio delle innovazioni tecnologiche in corso e in fieri e così come ampie sono le loro potenziali ricadute sulla mobilità di persone e di merci. Il focus è la convinzione che i benefici che se ne possono ricavare dipendono non solo dal corso spontaneo dei mercati ma in gran parte dal governo pubblico, a tutti i livelli, del processo innovativo.

La complessità del lavoro condotto è testimoniata dalla vastità del panel degli autori che hanno partecipato alla sua elaborazione, poiché la varietà delle problematiche tecniche, giuridiche, economiche e di governance qui affrontate ha richiesto il concorso di nu-



merosi esperti in ciascuna di esse. La complessità della materia, la “novità” insita nella nozione stessa di innovazione - dunque l’aleatorietà delle previsioni (addirittura le congetture) sul suo corso nel medio e lungo periodo - è stato a lungo oggetto di confronto fra le diverse visioni degli autori, così come lo sono state le modalità di governo dell’evoluzione, gli strumenti per incentivarla e le politiche per indirizzarla verso fini di interesse generale. A ciò si è aggiunta l’interdisciplinarietà della materia, che rappresenta una costante dell’approccio seguito da S.I.Po.Tra. nelle sue iniziative ma che richiede anche di cimentarsi nel difficile esercizio di conciliare sensibilità, disciplinari oltre che di orientamento, diverse.

Purtroppo solo limitatamente alla materia qui affrontata, assistiamo oggi a una “congiuntura” molto favorevole, caratterizzata da straordinaria effervescenza dell’offerta e da una domanda più che ricettiva, dove l’una alimenta l’altra in un circolo potenzialmente virtuoso di cambiamenti degli stili di mobilità: “potenzialmente” poiché le innovazioni market-driven non sono sempre automaticamente positive per il benessere della collettività. Come per tutti i cambiamenti, nella gerla convivono carbone e balocchi e affinché le promesse si traducano in realtà è necessario che essi siano governati da politiche pubbliche appropriate.

In questa breve presentazione non è possibile ripercorrere in modo esauriente singole analisi e proposte. Ci si concentra piuttosto su conclusioni di maggiore centralità per una buona politica dei trasporti, rinviando il resto alla buona volontà e alla determinazione di quanti vorranno leggere il libro.

Schematicamente, il Rapporto è strutturato in due aree: la prima riguarda gli scenari evolutivi di medio e lungo periodo derivanti dalla spinta dei mercati nel quadro normativo e regolamentare dato, la seconda è relativa alle policy necessarie per tradurre le nuove

opportunità in benessere per la collettività. Premesso che data la difficoltà di perimetrarne “seccamente” i contenuti, ciascuna delle due aree inevitabilmente invade il campo dell’altra, gli aspetti di scenario sono in larga prevalenza affrontati nella prima parte del volume e quelli di policy nella seconda parte.

Nella Parte I, per un verso (capitolo 1) vengono in dettaglio analizzati i **processi innovativi** in corso e le loro potenziali applicazioni alla mobilità di passeggeri e di merci: gli sviluppi dell’informatica, delle telecomunicazioni e dell’intelligenza artificiale, l’automazione dei mezzi di trasporto, la progressiva sostituzione dell’alimentazione di questi con fonti di energia alternative a quelle tradizionali; le smart road, i servizi innovativi, la trasformazione della logistica, gli impatti sulla sicurezza, ecc.

Per altro verso (capitolo 2) l’attenzione è focalizzata sugli scenari di impatto dei cambiamenti descritti nel capitolo precedente sulla domanda e sull’offerta di mobilità, anche inquadrando nel quadro evolutivo, nazionale e mondiale. In particolare: i **cambiamenti della mobilità urbana** di passeggeri e i nuovi comportamenti di viaggio, lo sviluppo della nozione di mobility-as-a-service; i mutamenti della geografia mondiale della produzione e del consumo e il riorientamento dei flussi di traffico delle merci; gli impatti sulla struttura della domanda di merci sulla logistica e sull’intermodalità; la creazione in corso di una piattaforma logistica nazionale in grado di interconnettere i diversi segmenti della filiera logistica; le conseguenze dello sviluppo dell’e-commerce; i costi e benefici, individuali e sociali delle innovazioni applicate ai mezzi di trasporto.

A valle della ricognizione degli scenari, la Parte II discute gli snodi critici, analizza gli strumenti per il governo dei processi in corso e di quelli prevedibilmente a venire, avanza proposte; il tutto nella consapevolezza

che affinché il nuovo sia anche “buono”, va promosso e indirizzato da politiche pubbliche appropriate, senza invasività ma con la necessaria incisività.

Filo conduttore di questa seconda parte sono dunque le **politiche pubbliche**: quelle “che ci sono” e quelle che l’Associazione auspica, affrontate sui diversi terreni su cui queste dovrebbero misurarsi - **istituzionali, regolatori e di concorrenza** (capitolo 3), **di finanza pubblica e privata** (capitolo 4), **ambientali e di rigenerazione urbana** (capitoli 5 e 6), **di tutela dei diritti individuali** (capitoli 7 e 8).

Il “core” delle proposte riguarda i due principali “filoni” di innovazione: il governo della promozione e delle applicazioni dell’intelligenza artificiale, da un lato, e quello dell’elettrificazione dei trasporti dall’altro, distinti ma sinergici nel generare potenziali ricadute positive sul benessere. Trattandosi, soprattutto l’intelligenza artificiale, della fase terminale di una vasta messe di innovazioni a monte, analisi e proposte riguardano anche i diversi segmenti della filiera.

Qui di seguito ci si limita a una sintesi delle principali indicazioni e proposte di policy formulate nel Rapporto.

Sul terreno dei rapporti interistituzionali i cambiamenti in corso travalicano i confini di ciascun Paese e occorre pertanto fare riferimento a una dimensione almeno europea. Inoltre il tema dell’innovazione applicata alla mobilità non riguarda solo la politica dei trasporti; vengono infatti in gioco la strategia per il mercato unico digitale, la politica ambientale e la politica energetica, la politica della concorrenza, la tutela dei dati personali, della security, ecc. Ne segue che un efficace governo del cambiamento richiede di partecipare alla definizione di scelte europee su molti fronti fra loro interconnessi e di attuarle in modo efficace e tempestivo. Al tempo stesso restano sfide (ad esempio quelle della gestione della mobilità urbana) e spazi di scelta che vanno gestiti dai decisio-

ri pubblici anche a livello regionale o locale. Relativamente alle implicazioni regolatorie e concorrenziali dell’applicazione delle tecnologie ICT alla mobilità di passeggeri e di merci, nel Rapporto si distinguono alcune macro aree più o meno at large accomunate dal filo conduttore della cosiddetta “economia collaborativa”.

Centrale perché ricco di potenziali benefici ma anche di possibili criticità che richiedono scelte pubbliche adeguate, è lo **sviluppo delle piattaforme digitali**. Vengono al riguardo avanzate numerose proposte di policy: dalla regolazione dell’automotive e dei droni, all’integrazione fra trasporti di linea e non, ai diversi strumenti a disposizione per disciplinare l’accesso ai centri urbani. Proposte sono anche avanzate per promuovere la coesistenza fra il trasporto pubblico individuale oggi gravato da obblighi di servizio pubblico (taxi) e altre forme concorrenti di trasporto (Uber, NCC), materia ancora non definita normativamente.

Particolare attenzione è data ai pros e i cons della diffusione delle varie tipologie e utilizzazioni delle piattaforme digitali, distinguendo i casi in cui la “collaborazione” è prevalentemente fra soggetti (operatori e persone) da quelli in cui è prevalentemente di tipo machine to machine, e ponendo l’accento sulle potenziali criticità concorrenziali – e conseguentemente sulla necessità di appropriate misure di regolazione - soprattutto allorché queste configurano mercati a più versanti.

Infine il capitolo sviluppa analisi e proposte per la transizione dai mezzi a combustibili fossili verso quelli elettrici.

Per i **profili finanziari** (capitolo 4) si parte dalla constatazione che affinché al ritmo vorticoso dell’innovazione tecnologica e dei cambiamenti nella domanda di mobilità seguano concrete applicazioni, si rendono necessarie coerenti politiche di incentivazione e di sostegno, le quali in larga misura dipen-



dono dalla disponibilità di risorse finanziarie: per la ricerca e soprattutto per la diffusione dei suoi risultati. Nel capitolo ci si sofferma sull'attuale quadro comunitario e nazionale del finanziamento pubblico, sul fabbisogno richiesto per la diffusione del cambiamento e, al tempo stesso sul prevedibile impatto di quest'ultimo sugli equilibri di finanza pubblica nazionale, in termini sia di maggiore spesa che di minori entrate. Si discutono quindi le forme, le fonti e le problematiche di ottimizzazione dell'utilizzo delle risorse finanziarie, pubbliche e private. Il focus è centrato su tre aspetti che appaiono di importanza centrale: l'ammodernamento del trasporto pubblico locale, l'elettrificazione e l'automazione della mobilità.

Seguono spunti di proposta per sviluppare il ricorso a fonti interne di finanziamento, come equity e indebitamento, per l'ammodernamento delle flotte di trasporto pubblico locale, afflitto da un costante calo del tasso di investimento, unitamente a misure per contenere e razionalizzare la spesa pubblica. Parimenti vengono avanzate proposte per controbilanciare l'impatto sulla finanza pubblica della diffusione dei mezzi elettrici. Il passaggio dall'espansione alla **rigenerazione urbana** (capitolo 5) è potenzialmente assai denso di innovazioni per la mobilità e pone con nuova urgenza il problema, mai del tutto risolto, di una reale integrazione fra pianificazione urbanistica e pianificazione della mobilità - a tutti i livelli, sia nazionali che locali, sia legislativi che pianificatori. Il filo conduttore della trattazione è rappresentato dalle innovazioni fisiche e gestionali del sistema dei trasporti nelle aree urbane e in particolare nelle città metropolitane. Il riconoscimento delle tendenze in atto espresse dai governi metropolitani porta a identificare snodi critici e proposte sia per usare più efficacemente le nuove tecnologie sia per contrastare i rischi di polarizzazione dei vantaggi e di marginalizzazione di intere aree.

Emerge l'urgenza di misure di rafforzamento del ruolo delle città metropolitane e del completamento della riforma, poiché la spinta al cambiamento tendenzialmente aumenta gli squilibri tra zone forti e zone deboli. Dal punto di vista normativo vi è la necessità di una più solida definizione dei contenuti, dei poteri e delle relazioni reciproche dei Piani strategici, dei Piani territoriali metropolitani e dei PUMS metropolitani, per evitare di riprodurre i tradizionali contrasti tra politiche territoriali e politiche infrastrutturali che già tanti guasti hanno prodotto in passato.

Nelle città metropolitane la nuova gestione dell'accessibilità nell'"area vasta" si gioca intorno a un rinnovato ruolo del trasporto pubblico e alla centralità dei servizi ferroviari locali come struttura portante del sistema, con nuove logiche di connessione di tali politiche con la redistribuzione dello spazio urbano a favore del trasporto pubblico e dei movimenti pedonali e ciclistici.

Il nuovo contesto porta in primo piano la questione delle Agenzie per la mobilità e le misure necessarie a farne un reale strumento per la programmazione del sistema, comprese le regole per integrare efficacemente al suo interno anche le nuove forme organizzative e i nuovi servizi indotti dalle tecnologie dell'informazione.

In materia **politiche ambientali** il capitolo 6, a queste specificamente rivolto, discute le policy di contenimento dei costi esterni generati dall'attuale sistema della mobilità con particolare riferimento al degrado dello spazio urbano, analizzandone tutte le fonti: dalle emissioni inquinanti e di CO<sub>2</sub>, alla qualità dell'aria e del rumore nelle grandi città, agli elevati consumi energetici basati sull'energia fossile, alla congestione, alla incidentalità. Contributo fondamentale può essere fornito dalla applicazione delle nuove tecnologie, relative ai veicoli a guida autonoma, alla mobilità elettrica e alla decarbonizzazione dei trasporti, alla sharing mobility, al potenzia-

mento del trasporto collettivo e dell'intermodalità, alla crescita degli spostamenti a piedi e in bicicletta, ecc. Sotto il profilo delle policies "di sistema" viene evidenziata la necessità di accompagnare il cambiamento con politiche pubbliche, con un sistema di incentivi e disincentivi tali da orientare le innovazioni verso la riqualificazione dello spazio urbano, la crescita della e-mobility e della sharing mobility, le innovazioni nel trasporto collettivo.

Ciò che è necessario a questo fine - ma che ancora non è stato elaborato e deciso - sono coerenti politiche dei trasporti (dal piano generale dei trasporti e della logistica ai piani urbani di mobilità sostenibile) e il disegno di strategie adeguate per i diversi segmenti di mobilità, che assumano in modo pieno la riduzione del consumo di suolo come elemento irrinunciabile. Molte delle decisioni che stanno maturando avranno effetti per lunghi periodi ed è necessario prendere sul serio - adesso - il problema del consumo di suolo e di attrezzarsi per far fronte alla prospettiva del suo azzeramento netto entro il 2050.

La materia della protezione dei diritti individuali si sviluppa in più direzioni.

L'economia dell'innovazione è destinata a cambiare radicalmente i modelli di organizzazione della produzione e del lavoro, rispetto ai quali l'attuale assetto delle relazioni industriali, l'organizzazione del lavoro e le politiche sociali (capitolo 7) nel settore dei trasporti sono per molti versi obsolete.

Di fondo, **le innovazioni di processo** sono destinate a invertire il carattere finora prevalentemente labour intensive dei trasporti. Il conseguente impatto negativo sull'occupazione potrà però essere compensato, da un lato, da nuove opportunità offerte dalle innovazioni di prodotto (nella forma di nuovi servizi), dall'altro dalla crescita della domanda di trasporto indotta dal miglioramento della qualità dei servizi; infine l'ammodernamento della filiera logistica - oggi una del-

le "palle al piede" della competitività della nostra economia - potrà tradursi in maggiore domanda di lavoro. Tuttavia, inizialmente la transizione è verosimilmente destinata a generare conflitti e oneri per la finanza pubblica. Tanto più essenziali dunque politiche industriali e del lavoro, sindacali e di riqualificazione professionale, che accelerino, rendano più proficuo e meno doloroso il "passaggio del guado".

Nella logistica la tipizzazione delle figure professionali è vecchia di trent'anni ed è largamente superata; è dirompente l'affermazione dell'e-commerce, con modalità organizzative del tutto nuove e con l'affermazione di figure oscillanti tra il precariato, il lavoro autonomo e il lavoro dipendente, che mettono a nudo le carenze del nostro impianto giuslavoristico; nell'autotrasporto manca omogeneità con le regole europee.

Nel trasporto pubblico è viva l'esigenza di una progettazione dei servizi di linea basata su flessibilità e integrazione fra le diverse modalità (quelle "vecchie" e quelle nuove), nell'organizzazione dei fattori produttivi e del lavoro. Particolare attenzione deve essere prestata ai servizi essenziali come il trasporto locale, dove non è ulteriormente procrastinabile una revisione de iure condendo con un nuovo intervento legislativo della relazione tra diritto di sciopero e rappresentatività: qui il principio del bilanciamento tra diritti dovrebbe consentire di configurare non più lo sciopero per la rappresentatività, bensì la rappresentatività per lo sciopero.

La mancanza di visione di medio periodo e di capacità di ascolto delle diversità, anche territoriali, di contesto non ha consentito di individuare e implementare soluzioni coerenti con le evoluzioni in fieri, personalizzate e sostenibili per le diverse aree del Paese. Dal canto loro le organizzazioni sindacali sono spiazzate da modalità organizzative e di servizio del tutto nuove.

Prepararsi a cavalcare e governare questo



futuro con politiche orientate alla formazione, alla produzione e all'occupazione è la più importante sfida del futuro.

Sempre in tema di diritti individuali il Rapporto affronta impatti e politiche di safety, security, responsabilità civile e protezione della privacy, derivanti dai processi di innovazione tecnologica, con particolare riferimento all'automazione dei veicoli.

Si evidenziano innanzitutto lacune e incertezze normative - a livello internazionale, europeo e nei diversi Stati che pur hanno legiferato in materia (Germania, Italia) - che caratterizzano la disciplina dei veicoli automatici (self-driving e driverless) riguardo alla responsabilità civile in caso di incidente stradale; necessarie sono quindi revisioni a ogni livello della disciplina vigente, da pensare e attuare subito, visto che il regime della responsabilità oggi è centrato sulla "persona" del conducente e che domani questa stessa persona diventerà invece "utente". Tra l'altro, a fronte di diversi possibili regimi di responsabilità civile vigenti a livello nazionale, appare necessario valutare se, rispetto a veicoli autonomi, che saranno identici e circoleranno sempre più a livello transfrontaliero, sia utile usare gli strumenti del diritto internazionale privato per individuare la legge statale applicabile alla responsabilità civile, o non sia meglio pensare a norme uniformi. Altrettanto complesse sono le sfide sui diritti relativi alla gestione dei dati personali degli utenti dei predetti veicoli, rispetto alle quali si evidenziano le carenze del pur recente GDPR (General Data Protection Regulation). Il Rapporto quindi auspica un intervento settoriale quanto meno europeo sulle specificità connesse ai sistemi C-ITS.

Infine, non è pensabile prescindere dalla cyber-security nel momento in cui la circolazione dei veicoli sarà regolata da sistemi autonomi, per la potenziale portata catastrofica di attacchi cyber sulla circolazione veicolare di massa. Anche qui, il Rapporto segnala la

necessità di lavorare a norme e soluzioni tecniche uniformi a livello quanto meno europeo, capaci sia di garantire elevati standard di sicurezza, sia di aggiornarsi agevolmente con l'evoluzione tecnologica.

Come si è anticipato nell'Introduzione a questo volume, sarebbe velleitario pretendere di ricavare prospettive dettagliate sulla tempistica e sull'impatto dell'evoluzione a lungo termine dei processi di innovazione e sulla loro concreta applicazione nel mondo reale. Di certo vi è alle porte l'opportunità di una vera e propria **rivoluzione nel modo di vivere la mobilità**. E' di comune constatazione che, pur con importanti eccezioni, la complessiva arretratezza del nostro sistema dei trasporti ha un impatto relevantissimo sulla qualità della vita: è fra le principali fonti di danno ambientale e alla salute, di perdita di competitività e di consumo del tempo, di spesa pubblica e privata.

Dal lato del mercato, si è detto, assistiamo a una congiuntura straordinariamente favorevole, fatta di un'offerta di innovazioni estremamente dinamica e di una domanda parimenti vitale.

Fondamentale il **passaggio a fonti non inquinanti di alimentazione**, ma sono le applicazioni dell'intelligenza artificiale, con il vasto background di tasselli su cui questa poggia, il vero elemento "disrupting" del futuro della mobilità.

E' in vista la "ricompattazione" fra le diverse modalità di trasporto verso lo scenario di una **mobility-as-a-service** dove il trasporto sarà sempre più organizzato intorno al "servizio" anziché al "mezzo" e i bisogni di spostamento potranno essere soddisfatti da un'offerta realmente multimodale. Cambierà anche la tradizionale distinzione tra trasporto pubblico e privato, con la diffusione di modalità shared a guida autonoma a uso pubblico.

Nel trasporto di merci e nella logistica gli scenari saranno segnati, oltre che dalla tran-

sizione tecnologica anche da quella geografica, in un contesto sempre più condizionato da elementi di dimensione globale, peraltro fortemente condizionati dalle modalità di reazione dei soggetti privati alle nuove condizioni e dalla capacità dei decisori pubblici di intervenire per costruire gli scenari con politiche infrastrutturali, regolatorie e finanziarie mirate.

Se raccolte pienamente, le opportunità offerte dalle innovazioni saranno in grado di dare una scossa a un Paese per molti versi obsoleto, “rannicchiato” nelle idee e nelle aspettative, spesso a rimorchio di cambiamenti importati da fuori.

Insomma, le opportunità ci sono ma non ci si può accontentare di un'accoglienza passiva. Vanno alimentate e indirizzate a fini pubblici. Come l'Associazione costantemente denuncia – non per “furia demolitrice” ma per spirito costruttivo – la politica industriale nei trasporti è una collezione di cahier de doléances che si tramanda da decenni - se non addirittura di generazione in generazione come le leggende popolari. L'esperienza mostra che l'anticipare le tendenze a lungo termine – sia quelle spontanee dei mercati che quelle indotte da altri Paesi – non è di uso frequente dalle nostre parti e che rincorrere non è buona politica - finisce che viene l'affanno e in più si finisce per perdere la corsa.

Tanto più nello specifico terreno qui affrontato, per attendersi un radicale cambiamento di rotta ci vuole una cospicua dose di ottimismo della volontà, considerato che la storia della politica italiana in materia di promozione della ricerca scientifica e della sua applicazione nel mondo reale non si presenta con le carte a posto. Fra i grandi Paesi industrializzati siamo fra quelli che meno investono in ricerca e in formazione, che meno le supportano con risorse pubbliche e che, almeno a livello di amministrazioni pubbliche, meno sono ricettivi ad applicarne i risultati.

Senza pretendere di capovolgere il principio di sussidiarietà orizzontale e accollare tutti gli oneri sulle spalle delle scelte politiche, è certo che queste avranno un peso determinante. Anche nella materia che stiamo analizzando qui, più che un cambio di passo ci vorrebbe dunque un balzo in avanti, almeno assecondando, promuovendo, correggendo, indirizzando a fini di interesse generale le tendenze in atto, perché non sempre il nuovo che il mercato propone è necessariamente e interamente buono. Certo, ci vuole sensibilità, lungimiranza, determinazione, capacità di guardare al quadro complessivo di cui la mobilità è solo parte, ma parte importante che lo attraversa.

Le innovazioni di cui si è discusso hanno potenziali, vastissime ricadute sulla qualità della vita e sull'economia, generano esternalità positive ben oltre i confini del settore, agiscono come moltiplicatore di investimenti che si ripagano. Raccoglierte anche nel campo della mobilità trainerebbe l'insieme della politica dei trasporti dalle secche nelle quali si è condannata a vivacchiare.

Va infine precisato che la stesura di questo Rapporto è stata “chiusa” nel mese di settembre 2018 e che pertanto non si è potuto considerare successive iniziative normative. Fra di queste l'introduzione, con il decreto legge 145/2018, di incentivi all'acquisto di auto a basse emissioni e all'istallazione di stazioni di ricarica elettrica da parte di privati, così come un regime di maggior favore per la circolazione nei centri urbani di mezzi a basse emissioni.

La direzione è giusta e coincide con parte di quelle qui auspiccate, sebbene le risorse complessivamente destinate allo scopo siano modeste rispetto all'obiettivo di raggiungere livelli di penetrazione paragonabili a quelli dei Paesi europei più virtuosi.

Mario Sebastiani

# telemaco

La piattaforma software per la prenotazione, vendita, validazione, controllo e rendicontazione dei titoli di viaggio più utilizzata in Italia

## multiservizio

Non solo titoli di viaggio TPL, ma anche navigazione, linee con prenotazione, abbonamenti e permessi ZTL/ZSR, parcheggi, eventi, merchandising, e musei.

## multiazienda

Gestisce la bigliettazione per più aziende con un'unica infrastruttura software, gestendo numerosi algoritmi di clearing per la corretta ripartizione contabile, consentendo il pieno controllo sui propri asset: utenti, smart card, rivendite e incassi.

## multiplatforma

Una moltitudine di applicazioni specifiche per ogni canale e per ogni fase dei moderni processi di ticketing.

## multicanale

Consente la vendita dei titoli di viaggio con una moltitudine di canali, da quelli tradizionali a quelli più innovativi come smartphone e piattaforme e-commerce

## multimodale

Vendita di titoli metropolitana, gran turismo, lacuali/navigazione, ferroviari.



**GESTIONE TARIFFE E TITOLI**



**MAGAZZINO E DISTRIBUZIONE TITOLI**



**GESTIONE FINANZIARIA DELLA RETE VENDITA**



**GESTIONE CONTABILE**



**RIPARTIZIONE E CLEARING**



**FIDELIZZAZIONE E CRM**



**EMISSIONE TESSERE**



**EMISSIONE A BORDO**



**E-COMMERCE**



**TICKET VENDING MACHINES**



**MOBILE TICKETING**



**EMISSIONE TITOLI CON TERMINALI CONCESSIONARI**



**INTERNET BOOKING**



**VALIDAZIONE A BORDO**



**GESTIONE APPARATI PERIFERICI**



**RENDICONTAZIONE E CONTROLLO**



**CONTROLLO TITOLI DI VIAGGIO ED EMISSIONE SANZIONI**



**STATISTICHE, BUSINESS INTELLIGENCE, GEOMARKETING**

powered by  
**PLUSERVICE.NET**

Sistemi Informativi Integrati per la Mobilità

[www.pluservice.net](http://www.pluservice.net)

## Reportage

### Ferrovie a Maiorca: un buon esempio di servizio pubblico

In tutto il Mediterraneo solo quattro isole sono dotate di infrastrutture ferroviarie: Sicilia, Sardegna, Corsica e Maiorca. Per la precisione si dovrebbe aggiungere anche Capri, che però dispone solo della funicolare di Marina Grande. Tra le isole maggiori, Maiorca occupa una posizione apparentemente secondaria. Si colloca solo al settimo posto per estensione (3.640 kmq), superata anche da Cipro, Creta ed Eubea, però, quanto a popolazione (846 mila residenti), si piazza al quarto posto, dopo Sicilia, Sardegna e Cipro. E, in termini di movimento turistico, sventa probabilmente in testa: basti pensare che il suo aeroporto movimentata un numero di passeggeri (28 milioni all'anno) equivalente a quello di Milano Malpensa e Linate messi assieme.

L'esistenza di un sistema su ferro a Maiorca non è dunque una curiosa sopravvivenza del passato. La stazione di testa di Palma – interrata alcuni anni addietro per lasciare posto in superficie ad un parco pubblico – dispone di ben dieci binari. Proprio nella prima settimana del 2019 è stata completata l'elettrificazione della rete SFM (Serveis Ferroviaris de Mallorca in lingua catalana) di 85 km, che si estende fino a Manacor e Sa Pobla. E' questo servizio che ho avuto modo di testare, assieme ad alcuni amici di Assoutenti/Utp.

Il treno ha fatto la sua apparizione nelle Baleari fin dal 1875 e, nel dopoguerra (che per la Spagna è cominciato nel 1939, al termine della feroce guerra civile), si articolava su ben sei linee che coprivano quasi interamente l'isola. Purtroppo, però, i binari non si spingevano fino al mare, fatta eccezione del tram di Puerto Soller. Infatti, a quel tempo,



***Stazione Manacor, nuovo treno elettrico in servizio e vecchio treno diesel in riserva***

tutti i centri urbani di una certa importanza, esclusa la capitale, sorgevano nell'interno. Solitamente, nelle famiglie abbienti, il primogenito ereditava gli appezzamenti agricoli, mentre quelli costieri avevano ben poco valore.

Poi, nel giro di appena dieci anni, la situazione si rovesciò e, con l'avvento del turismo di massa, la costa conobbe una rapida urbanizzazione. Il mancato adeguamento della rete ferroviaria alla nuova realtà, assieme all'ampliamento della maglia viaria, determinò la rapida decadenza del treno. Tra il 1967 ed il 1977 gran parte della rete allora gestita da FEVE (Ferrocarriles Espanoles de Via Estrecha, visto lo scartamento metrico) fu chiusa e, purtroppo, nel periodo franchista, vennero venduti anche i sedimi, rendendone problematico il recupero. Solo venne mantenuta in esercizio la tratta suburbana Palma-Inca, già allora dotata di doppio binario, in considerazione del crescente pendolarismo.

Negli anni Novanta il sistema ha ripreso ad estendersi, ritornando a Manacor – la seconda città dell'isola – ed a La Puebla (nel frattempo ribattezzata Sa Pobla, in omaggio alla lingua catalano-mallorquina), fino agli



attuali 85 km. In sospeso è rimasto, invece, il prolungamento da Manacor ad Artà (circa 30 km, attualmente adibiti a pista ciclabile), per il quale era già stato acquistato il materiale rotabile. Proprio lungo questa tratta, a Son Carriò, sorge un museo in allestimento curato da entusiasti volontari e dotato di antiche locomotive e vetture d'epoca.

Più complesso realizzare il collegamento verso l'aeroporto – il cui ampliamento alla fine degli anni Sessanta determinò la chiusura della linea di Santany – per il quale si pensa ad una soluzione tram-treno. Del resto il traffico dello scalo lo giustificerebbe ampiamente.

In compenso è stata realizzata una metropolitana, che in precedenza non esisteva, articolata su due linee. L'una consiste semplicemente nell'intensificazione del servizio tra Palma e Marratxí sulla linea per Inca, per il quale sono state aperte fermate aggiuntive. Ma l'altra è una linea integralmente nuova ed il gran parte sotterranea, che raggiunge il campus universitario UIB (Università delle Isole Baleari). La tariffa base è di euro 1,45, mentre per i servizi a "lunga percorrenza", tipo Manacor (65 km da Palma) il prezzo ammonta a 3 euro e 75.

Il pagamento è elettronico con verifica ai tornelli sia in entrata che in uscita. I numerosi distributori automatici sembrano tutti in funzione ed erogano i resti. L'evasione ed il vandalismo - benché purtroppo non manchino i writers – appaiono molto contenuti. Abbiamo visto, comunque, controllori accompagnati da agenti muniti di

manganello, pistola e manette.

La frequenza è discreta: una corsa ogni 30' minuti nelle zone suburbane (intensificate ogni 15 minuti nelle tratte comuni a più linee); una partenza cadenzata ogni 60 minuti per le destinazioni più esterne di Manacor e Sa Pobla. Inizio del servizio prima delle 8.00, ultime partenze dopo le 22.00, anche nei festivi. Non ci sono toilette in vettura, ma, in compenso, sono presenti nelle stazioni, gratuite ed abbastanza ben tenute.

La stazione intermodale di plaça d'Espanya a Palma, integralmente sotterranea (ma in superficie sono stati conservati gli edifici storici), è davvero imponente, considerando il fatto che ci troviamo su un'isola piuttosto piccola. Oltre ai dieci binari di testa, tutti dotati di marciapiede alto con totale abbattimento delle barriere architettoniche di accesso, ci sono trenta stalli per autobus, che si alternano con notevole frequenza. Il servizio su gomma consente, infatti, di raggiungere ogni più remoto angolo dell'isola con frequenze generalmente soddisfacenti. Questo nonostante la capillare diffusione degli autonoleggi, dei bike sharing e delle tariffe taxi abbastanza contenute. I prezzi sono



*Stazione Soller*

esposti ad ogni parcheggio e raramente superano i 50 euro anche per le destinazioni più lontane.

Se i treni SFM servono essenzialmente gli isolani, viste le caratteristiche "interne" della rete, ben diversa è la clientela dell'altra impresa ferroviaria maiorchina, ossia il Tren Palma a Soller che attraversa la Serra de Tramuntana con una galleria di quasi quattro chilometri ed una discesa tanto tortuosa quanto spettacolare verso la costa. Questo servizio, che dispone di una propria stazione in superficie accanto al Terminal Intermodale, è dotato di materiale storico ed è rivolto essenzialmente ai turisti. Lo scartamento dei binari è leggermente più ristretto: 914 mm. Purtroppo nelle prime settimane di gennaio questi treni erano fermi per manutenzione annuale (personalmente conservo un ottimo ricordo di un viaggio effettuato nel lontano 1975): a Soller, però, fervevano i lavori di restauro alla stazione ed al materiale rotabile con impiego di almeno una ventina di persone.

C'è da dire che a Maiorca soggiornano anche in inverno migliaia di turisti, soprattutto tedeschi ed inglesi, particolarmente vocati alle escursioni in treno. Nelle edicole si possono acquistare persino settimanali locali in lingua tedesca, assieme a quotidiani di tutta Europa. Oltre la stazione di Soller ci si può spingere fino al mare per circa 6 km con il tram storico di Puerto Soller, anch'esso prediletto dai vacanzieri. Ai rotabili antichi che risalivano ai primi del

Novecento, si sono succedute motrici relativamente più recenti acquistate in Portogallo.

Il caso di Maiorca dimostra come anche in un'isola relativamente piccola, ma abbastanza densamente popolata e molto frequentata dai turisti, il treno può giocare un ruolo importante per ridurre la congestione viaria e facilitare gli spostamenti. Oppure a costituire una notevole attrazione escursionistica.

Per inciso, si contano attualmente oltre 50 isole nel Mondo dotate di infrastrutture su rotaia, alcune di recente attivazione, come Santo Domingo o Portorico, o di prossima apertura, come Mauritius.

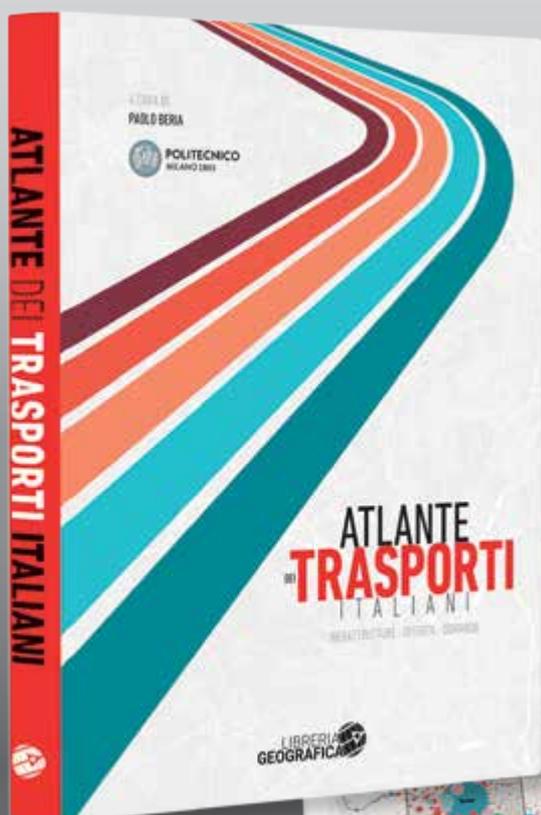
Sarebbe il caso di riflettere sulle potenzialità che il trasporto su ferro, se ben gestito, potrebbe avere in realtà ben più vaste come la Sicilia e la Sardegna.

Massimo Ferrari,  
Presidente di Assoutenti/Utp



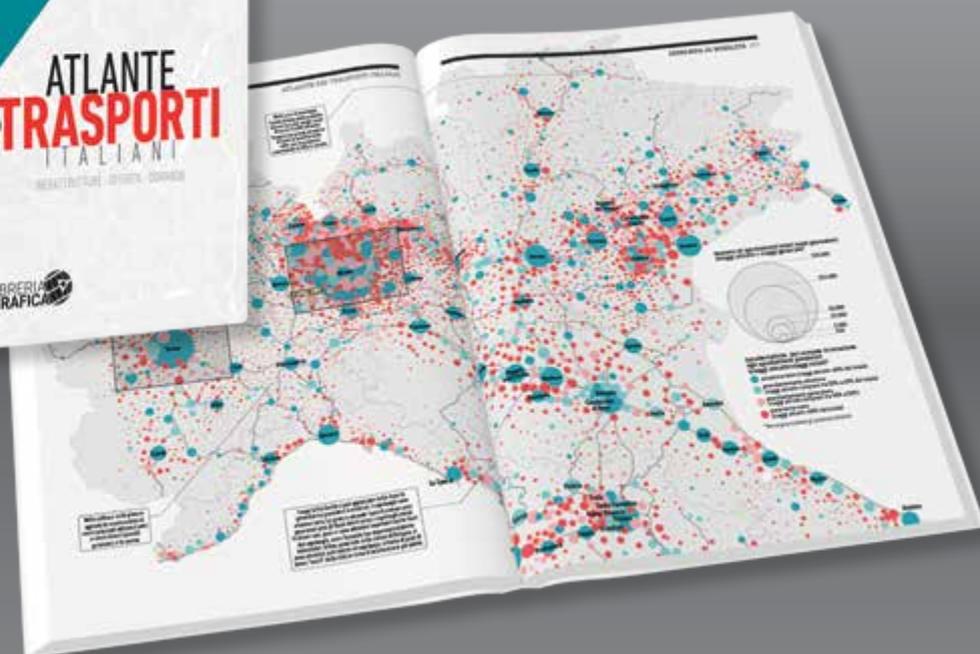
# ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

INFRASTRUTTURE - OFFERTA - DOMANDA



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

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



TRASPORTO STRADALE

TRASPORTO FERROVIARIO

TRASPORTO AEREO

TRASPORTO VIA MARE

AREE URBANE

DOMANDA DI MOBILITÀ

ATLANTE CARTOGRAFICO

SAGGI INTERPRETATIVI



**POLITECNICO**  
MILANO 1863

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



LIBRERIA  
**GEOGRAFICA**



Al Gruppo Brescia Mobilità il premio “Eccellenza nello sviluppo dei trasporti sostenibili”



Tram Peretola Aeroporto: 15 giorni di pre-esercizio e poi via al servizio



### PROVINCIA AUTONOMA DI TRENTO

Trento: dal 1 febbraio i pensionati ultra settantenni residenti in Trentino viaggeranno gratis sui mezzi



Napoli: in commissione Infrastrutture e Mobilità le questioni del personale della linea 6 e dell'Anm



CTT Nord: al “Fermata d'autobus”, progetto per sensibilizzare gli studenti ad un uso corretto dei bus



Lombardia: Terzi, integrazione tariffe trasporti in tempi e nei modi giusti



Accordo tra Eni, Comune di Taranto, AMAT e AMIU: a Taranto carburante bus con olio frittore



Roma-Lido: audizione alla Pisana. Incontro Regione, Comune, X Municipio, Atac e Comitati pendolari



Roma-Lido: audizione alla Pisana. Incontro Regione, Comune, X Municipio, Atace e Comitati pendolari



Trenitalia: più sicurezza a bordo dei treni regionali pugliesi. Siglato accordo con le forze dell'ordine



Trenitalia: in Liguria atti vandalici a tre treni regionali. Sporta denuncia contro ignoti



Trenitalia: più sicurezza a bordo dei treni regionali pugliesi. Siglato accordo con le forze dell'ordine

### **Mobility Magazine**

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

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**  
**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

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

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

**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

**Cap. Soc. E 10.327 I.V.**

**Impianto grafico, gestione del sito a cura di Akama**

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

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

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

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

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



ASSOCIAZIONE  
TRASPORTI

# 15<sup>o</sup> Convegno Nazionale sul Trasporto Pubblico Locale

ROMA 13-14 FEBBRAIO 2019

**SAVE THE DATE**