



mpo
mobility press **magazine**

**A Transpotec Verona 2019 sarà presentato
il "Progetto Guida Sicura ed Eco Sostenibile"**

**Brinchi (Roma Servizi per la mobilità): lavoriamo
per una mobilità cittadina più ecosostenibile**

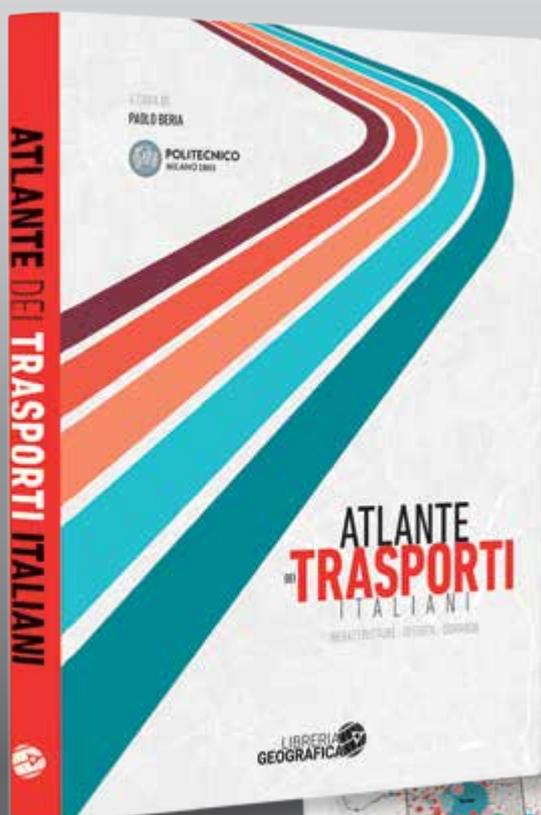
**Un tram ecologico per Bolzano.
Salcef capogruppo della cordata**

Quelle sinergie tra rotaie e aeroporti

Numero 181 - 13 Febbraio 2019

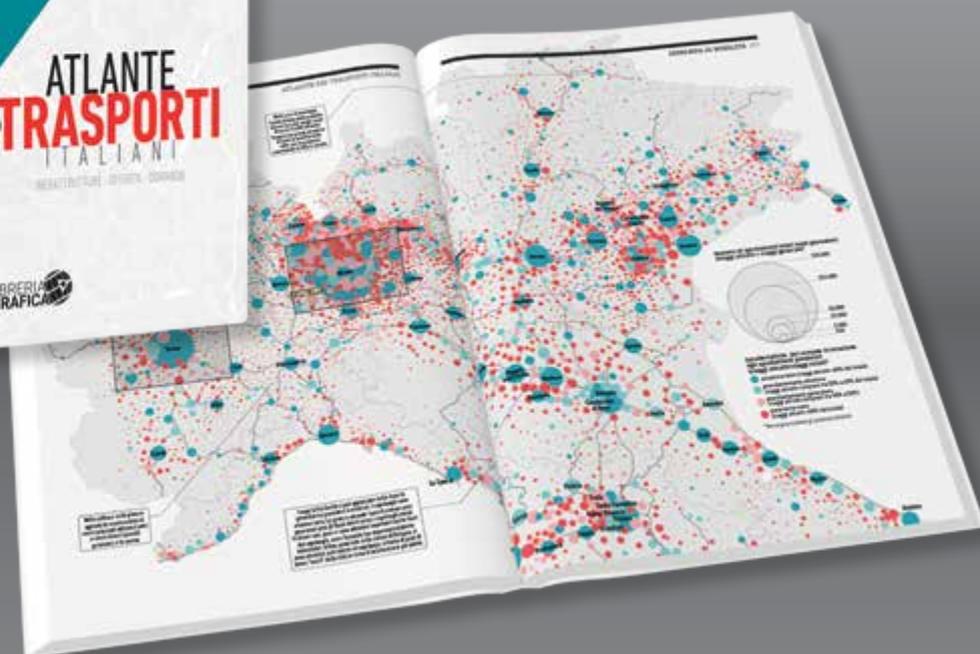
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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

A Transpotec Verona 2019 sarà presentato il "Progetto Guida Sicura ed Eco Sostenibile"

Dal 21 al 24 febbraio, si tiene a Verona l'edizione targata 2019 di Transpotec Logitec, la manifestazione di riferimento per il mercato italiano dell'autotrasporto organizzata da Fiera Milano. E' l'appuntamento tradizionale per fare il punto sulla situazione dell'autotrasporto, per verificare le ultime novità dell'industria automobilistica e i sorprendenti risultati dell'innovazione tecnologica, e affrontare - in una serie di convegni e confronti, che si tengono a un ritmo quasi ininterrotto - le principali problematiche del settore. Il comparto dell'autotrasporto - che vive tra luci ed ombre - continua a far registrare trend positivi. Il 2018, infatti, ha visto in Italia una crescita pari al 5,2% delle immatricolazioni dei veicoli industriali superiori alle 3,5 tonnellate (25.615 unità) rispetto allo stesso periodo dell'anno precedente; mentre le immatricolazioni dei veicoli pesanti superiori a 16 tonnellate hanno avuto un incremento pari al 4,8% con 20.573 unità (fonte UNRAE, gennaio 2019). E' vero che il rinnovo del mezzo è spesso una necessità, perché l'Italia - sempre secondo fonti UNRAE - ha il parco mezzi circolante più vecchio d'Europa, con un'età media di 13,5 anni; ma la spinta al ricambio dei mezzi dimostra la grande vitalità di un settore che continua a dominare la scena del trasporto delle merci in Italia. Nel frattempo, a Transpotec Verona si guarda alle prospettive: uno dei grandi temi di confronto nei dibattiti è la Cina, il progetto di costruzione della nuova Via della Seta e la possibilità che l'Italia diventi l'hub logistico dell'Europa per i traffici con il continente asiatico; ogni convegno evoca "I rischi e le opportunità", è diffusa la consapevolezza che ci siano due facce della medaglia, ma si tratta in ogni caso di un'occasione dove l'Italia deve giocare un proprio ruolo. L'altra faccia della medaglia sono i problemi che vengono riproposti più o meno ogni anno: una tassazione tra le più elevate in

Europa per le accise sui carburanti; una concorrenza da parte degli operatori esteri (soprattutto autotrasportatori provenienti dai paesi dell'Est), che ha caratteristiche - oramai ampiamente dimostrate, attraverso studi e statistiche - di vero e proprio dumping sociale; il problema del transito ai valichi alpini, sui quali paesi confinanti come l'Austria e la Svizzera impongono limitazioni al traffico dei mezzi pesanti, con conseguenze che sono diventate già molto serie sui transiti con l'Austria e sono destinate a penalizzare ulteriormente molte migliaia di veicoli sul versante svizzero in un futuro molto prossimo. Una delle novità di quest'anno a Transpotec Verona è la presentazione del "Progetto Guida Sicura ed Eco Sostenibile", frutto della collaborazione tra Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, Albo nazionale degli Autotrasportatori e RAM Logistica, Infrastrutture e Trasporti, società in house dello stesso MIT. La presentazione che avverrà - il 24 febbraio - alla presenza del Vice-ministro Edoardo Rixi, dimostra l'importanza attribuita al progetto, che coinvolge in particolare l'Albo nazionale degli autotrasportatori, che rappresenta circa 100.000 imprese e la cui appartenenza è condizione essenziale per gli addetti per esercitare la professione in Italia. La legge di Stabilità 2014 ha attribuito nuove competenze all'organismo di rappresentanza degli autotrasportatori, finalizzate soprattutto alla creazione di percorsi di formazione e di verifica approfondita delle modalità di svolgimento delle attività economiche della categoria. L'obiettivo è diffondere tra gli operatori, attraverso una campagna di formazione rivolta alle imprese iscritte all'Albo nazionale, le best practices in tema di guida sicura ed eco sostenibile. Il mondo dell'autotrasporto sta cambiando: con la formazione e la conoscenza può prepararsi alle sfide che attendono la categoria.

Antonio D'Angelo

Intervista

Brinchi (Roma Servizi per la mobilità): lavoriamo per una mobilità cittadina più ecosostenibile



Stefano Brinchi, Presidente e AD Roma Servizi per la mobilità

L'azienda di cui - dallo scorso marzo - è presidente e amministratore delegato, Roma Servizi per la mobilità, ha come obiettivi dichiarati quelli di ridurre la congestione del traffico veicolare, riorganizzare l'offerta di trasporto pubblico, promuovere scelte di mobilità e comportamenti consapevoli e responsabili per contribuire alla sostenibilità ambientale, economica e sociale della Città. In che modo intende raggiungere questi obiettivi durante il suo mandato?

Continuando fare ciò che l'azienda ha sempre fatto da quando è nata, nel 2010. Sul versante della sostenibilità il nostro lavoro consiste nella progettazione di infrastrutture per il trasporto pubblico, ad esempio le corsie preferenziali e le nuove banchine dei bus che stanno sorgendo in varie zone della città. Poi le piste ciclabili:

abbiamo in corso i cantieri sulla Nomentana e la Tuscolana, presto avvieremo Prenestina. E non solo. Abbiamo curato anche la progettazione e la ristrutturazione di spazi che prima erano o male o poco utilizzati: è il caso di largo Agnesi, sopra il Colosseo, restituita alla città più fruibile, più sicura e senza auto; del progetto, prossimo alla cantierizzazione di piazza Perin del Vaga, al Flaminio, e di quello, più vasto, che riguarderà, con i lavori in programma dalla prossima estate, il rione Monti.

Partiamo dai soldi. Ci sono in ballo 14 milioni di euro di fondi europei Por Fesr, come verranno usati?

L'obiettivo principale è la riprogettazione della centrale della mobilità, rendendola il centro delle informazioni sulla mobilità



Render ciclabile Prenestina

alla ZTL VAM e quelli per l'ammodernamento di quelli della ZTL Centro Storico e Trastevere.

Un altro servizio gestito dalla sua Agenzia è quello del car sharing. Come funziona dopo l'arrivo di tanta concorrenza privata? Quali

sono i livelli di soddisfazione dell'utenza?

pubblica e privata di Roma Capitale, ma non solo.

RSM, nell'ambito delle varie attività previste dalle diverse fonti di finanziamento, e non solo quello del Por Fers, ha deciso, in qualità di Stazione Appaltante, per la parte di centro di tutti i sistemi e in particolare per lo sviluppo dei Big data (POR Fers), di intraprendere un dialogo competitivo, come previsto nell'Art. 64 del DL n. 50/2016, al fine di individuare un partner tecnologico che di fatto rivedrà l'intera infrastruttura della Centrale della Mobilità, proponendo un progetto della nuova architettura gestionale di tutti i sistemi presenti e in fase di realizzazione afferenti alla Centrale della Mobilità.

L'obiettivo non è solo quello di impegnare al meglio i finanziamenti, ma quello di integrare tutti i sistemi implementati nell'arco di un ventennio e realizzare una nuova Centrale della Mobilità più efficiente ed efficace che risponda al meglio a quanto previsto anche dal Contratto di Servizio con Roma Capitale in termini di monitoraggio, regolazione attuazione delle politiche di mobilità e infomobilità.

Inoltre, abbiamo pubblicato il bando per il completamento dei varchi funzionali

Il nostro car sharing piace ed è considerato un ottimo servizio. Però mi lasci chiarire un concetto: il problema della concorrenza con i privati non esiste. L'arrivo di aziende come Enjoy, car2go e Sharengo non ha creato cali di iscrizioni, anzi. Il motivo è semplice. Si tratta di offerte, e quindi di clientele, completamente diverse. O che perlomeno possono coesistere senza pestarsi i piedi. La nostra è un'auto condivisa a postazione fissa. Significa, in parole povere, che la vettura si prende in un'area di sosta riservata, si utilizza e si riporta nello stesso punto ovvero in un'altra postazione riservata (one-way). Il vantaggio, specie in zone molto trafficate e carenti di parcheggio, è notevole: a qualunque ora della giornata si è sempre sicuri di avere il posto auto libero. Con il nostro servizio è possibile utilizzare le corsie preferenziali. Enjoy, Car2go e Sharengo, invece, sono a flusso libero. L'auto si preleva, si arriva a destinazione e si lascia dove si trova posto. Come si vede sono profili molto diversi.

Nel corso del 2019 vorremmo implemen-

tare il servizio espandendolo in aree più periferiche dove il servizio offerto dalle compagnie private ancora non arriva.

In una sua recente intervista a FerPress lei ha detto che le parole che dovrebbero caratterizzare il 2019 sono "Comportamenti sostenibili" intesi come educazione anche per i più piccoli a una mobilità sostenibile, fatta di spostamenti a piedi e bicicletta. In che modo pensate da parte vostra di dare il buon esempio?

Con fatti concreti. Intanto stiamo completando la posa delle rastrelliere per le biciclette nei punti nevralgici della città: scuole, uffici pubblici, stazioni della metropolitana. Poi, come accennavo prima, stiamo completando i lavori per le piste ciclabili sulla Nomentana e sulla Tuscolana. Con appositi percorsi dedicati e stalli dove lasciare le biciclette, a moltissimi romani, ne sono certo, verrà voglia di spostarsi a pedali lasciando a casa la macchina.

Per chi proprio non può fare a meno dell'auto, voglio ricordare che dal 4 febbraio Roma Servizi per la Mobilità ha attivato, con l'ausilio della apposita App, 14 postazioni Car Pooling destinate ai dipendenti. In questo modo invogliamo i colleghi ad arrivare in ufficio con una sola auto, togliendo veicoli dalla strada. Nelle vicinanze del nostro ufficio parcheggiare è difficile. Chi arriva in Car pooling, invece, può lasciare l'auto gratui-

tamente nel garage aziendale. Per quanto riguarda l'educazione ai più piccoli, nell'ambito del progetto Desire (Decoro, sicurezza, resilienza) stiamo tenendo lezioni in 14 scuole elementari di Roma proprio per spiegare ai bambini l'importanza di un corretto comportamento in strada che va dal rispetto dei segnali a quello per l'ambiente.

Parliamo di tecnologia. Le innovazioni possono essere un alleato importante per chi si occupa di mobilità, semplificando la vita a gestori e utenti. Vedendo i mezzi che circolano in città, l'efficienza e la tecnologia non sembrano granché visibili. In che modo, secondo lei, la tecnologia può aiutare la mobilità di una città così complicata?

I nostri open data sono una realtà tangibile. Grazie ad essi si alimentano le varie applicazioni che consentono di fornire agli utenti, attraverso uno smartphone, informazioni tempestive e aggiornate sui tempi di arrivo dei bus, sul traffico e quant'altro. Siamo nella fase conclusiva dello sviluppo della nostra nuova app di Roma Servizi per la Mobilità.



Render via Urbana



Un prodotto innovativo e altamente tecnologico che offrirà agli utenti anche un assistente virtuale allo spostamento.

Il cittadino sarà guidato e consigliato passo per passo sulle opzioni che il sistema considera più vantaggiose in quel momento.

Che cosa può dirci riguardo alla gara per l'assegnazione delle linee periferiche?

Sulla base delle indicazioni e delle scelte strategiche assunte da Roma Capitale, il supporto di RSM nella procedura di gara per l'affidamento dei servizi di TPL periferico, è consistito nella predisposizione della documentazione tecnica di gara (capitolato tecnico prestazionale e relativi allegati di dettaglio, predisposizione del Piano Economico Finanziario simulato per la determinazione del corrispettivo a base di gara, supporto nelle fasi di consultazione con il Gestore uscente e con gli stakeholders).

Da segnalare come innovazione l'attenzione alla qualità della corsa intesa non solo come regolarità del servizio ma anche come qualità e tempestività della informazione all'utenza e ai fini della consuntivazione e certificazione del servizio.

Ultima cosa: tra le tante cose che fate c'è anche la gestione della pagina Twitter per parlare agli utenti.

Compito non facile non solo a causa dei famosi leoni da tastiera, che sono sempre in agguato, ma anche perché effettivamente il servizio ha più di una falla e l'exasperazione degli utenti talvolta è molto alta... Come vivono il clima i vostri operatori che stanno al di là del sistema?

I nostri operatori hanno un alto grado di professionalità e sono in grado di fronteggiare anche le situazioni più critiche. Chi si interfaccia con l'utenza ha un ruolo delicato. Cerchiamo quindi di aggiornare in continuazione la formazione del personale che rappresenta non solo l'azienda ma l'intera Amministrazione comunale.

Anna Argiolas





15^o Convegno Nazionale sul Trasporto Pubblico Locale

ROMA 13-14 FEBBRAIO 2019

SAVE THE DATE



Redazionale

Un tram ecologico per Bolzano. Salcef capogruppo della cordata per la proposta del sistema a basso impatto ambientale

Un raggruppamento di imprese private, con Salcef in qualità di mandataria, ha formalmente presentato all'amministrazione comunale ed alla Provincia di Bolzano una Proposta di Partenariato Pubblico Privato (PPP) per la realizzazione di un nuovo sistema tramviario a 2 linee sul territorio comunale della città.

Le società proponenti sono: Salcef Group, responsabile per la realizzazione delle opere civili, dell'armamento e della trazione elettrica, RATP DEV Italia, del gruppo francese RATP, responsabile dell'esercizio delle linee, la Spagnola CAF, incaricata della fornitura del materiale rotabile e del sistema di segnalamento, e la società di progettazione Architecna.

Il progetto del sistema prevede due linee tramviarie che si snodano entrambe partendo dalla stazione ferroviaria: la linea "Blu", avente un'estensione di circa 6 chilometri, raggiungerà l'ospedale, mentre la linea "Verde", lunga circa 5 chilometri, transiterà all'interno del centro storico.

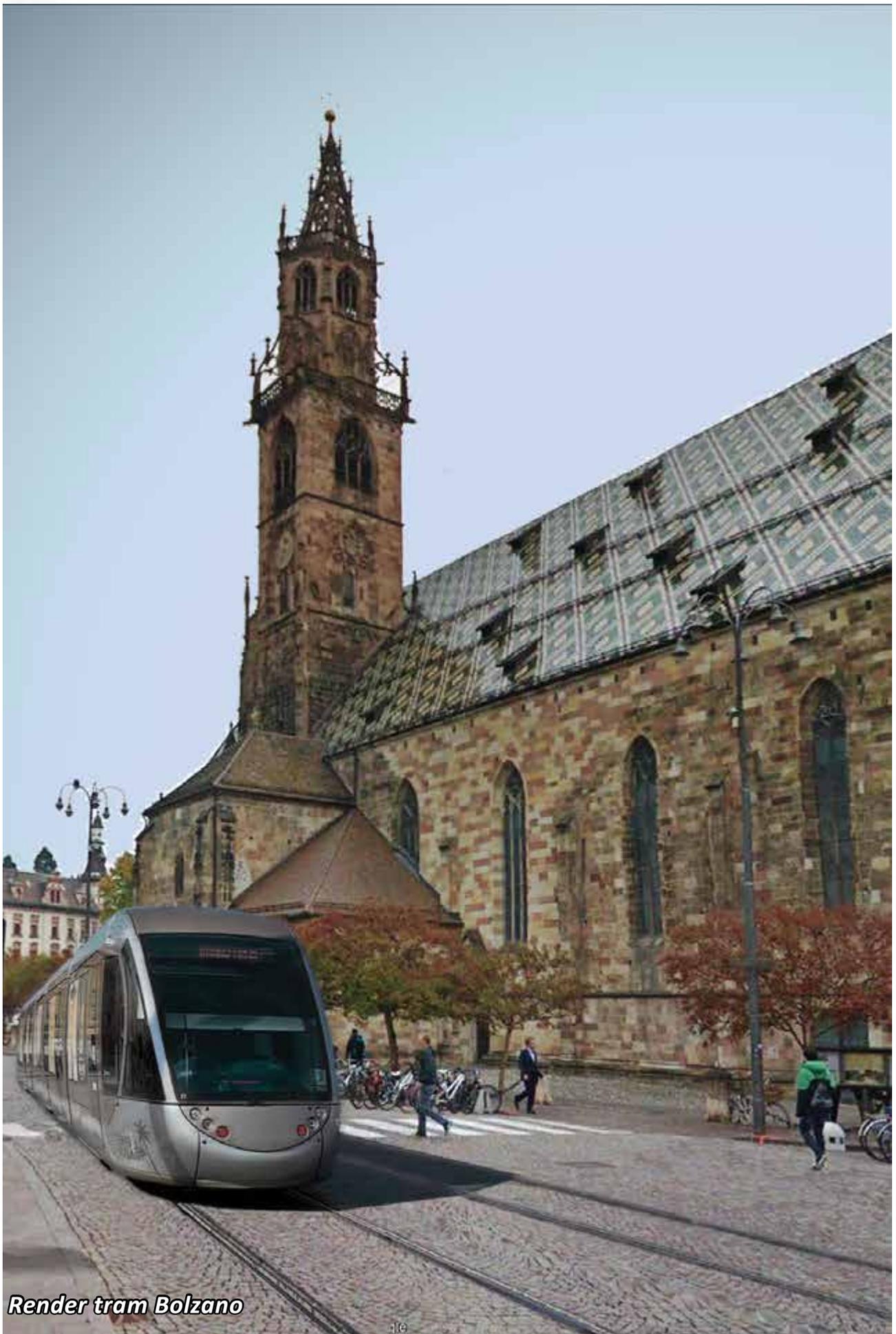
La proposta, che prevede una vera e propria sinergia tra settore Pubblico e Privato, consentirebbe all'Amministrazione Pubblica di evitare i costosi oneri di costruzione e la complessa gestione dell'infrastruttura, garantendo alla popolazione un servizio a bassissimo impatto ambientale e soprattutto ad un costo vantaggioso, nonché un prodotto finale di altissima qualità, garantita dall'esperienza acquisita dalle società proponenti in opere similari in diversi paesi sia Europei che Extraeuropei e con risultati eccellenti.

I tram operanti saranno di ultima generazione, dotati di motore elettrico e batterie ricaricabili grazie ai quali sarà possibile

limitare l'impatto visivo della sede tramviaria ed evitando, nella zona del centro storico, la costruzione della linea aerea di contatto, che implicherebbe l'installazione di pali di sostegno ed altri sistemi elettrici che rischierebbero di snaturare l'attuale conformazione dell'area.

Il progetto, inoltre, prevede la realizzazione di parcheggi di scambio al fine di incentivare il grande numero di pendolari che ogni giorno si recano in città dalle zone limitrofe, e che oggi sono costretti a muoversi autonomamente, a parcheggiare la macchina nelle aree dedicate esterne al centro, consentendogli di raggiungere il luogo di lavoro utilizzando il nuovo sistema tramviario ed evitando così problemi di traffico e di parcheggio all'interno delle aree storiche.

Un'altra particolarità, dalla quale si evince l'attenzione dimostrata dalle società proponenti nel redigere il progetto e nell'individuare le caratteristiche del servizio cercando di adattarlo quanto più possibile alle abitudini ed alle esigenze della popolazione, si nota nell'aver tenuto conto della particolare propensione degli abitanti della città Alto Atesina di utilizzare la bicicletta negli spostamenti quotidiani, dotando tutti i vagoni tramviari di apposite zone dove ubicare le biciclette in caso di mal tempo o nel caso in cui si renda necessario accelerare il tempo di attraversamento della città.



Render tram Bolzano



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



059 34 04 26



info@holacheck.it



Strada Scaglia Est 33 - Modena

Reportage

Quelle sinergie tra rotaie e aeroporti

Lunedì 11 febbraio è stata inaugurata la nuova linea tranviaria tra il centro di Firenze e l'aeroporto di Peretola.

Nel mese di marzo sarà la volta dello "shuttle" tra Bologna Centrale e lo scalo di Borgo Panigale. Con queste due realizzazioni salgono a dieci gli aeroporti italiani raggiungibili con un servizio su rotaia. Quasi un primato europeo, se pensiamo che solo Germania e Gran Bretagna ci scavalcano con dodici scali toccati dal trasporto su ferro.

In realtà, però, non disponiamo ancora di un sistema in grado di distribuire i passeggeri aerei verso le principali città di un'intera regione, come avviene a Zurigo, a Francoforte o ad Amsterdam, dove dall'aeroporto si può arrivare in treno senza cambi in quasi tutti i più importanti centri olandesi.

Nonostante i tentativi effettuati senza successo in passato di istradare qualche Frecciarossa a Malpensa – ora reiterati a vantaggio di Fiumicino – è difficile immaginare in tempi brevi una relazione di superficie in grado di sostituire integralmente l'aereo, come avviene da molto tempo tra Francoforte e Colonia, o addirittura un sistema come quello elvetico che permette di effettuare il check-in in molte stazioni con inoltro diretto del bagaglio alle destinazioni finali.

Lo scalo nazionale che più si avvicina a questi modelli d'eccellenza resta quello di Malpensa, servito da una duplice navetta verso il centro

del capoluogo lombardo (Cadorna e Centrale) da ambedue i terminal e con alcune importanti fermate intermedie (Busto Arsizio, Saronno, Bovisa), cui si è aggiunta dallo scorso anno la relazione transfrontaliera verso Varese e Lugano. E si potrebbe fare ancora meglio, se ci si decidesse di attivare il raccordo già esistente per Novara, nodo che consentirebbe utili coincidenze verso Torino e Alessandria, senza passare per Milano. La chiusura per tre mesi di Linate, prevista nella prossima estate, offrirebbe un utile banco di prova in tal senso.

Resta il fatto che le sinergie tra treno ed aereo si intensificano a prescindere dall'evoluzione dei rapporti tra Alitalia e Gruppo FS. Anche se, a onor del vero, solo quattro dei dieci collegamenti aeroportuali su rotaia competono direttamente a Trenitalia.

Gli altri, a cominciare da Malpensa in gestione a Trenord, incombono su altri vettori regionali (GTT per Torino Caselle, Ferrotranviaria per Bari Palese) o locali (come, appunto, a Bologna, Firenze e Pisa).

Neppure le tipologie di gestione sono uniformi. Tralasciando il sistema relativamente



Tram Firenze - aeroporto



articolato di Malpensa, Fiumicino e Palermo Punta Raisi sono serviti sostanzialmente da treni navetta verso il centro urbano, con numerose fermate intermedie per distribuire i passeggeri, salvo il Leonardo Express, che costituisce una relazione veloce per Termini. Più o meno analogo, seppur su scala ridotta, il modello adottato a Torino ed a Bari, che presentano per altro il vantaggio di spingersi ambedue oltre lo scalo aereo, toccando quindi altri importanti centri suburbani, quali Ciriè, Lanzo, Bitonto o Andria. Le difficoltà incontrate durante i lavori di completamento del Pasante di Torino (con l'infelice attestazione alla stazione Dora) e gli effetti negativi del disastro di Corato, nell'estate 2016, hanno ritardato, ma non annullato il successo di questi collegamenti.

Analogamente RFI ha adottato, seppur in ritardo di molti anni rispetto a quando sarebbe stato possibile fare, questo modello nel caso di Cagliari Elmas e Trieste Ronchi dei Legionari: sostanzialmente attrezzare una fermata lungo una linea preesistente e raccorderla all'adiacente aerostazione con una serie di tapis roulant, consentendo a tutti i treni in transito sulle linee Cagliari-Oriстано/Iglesias e Trieste-Venezia di smistare i passeggeri verso numerosi centri della Sardegna meridionale e della costa vene-

to-friulana.

Più discutibile la scelta operata a Pisa – dove esisteva un preesistente raccordo ferroviario (il primo di questo genere in Italia, fin dal 1983) – e adesso a Bologna. Per entrambi gli scali si è puntato su uno shuttle automatico, che presenta il vantaggio di poter offrire una buona frequenza

di corse, senza forti costi incrementali, ma che sconta il limite di imporre comunque un cambio nella stazione principale. Fatto particolarmente critico a Pisa, dove la distanza tra il terminal ed il centro è molto breve e sono venuti meno i treni diretti dall'aeroporto verso Pontedera, Empoli e Firenze. Proprio nel capoluogo toscano debutta adesso un'ulteriore tipologia di vettore, quello tranviario, che sconta ovviamente tempi di percorrenza non particolarmente elevati (ma lo scalo di Peretola è a soli 6 km dal centro) in cambio di una fitta capillarità di fermate intermedie. Del resto la scelta di utilizzare il tram per raggiungere un aeroporto non è una novità assoluta: un servizio analogo è operativo da anni a Brema e ad Erfurt in Germania, mentre l'infrastruttura di gran lunga più rilevante in materia si può utilizzare a Lione con il "tramway express" tra Satolas ed il centro.

Ad essere pignoli si potrebbero annoverare altri casi italiani di scali in qualche modo raggiungibili in treno: quelli di Genova (dove dalla stazione di Sestri Ponente Aeroporto è necessario, tuttavia, utilizzare un bus per accedere al terminal), di Ancona (con la fermata di Castelferretti, posta lungo la linea per Roma) e di Reggio Calabria (dove esiste una fermata Aeroporto sulla

linea jonica). Ma si tratta di relazioni abbastanza marginali e poco utilizzate.

Tre ulteriori collegamenti sono in fase di realizzazione a beneficio di Milano Linate (linea 4 della metropolitana automatica), di Napoli Capodichino (linea collinare circolare) e, a più lungo termine, di Catania Fontanarossa. In questi casi si potrà giungere in aeroporto col metrò: vantaggi in termini di frequenze, capillarità e prezzo del biglietto; disagi nel dover condividere con i normali passeggeri carrozze piuttosto affollate, almeno nelle ore di punta.

Molti di più sono i raccordi allo studio: Bergamo, Verona, Venezia, Perugia, Brindisi, Lamezia Terme, Olbia ed Alghero. Alcuni ampiamente giustificati dal traffico aereo, ancorché di non facile realizzazione (Orio al Serio e Tesserà); altri abbastanza brevi, ma di impatto prevedibilmente modesto (Perugia e Lamezia). In certi casi il raccordo aeroportuale potrebbe apportare nuova linfa e dare un senso a linee ferroviarie a scarso traffico come quelle della Sardegna settentrionale. Curiosamente sembra trascurato il problema di collegare lo scalo di Ciampino (traffico notevole e raccordo abbastanza breve sia dalla metropolitana Anagnina, sia dalla stazione FS di Ciampino): ma ciò si iscrive nel quadro piuttosto desolante dei trasporti nella capitale.

A lungo termine, dunque, dovremmo disporre di un numero di aeroporti raggiungibili in treno (o metrò, o shuttle, o tram) oscillante tra i 15 ed i 20. Ed anche di più, se andassero a buon fine tutte le intenzioni manifestate dalle varie amministrazioni competenti. A quel punto si potrà davvero parlare di un

sistema di trasporto integrato tra ferro ed aereo sull'intero territorio nazionale.

Quanto basta per compensare il notevole arretramento registrato, invece, negli ultimi trent'anni a livello di porti. Dove i sindaci hanno fatto di tutto per eliminare l'impiccio delle rotaie nel timore di intralciare il traffico veicolare. Come è successo a Civitavecchia, Olbia, Brindisi e, recentemente, ad Ancona. Per non parlare della sciocca penalizzazione del "trenino Verde" a Palau. E' pur vero che, in tempi di voli low cost, ad utilizzare i traghetti sono rimasti prevalentemente automobilisti, camperisti e camionisti (l'abbandono dell'"alta velocità" sul mare - in ragione degli alti costi del carburante - ha inferto un duro colpo al possibile rilancio della formula treno+traghetto), ma ci sarebbe pur sempre il traffico verso le isole minori oberate dagli autoveicoli e sullo Stretto di Messina, il cui transito dei treni a lungo percorso continua a deteriorarsi nel disinteresse generale. Senza contare il numero crescente di croceristi che sbarcano a Savona, Genova, Civitavecchia o Venezia e che sarebbe bene indirizzare verso vettori più sostenibili dell'auto o dei pullman.

Massimo Ferrari
Presidente Assoutenti/Utp



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



Milano: M2, dal 19 febbraio via al rinnovo della linea per portare più passeggeri



Firenze: Tramvia, nuovi orari e frequenze T1 e T2. Confermata una corsa ogni 4 minuti e 20 secondi



Toscana: Rossi su nuova linea tramvia, la Regione continuerà a impegnarsi anche per il futuro”



Convegno l'altRa velocità: Gualtieri (Tper) tratteggia strategia complessiva dell'azienda

atac

ROMA



Atac: nel 2018 venduti oltre 100 milioni di titoli per 271 milioni di valore



Milano: intesa tra Comune e Atm per il contenimento del rumore dei mezzi pubblici



Filt-Fit, Uilt Lombardia: investire nel TPL a partire dall'accordo del 5 aprile 2017



Lombardia: Terzi, al lavoro per sbloccare 300 milioni del fondo nazionale TPL



Umbria: Ricci (misto Rp – Ic), regione è isolata da alta velocità e ferrovie



La locomotiva Bombardier TRAXX DC3 riceve l'autorizzazione a circolare in Italia

AUTONOME
PROVINZ
BOZEN
SÜDTIROL



PROVINCIA
AUTONOMA
DI BOLZANO
ALTO ADIGE

Bolzano: arriva il bonus pendolari, rimborsi per i ritardi e soppressioni dei treni



Barriere antirumore su linea Adriatica: RFI disponibile a confronto con Enti Locali

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

CONCORSO “NICO PIRAS”

SONOSTATOIO

INSIEME CONTRO IL MALTRATTAMENTO DEI MEZZI PUBBLICI

III EDIZIONE

**DOVE TI SIEDERESTI?
SCEGLI E VINCI!**



Realizza un fumetto o uno spot audio-video
e partecipa al concorso!

SCOPRI TUTTI I DETTAGLI SU WWW.SONOSTATOIO.COM



FONDAZIONE
MOTUS

UniSalute
SPECIALISTI NELL'ASSICURAZIONE SALUTE