



mmp
mobility press **magazine**

**La determinazione di credere nei tram
Efficientamento del TPL, sicurezza e nuove linee ferroviarie.
La strategia di Terzi per la Regione Lombardia**

Passeggeri FlixBus sempre più green

Analisi costi-benefici: che fare?

Numero 191 - 24 Aprile 2019

Editoriale

La determinazione di credere nei tram

É duro riuscire ad invertire una tendenza dalla quale non si riesce ad uscire. Non é facile lasciare in garage (o sotto casa) l'automobile privata e mettersi assieme a mille altre persone su un mezzo di trasporto pubblico, vale a dire collettivo, talvolta affollato, raramente del tutto comodo.

Nulla rispetto alla scatola piena di accessori che ci fa sentire in un guscio protetto, guscio tra migliaia di gusci, spesso tutti in fila.

Chi scrive vuol ricordare la storia della Valle Seriana, territorio di acqua, centrali idroelettriche, fabbriche tessili, cementifici e meccanica di precisione dove alla fine dell'800 imprenditori belgi costruirono una linea ferroviaria che collegava la lunga teoria di comuni valligiani con il capoluogo di Bergamo. Merci e passeggeri, locomotive a vapore e tutto quanto poteva servire per la mobilità di un territorio fortemente industrializzato. Dopo la Grande guerra sulla spinta del sovranismo del Regime tutto venne italianizzato ed i belgi (che in Italia avevano costruito altre ferrovie) vennero rimandati a casa. Ma non si fermò lo sviluppo con l'acquisto di nuovo materiale rotabile. Un servizio pubblico, pubblico nel vero senso della parola.

Poi, per incroci societari, acquisizioni, fallimenti e impicci vari la società (che come tutte le ferrovie minori dell'epoca era privata) finì nelle mani di una potente famiglia di cementieri, i Pesenti, che si ritrova-

rono a gestire una ferrovia, inglobandola in una società di autobus assieme alla gemella che saliva la Valle Brembana.



La sua storia si avvicina all'ultimo capitolo. La ferrovia venne definitivamente chiusa nel 1967, sedime e binari venduti ai migliori offerenti, così come il materiale rotabile tra le proteste delle popolazioni e degli

amministratori locali; non ci fu niente da fare. Tutti in fila, automobili, bus e camion a guardare i vecchi binari arrugginiti.

Bene, ci son voluti quarant'anni, ma alla fine la testardaggine del gruppo dirigente di ATB e TEB e la lobby del trasporto pubblico c'è l'ha fatta ed è nato il tram della Valle Seriana che, per puntare a ulteriori sviluppi, è stato chiamato T1. Proprio in questi giorni si celebra il decimo anniversario del servizio, che ha trasportato, ridendo e scherzando, più di 33 milioni di passeggeri.

E come ci si poteva aspettare dopo dieci anni si ricomincia e tutti al lavoro (ministro Toninelli permettendo) per la costruzione della linea T2 per la Valle Brembana con un percorso di circa 10 chilometri che collegheranno il capoluogo con Villa d'Almé.

Testardaggine e determinazione delle poche città (oltre a Bergamo solo Firenze Venezia e Padova) che hanno creduto nel tram anche quando la gomma si pensava l'avessero definitivamente sconfitto.

Antonio Riva

2^a Edizione

ASSOCIAZIONE ITALIANA
per l'INGEGNERIA
del TRAFFICO
e dei TRASPORTI



Con la collaborazione di



**Organizza il: *CORSO PER
ENERGY MANAGER
ED ESPERTO IN
GESTIONE ENERGIA***

ROMA - 2019
11, 12, 26, 27 giugno
10, 11 luglio



Sede: ASSTRA - Roma
Piazza Cola di Rienzo 80/a
[Metro A, fermata Lepanto]

Con il supporto di



ASSTRA Service srl

Women in Mobility 4

Efficientamento del TPL, sicurezza e nuove linee ferroviarie. La strategia di Terzi per la Regione Lombardia



*Claudia Maria Terzi,
Assessore della Regione Lombardia alle Infrastrutture, trasporti e
mobilità sostenibile*

Recentemente ha incontrato il ministro Toninelli per affrontare questioni inerenti il TPL in Lombardia. Cosa è emerso da questo incontro?

In quell'occasione, l'urgenza era sensibilizzare il ministro in ordine alla realizzazione della tranvia T2 Bergamo – Villa d'Almè, il cosiddetto tram delle valli che come Regione abbiamo deciso di sostenere concretamente. Il progetto è in corsa per aggiudicarsi fondi ministeriali che saranno erogati attraverso un bando che premia le opere più meritevoli, da qui l'esigenza di perorare la causa dell'infrastruttura lombarda. Il potenziamento della metrotranvia può rappresentare un ulteriore salto di qualità per il sistema del trasporto pubblico nella Bergamasca, assicurando collegamenti efficienti e rapidi tra il capoluogo

e le valli. Dal 2009 è attiva la tranvia T1 Bergamo - Albino che sta realizzando numeri straordinari, dunque bisogna proseguire su questa strada. La metrotranvia bergamasca è un esperimento interessante anche perché viene recuperato il sedime delle ferrovie dismesse, ponendo rimedio a errori di valutazione commessi nei decenni passati quando, purtroppo, l'imporsi dell'auto come mezzo di trasporto privilegiato induceva, non di rado, gli amministratori dell'epoca a togliere i binari di treni e tram. Ovviamente poi, ho posto sul tavolo riflessioni di carattere più generale sul tema del TPL e delle risorse necessarie al miglior funzionamento del sistema.

Quali sono secondo lei le questioni prioritarie da affrontare per efficientare il



servizio di TPL della regione?

Stiamo facendo molto per efficientare ulteriormente l'offerta del Tpl lombardo, penso per esempio al recente stanziamento di 18,7 milioni di euro per acquistare 145 autobus nuovi. Resta sul tavolo però il tema dei finanziamenti al trasporto pubblico. Il Ministero deve anzitutto confermare i trasferimenti dello scorso anno. Come Regione siamo già intervenuti coprendo con risorse nostre i costi delle prime 4 mensilità del Tpl lombardo, in



attesa che arrivassero i fondi ministeriali. Ora aspettiamo che il Ministero scongeli la parte restante del finanziamento ma confido che questo venga fatto, perché i cittadini non devono subire decurtazioni del servizio come avvenuto in passato per i tagli dei precedenti governi. Occorre però fare un passo in avanti e modificare la ripartizione delle risorse del Fondo nazionale dei trasporti: la Lombardia riceve circa il 17% degli stanziamenti a fronte di un'utenza che costituisce il 22% di quella nazionale.

Questi 5 punti percentuali fanno la differenza, considerando che un riparto equo consentirebbe alla Lombardia di avere 230 milioni di euro in più a beneficio dei pendolari.

Cosa pensa della proposta di tariffazione integrata approvata con larga maggioranza dai sindaci della Città Metropolitana di Milano?

La tariffazione integrata è una riforma di Regione Lombardia, che abbiamo tutto l'interesse ad attivare sull'intero territorio ma senza forzare i tempi e soprattutto rispettando i passaggi tecnici che, inevitabilmente, prevede questo nuovo sistema. Nessun cittadino deve essere penalizzato da eventuali aumenti che si potrebbero veri-

ficare su alcune tratte in seguito a un'introduzione non sufficientemente calibrata della tariffazione integrata. I tecnici della Regione sono al lavoro proprio per scongiurare il rischio di distorsioni: alcune linee vedrebbero rincari non giustificati e questo non lo possiamo accettare. Comunque rilevo, a onore del vero, che quanto approvato dall'Agenzia del Tpl di Milano non è assimilabile al biglietto unico, dato che manca la parte ferroviaria proprio per i motivi sopracitati. La tariffazione integrata, ripeto, non si deve trasformare in un aumento dei costi per i cittadini.

Parliamo ora di Trenord. A novembre lei parlava di una stato "disastroso". Riconosceva gran parte delle colpe di questa

situazione al precedente governo e a Trenitalia e RFI che non avrebbero fatto investimenti adeguati. Com'è la situazione oggi?

Quando mi sono insediata la situazione era appunto insostenibile, perché frutto di un prolungato disinteresse dello Stato che negli anni scorsi non ha sufficientemente investito in Lombardia. Trenord è una società al 50% tra Ferrovie Nord Milano (afferente a Regione Lombardia) e Trenitalia (Ferrovie dello Stato). Ebbene, Regione Lombardia ha investito 3 miliardi in Trenord (1,4 miliardi fino adesso e 1,6 per l'acquisto di nuovi treni), mentre Trenitalia ha messo solo 170 milioni di euro negli ultimi anni. Il risultato è che la flotta conferita da Trenitalia ha 32 anni di media, mentre quella conferita da Fnm - Regione Lombardia 9 anni. Basterebbe questo dato per descrivere il contesto in cui ci siamo trovati ad agire. Per invertire la rotta abbiamo messo in campo azioni di moral suasion nei confronti dello Stato, inducendo Rfi a presentare un piano di investimenti per la Lombardia e Trenitalia a fornire a stretto giro di posta dei treni di supporto, seppur usati. Ma soprattutto abbiamo concordato con Trenord le mo-

dalità per migliorare le performance nel breve periodo. Gli interventi coincisi con il cambio orario invernale hanno determinato un aumento dell'indice di puntualità, ora abbondantemente sopra l'82%, ovvero 7 punti percentuali in più rispetto alla media precedente. E hanno determinato un calo drastico delle soppressioni, ridotte di oltre 2/3 passando dal 5% al 1,7%, da 120 a meno di 40 al giorno. Questo non significa che tutto vada bene, ma che abbiamo decisamente invertito la rotta innescando un sensibile miglioramento del servizio. E questo è certificato dai dati. Contiamo di migliorare ulteriormente dal prossimo anno, quando cominceranno ad arrivare i 161 nuovi treni acquistati dalla Regione per svecchiare la flotta conferita da Trenitalia. Ricordo che il servizio ferroviario regionale lombardo trasporta quotidianamente oltre 800.000 pendolari, cifra pari al 26% del totale italiano: in sostanza la Lombardia fa i numeri di Lazio, Veneto e Piemonte messi assieme, e questo non può essere ignorato se fare valutazioni oggettive della situazione.

Ritiene soddisfacente il piano degli investimenti presentato da RFI per la Regione Lombardia?



Come dicevo in precedenza, sotto altre gestioni politiche e manageriali, la Lombardia è stata trascurata e di questo i lombardi ne hanno pagato il prezzo. Il programma presentato da Rfi su nostra sollecitazione, è un passo significativo nella direzione giu-



sta perché mette nero su bianco una serie di interventi di cui la rete ha estremamente bisogno. Ci sono i nuovi tracciati, i potenziamenti delle linee, ma anche le misure per gli efficientamenti di carattere tecnologico. Questi ultimi sono forse poco appariscenti ma assolutamente strategici per rendere più sicuro e funzionale tutto il sistema. L'altro grande tema è l'eliminazione dei passaggi a livello, che in Lombardia sono davvero ancora troppi e costituiscono un vulnus anche dal punto di vista viabilistico. Come Regione abbiamo cofinanziato molti interventi e continueremo a monitorare il lavoro di Rfi affinché rispetti le tempistiche annunciate.

La sicurezza è un tema che le sta molto a cuore. In questo senso è stato approvato un protocollo d'intesa con le forze dell'ordine per farle viaggiare gratis sui mezzi pubblici. Crede che questo possa portare a un aumento di sicurezza percepita dai cittadini e di conseguenza sia da incentivo per l'uso dei mezzi pubblici?

Per il protocollo che lei giustamente ri-

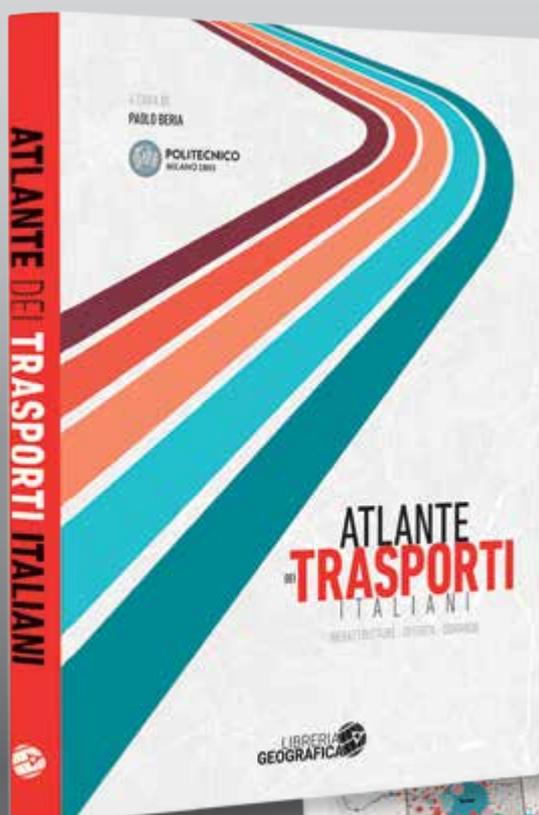
corda abbiamo investito oltre 6 milioni di euro. In sostanza agenti e militari si mettono a disposizione per intervenire in caso di bisogno, comunicando preventivamente la loro posizione al capotreno o all'autista. Una misura che negli anni scorsi ha dato riscontri importanti. La presenza delle Forze dell'Ordine sui mezzi pubblici ha un effetto deterrente e in molti casi il loro lavoro a tutela degli utenti e del personale di bordo è stato provvidenziale. Sempre per quanto riguarda la sicurezza, i nuovi treni acquistati dalla Regione in arrivo dal prossimo anno saranno dotati di un sistema di videosorveglianza intelligente con rilevatori di comportamento anomalo, in grado di assicurare maggiore tempestività negli interventi. Chi utilizza i mezzi pubblici ha il diritto di avvertire un clima di normalità intorno a sé, non di pericolo per la propria incolumità. Le stazioni, i treni, gli autobus non devono essere zone franche in cui spadroneggiano criminali e sbandati.

Anna Argiolas



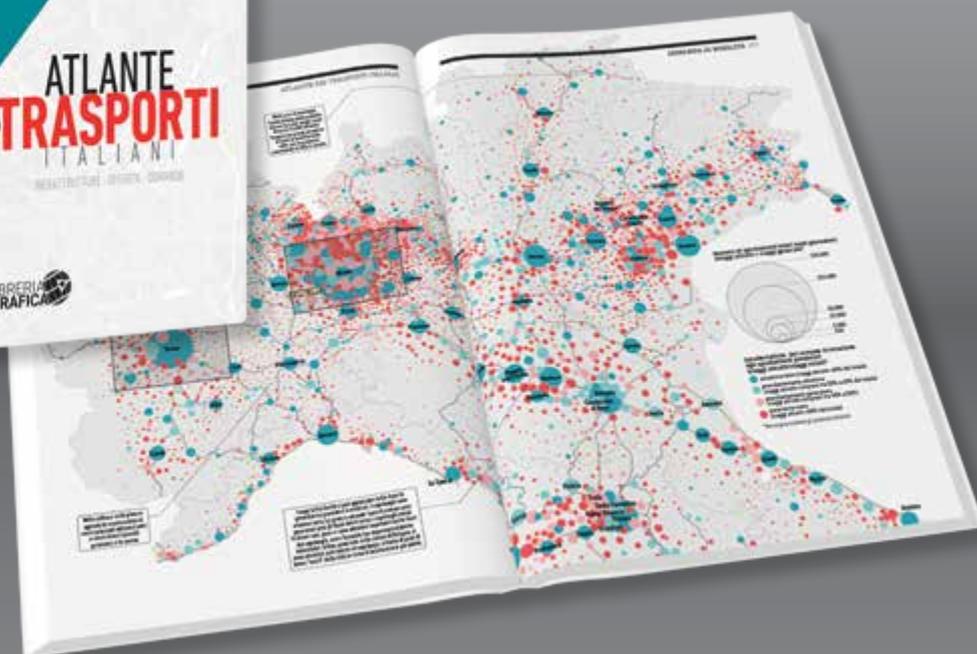
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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



Focus

Passeggeri FlixBus sempre più green. Molti scelgono di viaggiare anche con la propria bici



“I dati - afferma Andrea Incondi, Managing Director di FlixBus Italia - mettono in luce la tendenza fra i viaggiatori europei a optare per soluzioni di trasporto collettivo e intermodale, a beneficio dell’ambiente e della società. In qualità di

operatore da sempre orientato a una mobilità sostenibile, siamo lieti di contribuire attivamente a questo cambiamento”.

In linea con l’orientamento green e per andare incontro alle esigenze di tutti i passeggeri che amano trascorrere le proprie vacanze all’insegna della sostenibilità, dell’attività sportiva e delle passeggiate in bicicletta, l’operatore della lunga percorrenza ha inaugurato i primi bus con

Secondo una ricerca interna svolta a livello internazionale, cresce tra i passeggeri FlixBus l’attenzione all’intermodalità. Tre quarti degli utenti, infatti, raggiungono la propria fermata di partenza in modo eco-sostenibile: il 40% dei passeggeri sfrutta i mezzi pubblici, un altro 20% vi si reca a piedi, mentre i restanti arrivano alla fermata in bici.

Il dato più rilevante lo fornisce l’istituto di ricerca indipendente IGES, che rivela come il 70% dei passeggeri FlixBus scelga consapevolmente mezzi collettivi per viaggi a lunga distanza pur essendo in possesso di un’auto, a conferma di una crescente sensibilità sul tema ambientale.



portabici.

Solo della flotta italiana, saranno circa 50 gli autobus equipaggiati che consentiranno di coprire oltre 25 linee con destinazioni nazionali e internazionali coperte, tra cui Ancona, Bolzano, Firenze, Lecce, Parma, Pescara, Ravenna, Rimini, Riccione, Salerno, Sorrento e Torino ma anche Bled, Cannes, Dusseldorf, Francoforte, Lione, Nizza, Zurigo e molte altre.

Un ulteriore servizio offerto ai passeggeri FlixBus per soddisfare le richieste emergenti. Infatti, il rapporto Cicloturismo e cicloturisti in Italia, ha segnalato come, nel 2018, quasi la metà dei vacanzieri attivi nel nostro Paese abbia fatto un uso frequente della bicicletta per svolgere attività fisica in connessione con la conoscenza e scoperta del territorio.

Un anno fa, FlixBus ha lanciato in Francia il primo E-bus e ha dimostrato con successo, in questi dodici mesi con l'espansione della flotta elettrica, come anche gli autobus a lunga percorrenza possano essere

“emission-free”.

Un impegno verso la piena sostenibilità che FlixBus condivide ogni giorno anche con i propri utenti. Infatti, la società offre, a tutti i passeggeri che lo desiderano, la possibilità di versare un contributo ambientale per la compensazione delle emissioni CO₂ per viaggi effettuati con mezzi che ancora non sono senza emissioni.

Al momento della prenotazione, per coloro che scelgono questa opzione, al prezzo del biglietto viene aggiunta una piccola quota (calcolata automaticamente in base alla distanza percorsa per un valore dell'1-3% circa del costo di viaggio) che FlixBus investe in progetti certificati per fare fronte al cambiamento climatico. Attualmente, tutte le donazioni vengono versate in favore del progetto delle Nazioni Unite Gold Standard Climate Project Cleaner Stoves in Rwanda.

RED



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

CAGLIARI

18 settembre - 2019

Sede: da definire

BOLOGNA

data da definire

Sede:
sede Tper
via Saliceto, 3
40128 Bologna

Partner

**IVECO
BUS**



ALFABUS
EUROPA



SOLARIS



sponsor



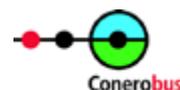
Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico



Mobility partner



Controcorrente

Analisi costi-benefici: che fare? Di Marco Ponti, Bridget Research

Per i trasporti ci sono in ballo 133 miliardi di opere grandi e piccole, mai valutate, lasciateci in eredità dal governo precedente, che hanno creato grandi aspettative di soldi pubblici in arrivo, aspettative politiche ed industriali, che prescindono totalmente dalla loro urgenza e utilità, sulle quali occorre decidere. Infatti è altamente improbabile che ci siano soldi per farle tutte, e il rischio di infiniti cantieri che si aprono e non si chiudono mai è molto reale. Soprattutto in tempi di strette alla spesa, e a parte la certezza di sprechi di scarsi soldi pubblici (a meno si condivida che “a priori” nessuna di queste sia uno spreco... nemmeno quelle più dubbie).

Toninelli ha iniziato un tentativo di selezionare le opere in base a serie e oggettive analisi costi-benefici, tentativo che tuttavia incontra ostacoli rilevantissimi. Se ci si ferma di fronte a questi ostacoli, il partito del cemento, come sempre è successo, vincerà ancora una volta la partita, e anche questo governo rientrerà nei ranghi di un sistema che certamente non ha contribuito alla crescita italiana; il cemento invece delle tecnologie è oggi una scelta fatale, un ritorno ad uno scenario paleoindustriale passato che non tornerà, tanto più quanto più limitate sono le risorse pubbliche, cioè quanto più le scelte di investimento devono essere selettive.

Se invece questo tentativo deve proseguire, come è ben auspicabile, bisogna però fare alcune cose importanti cioè le cose per le quali il progetto di valutazione è partito: innanzitutto trasparenza nell'uso



dei soldi pubblici, anche con aspri dibattiti sulle analisi, cosa che ha incominciato ad emergere per la prima volta, e che deve continuare per tutte le scelte, soprattutto quelle più onerose. Qualsiasi selezione “a priori” di opere che possono evitare l'analisi perché se ne temono i risultati genererebbe una grave perdita di credibilità.

Rientra in questo aspetto la pubblicazione di tutte le analisi svolte e con il massimo anticipo possibile rispetto alle scelte politiche. Si ricorda infatti che uno degli scopi principali dell'operazione è legato alla trasparenza delle scelte ed al dibattito



democratico, molto più che dire dei “Sì” o dei “No”, che giustamente spettano alla politica; altrimenti i sospetti di manipolazione non possono che crescere, e si tornerebbe alla discrezionalità del passato. Sarebbe un pessimo segnale.

In secondo luogo, occorre rivedere l’assunzione, acritica ed in perfetta continuità con il governo precedente, che la “cura del ferro”



sia una scelta sempre sensata. Come si può dimenticare che questo modo di trasporto rappresenta una voragine per le casse pubbliche? L’argomento ambientale certo in molti casi è valido, ma va visto in termini rigorosi: si ricorda a solo titolo di esempio che raddoppiare il trasporto merci su ferro ridurrebbe le emissioni di CO2 di meno dell’1%, con costi altissimi per lo Stato. Inoltre è certo che le emissioni dei veicoli stradali nei prossimi anni continueranno a diminuire, e quindi questo fatto, dato il lungo periodo richiesto dalla realizzazione di grandi opere ferroviarie, ridurrà l’importanza di spostare traffico dalla gomma al ferro.

Per il problema della congestione stradale, generata soprattutto da automobili private, cioè dal trasporto passeggeri, come dimenticare che la popolazione del Paese è prevista in diminuzione, soprattutto al sud?

E che dire del fatto che l’attuale modesto ruolo economico del trasporto di merci su ferro sia tale nonostante decenni di tassazione elevatissima del trasporto su gomma e di sussidi altrettanto elevati a quello su ferro? Non si può forse riflettere che data la struttura del territorio italiano e le caratteristiche del nostro sistema produttivo, basato su imprese medio-piccole,

il trasferimento alla ferrovia è molto difficile, considerato che questo modo di trasporto non può tecnicamente essere capillare, cioè può servire solo alcune direttrici con moltissima domanda?

Più di ogni altra cosa infine serve trasparenza, della quale deve far parte la necessaria denuncia politica di questo non glorioso passato: troppe scelte opache e non motivate in alcun modo.

Come dimenticare i meccanismi di affidamento del maggior progetto infrastrutturale degli ultimi vent’anni, l’Alta Velocità ferroviaria? Investimenti per una cifra stimabile oggi intorno ai 50 (60?) miliardi, praticamente tutti a carico dei contribuenti, supportati da analisi o inesistenti o chieste agli interessati, e affidati senza gara pochi giorni prima che scattasse l’obbligo europeo? Ma la storia reale, rapidamente dimenticata, è peggio di questa. Lo Stato firmò con i consorzi di imprese cui “regalava” questi affidamenti miliardari, contratti con cui si “auto-multava” per molte centinaia di milioni se non avesse realizzato l’opera o la avesse affidata ad altri. Perché un comportamento così incredibilmente generoso? E queste “curiose” multe condizionano ancora molte delle opere oggi sul tavolo.

La trasparenza è anche ricordare come si è arrivati ad opere spesso costosissime e altrettanto spesso di dubbia urgenza o utilità. Il grande democristiano Andreotta (non un pericoloso comunista) dichiarò nel 1992 a Repubblica “Chi parla di grandi opere è solo interessato alle proprie tangenti”. E chi dimentica il passato è condannato a ripeterlo: ricordarlo forse renderà più difficile che si ripeta.



Napoli: ricco calendario di iniziative METRO ART dell'ANM per questi giorni di festività



Agenzia del TPL di Brescia: Bragaglio, senza certezza risorse per TPL gravi rischi per servizio e gara

Autoguidovie

Autoguidovie: al via la vendita online degli abbonamenti



A Bologna cresce la mobilità sostenibile: autobus e taxi viaggiano con il biometano del Gruppo Hera

FIT-CISL FEDERAZIONE ITALIANA TRASPORTI

Tpl: Pellecchia (Fit-Cisl), è servizio essenziale. No a taglio di 300 milioni



Atac: bus a noleggio, nessun rischio economico per azienda. Il fornitore provvede a immatricolazione



Friuli Venezia Giulia: Tpl ferrovie, Regione aperta a manifestazioni di interesse plurime



Lazio: Alessandri, risoluzione M5S-Lega conferma nostra preoccupazione su taglio risorse



Filt-Cgil: preoccupati da piano Trenitalia di esternalizzazione della manutenzione dei treni



Serbassi (Fast-Confisal): portare Rfi dentro la PA mette a rischio l'intero gruppo



Riaperta oggi completamente rinnovata la biglietteria Trenord della stazione di Rho



Italo: chi si recherà a Napoli fra 25-28 aprile avrà sconti per acquisto di Campania Arte Card 365

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

