



mmp
mobility press **magazine**
N. 195 - 22 Maggio 2019

Nuovi treni, "depositi 4.0" verso il futuro

Cancelleri (M5S): Caro professor Ponti...

Brescia Mobilità all'Università

Emilia Romagna app e nuove tecnologie nel TPL

Nicotera (ASSTRA): burocrazia ostacolo per le imprese TPL

Fine Aprile nella Foresta Nera: meglio treno o auto?

#GREENMOBILITY VIDEO-CONTEST



REALIZZA UN VIDEO PER PROMUOVERE
LA **MOBILITÀ SOSTENIBILE** E
VINCI... LONDRA!

Partecipa da solo o con i tuoi amici e realizza un breve video che incentivi
l'utilizzo della green mobility: i lavori migliori saranno premiati con un **viaggio**
a **Londra**, **notebook** e **abbonamenti annuali** al trasporto pubblico di Brescia!

 1. SHOOT  2. SEND  3. WIN

FINO AL 30 GIUGNO 2019
REGOLAMENTO COMPLETO
SU WWW.BRESCIAMOBILITA.IT

|  |  |  |



UNIVERSITÀ
DEGLI STUDI
DI BRESCIA

 unibs sostenibile

 AIESEC



mmpo
mobility press magazine



Nicotera (ASSTRA): burocrazia ostacolo per le imprese TPL

Editoriale

Nuovi treni, nuovi "depositi 4.0": l'AV corre sempre più verso il futuro

Alstom ed NTV hanno giustamente organizzato una cerimonia per inaugurare una nuova "casa" per i treni Italo nell'hub manutentivo di Nola.

Impossibile non ricordare che Nuovo Trasporto Viaggiatori è un'avventura sorta dal nulla, il servizio commerciale è iniziato solo sette anni fa ed è sempre nel 2012 che viene inaugurato il centro manutenzione convogli all'interno dell'interporto di Nola. Il centro nasce già nel segno dell'innovazione: la casa costruttrice francese Alstom costruisce i treni Italo a NTV e



– contemporaneamente - sottoscrive un contratto di manutenzione globale ("full maintenance" è l'espressione inglese usata in questi casi) della durata di 30 anni. Alstom

progetta e costruisce materialmente l'officina e i depositi dove ospitare i treni per la manutenzione e cura via via l'ingrandimento e il potenziamento dell'impianto, che ora si arricchisce di un nuovo immenso capannone di circa 8.800 metri quadrati, con tre binari attrezzati (due coperti e uno in fase di completamento all'esterno) e uno di parcheggio, sempre all'esterno. Un investimento di 20 milioni di euro, che consolida una partnership di successo, ma non solo: perché l'impianto Alstom è già proiettato nel futuro con lavori che vengono effettuati 24 ore al giorno per sette giorni su sette, ma dove si continua a investire, e non solo sulla formazione del personale (gli oltre 160 addetti ed operai

sono - a tutti gli effetti - tutti tecnici specializzati).

La digitalizzazione e l'avvento dell'industria 4.0 hanno già fatto il loro ingresso nei capannoni del centro di Nola, ad esempio col sistema Train Tracer (che consente al convoglio di comunicare costantemente i dati dello stato manutenzione ai terminali della modernissima Control Room, nel frattempo installata nel centro), ma la divisione Alstom Services punta già al salto definitivo nel "Deposito 4.0", cioè il de-

posito del futuro che sarà sempre più efficiente grazie all'utilizzo dei "Big Data" (in pratica, computer che dialogano tra loro, si scambiano le informazioni, programmano gli interventi manutentivi, controllano lo

stato di salute dei convogli etc. etc.). Tutti elementi che confermano l'orgogliosa tesi dei tecnici NTV ed Alstom che ci troviamo di fronte al "centro manutentivo più moderno d'Europa": che deve garantire il perfetto funzionamento di una flotta di 47 treni (composta dai 25 AGV in circolazione dal 2012 e i 22 nuovissimi AGV "Pendolino Evo", di cui 14 sono già stati immessi sui binari, mentre gli altri 8 arriveranno tra fine 2019 e inizio 2020), che – tra un viaggio e l'altro – compiono ogni anno qualcosa come 18 milioni di chilometri, un viaggio più lungo del diametro della Terra.

A Nola si parlava solo di futuro, perché – in realtà – l'Alta Velocità è la vera, grande finestra che l'inizio di questo secolo ha



aperto sul futuro.

Chiunque frequenti le stazioni rimane sorpreso di trovarle affollate in un giorno ferialo come in un giorno festivo, durante ponti, weekend ma anche in periodi assolutamente normali, “morti” come si sarebbe detto un tempo. Più o meno identica è la sensazione ascoltando i discorsi dei viaggiatori in treno: è “una svolta senza pari”, “io è la quarta volta in un mese che vado e torno da Napoli”, e via via dicendo. I numeri in Italia (perlomeno quelli ufficiali) continuano a rimanere una specie di segreto di Fatima, ma si stimano aumenti del 250% dei passeggeri che si sono rivolti al treno dopo l’inaugurazione dei servizi AV, sulla famosa direttrice Roma-Milano 2 su 3 viaggiatori viaggiano oramai utilizzando i convogli delle Freccie di Trenitalia o i treni Italo di NTV.

Gran parte del merito di un successo che nessuno può mettere in discussione deriva dal fatto che l’Italia è l’unico paese in Europa ad avere sperimentato la “concorrenza nel mercato”, cioè la compresenza di due operatori che effettuano lo stesso tipo di servizio, più o meno alle stesse condizioni e la cui offerta di differenza sostanzialmente o nella qualità del prodotto o nel prezzo, esattamente come avviene per due pacchi di pasta al supermercato. Anche l’amministratore delegato del gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, Gianfranco Battisti, ha riconosciuto nell’ultima occasione che la concorrenza è stato uno dei motori che hanno spinto il gruppo a migliorare le proprie performance e diventare la prima ferrovia in Europa per quanto riguarda gli indici di produttività. E, anzi, Battisti ha fatto qualcosa di più: ha riconosciuto il ruolo dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti nello stimolare non solo la concorrenza, ma anche l’utilizzo al massimo dell’efficienza possibile della rete infrastrut-

turale, da sempre considerato il limite strutturale che impedirebbe uno sviluppo del mercato a livello di quanto consentito – ad esempio - nel settore dei cellulari, dove in teoria non c’è limite ai contenuti che possono viaggiare nell’etere. In realtà, l’ART ha sempre sostenuto che lo sviluppo delle moderne tecnologie moltiplica anche la capacità delle reti infrastrutturali, anche quelle apparentemente più inaccessibili come i binari di una rete ferroviaria, dove certo due treni non possono circolare contemporaneamente e realizzare in pieno l’equiparazione dei due pacchi di pasta in esposizione al supermercato. Eppure, lo sviluppo dei nuovi sistemi sembra riuscire a vincere (in senso metaforico, ovvio, perché in senso fisico l’ostacolo rimane insormontabile) anche questo limite, se è vero come è vero che proprio l’ART è pienamente coinvolta nel risolvere la questione della completa parità di trattamento tra Trenitalia e NTV anche nella conquista delle preziose “tracce orarie”, i famosi slot che determinano gli orari di partenza dei treni e via dicendo. Problemi che possiamo definire tranquillamente “di crescita”, e che danno in qualche maniera soddisfazione perché non sono molti i settori – nel nostro Paese – che possono così puntare su sviluppo delle attività e futuro 4.0

Antonio D’Angelo



Frecciarossa Trenitalia

Save the Date

GENOVA, 26-28 Giugno 2019



Organizzato da:



Forum sull'innovazione e cooperazione per lo sviluppo del cluster marittimo Euro-Mediterraneo  

PALAZZO SAN GIORGIO - ACQUARIO DI GENOVA - EATALY

#PST19 #pstconference #mainconference

PER INFORMAZIONI:

info@pstconference.it - www.pstconference.it



Dibattito

Cancelleri (M5S): Caro professor Ponti anche noi siciliani abbiamo il diritto alla mobilità

Caro Direttore, mi sono imbattuto in un articolo del Prof. Marco Ponti sul vostro Magazine (ndr Mobility Magazine 193).

In questo articolo il Prof. Ponti sostiene che il denaro stanziato per l'ammodernamento della linea ferroviaria Catania - Palermo, è denaro sprecato, buttato.

Sostiene addirittura che la tratta ferroviaria Catania - Palermo è un'opera inutile visto che in Sicilia, da un'analisi costi benefici alquanto superficiale, siamo pochi e non è giustificabile in nessun modo la realizzazione dell'opera.

Sostiene che la TAV, quella che servirebbe per trasportare mozzarelle in Francia (mi permetta un'analisi superficiale come la precedente), quella

si che è sicuramente utile e necessaria. Insomma a leggere la disanima del Prof. Ponti sembra quasi che noi Siciliani faremmo meglio a continuare a girare per le trazzere e riporre i nostri sogni di modernità e civiltà, o se preferite di normalità, nel famoso cassetto, anzi ad un certo punto del suo discorso sembra quasi che dovremmo anche chiedere scusa se esistiamo, insomma per dirla con una celebre battuta sembra quasi che ci dica: non è il nord a essere troppo moderno, siete

voi che siete siciliani.

A voler leggere meglio i dati trovo però delle incongruenze con i numeri in mio possesso, numeri che ricevo da RFI e dal MIT e che quindi reputo gli unici esatti, in Sicilia nei prossimi anni ci saranno 12 miliardi di investimenti, ma una montagna di interventi su tratte ferroviarie vecchie e obsolete, infatti, con molta probabilità, il Prof. Ponti, così come la stragrande maggioranza degli italiani, non sa che la nostra rete ferroviaria è la stessa che fu costruita

dai Borboni e da allora non ha mai avuto interventi degni di nota, a questo si aggiunga che tolte le tratte Palermo - Catania-Messina e la Palermo - Agrigento che sono elettrificate, il resto della rete viaggia con le

littorine a gasolio, il che con la modernità non ha nulla a che fare.

I principali investimenti in Sicilia sono:

- 1 - Nodo di Palermo 1.152 milioni di euro;
- 2 - Raddoppio Palermo - Messina tratta Fiumetorto - Castelbuono 939 milioni di euro;
- 3 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Palermo 220 milioni di euro;
- 4 - Raddoppio Messina - Siracusa 1^a fase 127 milioni di euro;
- 5 - Sistemazione nodo di Catania 861 mi-



On. Giancarlo Cancelleri



lioni di euro;

6 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Messina 138 milioni di euro;

7 - Upgrading infrastrutturale e tecnologico nodo di Catania 138 milioni di euro;

8 - Sviluppo e upgrading flotta navale per la continuità territoriale 126 milioni di euro;

9 - Ripristino linea Palermo - Trapani via Milo 144 milioni di euro;

10 - Palermo - Trapani 491 milioni di euro;

11 - Velocizzazione Palermo - Agrigento 168 milioni di euro;

12 - Velocizzazione Catania-Siracusa 1^a fase 88 milioni di euro;

13 - Velocizzazione Catania - Siracusa completamento 44 milioni di euro;

14 - Siracusa - Ragusa - Gela 200 milioni di euro;

15 - Ammodernamento e velocizzazione itinerari Palermo - Catania - Messina, Messina - Palermo e Messina - Siracusa 48 milioni di euro;

16 - Ripristino Caltagirone - Gela 90 milioni di euro;

17 - Collegamento ferroviario aeroporto di Catania - Fontanarossa 15 milioni di euro;

18 - Linea Messina - Catania: raddoppio Giampilieri - Fiumefreddo 2.300 milioni di euro;

19 - Nuovo collegamento Palermo - Catania 5.601 milioni di euro;

TOTALE 12.889 milioni di euro

Come si può evincere da questi dati gli investimenti in Sicilia, per i prossimi anni, ammontano a quasi 13 miliardi di euro e servono solo per far raggiungere alla Sicilia standard europei, richiesta fin troppo ovvia e legittima che non teme nessuna analisi costi benefici.

Lo sviluppo economico e sociale mai decollato in Sicilia sono il frutto, oltre che di politiche regionali senza alcuna visione di prospettiva, soprattutto di ragionamenti

come quello del Prof. Ponti che guardando all'utilità immediata dell'infrastruttura dimentica che investire significa prevedere, anticipare e soprattutto invogliare miglioramenti che nel breve, medio e lungo periodo rendano invece utile quella infrastruttura.

Basti pensare come il rapporto sui dati dei flussi turistici ci restituiscono una Sicilia al 9^a posto fra le regioni italiane per numero di turisti, solo 14,5 milioni di presenze all'anno, come la sola città di Rimini (!!!), con un numero di occupati nel settore pari a 66.000 unità.

Al primo posto di questa classifica c'è il Veneto con 63 milioni di presenza e oltre 300.000 occupati in maniera stabile. Insomma le infrastrutture non servono solo a portare modernità e normalità, ma costruiscono prospettive di sviluppo e lavoro che sono inimmaginabili ai più e spesso sfuggono anche ai più attenti amanti delle analisi costi benefici.

Anche noi siciliani abbiamo il diritto alla mobilità e anche la Sicilia merita una rete viaria e ferroviaria all'altezza del livello europeo.

Pochi e poveri non può essere assolutamente una valutazione. Prima dei numeri e delle analisi, qui è una questione di dignità.

Invito il Prof. Ponti a fare un giro nella mia bella isola per capire, non dai dossier, perché la linea ferroviaria Catania-Palermo è un'opera vitale non per una questione elettorale, ma semplicemente per una questione di dignità, di giustizia sociale e di sviluppo, a meno che il Prof. Ponti non pensi che i tanti giovani del sud debbano continuare ad affollare le aziende del nord Italia e del nord Europa per potersi realizzare.

On. Giancarlo Cancellieri,
Movimento 5 Stelle

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



Women in Mobility 7

Nicotera (ASSTRA): l'ostacolo più grande da sconfiggere per le imprese di Tpl? La burocrazia

Ferpress ha avviato una carrellata di incontri e di brevi interviste con "le donne dei trasporti".

Un settore tradizionalmente maschile; dai piloti ai macchinisti, dagli autisti di camion o autobus ai marittimi per non parlare dei lavoratori portuali.

Un ambiente in cui piano piano le figure professionali femminili hanno cominciato a farsi strada, prima negli uffici, poi nelle aree operative ed organizzative e ancor più lentamente nelle stanze dei bottoni, grazie sempre più

spesso ai livelli eccellenti delle figure femminili in quanto a formazione e, in diversi casi anche per dare il segno dell'alternanza uomo/donna ai vertici delle aziende. Alessia Nicotera, laurea in Giurisprudenza poteva tranquillamente infilarsi nella professione forense, o fare il salto ed andare in Magistratura come mille e mille suoi coetanei calabresi, ma i suoi progetti sono altri e forse non avrebbe mai pensato di occuparsi, da grande, di autobus, treni e trasporti.

Ed accumula esperienza, prima in Federtrasporti come responsabile del servizio legale e successivamente in Asstra dove oggi condivide con Emanuele Proia la direzione dell'associazione.

Alessia, una vita tra gli autobus, donna tra uomini. Ci si è trovata subito bene?

Con il senno di poi oserei dire una predestinata! I trasporti li ho, per così dire, nel Dna dal momento che ne ho respirato l'aria sin da bambina in quanto figlia di in-



Alessia Nicotera, direttore Asstra

egnere che ai trasporti ha dedicato una vita. E sicuramente devo a lui la passione per un settore tanto affascinante quanto, allo stesso tempo, complesso. Passione iniziata per diletto con i miei giochi preferiti che erano il meccano ed il plastico dei trenini. Da grande, come tanti colleghi del sud avevo incanalato il mio percorso su "binari" tradizionali: pratica da avvocato, corso di magistratura, concorsi pubblici. Poi, quella che doveva essere una breve esperienza formativa in associazione è diventata una scelta professionale, presa con la ragione e con il cuore.

Certo, il settore dei trasporti è, per tradizione e per caratteristiche, un mondo molto maschile. Le donne rappresentano ancora una minoranza soprattutto in ruoli apicali. Il percorso per arrivare ad una reale parità di genere è stato avviato e sono stati fatti diversi passi in avanti. Per quanto non sia una strenua sostenitrice delle "quote rosa" devo ammettere che sono servite a rompere, per così dire, il ghiaccio.



Da donna e professionista continuo a credere in un mondo in cui le donne non debbano confidare nelle quote rosa per accedere a ruoli per i quali posseggono le competenze e le professionalità richieste. Credo che impegno, professionalità e competenza siano e debbano essere prive di connotazione di genere.

Quel che probabilmente manca nel nostro Paese è un sistema di welfare simile a quello in vigore presso paesi come la Francia e la Germania e che consente alle donne di poter dedicare il proprio impegno al lavoro senza dover sacrificare scelte familiari e personali.

Per quel che riguarda la mia personale esperienza non credo sia stata differente da quella di numerose altre donne impegnate nel lavoro ma posso ritenermi fortunata. Per cultura familiare ed impostazione personale, ritengo che competenza, professionalità e motivazione siano gli elementi chiave per qualunque rapporto professionale e di collaborazione. E nel mio percorso ho puntato su questo unitamente alla determinazione e all'impegno che a volte a noi donne sono richiesti in misura maggiore.

Ma ho avuto anche la fortuna di confrontarmi con persone intelligenti con cui il rapporto di reciproca collaborazione si è sempre fondato su stima, fiducia e valorizzazione di competenza e professionalità. E le volte in cui ho avvertito quella diffidenza legata all'essere donna, un pizzico di ironia mi è sempre stato sufficiente a riportare l'attenzione sui fatti e non sui pregiudizi.

Nel mio piccolo ho investito ed investo molto sulle donne. Non per una difesa di genere ma per la convinzione che le donne abbiano spesso capacità e doti non comuni. A parità di capacità e competenze professionali ho spesso trovato nelle donne una determinazione superiore a quella

dei colleghi uomini e soprattutto una trasversalità e complessità di pensiero che, unitamente all'intuitività, le rendono difficilmente superabili.

Non solo donna tra uomini, ma anche avvocato tra ingegneri, una convivenza facile con un modo di affrontare i problemi assai diverso? Non è che per caso al liceo, alle prese con il greco le venne voglia di fare ingegneria e poi i casi della vita...

Sarà forse che ho un papà ingegnere ma, sì, confesso, il desiderio di studiare ingegneria l'ho avuto e continuo a coltivarlo come sogno nel cassetto. Ma, a questo punto, all'Università della terza età.

Battute a parte, per carattere e per educazione, la logica ha sempre fatto parte della mia vita. E ne avrebbe fatto parte qualunque scelta professionale avessi seguito nella mia vita. E anche gli operatori del diritto non possono sfuggire a questo. Forse siamo condizionati da un'immagine antica dell'avvocato come un azzeccarbugli. Ma i professionisti moderni sono molto più evoluti e vicini alle esigenze dei clienti di quanto non si possa pensare.

Il mondo delle imprese richiede sempre più spesso risposte celeri e soluzioni che non abbiano come unica via di sbocco il contenzioso. Che per costi e soprattutto tempi e relative incertezze non rappresenta sempre la soluzione preferibile o di certo la più efficiente.

E ciò ancor più nel settore dei trasporti che si caratterizza per estrema complessità normativa, organizzativa, produttiva. Per quanto possa apparire settoriale e specifico, è un mondo che dal punto di vista giuridico è estremamente interdisciplinare e come tale richiede conoscenze molto ampie e trasversali e soprattutto la capacità di saper navigare tra le discipline conoscendone le diverse implicazioni.



Non è un caso che i professionisti che abbiano sviluppato una competenza trasversale nel settore non siano tanti in Italia. E' il settore che è complesso e che richiede la sinergia di professionalità diverse non solo per la soluzione dei problemi ma anche per introdurre innovazione. Che sia strategica, normativa, tecnica, economica, organizzativa, tecnologica, ecc. occorrono le professionalità e l'incontro sinergico di queste.

Se questa è la metodologia condivisa, l'approccio comune tra professionalità diverse è un arricchimento per tutti.

Questa è la metodologia che ho sempre adottato e che abbiamo sempre seguito in associazione dove il confronto, il lavoro di squadra, la valorizzazione delle competenze e l'arricchimento reciproco sono sempre stati il faro che ha guidato tutti noi.

In Parlamento, questi giorni si discute di "Codice Rosso", vale a dire un insieme di norme per contrastare e punire con maggiore severità la violenza di genere. Nei trasporti, ed in particolare nel trasporto pubblico locale, dove il tuo occhio è certamente attento al problema occupando di regolazione ma anche di politiche del personale, come ci si trovano le lavoratrici, soprattutto quelle con ruoli operativi ed in linea?

Il tema della violenza di genere non va certamente sottovalutato. Troppe volte si legge sui giornali di gravissimi episodi di violenza, specie perpetrata in ambito familiare, che avrebbero potuto essere evitati non sottovalutando i segnali di allarme che spesso le vittime avevano dato.

Un Paese che possa definirsi civile non può permettere di accettare passivamente un incremento degli episodi di violenza in danno delle categorie spesso più fragi-

li ed indifese. Ben vengano dunque tutti i provvedimenti, come quello indicato, atti a favorire ogni azione di contrasto e soprattutto di prevenzione di fenomeni di violenza. La prevenzione è un elemento imprescindibile. E per realizzarla occorre agire non solo sulla tempestività dell'intervento da parte degli organi a ciò preposti ma anche sulla formazione culturale, civica e personale.

Nel settore dei trasporti il tema della sicurezza in generale è un tema estremamente sentito. Sia per la tutela del personale sia per la tutela dei passeggeri. Gli episodi di violenza in danno del personale o dei viaggiatori ormai non si concentrano più soltanto nelle ore serali e notturne ma avvengono anche in pieno giorno. Le aziende hanno investito e stanno investendo in sistemi tecnologici (quali telecamere a bordo o nelle aree di fermata, sistemi di videosorveglianza intelligenti in grado di individuare comportamenti anomali, pulsanti di allarme collegati con centrali di controllo o con forze di polizia) o organizzativi (utilizzo delle guardie giurate, collaborazione con le forze di polizia).

In questo settore è fondamentale la collaborazione con le forze di polizia sia attraverso la condivisione degli strumenti tecnologici e di videosorveglianza, sia attraverso la garanzia di un supporto stabile da parte delle suddette forze. Collaborazione storicamente attuata ma che, alla luce dei sempre più frequenti fenomeni di violenza e della necessità di assicurare protezione in un settore tanto rilevante per la vita di milioni di utenti e di lavoratori, avrebbe necessità di una migliore strutturazione.

Dall'altra parte occorrerebbe rendere più agevole, sotto il profilo normativo oltre che economico, l'implementazione delle tecnologie più moderne. Pensare che in un'epoca da 'grande fratello' l'utilizzo



di sistemi tecnologici debba sottostare a regole bizantine a tutela della privacy la trovo una delle più grandi contraddizioni del nostro tempo.

Ritengo, e in questo credo di interpretare il pensiero di molti, che il valore della privacy abbia e debba avere un carattere cedevole rispetto al preminente valore della sicurezza, intesa come sicurezza personale e come sicurezza del rispetto delle regole ivi comprese quelle di un uso corretto dei mezzi pubblici.

E mettiamo i piedi nel suo campo di battaglia quotidiano: il trasporto pubblico locale. Lei ha a che fare coi problemi concreti delle imprese, quali sono i dossier caldi su cui è maggiormente impegnata?

Se potessi rispondere da “combattente” a difesa di un settore che muove 15 milioni di persone al giorno e che rappresenta un valore aggiunto prezioso per la coesione sociale e la ripresa economica del Paese, direi che il Drago maggiore da sconfiggere oggi per le imprese di TPL sia la rete pervasiva di diverse disposizioni di legge che producono tanta, ma tanta burocrazia.

L’abbondanza e complicità delle leggi che insistono sul nostro settore è una specie di Idra dalle molte teste. Di queste due sarebbero da risolvere drasticamente : le

numerosissime disposizioni normative che penalizzano le società pubbliche ed il Codice Appalti. Da un lato

auspico un intervento normativo che sulle società pubbliche adotti una prospettiva maggiormente europeista: che, cioè, partendo dal concetto di “neutralità” del socio, abbandoni logiche ingiustificatamente punitive, ancor più per quelle società che operano nel mercato, a favore di interventi che valorizzino quello che, sotto numerosi aspetti, deve considerarsi un “capitale” per gli enti e per la collettività. E, anche qui, se contano i fatti più che il pregiudizio, non deve dimenticarsi che i conti per la maggior parte delle imprese pubbliche presentano elementi di significativa positività.

Dall’altro lato occorre intervenire a favore di una semplificazione delle norme che disciplinano i contratti pubblici. Adottando, anche qui, una prospettiva europeista che, partendo dall’assunto che le direttive europee in materia contengono una disciplina completa ed esaustiva induca i legislatori nazionali a pochi, mirati e soprattutto chiari interventi di adattamento al proprio ordinamento giuridico.

Ciò favorirebbe il rilancio dell’economia nazionale con incremento della competitività delle imprese e senza danno per la legalità.

Antonio Riva





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



Redazionale

Il gruppo Brescia Mobilità lancia il contest per promuovere la mobilità sostenibile in Università

Il Gruppo Brescia Mobilità, in sinergia con l'Università degli Studi di Brescia, e con la collaborazione del Comune di Brescia, ha lanciato nelle scorse settimane il #GREENMOBILITY VIDEO-CONTEST, un concorso creativo rivolto agli studenti universitari e finalizzato alla promozione della mobilità sostenibile.

Il progetto, innovativo e unico nel suo genere, è nato dalla volontà di perseguire, da parte delle due importanti realtà bresciane, una politica attenta alla salvaguardia dell'ambiente: il Gruppo Brescia Mobilità è infatti da sempre attivo nell'educazione e nella sensibilizzazione dei più giovani verso la sostenibilità ambientale e il corretto utilizzo dei mezzi pubblici; mentre l'Università degli Studi di Brescia ha recentemente lanciato il progetto "UNIBS SOSTENIBILE", impegnandosi ad attuare un modello organizzativo e gestionale che promuova lo sviluppo sostenibile e che ne diffonda i valori all'interno della comunità universitaria e del territorio.

Attraverso il #GREENMOBILITY VIDEO-CONTEST gli oltre 16 mila studenti dell'Università degli Studi di Brescia potranno pertanto contribuire alla sfida

lanciata dal Gruppo e sfruttare il proprio estro e creatività al fine di creare un prodotto che incentivi la green mobility. Obiettivo del progetto è infatti quello di valorizzare a pieno le energie creative degli studenti per promuovere la mobilità sostenibile tra le nuove generazioni e far sì che la comunicazione ai giovani parta dai giovani stessi.

Partecipare è molto semplice: viene infatti richiesto di realizzare un video - di durata compresa tra i 30 secondi e i 2 minuti massimo - che mostri e racconti gli innumerevoli vantaggi e benefici della mobilità sostenibile, per incentivare anche i colleghi universitari a sfruttare autobus, metro e bici per spostarsi all'interno della città di Brescia.

Superata la scadenza di presentazione dei lavori, fissata al

30 giugno 2019, un'apposita Commissione giudicherà tutti i video ricevuti, valutando l'originalità dell'idea, l'efficacia della realizzazione e la qualità del prodotto finale. I lavori che otterranno i punteggi più elevati riceveranno ricchi premi: i vincitori della categoria "Gruppi" avranno infatti la possibilità di volare a Londra, mentre per i partecipanti singoli vi sono in palio un notebook e un abbonamento annuale al

#GREENMOBILITY VIDEO-CONTEST

REALIZZA UN VIDEO PER PROMUOVERE LA MOBILITÀ SOSTENIBILE E VINCI... LONDRA!

Partecipa da solo o con i tuoi amici e realizza un breve video che incentivi l'utilizzo della green mobility: i lavori migliori saranno premiati con un viaggio a Londra, notebook e abbonamenti annuali al trasporto pubblico di Brescia!

1. SHOOT 2. SEND 3. WIN

FINO AL 30 GIUGNO 2019
REGOLAMENTO COMPLETO SU WWW.BRESCIAMOBILITA.IT

GRUPPO BRESCIA MOBILITÀ
UNIVERSITÀ DEGLI STUDI DI BRESCIA
unibs sostenibile
AIBSEC/HA

trasporto pubblico di Brescia. Infine, i video vincitori verranno presentati e divulgati durante la Settimana Europea della Mobilità Sostenibile 2019: dal 16 al 22 settembre saranno trasmessi su tutti i canali di comunicazione del Gruppo Brescia Mobilità nonché all'interno degli spazi comuni dell'Università.

È possibile trovare tutte le informazioni relative al concorso, regolamento incluso, sul sito del Gruppo Brescia Mobilità al seguente link: <https://www.bresciamobilita.it/news/greenmobility-video-contest>.

RED

Video Contest: l'opinione del Direttore Generale di Brescia Mobilità



**Ing. Marco Medeghini , Direttore Generale
Brescia Mobilità**

Il Direttore Generale di Brescia Mobilità Ing. Marco Medeghini commenta così l'originale iniziativa: "Abbiamo voluto pensare a un modo nuovo per comunicare con uno dei nostri target principali, gli studenti, poiché abbiamo riscontrato che spesso proprio le campagne informative a loro rivolte non raggiungono pienamente il bersaglio proprio a causa del linguaggio scelto.

I giovani sono moderni, "veloci", hanno un linguaggio e un modo di pensare diverso, particolare, e quindi per parlare con loro

gli interlocutori più adatti sono i giovani stessi!

Per questo abbiamo ritenuto di proporre questo contest, e abbiamo colto con entusiasmo gli spunti di UnibsGreen; l'obiettivo del progetto è far sì che siano gli studenti a parlare di mobilità sostenibile ad altri studenti, per innescare un circuito virtuoso, e anche per avere una comunicazione innovativa, moderna, al passo con i tempi".

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

Focus

In Emilia Romagna TPL all'avanguardia: nuove app e tecnologie

Il trasporto pubblico in Emilia Romagna si fa sempre più smart e accessibile: in linea con la rivoluzione digitale che sta interessando l'intera regione, in questi ultimi giorni le aziende di trasporto hanno compiuto nuovi passi in avanti per garantire servizi smart per l'utenza.

A Forlì, Start Romagna ha avviato l'installazione di 27 dispositivi elettronici di fermata di nuova generazione che serviranno ventidue fermate cittadine oltre a cinque fermate di comuni della cintura suburbana. L'installazione si completerà entro fine giugno 2019.

I nuovi dispositivi si aggiungono ai dispositivi già presenti sulla rete Start, che nel Comune di Forlì sono rappresentati da 37 paline elettroniche cosiddette "intelligenti" le quali, grazie al collegamento col sistema AVM di telerilevamento satellitare della flotta bus, forniscono già oggi all'utenza le informazioni sul transito delle linee bus in tempo reale.

Le paline intelligenti saranno installate grazie ai fondi POR-FESR, messi a disposizione dalla Regione Emilia Romagna e in collaborazione con FMI e all'Assessorato alla Mobilità del Comune di Forlì.

Questi nuovi dispositivi hanno due caratteristiche importanti: sono dotati di tecnologie e-ink (quella degli e-book) che permette il funzionamento con batteria a lunga durata. Non hanno quindi bisogno di collegamento elettrico ed è possibile installarle ovunque senza necessità di lavori.

La seconda caratteristica molto importante è il vocalizzatore acustico per persone con difficoltà visive: un pulsante wireless, posizionato sul palo della fermata, consente di vocalizzare le informazioni visualizzate nel display, permettendo alle persone con difficoltà visive di avere tutte le informazioni necessarie.

I nuovi dispositivi, prodotti da un'azienda svedese, sono molto utilizzati nel trasporto pub-



Palina elettronica

blico del Nord Europa, notoriamente all'avanguardia in termini di tecnologie e servizi.

In Italia quella romagnola è la prima installazione importante.

Sempre nella direzione di prestare massima attenzione all'utente e alle opportunità offerte dalle nuove tecnologie va un altro importante investimento già in corso, quello per nuovi validatori di bordo: è stata, infatti, pubblicata da Tper – per conto ed insieme a Tep, Seta e Start – una gara per il loro acquisto, con un progetto co-finanziato al 50% da fondi europei POR FESR messi a disposizione dalla Regione Emilia-Romagna nel percorso di rivoluzione digitale annunciato in regione nei mesi scorsi.

Si tratta di un bando, pubblicato in Gazzetta Ufficiale il 15 aprile scorso, per un importo complessivo di 3 milioni e 276 mila euro per tutte e quattro le aziende riguardante l'acquisto di 1.520 macchine destinate ai mezzi urbani dell'intera regione, 570 per Bologna e Ferrara. Grazie a questo "upgrade" tecnologico, infatti, si allargherà l'offerta di soluzioni per acquistare e validare il proprio titolo di viaggio, aprendo in particolare all'utilizzo della carta di credito.



La gara è in corso.

I nuovi validatori, dotati di SIM, saranno continuamente on-line e dunque si interfacceranno con la "rete" in tempo reale rendendo possibile anche il pagamento con la carta di credito. Oltre a questa gara, si è già attivata la fornitura affinché il People Mover sia già dotato di un sistema di bigliettazione che prevede l'uso della carta di credito da subito. Sul collegamento veloce aeroporto-stazione di Bologna sono, infatti, previsti ingressi con un sistema di tornelli e l'accesso sarà garantito, non solo con biglietti cartacei o utilizzando l'applicazione Roger, ma anche direttamente con carta di credito, semplicemente avvicinando la carta al sistema di apertura dei tornelli, sia in entrata che in uscita.

Sempre in ambito di innovazione digitale Start Romagna sta lavorando a importanti novità che saranno introdotte nei prossimi mesi: a bordo degli autobus urbani della Romagna sarà attivato il vocalizzatore per l'indicazione di prossima fermata. Il vocalizzatore avrà anche una cassa acustica all'esterno per annunciare la linea e la direzione quando l'autobus arriva in fermata. Questa funzione è particolarmente utile per le persone con disabilità visiva, ma soddisfa più in

generale l'esigenza di orientamento di un pubblico più vasto.

Tra giugno e luglio dieci autobus del bacino di Forlì saranno dotati di schermi multimediali interni che trasmetteranno contenuti grafici, video e audio all'interno dei mezzi sui servizi offerti dall'azienda.

Nel corso del 2020 sarà poi introdotto il pagamento con carta di credito in tutti gli autobus urbani della Romagna. Questo progetto, che sarà realizzato in collaborazione con le altre aziende di trasporto pubblico della regione e alla Regione Emilia Romagna, consentirà di realizzare il più importante sistema italiano di pagamento con carta di credito su mezzi di trasporto pubblico locale.

La sfida della dematerializzazione dei titoli di viaggio è stata raccolta già più che positivamente da Bologna e Ferrara: Muver e Roger stanno, infatti, crescendo sia per numero di utenti che le utilizzano (oltre 28.500 le persone hanno scaricato l'una, l'altra o entrambe) sia per il totale dei titoli di viaggio acquistati e validati direttamente tramite App.

L'utilizzo dello smartphone, a poco più di un anno dalla presentazione di Muver e a quattro mesi dal lancio di Roger, mostra dunque numeri

lusinghieri: oltre 60mila i biglietti Tper comprati in un anno attraverso Muver, 9mila quelli dematerializzati in Roger in poco più di quattro mesi.

Le due app, Muver e Roger in particolare, rappresentano il "fronte" più caldo su cui le quattro aziende della mobilità (Tper, Seta, Start e Tep), assieme



Cabina Lame Roger

alla Regione Emilia-Romagna, hanno scelto di raccogliere e vincere in modo unitario ed integrato la sfida dei sistemi MAAS (Mobility as a Service).

E' questa la nuova frontiera della mobilità sempre più integrata con l'obiettivo di mettere l'utente al centro, semplificandone l'accesso ai servizi e rendendo facile ed immediato trovare risposta agli sfaccettati bisogni comunque connessi all'esigenza di spostarsi per lavoro, per turismo o per motivi personali.

Roger è oggi la piattaforma su cui l'intera architettura dei sistemi MAAS, dei servizi integrati per la mobilità all'utenza comincia a prendere forma. La app, infatti, è molto di più di un applicativo per la sola vendita dei titoli di viaggio (che possono poi essere validati direttamente con il telefonino), in quanto rappresenta un vero e proprio "assistente virtuale per la mobilità": con il sistema di navigazione dell'app è possibile scegliere come spostarsi, integrando le varie forme di trasporto pubblico; ad esempio, in autobus fino alla stazione, poi in treno e all'arrivo ancora in autobus. E' Roger a proporre tutte le possibili combinazioni e, una volta che l'utente avrà individuato la soluzione di

viaggio prescelta, se lo si desidera, direttamente nell'app potrà anche procedere all'acquisto dei relativi titoli di viaggio e, se si sposta in auto, pagare anche la sosta.

Sono, inoltre, sempre di più gli utenti che si limitano ad utilizzare la prima parte della funzionalità: usando Roger per calcolare il numero delle "zone" attraversate ed azzerando il rischio di avere sbagliato biglietto.

L'applicazione Roger per smartphone che si pone come piattaforma MAAS per servizi integrati comincia a prendere forma anche nella

implementazione di servizi.

Dall'incoming turistico alle molteplici offerte di mobilità sono davvero numerosi gli ambiti in cui Roger può ampliarsi: alcuni accordi in questa direzione sono già in fase di definizione con soggetti pubblici e privati.

Un primo progetto è già arrivato a conclusione a Bologna, sull'onda dell'attrattività internazionale della città e della sinergia tra operatori della mobilità pubblica e turistica: grazie all'accordo con la società City Red Bus, entro poche settimane, con Roger, sarà possibile prenotare e pagare anche le corse del City Tour, il bus panoramico che guida alla scoperta delle bellezze culturali e artistiche della città, ma anche acquistare un biglietto per il trenino San

Luca Express e per il CityBo Express attivo nei TDays.

Una giornata dedicata a quanti hanno un po' meno familiarità con app e tecnologia, ma non per questo vogliono rinunciare alla comodità dell'assistente gratuito di viaggio o del pagamento tramite la stessa applicazione di biglietti di viaggio e sosta. Dalla mattina al pomeriggio presso la rinnovata "Cabina Lame", in via Marconi angolo via Lame a Bologna, personale Tper sarà a disposizione dell'utenza per aiutare a scaricare ed installare gratuitamente Roger (ci vogliono pochi minuti) e per dare dimostrazione di come con il proprio telefonino ci si può fare assistere dalla app nell'individuare il percorso migliore, verificare gli orari aggiornati in tempo reale dell'arrivo dei mezzi; sarà poi possibile verificare come acquistare e validare i biglietti oppure pagare la sosta.

Un'occasione per informarsi e provare nel concreto la rivoluzione digitale.

Un'occasione per informarsi e provare nel concreto la rivoluzione digitale.





**TUTTE LE AGENZIE DI COMUNICAZIONE COMUNICANO.
NOI DELL'HUB LO FACCIAMO SOLO IN MODO GENUINO.**

Focus

Fine Aprile nella Foresta Nera: meglio treno o auto?

Ponte di fine aprile: meta Friburgo in Bressgovia, ai piedi della Foresta Nera. E' la città più "green" della Germania. Ne avevo studiato il sistema di trasporti una decina di anni fa. Stavolta, visto che siamo in quattro, si decide di andare in auto per economizzare sui costi. Infatti la spesa in treno supererebbe i 500 euro (biglietti da circa 70 euro a testa, da raddoppiare per il ritorno). In auto dovrebbero bastarne 200, inclusa la vignetta autostradale svizzera da 38 euro. In più ci sarebbe il vantaggio di effettuare alcune deviazioni interessanti lungo il percorso. Al confine di Chiasso, però, c'è una coda chilometrica solo per accedere all'auto-grill. Per fortuna la vignetta si può acquistare direttamente al chiosco di frontiera, minimizzando l'attesa. Vista l'aria che tira, meglio evitare la galleria del Gottardo, spesso intasata, ed optare per il San Bernardino, che, infatti, risulta scorrevole. Anche perché sulle autostrade elvetiche si incontrano ben pochi Tir.

Attraverso le Alpi le merci viaggiano prevalentemente su rotaia, grazie ai trafori di base. Enorme differenza rispetto all'Auto-sole o al famigerato valico con la Francia al Fréjus. Il passaggio dal San Bernardino comporta, tuttavia, un notevole allungamento del percorso. Vale la pena costeggiare la riva meridionale del Bodensee in fiore, dove dove però basta un solo Tir a rallentare di molto lo scorrimento. Sarebbe una buona occasione per fermarsi nella storica città di Costanza, ma i parcheggi sotterranei sono completi e la so-



sta in strada è praticamente impossibile. Passato il confine, causa alcuni lavori in Germania, si formano fastidiose code, che inducono a rinunciare anche ad una sosta a Donaueschingen, per rendere omaggio alle sorgenti del Danubio.

Si arriva nel tardo pomeriggio a Friburgo, dopo aver attraversato la parte meridionale della Scharzwalde. Ad un certo punto, nel bosco, comincia un tunnel, al termine del quale ci si trova già nel centro cittadino. Per non rimpiangere la mancata scelta del treno, ho prenotato l'Intercity hotel, come nel 2008. Questa catena di alberghi sorge nelle stazioni ferroviarie tedesche. Se esci dalla porta posteriore, sei direttamente sul marciapiede del primo binario. La linea Basilea-Mannheim è la vena iugulare d'Europa, percorsa da centinaia di treni ogni giorno (i merci, però, viaggiano su una bretella di cintura). Chiudendo la finestra l'insonorizzazione è perfetta, alla faccia dei comitati che un po' dovunque protestano per il rumore del traffico su rotaia (altro falso problema su cui si buttano fiumi d'inchiostro e di denaro!). Il par-



Stazione Baden Baden

cheggio sotterraneo adiacente – anche da lì si accede direttamente ai binari – costa 18 euro al giorno. Come negli altri alberghi della catena, al ricevimento consegnano un biglietto di libera circolazione sulla rete urbana, valido per tutta la durata del soggiorno. Infatti, non è certo il caso di usare l'auto in città: gran parte delle vie sono a traffico limitato o pedonalizzate. E percorse da migliaia di biciclette, parcheggiate ordinatamente un po' dovunque. Oltre che nell'enorme stazione per bici a due piani attigua a quella ferroviaria. Ci sono anche velocipedi a noleggio, ma la sensazione è che ogni residente disponga di almeno un paio di bici per spostarsi in città.

Fuori dalla stazione si attestano non pochi Flixbus, che fanno concorrenza ai treni tedeschi in termini di prezzo, non certo di comfort. Gli Ice collegano tutte le principali città della Germania; sono un po' meno veloci delle nostre Frecce, ma molto più capillari e dotati di un buon servizio di ristorazione. Alcuni circolano anche di notte, dal momento che la DB da qualche anno ha rinunciato ai tradizionali vagoni letto e cuccette, in parte rilevati dagli austriaci della OBB. Friburgo conta poco più di 200 mila abitanti, più o meno come Padova, e si colloca al 31° posto tra le cit-

tà tedesche. Tuttavia è servita da cinque linee di tram: mezzi snodati, silenziosi, veloci e molto frequenti (mediamente una corsa ogni 7/8 minuti, che nei tratti comuni conoscono ovviamente una ulteriore intensificazione). A bordo, per intrattenere i passeggeri, scorrono sullo schermo le domande di quiz a tre opzioni per testare la conoscenza della storia e delle curiosità regionali.

Ai bordi del centro storico si stagliano le colline della Foresta Nera. I primi contrafforti si raggiungevano fino al 2008 in funivia, ora sostituita da una più capiente funicolare.

Il terzo giorno percorriamo le strade interne alla Scharzwalde settentrionale fino a Baden Baden.

Il traffico è diradato, anche a causa dei piovoschi alternati alla nebbia in quota. Possibilità di sosta in incantevoli villaggi con case a graticcio. Per questo itinerario il vantaggio di spostarsi in auto sembra evidente. Ma a ben vedere percorsi simili avrebbero potuto essere fatti in treno, grazie alle ferrovie locali del Baden: "Welcomekarte" di libera circolazione per tre giorni al prezzo di 26 euro. Ancora una volta, però, viaggiando in quattro, l'opzione del mezzo privato si rivela vincente. Il fondo stradale è in ottimo stato, ma ogni



attraversamento dei minuscoli centri abitati impone un limite di velocità a 30 km orari. E, se vai a 35, si accendono minacciosi emoticon rossi con faccina contrariata. L'amico alla guida comincia a mostrare qualche segno di irritazione: "Qui vogliamo mandare tutti a piedi". Intuisco che la soluzione finale, prima o poi, sarà proprio questa. A Baden Baden la vecchia stazione centrale è stata chiusa nel 1977. Scelta discutibile: ora tocca scendere dal treno a Baden Oos, in periferia. L'imponente edificio, però, è stato meravigliosamente restaurato e funge adesso da teatro cittadino, con tanto di ristorante di lusso.

Al ritorno si percorre la strada in pianura, ai piedi della Scharzwalde, e c'è la possibilità di fare una breve deviazione per Strasburgo, in Francia, che dista appena 15 chilometri al di là del Reno. Qui tra il 1870 ed il 1945 gli eserciti franco-tedeschi si sono fronteggiati in tre sanguinosi conflitti che hanno determinato il suicidio dell'egemonia europea. Oggi un ponte avveniristico consente agli Eurotram di Strasburgo di raggiungere la cittadina tedesca di Kelh con un servizio transfrontaliero. Arrivare nel cuore del capoluogo alsaziano in auto sembra però difficile a causa del traffico. Capiremo poi che in centro sono in corso scontri tra la polizia ed i soliti "gilet gialli": un rito, ormai, di ogni sabato pomeriggio, non solo a Parigi.

Si torna verso Friburgo con l'autostrada tedesca gratuita e senza limiti di velocità; quella che l'allora sindaco di Milano, Albertini, si vantava di percorrere a 200 all'ora per le sue puntate all'Europarlamento. In realtà l'assenza di limiti si riduce alle tratte a tre corsie, mentre altrove i limiti ci sono e vengono rispettati. In ogni caso, dopo pochi chilometri, comincia una coda chilometrica per non ben chiari motivi. Non resta che uscire al primo svincolo e raggiungere Friburgo attraverso compli-

cati itinerari rurali.

Il quarto giorno si torna a Milano. Ci sarebbe la possibilità di una sosta in Svizzera, magari evitando le città principali, viste le difficoltà di penetrazione e di parcheggio. Per esempio, nella idilliaca Schwitz che ha dato il nome alla Confederazione. Ma alle porte di Lucerna, dove si diparte il relativo raccordo autostradale, sfuma anche la convenienza economica della scelta dell'auto. Una pattuglia della polizia elvetica staziona al bivio (in realtà, capiremo poi, chiuso per un sopravvenuto incidente). L'amico al volante fraintende il gesto dell'agente che sembra invitare a percorrere la corsia più a destra. Immediato, imperioso richiamo: patente, libretto, 250 franchi di contravvenzione per guida disattenta. Oblazione immediata con carta di credito. Altrimenti sono dolori.

L'imprevisto spegne il desiderio di una sosta ulteriore. Tanto più che riprende a piovere e, salendo in quota, c'è un principio di nevischio. A sei chilometri dall'imbocco del traforo del Gottardo, implacabile, la coda – probabilmente ormai endemica in questi luoghi – determinata dalla restrizione viaria ad una sola canna. E allora ci vuole quasi un'ora per raggiungere il tunnel.

Anche i Flixbus si devono adeguare (con buona pace del rispetto degli orari?). Ad Airolo una folla stremata si affolla nella stazione di servizio. Un'ora dopo si raggiunge la frontiera di Chiasso. Appena rientrati in Italia, un segnale inequivocabile indica il pericolo di "buche". Gli automobilisti sono avvertiti, da qui fino al centro di Roma. Forse anche stavolta conveniva scegliere il treno.

Massimo Ferrari

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



BUS & COACH



SCANIA

sponsor

Organizzato da

AUTOBUS

Comitato scientifico

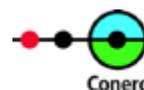


Collegio
Ingegneri
Ferroviari
Italiani



UNIVERSITÀ DEGLI STUDI
DI GENOVA

Mobility partner



Conerobus



ibe
INTERNATIONAL BUS
DRIVING
EXPERIENCE



TPL Linea: dal 20 maggio anche tutti i titoli ordinari sono acquistabili con l'App myCicero



Milano: iniziati i lavori per la realizzazione di due fermate del tram 10 in via Procaccini



TPL: incontro al MIT con sindacati. Presto tavolo tecnico su problema aggressioni al personale

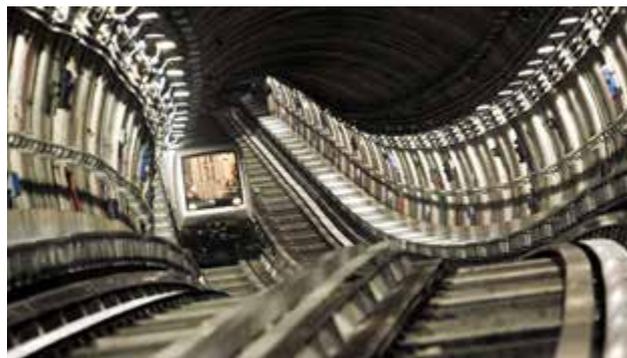


Piemonte: via libera a piano di investimenti da 43,2 mln per rinnovo parco mezzi TPL

REGIONE
TOSCANA



Gara Tpl Toscana: Regione, infondate le accuse di ostruzionismo di Mobit



Torino: siglato il contratto per la realizzazione del 1° lotto della metro "Fermi-Collegno Centro"



Cotral: sarà Romana Diesel a produrre i 100 nuovi bus



Trasporto Passeggeri Emilia-Romagna

Tper: un nuovo passo avanti nella svolta digitale. Bandita la gara per nuovi validatori



Conferenza Regioni e Province autonome: oggi su problematiche uso fondi materiale rotabile



Fondazione FS: con i Treni storici Del Gusto da Palermo a Partinico e Alcamo. Appuntamento il 19 maggio



Furti in calo in ambito ferroviario: - 30% nei primi 4 mesi dell'anno. Aumentati i servizi di vigilanza



Ferrovie Appulo Lucane

FAL: Alimento, grazie a Lezzi e Governo per impegno mantenuto

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: Valentina Onori

Giornalisti: Valentina Onori, Alessia Belcastro, Antonio D'Angelo, Antonio Riva.

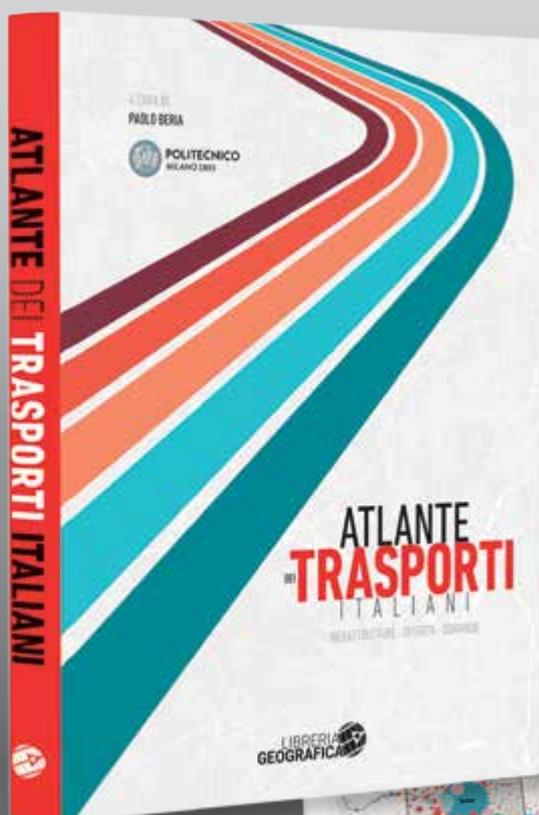
Per contattare la redazione e inviare comunicati stampa: redazione@ferpress.it

Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085

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

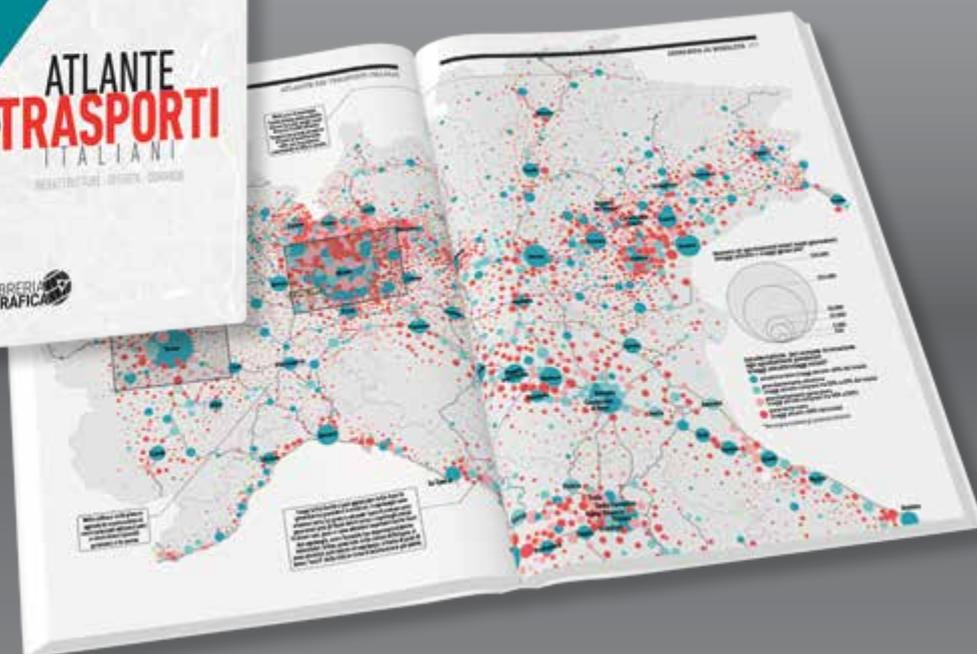
ATLANTE DEI TRASPORTI ITALIANI

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