

The logo for 'mobility press magazine' (mpo) is displayed in a stylized green font. The letters 'm', 'p', and 'o' are interconnected and have a 3D effect with a gradient from light to dark green. The background of the entire page is a photograph of a woman with short red hair, wearing a beige jacket and a white scarf, standing on a railway track next to a large black steam locomotive. The locomotive has various mechanical details and a large flywheel visible. The woman is smiling and looking towards the camera.

**mpo**

mobility press  
magazine

N. 203 - 17 Luglio 2019

**ANSF, Ferrovie regionali: il passaggio è arrivato, il resto no  
Donati (AMODO), alla Terza Conferenza delle Ferrovie  
Storiche e Turistiche di Napoli**

**Sassoli e Claroni (Club Italia): le nuove sfide del 2020**

**Ferrovie in Alitalia: avviso ai naviganti dalla Corte dei Conti**

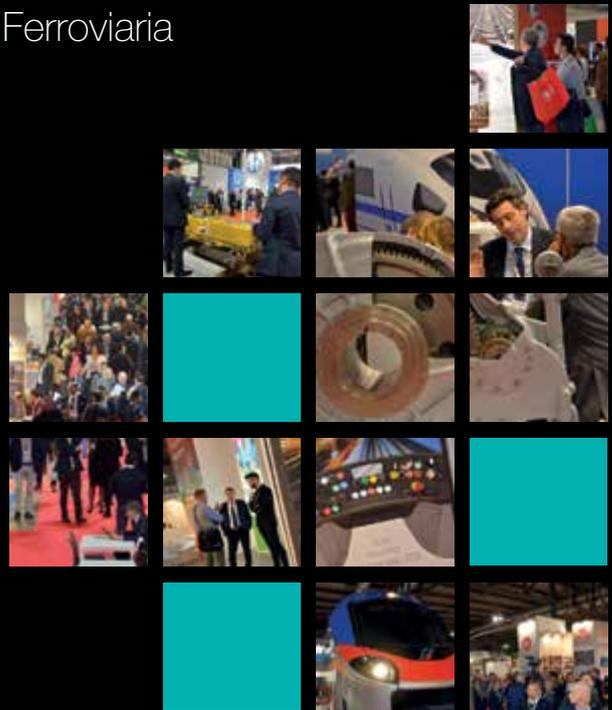
**Bilancio di Sostenibilità 2018 FNM**

# EXPO Ferroviaria 2019

9<sup>a</sup> Esposizione Internazionale dell'Industria Ferroviaria

1-2-3 ottobre 2019, Rho Fiera, Milano

## L'evento chiave dell'industria ferroviaria in Italia!



- Oltre 300 espositori da 20 paesi: dalle maggiori società internazionali alle PMI
- Sezioni di binari per l'esposizione di tecnologie per l'infrastruttura
- 8,000 visitatori provenienti da tutto il mondo
- 3 giorni di conferenze, seminari e presentazioni degli espositori
- Visite tecniche ai punti focali ferroviari nell'area di Milano

- Venite a discutere degli ultimi prodotti e sistemi ferroviari con i fornitori leader dell'industria
- Informatevi riguardo i trend tecnologici e gli sviluppi delle politiche ferroviarie
- Instaurate preziosi contatti commerciali in un'occasione di networking unica nel suo genere

**Unitevi ai leader del settore all'evento ferroviario più importante d'Italia!**

**Registratevi online per la vostra entrata gratuita**

[www.expoferroviaria.com](http://www.expoferroviaria.com)

**MACKBROOKS**  
exhibitions

Partner dell'esposizione:



Sponsor Area Infrastrutture:



Partner Mediali:



# mmp magazine

mobility press



**Sassoli e Claroni (Club Italia): le nuove sfide del 2020**





## Editoriale

# Le Ferrovie regionali "isolate" o "interconnesse" sotto l'ANSF: il passaggio è arrivato, il resto no

E' stata annunciata, minacciata.

E regolarmente è arrivata: è scattato in questi giorni l'obbligo per le ferrovie cosiddette ex in concessione di adeguarsi a nuove normative di sicurezza e gli utenti di queste ferrovie cominciano a fare i conti con l'applicazione delle regole dettate dall'ANSF, l'Agenzia nazionale per la sicurezza ferroviaria.

In pratica, la crisi preannunciata in tutte le sedi e l'allarme lanciato da tutti gli operatori del settore, ha puntualmente condotto allo scenario peggiore: i viaggiatori di numerose ferrovie e linee metropolitane si trovano davanti alla prospettiva di un ulteriore peggioramento di un servizio, che – per usare un eufemismo – non si poteva definire esente da pecche. Puntualmente sono cominciate le proteste, per i prevedibili disagi che l'applicazione delle nuove norme probabilmente comporterà: proteste purtroppo inutili, perché le regole sono regole e la loro applicazione – per giunta – non arriva dalla sera alla mattina, dato che il sistema ha avuto due anni di tempo per adeguarsi all'entrata in vigore della nuova normativa.

E' altrettanto vero che due anni di tempo sono un "amen" rispetto a problemi di linee ferroviarie che si trascinano da decenni e, in alcuni casi, da secoli; in poche parole, è il problema di due Italie ferroviarie che hanno convissuto in tutti questi anni: una, quella della rete ferroviaria nazionale con il gestore dell'infrastruttura RFI, che ha installato praticamente sulla totalità dei suoi binari moderni apparati di sicurezza e controllo della circolazione; e l'altra, quella delle ferrovie sopravvissute per anni in regime di concessione

finanche ad imprese private, poi diventate quasi tutte di competenza regionale, che hanno goduto di un regime speciale, rimanendo sotto la giurisdizione – per le norme relative alla sicurezza – dell'Ustif (Ufficio speciale trasporti a impianti fissi), una struttura dipendente dal Ministero dei Trasporti.

Anche in seguito a luttuosi episodi (in particolare, il tragico incidente di Andria del 2016, con uno scontro frontale di due treni su un tratto a binario unico), si è deciso opportunamente che le due Italie ferroviarie non potevano continuare a sopravvivere così: dopodiché, però è intervenuta la classica discrasia italiana: le scadenze sono improrogabili, ma non altrettanto improrogabile è la capacità della macchina amministrativa e burocratica di stanziare i relativi fondi, approvare i relativi progetti e – soprattutto – programmare organicamente gli interventi, perché può esservi l'esigenza di interventi di rinnovamento radicale, di minore impatto e via via dicendo.

Alla fine, tutti questi bei discorsi si ribaltano sulle spalle dei viaggiatori, che devono fare i conti con le nuove regole, tra cui – in particolare – l'obbligo di limitare la velocità dei convogli ad un massimo di 50 chilometri orari e prescrizioni più severe per l'attraversamento dei passaggi a livello, oltre a un'organizzazione del servizio che prevede in determinati casi la sua rarefazione con un treno ogni ora. Per le limitazioni sui passaggi a livello – come si dice – piove sul bagnato: la maggior parte di essi (praticamente quasi tutti) insistono – infatti - su queste linee secondarie, che spesso attraversano terreni poderali



(dove è anche difficile ipotizzare soluzioni strutturali con sottopassi o altro, per l'evidente scarsissimo traffico di attraversamento), o – al contrario – risultano inseriti all'interno di contesti abitativi cresciuti (in maniera anche abnorme) intorno ai percorsi attraversati dai binari.

Per fare solo alcuni esempi, sulla ferrovia Roma-Viterbo (una delle ferrovie coinvolte dall'applicazione del nuovo regolamento) si contano ben 104 attraversamenti con passaggi a livello; dall'altro lato, sono noti i problemi di una ferrovia come la Circumvesuviana, in provincia di Napoli, che vorrebbe raddoppiare i binari su una linea fortemente affollata e di enorme attrazione turistica come il collegamento con Sorrento, ma incontra la difficoltà di far penetrare i binari nel nugolo di abitazioni e strade sorte nel frattempo.

In realtà, non minori problemi sorgono con la limitazione della velocità massima a 50 chilometri orari. Se il discorso si limitasse alla velocità media, infatti, i problemi sarebbero molto minori, perché parliamo di linee dove la velocità commerciale non è mai stata troppo elevata (tranne alcuni casi): è evidente, invece, che il nuovo limite impone molto spesso la riscrittura degli orari di percorrenza dei treni e, dunque, un allungamento dei tempi e ripercussioni su un servizio, che – si ripete – non era già ai massimi dell'efficienza.

Sul problema delle ferrovie regionali, "isolate" o "interconnesse" alla rete ferroviaria nazionale, da sempre insiste l'ASSTRA (l'Associazione datoriale nazionale delle aziende di trasporto pubblico locale, pubbliche e private che operano in Italia), che – in questo settore – rappresenta le 25 imprese ferroviarie e/o gestori dell'infrastruttura che hanno ereditato ferrovie che svolgono comunque un ruolo importante nel sistema della mobilità collettiva a livello locale o interregionale. L'estensione

complessiva dell'infrastruttura ferroviaria gestita dalle ferrovie regionali ammonta a circa 3.655 chilometri, che in gran parte (2.238 Km) si sviluppano nelle regioni dell'Italia meridionale e insulare; circa 2.000 dei chilometri di questi binari sono interconnessi o hanno la possibilità di essere interconnessi con la rete nazionale gestita da RFI, mentre i rimanenti 1.600 km costituiscono la rete delle cosiddette ferrovie "isolate".

Anche la recente Conferenza sulle Ferrovie turistiche e storiche (organizzata da ASSTRA in collaborazione con EAV, anche per festeggiare i 130 anni delle ferrovie regionali in Campania) ha confermato l'importanza e le grandi potenzialità di un settore che, fondamentalmente, ha bisogno "solo" di investimenti e di un'adeguata programmazione degli interventi nel settore. ASSTRA calcola in 1.800 milioni le esigenze complessive per l'ammodernamento del settore, ma non va dimenticata l'esigenza di un adeguato intervento legislativo, che adegui anche le regole della sicurezza alle effettive necessità di garantire la circolazione dei convogli su ferrovie e linee che hanno caratteristiche molto diverse, a volte addirittura talmente diverse da apparire inconciliabile la loro appartenenza alla stessa categoria. La grossa differenza tra le due "Italie ferroviarie" risale infatti ad un istituto – quella della concessione – che risale nientedimeno che all'inizio del secolo scorso: che sia sopravvissuto (trasformato, seminascosto o più o meno adeguato) a distanza di oltre cento anni, suggerisce che un intervento del legislatore è più che legittimo.

Antonio D'Angelo

# ibe

INTERNATIONAL BUS EXPO

# DRIVING EXPERIENCE

MISANO  
WORLD  
CIRCUIT  
08-09  
OTTOBRE  
2019

Dopo l'Expo, arriva l'Experience

ibe  
INTERNATIONAL BUS EXPO

WAITING FOR  
**IBE 2020**  
[www.internationalbusexpo.it](http://www.internationalbusexpo.it)

ORGANIZZATO DA

ITALIAN  
EXHIBITION  
GROUP  
Providing the future



## Intervista + Women in Mobility 15

### Anna Donati (AMODO), alla Terza Conferenza delle Ferrovie Storiche e Turistiche di Napoli

Anna Donati è stata una dei partecipanti e dei protagonisti della Terza Conferenza sulle Ferrovie Storiche e Turistiche, organizzata da ASSTRA ed EAV, con la collaborazione di Fondazione FS e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, che si è tenuta a Napoli. Ha un curriculum di impegno ambientalista e nel settore delle infrastrutture e dei trasporti che potrebbe riempire alcune pagine; in particolare, per il suo legame con la terra napoletana, vale la pena ricordare l'esperienza – dal 2011 al 2013 – come Assessore alla Mobilità e alle Infrastrutture del Comune di Napoli, con iniziative qualificanti come le ZTL e la chiusura al traffico automobilistico di ambiti di via Caracciolo e via Partenope (oggi diventate una delle principali vetrine dell'ospitalità cittadina), oltre all'impegno per risolvere i problemi del trasporto pubblico sia di superficie che delle metropolitane, con i grandi e impegnativi lavori per completare la Linea 1, il Metrò dell'Arte, unanimemente considerata una delle meraviglie di Napoli.

Tra i vari incarichi, oggi si segnala la collaborazione con il Kyoto Club (di cui è coordinatrice del Gruppo Mobilità, con gli obiettivi di riduzione del gas serra anche nei trasporti, attraverso la promozione di soluzioni sostenibili per le città, per il trasporto collettivo, il veicolo elettrico, la sharing mobility e l'uso della bicicletta), la collaborazione alla presentazione del Rapporto Mobilitaria 2018 e l'incarico di portavoce dell'Alleanza per la Mobilità Dolce (AMODO). Nella sua instancabile attività, non poteva mancare l'impegno a favore delle Ferrovie Storiche e Turistiche, e – in questo ambito – è



**Anna Donati, portavoce dell'Alleanza per la Mobilità Dolce**

tra gli esperti più qualificati per approfondire alcuni dei temi che sono stati oggetto del suo intervento alla Terza Conferenza di Napoli.

***Nel tuo intervento, hai usato l'espressione "crisi di crescita" per sottolineare alcune contraddizioni che emergono nel settore delle ferrovie turistiche dopo l'approvazione della fondamentale Legge 9 agosto 2017, n. 217, contenente importanti norme sul settore. Possiamo spiegare più diffusamente il concetto.***

Ho parlato di una "crisi di crescita" perché dopo l'importante riconoscimento dovuto alla legge ferrovie turistiche nel 2017 ci si aspettava da parte del mondo delle aziende, delle associazioni e dei volontari, regole snelle per far crescere il volume dei treni turistici a costi contenuti, in tempi rapidi.

A fronte di questa aspettativa nell'immediato è invece accaduto il contrario: prima eravamo nel campo della sperimentazione locale per alcuni treni turistici, dopo erano richieste autorizzazioni, regolamenti, lista delle linee dedi-



ALLEANZA  
MOBILITÀ  
DOLCE

## Per una rete diffusa nel paesaggio italiano



cate, norme di esercizio specifiche, risorse per investimenti, fino ad arrivare alla interpretazione della norma arrivata con un parere dell'Avvocatura che ha sospeso il trenino verde della Sardegna.

La crisi di crescita è dovuta al fatto che mettere a sistema un settore in espansione, da un lato richiede certamente regole e certezze attuative, ma dall'altro il rischio è quello di rinchiuderlo per tempi infiniti in un limbo normativo che frena l'espansione ed alimenta incertezze e complessità di gestione. Non è una novità nel sistema Italia: prima ignoriamo i fenomeni che crescono in modo sperimentale poi quando decidiamo di riconoscerlo e normarlo il rischio è un appesantimento procedurale e tempi infiniti per l'attuazione normativa.

***La conferenza si è svolta mentre era ancora vivo il problema creatosi intorno al "Trenino Verde" della Sardegna, una delle iniziative più meritorie del settore, che sembrava messa in pericolo da una delle solite incongruenze legislative, frutto – forse – anche di processi normativi un po' affrettati. Possiamo approfondire un po' questa "case history"?***

Prima di tutto, va sottolineata la buona notizia, arrivata subito dopo la Conferenza di Napoli. Proprio la scorsa settimana – infatti - il problema è stato superato con l'approvazione in Parlamento della Proposta di Legge a prima firma del deputato Marino, votata all'unanimità da Camera e Senato. Quindi ora, una volta pubblicata in GU, il Trenino Verde gestito da ARST potrà ripartire e ci auguriamo con un autentico



rilancio. Il problema era insorto da un comma dell'articolo 5 della legge 128, che prevedeva che - per esercitare il treno turistico - fosse necessario essere una "impresa ferroviaria", ai sensi del Decreto 112/2015.

Un decreto che mai si è applicato alle ferrovie regionali ex-concesse e con ferrovie isolate come ARST. Da qui una discussione infinita sul portato della norma, tra chi ha ritenuto che - non applicandosi mai il Decreto 115 - questo doveva valere anche per i treni turistici, e chi riteneva - come espresso nel parere della Avvocatura dello Stato - che fosse opportuna una revisione normativa per evitare interpretazioni contraddittorie. Da qui la sospensione, purtroppo, che si è imposta per il servizio del "Trenino Verde", in attesa della modifica normativa, poi fortunatamente appena approvata, che aggiunge alle "imprese ferroviarie" anche i soggetti che già esercitano il servizio sulle ferrovie isolate ai sensi del decreto 753 del 1980, come è il caso di ARST.



***L'approvazione della legge 128 è stata indubbiamente un fatto molto positivo, ma anche nel tuo intervento segnalavi una serie di inadempienze, la mancanza di alcuni regolamenti attuativi e altri elementi. Possiamo fare un punto più preciso?***

In effetti ci sono molti ritardi nella attuazione della norma e non sono ancora stati emanati regolamenti e decreti per dare gambe alla legge 128/2017. Manca prima di tutto il Decreto del MIT e MEF che confermi la lista della 18 pri-

me linee turistiche già incluse nella legge, così come dovrebbe essere avviato l'iter di un secondo decreto sulla base delle segnalazioni già arrivate dalle Regioni per ampliare la lista delle ferrovie turistiche, per esempio con nuove linee in Puglia e Lombardia.

Inoltre, manca il Regolamento d'Esercizio per le ferrovie turistiche: si è svolto un tavolo molto intenso al MIT con discussioni molto accurate a cui ha partecipato anche ANSF, Fondazione FS, ASSTRA, RFI, Regioni, Associazioni, un lavoro che ha raggiunto un livello accettabile di condivisione, ma che ancora non si è tradotto in regolamento.

Alla Conferenza di Napoli, il dott. Enrico Puija, Direttore del servizio ferroviario al MIT, che ha

seguito con i suoi uffici l'iter di questi due strumenti, ha annunciato che i decreti sono stati firmati e stanno procedendo con tutte le tappe necessarie verso l'emanazione definitiva.

Ovviamente conoscendo la serietà di questo lavoro, auspico davvero che sia la volta buona e che a breve potremo avere questi strumenti operativi. Altra discussione in corso, molto aperta, riguarda la sperimentazione del "ferrociclo", previsto con uno specifico articolo nella legge 128, che richiede alcuni chiarimenti ope-

rativi, per dare il via libera ad una sperimentazione concreta.

### ***Ma gli investimenti per adeguare le linee turistiche ci sono?***

Tra le questioni aperte vi sono – appunto - gli investimenti per la messa in esercizio delle ferrovie turistiche, da programmare nel prossimo decennio nell’ambito dei Contratti di Programma di RFI. Un percorso che è effettivamente cominciato con una postazione dedicata nell’attuale Contratto di RFI e che va incrementata negli atti aggiuntivi futuri. In modo analogo devono essere identificate le risorse per gli investimenti delle ferrovie regionali ex-concesse.

### ***Il ruolo dei volontari è stato cambiato?***

La modifica della Legge 128 appena approvata dal Parlamento e pubblicata in GU prevede una specifica lettera c) all’articolo 1, in cui possono svolgere treni turistici anche “altri soggetti, quali musei ferroviari, associazioni, purchè posti sotto la responsabilità di imprese ferroviarie e degli altri soggetti in possesso di certificato di sicurezza o altro titolo di idoneità all’esercizio”. Quindi, un piccolo passo in avanti nel rafforzamento di questo ruolo delle associazioni che ci

auguriamo verrà colto e valorizzato dai soggetti abilitati all’esercizio delle ferrovie turistiche.

Si tratta di valorizzare con regole precise, competenza e passione dei volontari, anche allo scopo di contenere i costi dei treni turistici.

### ***Infine, il “Contratto di servizio” per le ferrovie turistiche: è un’ipotesi credibile? C’è qualcuno che porta avanti la proposta?***

Come Alleanza per la Mobilità Dolce abbiamo appena lanciato proprio alla conferenza di Napoli la proposta di lavorare ad un Contratto di Servizio per le ferrovie turistiche, in modo che si stabilizzi l’offerta, senza prelevare le risorse da altri capitoli essenziali di spesa per i servizi ferroviari. Attualmente l’offerta e le risorse sono molto discontinue per i servizi e questo è un problema per due motivi: la difficoltà di ampliare l’offerta a costi contenuti e secondo la difficoltà di programmare i treni turistici con largo anticipo in modo che diventi possibile creare un’offerta turistica da parte degli operatori del turismo e dei soggetti di promozione del territorio.

La proposta ha incontrato attenzione e consenso ma non si è tradotta ancora in una proposta sottoscritta e condivisa da portare al tavolo delle istituzioni e del MIT. Questo è il lavoro

che ci attende come AMODO, nei prossimi mesi, per far crescere ed ampliare i treni turistici nel nostro Paese.

Antonio D’Angelo





MOBILITY  
ACADEMY

TPL  
Training  
Network

# MAME

Mobility Academy Master Executive

2019



## Doppia intervista

**Club Italia, nuove sfide nel 2020 e una spinta ancora più forte all'innovazione tecnologica nei sistemi di pagamento del TPL**

**Piero Sassoli,**

*il punto di forza di Club Italia è il dialogo tra fornitori di tecnologie e aziende che renderà più smart il settore.*

*Si parla di ripresa autunnale delle iniziative di Club Italia. In Toscana con Tiemme con tutte le novità sulla bigliettazione elettronica diffusa sul territorio della Toscana, a ottobre un incontro a Roma per discutere ancora di nuovi prodotti di infomobilità.*

*Sassoli, quali sono i risultati raggiunti ad oggi da parte di Tiemme in tema di bigliettazione elettronica e quali gli obiettivi per il prossimo futuro?*



**Piero Sassoli, presidente Club Italia**





Da dicembre 2018 Tiemme è stata la prima azienda in Italia ad introdurre la possibilità di pagare il titolo di viaggio a bordo su un'intera rete urbana di trasporto pubblico locale su gomma mediante carte bancarie contactless. La novità è partita dalla città di Grosseto in via sperimentale, su tutti i mezzi urbani, novità accompagnata dal lancio di una campagna denominata "Basta un bip per salire a bordo", in sinergia con AEP Ticketing Solutions, fornitore del sistema, e Mastercard.

Da giugno 2019 Tiemme ha avviato altresì lo stesso servizio EMV C-LESS nell'ambito urbano di Castiglione della Pescaia, contesto particolarmente importante nel panorama turistico della costa toscana ed entro settembre 2019 Tiemme avvierà questo servizio anche nell'ambito urbano di Siena e, a seguire, in tutti gli altri ambiti urbani in cui opera Tiemme (Arezzo, Piombino, Poggibonsi, Chianciano ecc.), con l'obiettivo di coprirli progressivamente (per un

totale di circa 220 autobus). Oltre agli ambiti urbani, Tiemme ha già attivato, da aprile 2019, il servizio EMV C-LESS anche su una prima linea interurbana che collega le città di Siena e San Gimignano, due località a forte trazione turistica. In questo caso, a differenza delle realtà urbane in cui vige un titolo di viaggio a tempo con tariffa flat, l'utente può pagare direttamente a bordo, senza alcuna maggiorazione, scegliendo tra 5 titoli opzionali. E' evidente che in ambito interurbano si registrano maggiori difficoltà, perché i sistemi tariffari per origine/destinazione o commisurati alla percorrenza necessitano ovviamente di sviluppi molto più complessi, che implicano interazioni strette con sistemi di monitoraggio del servizio in tempo reale, per consentire all'utente di pagare in relazione all'effettiva tratta percorsa dalla fermata di salita alla fermata di discesa. L'introduzione delle carte bancarie EMV C-LESS nel mondo del TPL costituisce un'autentica rivoluzione, sia per le



aziende che gestiscono il servizio che per l'utenza. Prima di tutto appare evidente l'indipendenza dal tempo e dallo spazio, nel senso che un utente, occasionale ma non solo, non avrà più la stringente necessità di munirsi di un titolo di viaggio prima di accedere al servizio, in qualunque momento decida di utilizzarlo e indipendentemente dal luogo in cui si trovi. Per il gestore si aprono scenari estremamente interessanti, che possono

portare, sia pure gradualmente e partendo dagli ambiti urbani con tariffa flat (essenzialmente titoli con importo fisso e una determinata scadenza temporale), a ridurre progressivamente i titoli di corsa semplice su supporto tradizionale cartaceo o magnetico e, a regime, a ripensare il modello di business. In altre parole, gli attuali costi di produzione e distribuzione dei titoli di viaggio potranno essere sensibilmente abbattuti, a vantaggio di una migliore accessibilità al servizio, riduzione delle frodi, semplificazione del sistema tariffario e l'opportunità di aumentare il numero di utenti. E' importante sottolineare come le nuove obliteratrici, compatibili con lo standard NFC e munite di lettore ottico (in particolare per titoli muniti di QR-CODE), consentiranno a Tiemme di leggere e validare titoli di viaggio emessi da qualunque sorgente, in tempo reale, su una scala di servizi TPL che copre l'intera area della Toscana centro-meridionale.

***Ad un osservatore esterno potrà sembrare che progettare e mettere in opera sistemi di paga-***



***mento elettronico, e oramai anche con la carta di credito, sia cosa normale e consolidata. Ma un conto è farlo a Milano, un conto in un territorio vasto e con densità abitativa bassa***

***come il vostro. Quanto incide, nella vostra esperienza, ed in positivo, il sistema di bigliettazione elettronica sulle buone pratiche di contrasto all'evasione tariffaria? Quali dati avete raccolto nei primi mesi di sperimentazione? Avete anche***

***sperimentato su linee a bassa frequentazione i tornelli....***

La bigliettazione elettronica è uno strumento che, collegato con il concetto di validazione obbligatoria, rappresenta un fattore essenziale di contrasto all'evasione tariffaria, perché mette a disposizione dell'utente più canali di acquisto e contribuisce a togliere alibi ai furbetti. Siamo ormai arrivati ad avere un ventaglio sempre più vasto di soluzioni di acquisto: man mano andremo verso l'eliminazione del biglietto tradizionale cartaceo, considerato che negli anni abbiamo già introdotto l'acquisto via sms, poi l'acquisto attraverso la smartcard MOBINT basata sullo standard CALYPSO, senza dimenticare l'online offerto tramite il sito web e l'app gratuita Tiemme Mobile. Adesso con il sistema EMV mettiamo nelle condizioni proprio tutti, compresi anche i turisti occasionali che si muovono sul nostro territorio ma magari non conoscono tutti i consueti canali di acquisto, di salire a bordo dei nostri servizi di Tpl in regola. Parallelamente ad una campagna informativa



capillare su tutti i punti di contatto con i nostri servizi ed un'intensificazione dei controlli a bordo, abbiamo registrato un effetto positivo sui tassi di evasione tariffaria a bordo della nostra flotta sul territorio della Toscana meridionale. Il ritorno in termini positivi della riduzione dell'evasione tariffaria è confermato dall'aumento che rileviamo del numero di titoli di viaggio venduti. Altro fattore importante è il dato riguardo all'utilizzo della nuova tecnologia EMV; nell'ambito urbano di Grosseto dopo nemmeno un anno dall'inizio della sperimentazione, si registra oltre ad un aumento del numero dei titoli di corsa semplice venduti di circa il 7%, anche il fatto che oltre il 20% degli utenti lo acquista usando questa modalità. Inoltre a Piombino, lo ricordo, stiamo utilizzando da alcuni anni, insieme a titoli multi-corsa su CHIP-ON-PAPER e agli altri supporti elettronici/cartacei, tornelli a bordo dei nostri mezzi urbani, che si aprono solo a fronte di titoli di viaggio correntemente validi. Questo percorso di sperimentazione è un deterrente ancora più esplicito (anche in chiave sociale, grazie alla campagna "Se non paghi non sali") contro l'evasione tariffaria: in circa 2 anni di avvio del progetto abbiamo raccolto dati importanti sulle potenzialità di questa tecnologia di bordo, rilevando un aumento consistente dei biglietti venduti (circa il 12%).

Stiamo ovviamente parlando di realtà a bassa frequentazione ma dove i valori percentuali hanno avuto una crescita consistente, mettendo in evidenza quanto il concetto di validazione obbligatoria e gli strumenti colle-



gati, in questo caso i tornelli, siano essenziali nel fronte della lotta all'evasione.

***Parliamo di Club Italia, ci può essere un rapporto virtuoso fra il lavoro associativo, le singole aziende, i fornitori e chi sviluppa la ricerca? Quali potranno essere le nuove frontiere dell'innovazione nel campo del Tpl su gomma, settore che nonostante la concorrenza di nuove forme di mobilità, muove l'80% dei passeggeri italiani?***

Sicuramente le caratteristiche associative insite in Club Italia favoriscono un confronto ad ampio raggio con tutti gli attori protagonisti. L'opportunità di un'associazione che abbia al proprio interno sia i fornitori di tecnologie che le aziende è ovviamente un'occasione da non sprecare. I fornitori propongono soluzioni che le aziende possono applicare sul campo raccogliendo dati importanti da interpretare. Proprio la due giorni di settembre di Siena e San Gimignano andrà in questa direzione. Il nostro è un dialogo costante ed in rapida evoluzione, proprio perché il sistema che ci circonda prevede sempre nuove soluzioni, che gli utenti rapidamente acquisiscono con le nuove tecnologie di cui dispongono. Penso ai servizi di mobilità in sharing disponibili nelle città e che stanno cre-

scendo, penso ai servizi MAAS che sono ormai la nuova frontiera con la quale confrontarsi, il servizio visto con la logica del cliente. Per il Tpl i processi di cambiamento devono tenere in considerazione numerose ed importanti variabili ma siamo

convinti che la sfida di far diventare sempre più smart questo settore sia realisticamente traguardabile. Sono convinto che possiamo crescere ulteriormente sotto tanti profili e caratteristiche qualitative del servizio che eroghiamo, ma sicuramente già oggi possiamo dire che le sfide che come Club Italia ci eravamo posti per l'anno 2019 sono a buon punto e possiamo già guardare al 2020 per continuare ad alzare l'asticella.

## Claudio Claroni,

***un nuovo paradigma con svariate soluzioni e "linee guida MAAs" per aziende, enti locali e clientela. Prima scadenza di fine estate il viaggio in Toscana per vedere tutte le novità Tiemme, ma poi? Quali prossime iniziative di Club Italia? E' già convocata una riunione a Roma il 7 ottobre. Occasione per presentare un nuovo socio ed i suoi prodotti. Ci vuole anticipare qualcosa?***

Della visita tecnica in Toscana, imperniata in grande misura sulla diffusione in larga scala del pagamento con carte bancarie in urbano ed extraurbano ha già parlato il Presidente Sassoli. Successivamente, il 7 ottobre, terremo un workshop innovativo per il settore del trasporto pubblico con la presentazione di un prodotto con impianto tecnologico e concettuale inedito per il settore del TPL. Con Tiemme e Teleco, nuovo socio di Club Italia, verrà infatti presentato il "Cruscotto direzionale dinamico di supporto alle decisioni": una piattaforma che, abbinando interfaccia grafica e algoritmi di ultima generazione con procedure di acquisizione, consentirà di mettere in correlazione i dati aziendali in un unico supporto direzionale e quindi di avere "l'azienda a portata di mano". Avere in un'interfaccia grafica di ultima generazione i dati aziendali delle entrate, delle validazioni, della posizione dei mezzi, delle criticità di esercizio, nonché i warning, rappresenta



***Claudio Claroni, direttore Club Italia***

indubbiamente uno strumento direzionale di supporto alle decisioni di grande interesse ed appeal per il mondo del TPL. In qualche modo si tratta di un'architettura di controllo e decisione sicuramente nuova per il settore, che Tiemme ha già da mesi via via costruito e che in ottobre verrà presentata nelle sue implementazioni fino a lì attuate.

Sempre nella stessa settimana Club Italia sarà presente al Future Mobility Week, in programma il 9 e 10 ottobre nell'ambito del Future Mobility Expoforum a Torino Lingotto, coorganizzando e con proprio chairman un'interessante sessione sulle ultime novità dell'e-ticketing, spaziando anche sulle novità più recenti in campo bancario e internazionale.

Successivamente ci saranno altre iniziative che stiamo definendo in vista di un 2020 che sarà pieno di altri impegni in un mondo, quello dei sistemi di pagamento del TPL, che sta vivendo una fase davvero di forte accelerazione innovativa.

***Quali sono le ultime novità della SBE (Account Based , EMV, dematerializzazioni, e ciò di cui ormai tutti parlano, il MAAS - Mobility As A Service)? Non può sfuggire certo a lei che proprio in questi giorni Atac di Roma ha annunciato la sperimentazione del pagamento EMV...***



In effetti nei recentissimi anni il nostro settore ha visto un'esplosione di prodotti e soluzioni nuovi incentrati praticamente sull'account based che ha consentito di spostare il pagamento dei servizi del TPL dai supporti fisici (cartaceo, magnetico, smartcard, ecc.) al cloud, cioè ai pagamenti via web.

E questo nuovo paradigma ha consentito, sia in termini tecnologici che procedurali, una varietà relevantissima di soluzioni diverse in componenti quali la validazione, il mobile, il bancario, la smaterializzazione ecc.

Questo non significa che sia entrata in crisi la bigliettazione elettronica imperniata sulle smart card che rappresentano nelle aziende che l'hanno fin qui adottata, (ed è triste che ancora un'altissima percentuale di aziende italiane sia ancora ancorata al biglietto cartaceo)

la soluzione cardine soprattutto per il mondo degli abbonati, studenti, pensionati, dipendenti di aziende con mobility manager, pluricorse ecc.

L'account based ha trovato principalmente, ma non solo, soluzioni nuove ed efficaci per un tipo di clientela che da sempre veniva e viene ancora considerata critica per tanti motivi fra cui la difficoltà oggettiva e cronica di "trovare il biglietto". Ovviamente anche il pagamento con carte bancarie (EMV) rientra nei sistemi account based e il fatto che in breve tempo, nel giro di 2/3 anni, già parecchie aziende se ne siano dotate (cito principalmente Milano ma altre di più modeste dimensioni sono partite) dimostra quanto questa soluzione sia in mano al presente e fortemente al futuro.

Il fatto che Atac si stia muovendo è un fatto po-

sitivo, ma ancor più positivo è il fatto che per la prima volta nel nostro Paese tutte le realtà che si sono mosse, con implementazioni, gare o progetti già avviati hanno seguito un unico modello. Cosa davvero rara e forse unica in un Paese che anche dal 2000, quando si affermò la bigliettazione elettronica in varie parti del

paese, le soluzioni furono le più svariate, con talvolta input non sempre dettati da consapevolezze scientifiche e cultura di istituzioni ed aziende ma, piuttosto, da mondi dell'offerta spesso improvvisati e frettolosi di vendere. Questa volta, con l'EVV, non sta succedendo e questo, me lo lasci dire, grazie ad un lavoro approfondito e tenace svolto da tutti i soci pubblici e privati di Club Italia che con la pubblicazione delle linee guida per l'uso delle carte bancarie (standard EMV) nella bigliettazione del trasporto

collettivo edito nel 2016, hanno principalmente voluto, unici in Europa, evitare questi pericoli per le aziende e le istituzioni pubbliche.

***Parliamo di portali di vendita sovranazionali. Come stiamo andando? Tutti preoccupati per la discesa in campo di soggetti planetari come Google o Amazon?***

Il discorso è ampio e complesso e quando soggetti di questo tipo entrano in gioco, dopo ovviamente la constatata garanzia del rispetto delle varie normative, occorre più che lamentarsi, farvi fronte con capacità progettuali, organizzative e di adeguate alleanze. L'esperienza degli ultimi anni, per esempio, quando il mondo dei gestori telefonici irruppe con particolare fragore nei sistemi di pagamento del TPL, con





qualcuno che credette ormai che tutti i pagamenti venissero sostituiti dal “telefonino”, ha dimostrato che l’associazionismo del settore (Asstra, Anav, Club Italia, TTs Italia, ecc.) poté contrastare quei propositi così erroneamente sovradimensionati, dando un forte contributo al Ministero dei Trasporti che adottò dei decreti sui sistemi di bigliettazione del TPL che hanno rappresentato una rivoluzione benefica normando l’EMV, il mobile, il Qcode, la validazione obbligatoria, ecc. e dando luogo alle innovazioni degli ultimi anni.

***E i sistemi italiani? Non mi sembra che il progetto delle FS su un sistema collettore di tutta la mobilità, Nugo, abbia conquistato il mercato..***

La nuova frenesia del nostro settore sono le piattaforme digitali in un momento in cui a livello internazionale sono stati lanciati i sistemi MAas, cioè la mobilità come servizio e, come spesso accade agli inizi, spesso fra grande confusione e grandi appetiti, chi soccombe o ne è vittima sono coloro che sono sprovvisti di adeguata conoscenza e competenza. Il compito delle associazioni è proprio quello di approfondire con i propri soci le proposte, i vantaggi e svantaggi ma soprattutto non isolarsi in soluzioni rabberciate. Club Italia per esempio sta approfondendo da qualche tempo, avendo una struttura di soci molto robusta e forte sia fra le aziende di trasporto che fra i fornitori, come declinare i MAas secondo le svariatissime soluzioni di pagamento attuali e del futuro.

Non lo vuole fare da sola ma attraverso una collaborazione con altre associazioni del settore secondo le esperienze positive avute fin qui. A nostro avviso una sorta di “linea guida MAas” potrà essere molto utile per le aziende, gli enti locali e la clientela. Queste piattaforme sono infatti di grande utilità per il cittadino che, sempre più avvezzo all’elettronica e bisognoso di velocità di accesso, informazione, pagamento, sicurezza, interoperabilità, vuole servirsi di

trasporto pubblico integrato con altri servizi di mobilità (sosta, car sharing, ecc.). A livello nazionale abbiamo già alcune esperienze come quella da tempo affermata in larga scala di Mycicero e già alcune realtà regionali (Roger in Emilia Romagna, Veneto, ma non solo), hanno implementato piattaforme complesse che forniscono informazioni e consentono il pagamento su sistemi territoriali interoperabili. Navigando su una app è possibile scegliere come spostarsi, integrando le varie forme di trasporto pubblico: in autobus fino alla stazione, poi in treno e all’arrivo ancora in autobus. Per esempio Roger propone tutte le possibili combinazioni e, una volta che l’utente avrà individuato la soluzione di viaggio prescelta, si può procedere anche all’acquisto dei relativi titoli di viaggio, consentendone poi la validazione sui mezzi di trasporto. Inoltre, a questa principale funzione, il Maas può integrarsi con altre opzioni per l’utente come il car sharing, la sosta e possibili altri servizi cittadini legati alla mobilità.

Per quanto riguarda Nugo, noi abbiamo avuto alcuni rapporti iniziali esclusivamente impostati sugli aspetti tecnici dell’informazione ed il pagamento dei servizi di trasporto di TPL. Altre problematiche di ordine commerciale ma anche di posizionamento strategico di Nugo nel settore non ci hanno toccato. Certo ci interessava molto invece la coerenza di quella interessante piattaforma nazionale con quanto si era conquistato con i decreti del 2017, in ordine all’obbligatorietà della validazione a bordo dei mezzi, la lotta all’evasione tariffaria, l’apertura ai molteplici sistemi di pagamento anche innovativi del TPL.

Ebbene, sull’acquisto di titoli di viaggio di TPL di varie aziende locali, che potessero trovare nei sistemi di validazione delle stesse una risposta positiva alla validazione obbligatoria riscontrammo un percorso avviato con alcune aziende forti (Milano) ma ancora lungo per tante altre.

Antonio Riva



**Roma Lunedì 7 ottobre 2019**

## **WORKSHOP**

**Un nuovo strumento per le aziende  
di TPL: il cruscotto direzionale  
dinamico di supporto alle decisioni**

**SAVE the DATE**

**Centro Congressi Cavour - Via Cavour, 50/a Roma**

## Il pensiero critico

### Ferrovie in Alitalia: avviso ai naviganti dalla Corte dei Conti

La Corte dei Conti ha formalmente avvisato e ammonito le Ferrovie dello Stato di valutare bene l'acquisto di Alitalia per evitare possibili danni al Gruppo FSI, essendo queste di proprietà dello Stato (cento per cento delle azioni in possesso del Ministero dell'Economia e delle Finanze).

Per essere precisi "di acquisire preventivamente tutti gli elementi necessari alla corretta analisi della fattibilità e della sostenibilità di un simile intervento, attivandosi per tutelare l'integrità patrimoniale del gruppo, la continuità e lo sviluppo aziendale primario."

Un vero e proprio warning che somiglia molto ad un altolà.

E' pur vero che la Corte lo ha scritto in una nota a margine della propria relazione, ma la questione sta andando avanti da diversi mesi e fa sorridere il dire oggi a FSI di "acquisire preventivamente tutti gli elementi...", figuriamoci se non lo hanno già fatto.

Piuttosto c'è da chiedersi se questo ammonimento della Magistratura contabile al vertice del Gruppo non sia più un avviso ai naviganti per evitare possibili naufragi. Altrimenti perché?

Di contro non è da invidiare la posizione di chi, da un lato si trova il diktat del Governo e dall'altro la Corte pronta a chiedere i danni (in solido agli amministratori), in caso di problemi futuri.

Nel mezzo, in attesa del Napoleone (<https://luciano1958.blogspot.com/2019/05/alitalia-napoleone-cercasi.html>) se mai si dovesse trovare, l'approssimarsi dell'ennesima scadenza (15 luglio 2019), la cassa che si brucia ogni giorno nonostante si sia nel pieno della stagione estiva e il problema che si ingarbuglia

sempre di più, con i rischi per chi in Alitalia ci lavora (e sono tanti) o ci lavora per (e sono lo stesso tanti).

Come tanti sono quelli che hanno la ricetta in tasca per risolvere. Tutti commissari tecnici della nazionale. Rilancio non salvataggio. Giusto. Basta trovare i soldi e il manico; due cose che non si vendono al supermercato, ahimè.

Una cosa non mi è chiara, nonostante abbia provato tante volte a cercare di farmelo spiegare negli anni: dove si genera la perdita di valore.

Le regole? Certo. Ma la deregulation del trasporto aereo è iniziata con Ronald Reagan, oggi fa sorridere. Le low cost? Sì, ma avevo capito che la principale aveva firmato accordi importanti col sindacato... Il lungo raggio? Certo, ma qui torniamo a capitali (ingentissimi) e al manico.

Quindi? La Corte dei Conti "avvisa", per evitare che possa succedere "AliTrenitalia".

Ci vorrà proprio un grande sforzo collettivo per evitare, anche questa volta, il default, come nel 2008 e nel 2014. Facciamo il tifo che ci sia veramente questo rilancio, per salvare chi in Alitalia ci lavora, maschi e femmine, possibilmente senza mettere a rischio l'osso del collo delle Ferrovie. Magari si convincono i Benetton, hai visto mai...

*Ringraziamo per la disponibilità il Blog di Giovanni Luciano <http://luciano1958.blogspot.com/>*



# 5<sup>th</sup> UIC World Congress on Rail Training 2019

Unite, Inspire, Connect



Rabat, Morocco  
09-11 October 2019

## Bilancio di Sostenibilità 2018 FNM

### Gibelli: fotografa lo sforzo per coniugare sviluppo e rispetto dell'ambiente

Il Gruppo FNM ha presentato il 9 luglio, il Bilancio di Sostenibilità 2018, il documento che rendiconta le iniziative e i risultati raggiunti in ambito economico, sociale e ambientale, approvato dal Consiglio di Amministrazione insieme al Bilancio Consolidato 2018, in adempimento all'obbligo di rendicontazione delle informazioni non finanziarie previsto dal Decreto Legislativo 254/2016.

Il Gruppo FNM rendiconta le informazioni non finanziarie fin dal 2014 con 4 anni di anticipo rispetto agli obblighi di legge ed è stato uno dei primi gruppi nel settore trasporti a dotarsi di un

Piano di Sostenibilità nel 2017.

La quarta edizione del "Integrated Governance Index (IGI 2019)", l'indice che misura l'integrazione della sostenibilità nei modelli di governo aziendali tra le aziende quotate e le principali aziende non quotate, pone il Gruppo FNM al 35° posto per risultati e obiettivi raggiunti in Italia e prima tra le società non comprese nell'indice Ftse100.

All'evento di presentazione, che si è tenuto oggi alla Triennale di Milano, sono intervenuti, tra gli altri, il presidente di FNM Andrea Gibelli, il vicepresidente di FNM Gianantonio Arnoldi, l'assessore alle

Infrastrutture, Trasporti e Mobilità sostenibile della Regione Lombardia Claudia Maria Terzi, il presidente della Triennale Stefano Boeri.

"La sostenibilità – dichiara il presidente di FNM Andrea Gibelli – non è un costo accessorio, ma un investimento in un processo che permea ogni aspetto delle nostre attività e che spinge all'innovazione e al miglioramento della nostra offerta, pro-

ponendo un modello di mobilità integrata, intermodale, condivisa, collettiva e ovviamente dal ridotto impatto ambientale. Il Bilancio di Sostenibilità 2018 fotografa lo sforzo



compiuto da tutto il Gruppo per coniugare sviluppo e rispetto dell'ambiente, creando vantaggi per la società, per il sistema delle comunità e

grazie alla firma degli accordi quadro e dei contratti applicativi con Hitachi Rail Italy Spa – per la fornitura dei treni ad Alta capacità (settembre) – e con Stadler – per la fornitura dei treni diesel elettrici (novembre) – è stato dato avvio al rinnovamento della flotta a servizio del trasporto ferroviario in Lombardia con la consegna dei primi treni nel 2020.

I nuovi treni ad Alta capacità sono dotati di pedana mobile per compensare la di-



stanza tra porta e banchina, garantiscono una riduzione del 30% dei consumi di energia elettrica, offrono recupero di energia elettrica in frenatura, utilizzano materiali innovativi con elevati tassi di riutilizzo (96%) e biodegradabilità (95%). Stesso discorso per i nuovi treni diesel-elettrici: consumo di carburante ridotto del 30%, minori emissioni di CO<sub>2</sub> (-12.400 t/anno come 8.600 auto), grande comfort per i passeggeri con riduzione del rumore e delle vibrazioni, elevato ricorso a materiali riciclabili (indice di riutilizzo pari al 93%).

Nel corso del 2018 sono stati completati i lavori alla stazione di Paderno Dugnano, ora completamente accessibile alle persone a mobilità ridotta.

Altre 7 stazioni sono state interessate da lavori di innalzamento delle banchine. Sono stati eliminati 2 passaggi a livello (Pisogne e Venegono). FERROVIENORD ha inoltre investito 250.000 euro per la riparazione di 500 atti vandalici. Per favorire il dialogo con l'utenza e migliorare il servizio, FERROVIENORD ha aperto a ottobre 2018 "FERROVIENORD ti ascolta", un servizio dedicato a ricevere e gestire le segnalazioni e i suggerimenti relativi alle strutture gestite dall'azienda: ogni utente che accede al canale ottiene una risposta. È stato approvato il progetto di efficientamento

energetico che prevede la sostituzione del 100% di tutti gli impianti di illuminazione con lampade a led negli uffici di Cadorna e nelle stazioni di Milano Nord Cadorna e di Milano Bovisa con una riduzione dei consumi prevista di oltre 500 mila kWh/anno. Per quanto riguarda i consumi energetici, lo stabile di Cadorna ha ridotto del 2,6% l'uso di energia elettrica ed i consumi di gasolio per il riscaldamento di impianti e di uffici sono diminuiti del 19,5%.

L'utilizzo di bus più ecologici nella flotta di FNM Autoservizi ha permesso inoltre di ridurre del 26% le emissioni di particolato e del 17% di ossidi di azoto.




**12 e 13  
Settembre 2019  
Visita Tecnica**

Siena, San Gimignano, Grosseto,  
Castiglion della Pescaia...

Nuove  
implementazioni  
EMV per  
Tiemme Toscana Mobilità

**Save the Date**



E-Vai, il car sharing ecologico di FNM, ha rinnovato la propria flotta acquistando 22 nuove auto elettriche di nuova generazione e predisponendo l'arrivo di altre 100 nel 2019.

L'azienda ha avviato in 3 comuni lombardi (Maccagno con Pino e Veddasca, Tradate e Trezzano sul Naviglio) il servizio Public che prevede la condivisione di auto green tra Amministrazione comunale e cittadinanza. Grazie all'uso di vetture elettriche, nel 2018 è stata evitata l'emissione di 130t di CO2.

Per favorire l'intermodalità e il raggiungimento delle stazioni grazie alla mobilità dolce e non inquinante, sono state inaugurate 4 nuove velostazioni (Vanzaghello-Magnago, Cesate, Grandate Breccia e Rovato Borgo): parcheggi coperti, custoditi e videosorvegliati accessibili gratuitamente tramite badge che favoriscono l'utilizzo della bicicletta per raggiungere la stazione.

FNM ha lanciato nel 2018 il primo programma di "lavoro agile" aziendale, un'importante misura di conciliazione tra tempi di vita e di lavoro.

La sperimentazione, avviata a settembre 2018 e conclusa ad aprile 2019, ha interessato 49 dipendenti (25 donne e 24 uomini) che, sulla base di precisi obiettivi, hanno lavorato da un luogo diverso dell'ufficio fino a un massimo di un giorno a settimana.

La sperimentazione è servita a raccogliere dati in vista della messa a regime della nuova organizzazione e della sua estensione.

Per lo sviluppo e la formazione del personale il Gruppo ha erogato oltre 44.361 ore di formazione. 230 le nuove assunzioni nel 2018. Il 94% del personale ha un contratto a tempo indeterminato.

RED



**The 47<sup>th</sup> European Transport Conference**  
**Annual Conference of the Association for European Transport**  
**09-11 October 2019**  
**Dublin Castle, Ireland**

**Bookings for 1-3 days are now open!**

You can now book your place for 1, 2 or 3 days at the European Transport Conference with no price increases since last year!

*AET or ECTRI Members	1 Day	2 Days	3 Days/ Rover Pass
- Individual Member	£300 €330	£595 €660	£795 €885
- Organisation Member	£290 €320	£575 €640	£760 €845
*Non-Members	£340 €375	£670 €745	£930 €1,035

Attracting transport practitioners and researchers from all over Europe, the Conference delivers in-depth presentations on policy issues, best practice and research findings across the broad spectrum of transport. Themes this year include Autonomous Vehicles, Climate Change, Aviation, Big Data and System Dynamics.

The vibrant social calendar at the European Transport Conference also provides excellent opportunities to broaden your network with transport experts from around the world.

- ◆ Pre-conference drinks reception sponsored by ITS Ireland
- ◆ Civic Reception hosted by Dublin City Council
- ◆ Conference Dinner pre-dinner drinks sponsored by Aimsun
- ◆ Plus running tours, bicycle tours and technical visits

To view the programme and book your place, please visit: [www.aetransport.org](http://www.aetransport.org) or email: [sabrina.winter@aetransport.org](mailto:sabrina.winter@aetransport.org)

\* All fees shown are subject to 20% VAT. Discounts available for students, new member states of the EU and Young Researchers & Practitioners. See website for full details.



scegli l'Italia del cuore



 **Simet**

prenota il tuo viaggio su **simetspa.it**



Le interviste di Ferpress

## LE DONNE DELLA MOBILITA'

### **Mobility Magazine**

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

**Direttore responsabile Gisella Pandolfo**

**FerPress e MobilityPress sono trasmesse da Roma**

FerPress è registrata presso il Tribunale di Roma

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

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

**Roma**

**Partita Iva e Codice Fiscale 12510731008 -**

Cap. Soc. E 10.327 I.V.

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

Lo sfogliabile è su piattaforma Mokazine

**Curatrice e impaginazione grafica: Valentina Onori**

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

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

**Tel. 06.4815303 Fax 06.68806085**

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