



mobility press
magazine

N. 204 - 24 Luglio 2019

La lunga estate calda, en attendant septembre....

De Florio (Simet): confronto e ascolto premiano sempre

Roma-Lido e Roma-Viterbo a Cotral: la bocciatura del project financing RATP-DEV

Nicolini (Confetra): buon allenatore per una grande squadra

"Più ricicli, più viaggi", la campagna di Atac e MyCicero

Terzi : AV Brescia-Padova, analisi costi-benefici non è dogma

Un grande tabù dei trasporti

EXPO Ferroviaria 2019

9ª 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

MACKBROOKS
exhibitions

Partner dell'esposizione:



Sponsor Area Infrastrutture:



Partner Mediali:



mmp
mobility press **magazine**



Nicolini (Confetra): buon allenatore per una grande squadra



Editoriale

La lunga estate calda, en attendant septembre....

Il mese di luglio si chiude nel segno degli scioperi che riguardano l'intero mondo dei trasporti e indetti dai tre sindacati confederali maggiormente rappresentativi, dopo una "tregua" durata parecchio tempo, forse anche per comprendere al meglio la direzione impressa al cambiamento del quadro politico. Mercoledì 24 luglio, quindi, Filt-Cgil, Fit-Cisl e UilTrasporti hanno indetto uno sciopero dei lavoratori del trasporto pubblico locale, delle ferrovie, del settore delle merci e della logistica, del trasporto marittimo e dei porti, delle autostrade, dei taxi e dell'autonoleggio. Il quadro si completa venerdì 26, con l'astensione al lavoro dei lavoratori del trasporto aereo, ad eccezione dei controllori di volo Enav. La protesta è motivata dai sindacati con l'obiettivo di "dare sostegno alla piattaforma unitaria di proposte 'Rimettiamo in movimento il Paese', indirizzata al Governo per avviare un confronto su trasporti, su infrastrutture per renderle efficienti ed efficaci, su regole chiare che impediscano la concorrenza sleale tra le imprese e che diano priorità alla sicurezza dei trasporti, nonché alla tutela ambientale e sul diritto di sciopero". Il Governo ha tentato in extremis di revocare l'agitazione, ma senza riuscirci: ai sindacati è stata offerta l'apertura di alcuni tavoli di confronto, ma senza grandi risultati. In questo senso, la vicenda di Alitalia è esemplare: le trattative sono state gestite unicamente dal Governo, ma senza che fossero chiari le scelte e gli orientamenti di fondo. E, anche dopo l'esito delle trattative, non è ben chiaro il quadro in cui si inserirà il piano industriale, che dovrebbe essere definito nel mese di settembre e la cui discussione vedrebbe finalmente il coinvolgimento dei sindacati. E' un dato di fatto che la complessità della situazione politica in Italia, il rapporto quasi sempre instabile tra le forze della maggioranza, ha finito per oscurare il ruolo dei sindacati. Ma l'estate – e

soprattutto la prospettiva dell'autunno che verrà – è il periodo in cui si raccoglie il bilancio degli umori in relazione al trattamento economico dei lavoratori e alle prospettive economiche generali, due elementi strettamente collegati. E anche questa agitazione dei sindacati conferma che gli umori raccolgono un sostanziale malessere: il Paese non cresce (o perlomeno non cresce come si vorrebbe), mentre le condizioni dei lavoratori sui luoghi di lavoro peggiorano per effetto di una concorrenza che si svolge sul terreno globale, e – a volte – stravolge il quadro di un intero settore. Un esempio tipico è la condizione del settore dell'autotrasporto, che ha cominciato anch'esso a far sentire la sua voce ed ha intrapreso una lunga interlocuzione con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, registrando alcuni passi avanti (con le risorse trovate dal MIT per i costi minimi dell'autotrasporto) e qualche apertura di dialogo su quelli che potremmo definire i problemi strutturali del settore: le limitazioni al transito lungo la direttrice del Brennero (direttrice che – secondo Confartigianato – rappresenta un quinto della produzione manifatturiera e oltre il 5% del PIL italiano), che diventano ogni anno più stringenti (dal mese di agosto, scatta la limitazione al transito degli autoveicoli categoria Euro 4, ma dal 2021 è già annunciata la chiusura ai camion della categoria Euro 5); e – dall'altro lato – la concorrenza sempre più aggressiva e spesso operata al di fuori delle regole da parte degli operatori provenienti da oltre frontiera, e – in particolare – dai paesi dell'Est Europa. Questioni vecchie e nuove di questa lunga estate calda che prelude alla vera discussione che – con tutta probabilità – interverrà a settembre, quando ci sarà da discutere l'impostazione della Legge di Bilancio dell'anno prossimo.

AD

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

ORGANIZZATO DA

ITALIAN
EXHIBITION
GROUP
Providing the future

Women in Mobility 16

Mariella De Florio (Simet): confronto e ascolto delle diverse competenze premiano sempre

Amministratore delegato di Simet Bus S.p.a. e consigliere di amministrazione della Autoservizi Pasqualini s.r.l., componente del Consiglio Direttivo di Unindustria Calabria per la sezione trasporti/logistica e del Consiglio Generale Fondazione Cassa di Risparmio di Calabria e di Lucania.

Conosciamo Mariella De Florio, la sua esperienza e la sua professionalità. Classe 64, calabrese, Mariella è riuscita a coniugare le difficoltà del core business aziendale con gli interessi turistici e di marketing e, soprattutto, con le declinazioni più autentiche della responsabilità sociale dell'impresa Simet.

Dal suo arrivo in questo settore ad oggi, quali sono state le difficoltà che maggiormente l'hanno messa più a dura prova? E quanto è riuscita a trasmettere di Mariella De Florio in Simet?

E' ben noto che la vita in sé è un "banco di prova" quotidiano. Nel nostro settore, storicamente, la presenza femminile si conta sulle dita di una mano e, spesso, le difficoltà risiedono nel modo diverso di affrontare le sfide, con un pizzico anche di diffidenza.

Dopo oltre trent'anni, sono sempre più convinta che il lavoro di squadra premia sempre e, nei rari casi, dove alcune sfide sono state affrontate senza tener conto di scelte condivise, gli obiettivi ed i risultati non sempre sono stati quelli attesi. Il confronto e l'ascolto, delle diverse competenze, in una squadra di lavoro, unita-



***Mariella De Florio,
Amministratore delegato di Simet Bus S.p.a.***

mente alla passione, premiano sempre.

Negli ultimi tempi il mercato dell'asse 'turismo-viaggi a lunga percorrenza' ci ha fornito dei dati che attestano lo stato di salute del settore, con in testa la regione Puglia.

Seconde lei, considerato lo scenario economico non proprio florido del Paese in questo momento, quali sono le cause che hanno maggiormente contribuito a questa crescita?

Il settore della lunga percorrenza a mezzo autobus ha subito un radicale cambiamento, sia dal punto vista normativo che di offerta al cliente. Oggi l'offerta è così diversificata che, al netto



delle motivazioni per le quali ci si sposta, l'utente può scegliere quale mezzo utilizzare, grazie anche e soprattutto agli strumenti digitali. L'autobus consente di raggiungere anche quelle località minori dove le grandi infrastrutture non possono esserci o sono carenti.

I dati del settore registrano un incremento considerevole, frutto di diversi fattori: capillarità, sicurezza, economicità, fruibilità e così via discorrendo. Ritengo, inoltre, che sia tutto il mezzogiorno del Paese, e non solo la Puglia che pur rimane un'area geografica vivace, che ha fatto registrare la crescita del settore.

Altro elemento strategico che ha contribuito alla crescita, è stata negli ultimi anni una maggiore conoscenza di questa particolare "offerta" negli spostamenti a lungo raggio.

Gran parte degli italiani si sposta ancora con mezzi privati, mentre gli europei sembrano essere più motivati a lasciarli in garage: cosa è necessario fare per non restare indietro? Può solo essere il fattore economico (offerte stracciate dei biglietti) a motivarci?

Qui credo sia sostanzialmente un problema sia culturale che di uno scarso efficiente piano integrato di trasporto fra le diverse forme di mobilità, soprattutto nel centro-sud.

Spesso i sistemi intermodali, in tutti i vari segmenti, non sempre garantiscono un'offerta che corrisponde alla domanda, tale da far preferire il mezzo pubblico a quello privato.

Nelle varie regioni, per la loro diversità, bisognerebbe predisporre uno studio che metta a nudo l'attuale offerta/domanda e costruire, come dicevo, un piano dei trasporti che metta in coincidenza le diverse mobilità tale da incentivare l'uso del mezzo pubblico rispetto al mezzo privato.

È evidente che gli spostamenti dopo un range chilometrico ancora si fanno con il mezzo privato anche se, come dicevamo, il settore registra un notevole incremento, dovuto anche ad offerte accessibili e cosiddette low cost.

Tuttavia cresce la domanda di mobilità intermodale ma le infrastrutture spesso non sono sufficienti a coprire questa esigenza.

Quali sono gli strumenti che a suo avviso dovrebbero essere rafforzati senza creare ovviamente sovrapposizione tra i vari sistemi di trasporto?

Qui, come dicevo in precedenza, un intervento centrale, con una nuova riforma, potrebbe garantire una nuova offerta di mobilità intermodale che tenga conto delle mutate esigenze rispetto a tanti anni fa e con l'ulteriore obiettivo di eliminare evidenti ed eccessive sovrapposizioni con conseguenti economie.

Simet si sta affacciando a nuovi mercati in Europa, cosa porterete della vs esperienza professionale che pensiate possa essere un valore aggiunto per accreditarsi verso nuovi utenti?

Oggi Simet Bus S.p.A., forte di settanta anni di esperienza e della cultura d'impresa, letta quale pura competizione nel mercato vista la totale assenza di contribuzione pubblica, seppur si parli di servizio di trasporto pubblico, sta disegnando ed integrando la propria rete, con un ventaglio di soluzioni sempre più capillari. Oggi fare rete di impresa – con i migliori player – diventa imprescindibile.

Il know italiano, che non è secondo a nessuno, potrà affrontare e vincere le nuove sfide nel mercato. Siamo fermamente convinti che ci rivedremo fra settant'anni.

Ilaria Li Gambi



MOBILITY
ACADEMY

TPL
Training
Network

MAME

Mobility Academy Master Executive

2019



Focus

Roma-Lido e Roma-Viterbo andranno a Cotral. Le motivazioni della bocciatura del project financing RATP-DEV

La Regione Lazio ha pubblicato – lo scorso 16 luglio – sul proprio Bollettino ufficiale la deliberazione numero 449 contenente la “Valutazione di non fattibilità della proposta di partenariato pubblico privato di cui all’articolo 183, comma 15, del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50 relativa all’affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell’infrastruttura, presentata dalla RATP DEV ITALIA”, riguardante la Ferrovia Roma-Lido di Ostia.

La delibera giunge giusto a distanza di tre anni (giorno più, giorno meno) dal 27 luglio 2016 (giorno in cui fu presentato ufficialmente il project financing) e – con una coincidenza voluta – nello stesso giorno in cui l’assessore regionale alla Mobilità, Mauro Alessandri, annunciava la decisione di “andare all’assegnazione in house, e dunque a Cotral”,

avendo “ritenuto che, sia per ragioni di efficienza del servizio, sia per garantire l’occupazione e la continuità, la soluzione dell’affidamento in house fosse la migliore”.

Questo articolo si occupa della delibera della Regione Lazio perché siamo in presenza di un atto ufficiale, e non dell’annuncio di un piano che dovrà realizzarsi, anche se non si comprende bene come. Solo per rimanere alla Ferrovia Roma-Li-

do, la linea ferroviaria (lunga circa 30 chilometri con 13 fermate) che collega la stazione di Roma Porta San Paolo con Ostia è di proprietà della Regione Lazio, ma è gestita da Atac, che opera sia come gestore dell’infrastruttura che come impresa ferroviaria.

Cotral (Compagnia dei trasporti laziali) è invece la società che gestisce il trasporto urbano e suburbano nel Lazio, ma che opera ormai esclusivamente nel settore dei trasporti di superficie. Proprio in relazione alla gestione del servizio ferroviario, gli intrecci tra Atac e Cotral sono stati numerosi, culminati con la creazione della società Metroferro o Met.

Ro nel 2001, che è poi stata inglobata in Atac nel 2010. Nel 2020, però, la situazione non è la stessa del 2010, come avrebbe dovuto insegnare l’esper-

ienza del “bail-in” nel caso delle banche: come è noto, il 3 dicembre scade improrogabilmente la possibilità di prorogare contratti di servizio sottoscritti in precedenza, e quindi entro quella data bisogna rinnovare l’affidamento dei servizi, “preferibilmente” attraverso l’indizione di una gara per la scelta dell’operatore più efficiente oppure attraverso altre due modalità (l’affidamento diretto o in house), regolamentate da una serie di direttive europee e



nazionali, nonché varie segnalazioni volte ad individuare criteri più stringenti per le scelte delle amministrazioni (in particolare, la segnalazione congiunta - del 25 ottobre 2017 - dell’Autorità garante della Concorrenza e del Mercato-AGCM; dell’Autorità nazionale anticorruzione-ANAC; e dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti-ART, proprio “in merito alle procedure per l’affidamento diretto dei servizi di trasporto ferroviario regionale”).

A prescindere dal contesto normativo e dalle modalità di applicazione delle regole sull’affidamento in house, il “trasferimento” a Cotral richiede un complicato passaggio perché questa azienda – al momento – non ha i certificati per operare come impresa ferroviaria, che invece sono detenuti da Atac: si tratta di tutti passaggi che vanno formalizzati e realizzati anche in poco tempo per consentire che si arrivi – entro il 2020 – all’affidamento “diretto”, salvo interventi delle autorità garanti o eventuali ricorsi.

Ma – in questa maniera – ci siamo già proiettati verso un futuro prossimo venturo, mentre l’intenzione è di concentrare l’attenzione sulle motivazioni con cui la Regione Lazio ha bocciato definitivamente il progetto “spontaneo” (così definito

presentato dagli stessi proponenti) presentato da un consorzio ATI, con capofila il gruppo multinazionale francese RATP (quinto gruppo al mondo nel settore bus, metro, treno e tram; 5 miliardi di euro di fatturato; 58.000 dipendenti; 14 milioni di passeggeri trasportati ogni giorno nel mondo; operativo in 15 paesi di Europa, Africa, Asia, USA).

C’è una premessa, perché – in realtà - anche la delibera n. 449 della Regione Lazio ha avuto una vita controversa: nel maggio 2017, è intervenuto il Tar del Lazio che ha annullato una precedente delibera (la numero 437 del 26 luglio 2017) della Regione Lazio, e imposto invece di riesaminare e motivare con maggiore ampiezza le ragioni della bocciatura, richiedendo anche un coinvolgimento e un confronto tra le parti.

E’ questo il motivo per cui la nuova deliberazione che riporta l’ultima decisione della Regione (che valuta “non fattibile, tenuto conto degli esiti delle valutazioni condotte dagli Uffici regionali competenti, analiticamente riportate nella Relazione tecnica di cui al punto a), la proposta presentata dalla costituenda associazione temporanea di imprese fra ANSALDO STS spa, HITACHI RAIL ITALY spa, RATP DEV ITALIA srl, SALCEF spa, CILIA ITALIA srl e ARCHITECTNA ENGINEERING srl, relativamente all’affidamento in concessione della progettazione, costruzione e gestione dell’infrastruttura di trasporto ferroviario Roma-Lido di Ostia”), è preceduta da un lungo excursus, che occupa quasi sei pagine e ripercorre anche le varie tappe del procedimento e del confronto con la parte proponente.

La Relazione tecnica

Il “cuore” – in qualche maniera – del provvedimento è la “Relazione tecnica”, che è





parte integrante del documento, e riassume – sostanzialmente – le ragioni che hanno portato la Regione Lazio alla bocciatura del progetto. Prima – però – è importante riandare ai contenuti del project financing presentato da RATP DEV Italia, che così venivano annunciati nel comunicato stampa di presentazione: a) trasformazione della Roma-Lido in una vera e propria ferrovia metropolitana, con maggiori frequenze e aumento dei treni in linea; b) rifacimento della linea di contatto per adeguarla ai migliori standard europei e l'introduzione di un sistema di segnalamento radio di ultima generazione per garantire una frequenza potenziale dei treni fino a 90 secondi; c) restauro conservativo e restyling, incremento della sicurezza delle stazioni; d) ammodernamento completo del parco rotabile, grazie a 17 nuovi treni più performanti e sicuri. Per quanto riguarda gli aspetti economici, il comunicato sottolineava come “la proprietà dell'infrastruttura e dei mezzi, così come i ricavi della bigliettazione, rimarrà alla Regione Lazio che, nei 25 anni di gestione dell'ATI, non dovrà sostenere alcun costo aggiuntivo per la manutenzione ordinaria e straordinaria, oltre ad avere un rispar-

mio di almeno 20 milioni di euro all'anno rispetto al corrispettivo dell'attuale contratto di servizio.

L'ATI investirà 450 milioni di euro, di cui più della metà di fondi privati, per tutta la durata venticinquennale della concessione.

Il canone di servizio corrisposto all'ATI dalla Regione Lazio per il 1° anno di servizio sarà pari a 42 milioni di euro, che potranno essere ridotti con i ricavi da traffico, contro i 53 milioni di euro pagati all'attuale gestore, a cui vanno ag-

giunti i ricavi da traffico e le manutenzioni straordinarie (pari a circa 10/15 milioni di euro all'anno)”.

Il progetto – anche a seguito del confronto con la Regione Lazio – ha subito poi delle trasformazioni, ma il concetto fondamentale rimane la concessione venticinquennale della gestione della linea al nuovo consorzio, nuovi investimenti in mezzi e infrastrutture in cambio dei corrispettivi del contratto di servizio con la Regione. Un progetto che – prima che sul piano legale o formalistico – andava probabilmente sconfitto sul piano della trasparenza: indicando da un lato i costi e i benefici del progetto RATP DEV, e – dall'altro lato – i costi e benefici del progetto alternativo della Regione per il miglioramento della linea.

Il punto di partenza - infatti - è proprio la qualità del servizio della ferrovia Roma-Lido, che è tra le principali ferrovie metropolitane e trasporta ogni giorno circa 55.000 viaggiatori, ma è anche la ferrovia regolarmente in testa nelle classifiche per la peggiore qualità del servizio. Nella dichiarazione dell'assessore Alessandri, infatti, l'elemento più singolare è il ri-

chiamo alla “continuità”, laddove l’intera impostazione delle direttive europee (via via riprese dalla legislazione nazionali) riguardanti i sistemi di trasporto pubblico locale insiste sull’elemento della “discontinuità”, per rivitalizzare l’efficienza delle modalità di trasporto collettivo al fine di contrastare il predominio pressochè assoluto del mezzo privato.

La “Relazione tecnica” sceglie, invece, tutt’altro profilo e si incarica di enumerare i principali “difetti” del progetto del consorzio privato, cadendo a volte anche in contraddizione.

Ad esempio, al primo punto tra “la serie di criticità ritenute insuperabili”, la Relazione indica che la proposta è stata valutata “non coerente con la messa a disposizione della Regione dei beni individuati come essenziali, secondo quanto previsto dalla Delibera 49/2015 del 17 giugno 2015 dell’Autorità di Regolazione dei Trasporti (ART), poiché tali beni non sono completamente nelle competenze della Regione Lazio, in quanto il deposito di Magliana è di proprietà del Comune di Roma Capitale, come la quasi totalità dei materiali rotabili sono di proprietà di ATAC S.p.A.”; in pratica, si tratta indubbiamente di una

“incoerenza”, ma che appare singolare venga quasi imputata alla parte che deve esercitare il diritto di visionare gli impianti (o, comunque, si tratta di una questione che certo poteva essere espressa in altro modo).

Anche il secondo punto (che boccia il progetto RATP DEV su binari e stazioni perché “non è coerente con i lavori effettuati e/o

previsti e già finanziati dalla Regione Lazio, in quanto prevede il completo rifacimento di parti dell’infrastruttura già ammodernate e potenziate”), apparirà forse all’istituto regionale una “criticità insu-

perabile”, ma non si capisce perchè venga caricata sulle spalle di una parte proponente che il progetto l’ha presentato tre anni addietro, a lavori “non effettuati e/o previsti”.

Il terzo motivo addotto tra le “criticità insuperabili” è forse quello che desta le maggiori perplessità perché il progetto RATP DEV viene ritenuto “non coerente con un adeguato rischio d’impresa, in considerazione anche della mancata assunzione di responsabilità degli incassi da bigliettazione e dell’efficienza del controllo al fine della riduzione dell’evasione tariffaria, atteso che secondo la proposta tali





attività risultano in capo alla proprietà”: al consorzio proponente – in pratica – viene rimproverato di non assumersi il “rischio d’impresa”, ma il mantenimento della proprietà degli incassi dei biglietti in capo alla Regione Lazio veniva ritenuto uno dei punti qualificanti del progetto, in primo luogo perché avrebbe consentito all’ente pubblico il controllo della leva tariffaria, e – in secondo luogo – perché la Regione avrebbe autonomamente avuto la possibilità di pianificare politiche di integrazione tariffaria con le altre ferrovie regionali o imprese di trasporto cittadine, e via dicendo.

A parte queste contraddizioni (che, in alcune parti, sembrano richiamare i paradossi del famoso “Comma 22”), l’intera impostazione della delibera e della Relazione tecnica sembra indulgere più alla valutazione di elementi formali, che a un giudizio di valore su un progetto, che – in qualche maniera – andava assunto, boc-

ciato o premiato nella sua totalità e nella sua intima coerenza, e non – piuttosto – vivisezionato, spezzettato, in qualche maniera perfino irretito (come quando si sottolinea la “non necessità ed eccessiva onerosità degli interventi proposti per il restyling delle stazioni storiche”: ma, alla fine, il progetto è del Consorzio o della Regione?).

Quello che è certo (nonostante la pervicacia con cui RATP DEV insiste nelle varie sedi giudiziali e amministrative) è che – con tutta probabilità – non vedremo realizzato il project financing del consorzio proponente (che – tra parentesi –, se prontamente approvato, avrebbe potuto essere concluso in quattro anni, perlomeno nelle parti più importanti), e aspettiamo – invece – di vedere il volto della nuova Roma-Lido, che prima o poi arriverà.

Antonio D’Angelo



The 47th 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 or email: 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.



Intervista

Guido Nicolini (Confetra): il ferro resta una nostra priorità mi piacerebbe essere un buon allenatore per questa grande squadra

Guido Nicolini, neo eletto presidente di Confetra nel corso dell'ultima assemblea associativa, è dal 2010 nel Comitato di presidenza, vice presidente vicario negli ultimi sei anni di presidenza Marcucci.

Nato professionalmente come spedizioniere, dal 1971 al 1978 ha lavorato presso la Transitalia a Milano, poi in forza alla Gianfranco Righi di Bologna, quindi fino al 1987 è stato agente della Messina di Navigazione per l'Emilia Romagna.

Innanzitutto cosa si prova a guidare una Confederazione Generale così importante e così rappresentativa per il settore dei trasporti e della logistica?

Guidare la Confederazione è per me motivo di grande orgoglio.

Avverto tutta la responsabilità di un consenso vasto, unanime, di oltre cento organizzazioni, di livello nazionale o territoriale, che mi hanno chiesto

di svolgere questa funzione per i prossimi tre anni.

Qual è il contributo che l'associazione che Lei presiede è disposto a dare per la ripresa di questo settore e quali sono i temi "caldi" che ci aspettano dopo l'estate?

La Legge di Stabilità, con la necessità di confermare anche per il triennio 2020-2022 le risorse destinate al sostegno dello shift modale.

La cura del ferro resta una nostra priorità.

E quindi anche le risorse del CdP di RFI per il completamento delle opere relative ai Corridoi delle Reti Ten T, vanno messe in sicurezza.

Poi c'è il dossier della riforma del Codice della Strada, con il nodo dei Trasporti eccezionali.

Ma da ottobre avremo anche la nuova Com-

missione Europea, con la quale riaprire subito il confronto su Pacchetto Mobilità, fermo al "trilogo", e Block Exemption Consortia Regulation. Inoltre continueremo a lavorare con le forze parlamentari più sensibili alle esigenze competitive delle imprese, per giungere ad un Testo Unico semplificato in materia di controlli sulla merce. Progetto iniziato sei mesi fa in ambito CNEL.

Qual è la sua idea di "politica nazionale

per la logistica"?

E' una politica organica per l'industry logistica nazionale, consapevole del fatto che oggi attorno ai grandi temi del nostro settore si stanno ridefinendo i nuovi assetti di potere politico ed economico globale. Che si tratti di Via della Seta, Guerra dei Dazi, Brexit, 5G, infrastrutture





strategiche: non c'è tema di nostro interesse che non sia anche grande tema di interesse nazionale. Allora occorre un Governo in campo, con idee chiare, e capace di fare scelte coerenti e conseguenti.

La Cina non è più "Estremo Oriente", sia in termini di distanza fisica che in termini di distanza economica. La Nuova Via della Seta è una grande opportunità per l'Italia ma deve essere gestita in modo serio e possibilmente facendo sistema tra tutte le forze economiche del Paese. Qual è la posizione di Confetra su questo tema?



Il rapporto con Pechino è proprio un esempio concreto di ciò che intendevo dire.

L'Italia non può ambire, nel migliore dei casi, a divenire un grande nastro trasportatore di manifatture straniere che su vettori stranieri puntano a raggiungere mercati stranieri.

Ciò vale nei confronti della Cina, ma ancora di più nei confronti della grandi integrazioni verticali oligopolitiche costruite negli ultimi anni dalle principali Shipping Line per invadere l'in-

tera supply chain logistica da origine a destino. Dovremmo chiederci, come Paese: qual è l'interesse prevalente della nostra industria manifatturiera, delle imprese logistiche, dei consumatori, del mercato interno, del nostro export? E come tutelare al meglio tali interessi nelle dinamiche politico-economiche globali di oggi? In quali sistemi di alleanze? Chiedendo cosa, in cambio di cosa?

Ultimamente sono state create diverse rappresentanze territoriali, da dove nasce questa necessità di presenza capillare?



Si, stiamo producendo uno sforzo organizzativo importante in ogni Regione di Italia.

Proprio perché convinti che questi grandi temi di vision generale rappresentino la cornice strategica dentro cui calare poi le tante questioni specifiche di rilevanza insieme locale e nazionale.

Il potenziamento dell'hub cargo aereo di Malpensa ed il Grande Progetto Porto di Napoli, le potenzialità del nuovo terminal di Vado e quelle di Darsena Europa a Livorno, il decollo delle ZES e le connes-



sioni ferroviarie di Genova Porto d'Italia, il ruolo del sistema logistico dell'Alto Adriatico ed i Progetti di Ultimo Miglio, ferroviario e stradale, per connettere nodi e reti.

Insomma: una Confederazione che rappresenta l'industria logistica nazionale - 108 mila imprese, 85 miliardi di valore, il 9% del PIL del Paese, 800 mila addetti - non può limitarsi ad un approccio romano centrico.

Soprattutto in regime di Titolo V, che affida alle Regioni rilevanti funzioni sui temi della logistica, delle infrastrutture e dei trasporti, occorre stare sul campo a rappresentare gli interessi dell'intero cluster logistico su ogni territorio, ogni giorno, su ogni dossier trasversale.

Può anticiparci quali saranno i temi della prossima Agorà di Confetra?

Sarà un momento importante di riflessione e confronto su tutti questi temi. A giorni partirà la campagna di comunicazione dell'evento. Proveremo a mettere in prosa, ed a rendere narrabile e percepibile, il valore dirompente ma troppo spesso nascosto di una logistica che cambia un Mondo che cambia.

Al centro di tutto, il protagonismo dinamico delle nostre imprese. Tutto intorno: progresso

o entropia?

Quali sono gli obiettivi personali e associativi che si è dato nel corso del suo mandato?

Non parlerei di obiettivi personali. Confetra è una grande comunità di imprenditori e competenze tecniche.

Ma anche un laboratorio di partnership scientifiche e di ricerca, di progetti sperimentali, di servizi di assistenza tecnica ad elevato valore aggiunto.

Ed ovviamente una grande organizzazione che vive di advocacy, rappresentando quotidianamente ai decisori pubblici gli interessi ed i bisogni delle imprese logistiche italiane. Abbiamo un ricco ed articolato gruppo dirigente, che anima quotidianamente le attività di 20 Federazioni nazionali di categoria e oltre 80 Organizzazioni Territoriali e Regionali.

Sono, per formazione, lontano da ogni inclinazione lideristica: mi piacerebbe riuscire ad essere un buon allenatore per questa grande squadra che è Confetra.

Alessia Belcastro

25 anni di Isfort

CONVEGNO

*Come sono cambiati
gli stili, i modelli
e le politiche di mobilità in Italia*



AULA MAGNA

UNIVERSITA' DI ROMA LA SAPIENZA

Piazzale Aldo Moro

17 ottobre 2019

L'iniziativa

"Più ricicli, più viaggi", la campagna ecosostenibile di Atac e myCicero

E' iniziato in tre stazioni metro a Roma (due della metro A- Flaminio e Cipro, e una della metro B - Piramide) il nuovo progetto, in via sperimentale per la raccolta e il riciclo delle bottiglie di plastica (PET) e che coinvolgerà per 12 mesi tutti quei viaggiatori 'virtuosi' che fruiranno del servizio B+ attraverso le app di mycicero e TabNet e che decideranno di conferire le bottiglie di plastica nelle tre macchine eco-compattrici installate nelle stazioni metro.

I passeggeri riceveranno un ecobonus di 5 centesimi per ogni bottiglia di qualunque formato (da 0.25cl a 2 litri) nel borsellino virtuale dell'utente di B+ (Bit, 24/48/72h e abbonamento mensile) e potranno accumulare punti senza limiti e scontarli per l'acquisto di uno o più titoli di viaggio in vendita sulle app.

L'iniziativa è la prima nel suo genere in Italia,



la seconda in Europa e tra le poche al mondo. L'innovazione tecnologica è stata possibile gra-





Come funziona:

- apri una delle app B+, MyCicero o TabNet, e selezioni il tasto +Ricicli +Viaggi
- avvicini lo smartphone al lettore ottico per farti riconoscere
- inserisci solo bottiglie in PET (da 0,25cl a 2 litri) e ricevi l'eco bonus sulla tua app
- utilizzi il tuo ecobonus per acquistare i titoli di viaggio

Già nei minuti successivi l'inserimento delle bottiglie nell'eco-compattatore è possibile utilizzare l'ecobonus per l'acquisto scontato dei titoli di viaggio.

virtuosi per la salvaguardia delle nostre città e del nostro pianeta. In questo senso, finanziare gli ecobonus non è solo un incentivo all'uso del biglietto digitale attraverso la nostra app, ma significa soprattutto rendere immediatamente evidente il concetto che i comportamenti attenti all'ambiente convergono a tutti". MyCicero da sempre attenta alla vera innovazione utile è stata la prima app, ancora oggi la più diffusa, che ha consentito a molte città italiane di iniziare il loro percorso

zie alla collaborazione dei partner MyCicero e Tabnet che hanno sviluppato il sistema e che finanzieranno gli ecobonus erogati per tutta la durata della sperimentazione.

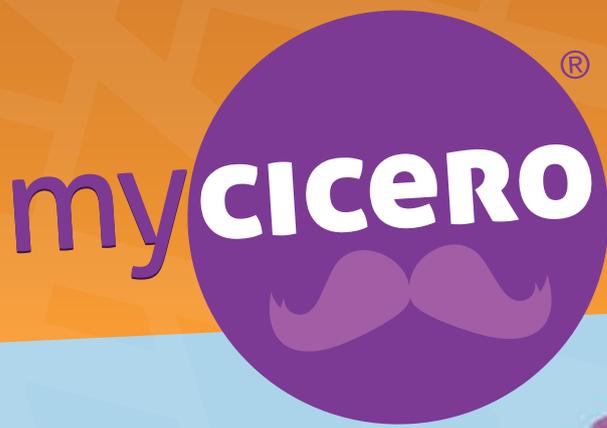
In questo modo sarà possibile non solo fidelizzare i clienti che usano il canale mobile, che risulta in costante crescita, ma anche premiare i comportamenti responsabili dal punto di vista ambientale. Il progetto è studiato e realizzato secondo il concetto di economia circolare, infatti grazie al partner Coripet (Consorzio per il Riciclo del PET) tutte le bottiglie raccolte torneranno ad essere nuove bottiglie. Il partner ha inoltre finanziato l'acquisto delle macchine eco-compattatrici che sono di ultima generazione e il top di gamma sul mercato.

"Abbiamo aderito con entusiasmo all'iniziativa di ATAC – ha afferma Giorgio Fanesi, presidente di myCicero – convinti che l'uso della tecnologia possa e debba promuovere comportamenti

di innovazione digitale verso una vera *smart mobility*.

RED





L'APP CHE TI PORTA
DOVE VUOI CON OGNI MEZZO



PARCHEGGIA E ACQUISTA
BIGLIETTI E ABBONAMENTI
DI BUS, TRENO E METRO
DAL TUO SMARTPHONE

SCOPRI TUTTI I SERVIZI MYCICERO



Sosta



Treno



Bike



Luoghi



Bus



Metro



ZTL



Eventi



SCARICA
L'APP MYCICERO



segui su



/myCicero



@myCiceroApp

www.mycicero.it



Un po' di storia

Fondazione FS italiane: il record mondiale della velocità dell'elettrotreno 212 compie 80 anni

Il record mondiale di velocità dell'ETR 212 compie ottant'anni.

Il 20 luglio 1939, infatti, l'Elettrotreno italiano ETR 212 ha fatto segnare, con 203 chilometri orari, il record mondiale di velocità ferroviaria.

La massima velocità, per l'epoca, è stata raggiunta fra Fidenza e Piacenza nel viaggio da Firenze a Milano compiuto in un'ora e 55 minuti, con una velocità media di 164 chilometri orari.

L'Elettrotreno, precursore degli attuali treni alta velocità, è stato presentato nel 1940 all'Esposizione universale di New York.

Nei primi anni Sessanta, con l'aggiunta della quarta carrozza, è stato sottoposto al primo restyling e, come ETR 220, ha continuato a viaggiare lungo le principali direttrici ferroviarie del Paese.

L'Elettrotreno fa oggi parte del Parco ro-

tabili storici della Fondazione FS Italiane.

“Il 20 luglio ricorre l'ottantesimo anniversario del record mondiale di velocità raggiunto dall'ETR 212, l'Elettrotreno che Fondazione FS Italiane ha in programma di riportare sui binari, recuperando gli interni e installando a bordo i più moderni sistemi di sicurezza”, dichiara Luigi Cantamessa Direttore Generale della Fondazione FS Italiane.

“Fra i progetti della Fondazione FS Italiane, infatti, c'è lo sviluppo dell'offerta turistica a bordo degli ETR, i precursori dei più moderni treni alta velocità. In quest'ottica, abbiamo individuato, quale hub manutenzione degli Elettrotreni storici, alcuni spazi all'interno dell'ex OGR di Bologna”.





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



Lettere

Alta Velocità Brescia-Padova: l'analisi costi-benefici non è un dogma

Gentile direttore, l'analisi costi-benefici è uno strumento utile in fase preliminare, quando occorre prendere delle scelte e considerare le eventuali alternative. Già nel momento in cui viene sviluppato un progetto di fattibilità tecnico-economica, l'analisi costi-benefici perde di senso e di efficacia. Ancor di più nel caso dell'Alta Velocità Brescia-Padova dove siamo in pratica al progetto definitivo, anzi esecutivo. Questo significa che, nel caso di specie, la scelta non è più tra il fare o il non fare un'opera: ma è tra il bloccare o meno un'infrastruttura in fase di attuazione. Inoltre per quanto riguarda l'Alta Velocità è fuorviante o quantomeno limitante circoscrivere l'analisi al singolo lotto (Brescia-Verona-Padova): occorrerebbe, infatti, prendere in esame l'intera connessione realizzata dalla Tav, dato che l'opera va considerata nella sua totalità, lungo tutto il corridoio europeo, ed è, peraltro, in gran parte già completata. L'analisi costi-benefici è utile nell'ambito di un raffronto tra proposte progettuali o di intervento differenti che abbiano, però, il medesimo obiettivo da conseguire. Non è attendibile limitarsi a calcolare la differenza (o il rapporto) tra benefici e costi stimati senza considerare, con indagini analoghe, altre ipotesi. O senza considerare la scelta del non far nulla da cui derivano tra l'altro, secondo tesi accreditate, i costi del non fare. Ognuno naturalmente può esprimere le opinioni che più gli aggradano, salvo sconfinare nella calunnia. Ma evocare senza alcun fondamento lo spauracchio del malaffare, presunti interessi poco leciti, giochi di potere o strategie di ricerca del consenso, impedisce qualsiasi tentativo di realizzare un dibattito sereno e co-



**Claudia Maria Terzi,
Assessore Trasporti e
Mobilità sostenibile Lombardia**

struttivo. Il ruolo della politica, in campo infrastrutturale, è individuare soluzioni, decidere il percorso da seguire e attuarlo in tempi ragionevoli. Questo stiamo facendo in Regione Lombardia, e non solo, con l'obiettivo di recuperare un gap infrastrutturale semplicemente inaccettabile per un territorio all'avanguardia come il nostro. L'analisi costi-benefici non può assurgere a dogma. Mi si lasci dire che se i nostri avi avessero effettuato l'analisi costi-benefici per decidere se fare o meno il ponte di Rialto anziché un più economico ponte di barche, o il Colonnato di San Pietro anziché delle più frugali tende parasole, ebbene, forse saremmo più ricchi monetariamente ma di sicuro più poveri spiritualmente e culturalmente. E se i nostri genitori prima di metterci al mondo avessero effettuato un'analisi costi-benefici, oggi non esisteremmo e l'Italia sarebbe una landa desolata. Diamo all'analisi costi benefici la dignità e il ruolo che le spetta. Ma non affidiamo il nostro futuro a un algoritmo.

Claudia Maria Terzi

La ricerca di Bridges Research cui fa riferimento l'Assessore è pubblicata in Mobility Magazine n. 202



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



Il pensiero critico

Libera nos a malo

Un piede sulla Luna e due su Marte.

Nel giorno del cinquantesimo anniversario dell'allunaggio ti guardi intorno e realizzi che sono arrivati i marziani.

Anzi c'erano già, ma non lo avevi capito fino in fondo.

Cosa altro possono essere se non "marziani" questi che, in una macedonia dichiarativa, dove non manca certo una forte dose di "chiù pilu p' tutti" di albanesiana memoria, dicono che: abbassano le tasse, non aumentano l'IVA, rinazionalizzano Alitalia, spezzano le reni all'Europa, assumono a decine di migliaia nella pubblica amministrazione...danno...fanno...-

La maionese impazzita diventa marziana quando arriva il lampo da Porta Pia: la Gronda di Genova è bloccata. Bisogna vedere prima come va a finire l'iter per la revoca delle concessioni ad ASPI (autostrade per l'Italia). Non sono bastate, quindi, le dichiarazioni di chi aveva detto che la revoca delle concessioni avrebbe tirato giù anche gli aerei di Alitalia (espressione da brivido, casomai Alitalia, non gli aerei). Poi arriva il viva Atlantia, che poi è ASPI, perché si è convinta ad entrare nel consorzio con lo Stato e Delta Airlines, per non staccare la spina alla grande malata dei cieli, poi questa decisione assurda sulle infrastrutture? Perché tenere Genova e il suo porto prigionieri? Trova un altro soggetto, al limite, ma non si può bloccare il mondo...Ma quanto deve durare questo stillicidio? Spesso capita che chi è incapace di fare meglio di altri, per combattere il "nemico", metta persone in certe posizioni solo per contrastare altri, o altre cose, come in questo caso. Chi lo fa si qualifica, anzi si squalifica, da solo.

Il problema però sono i danni che si procu-

rano con questa strategia della demolizione degli altri. I danni all'altrui, certo, ma peggio sono i danni prodotti al tessuto organizzativo o sociale, la cui salute, invece, dovrebbe essere l'obiettivo di chi dirige. Bisogna saper fare meglio degli altri, non demonizzare gli altri o le cose che fanno del bene a tutti. Un governo della Repubblica non può avere al Ministero delle Infrastrutture chi queste non le vuole fare. Ce n'è sempre una. Basta!

Quanto dovremo aspettare per togliere un cartello di limitazione a 30 chilometri ora all'inizio di via Nazionale a piazza Esedra a Roma con scritto "strada dissestata"? Al centro di Roma, che è il centro del mondo, non scrivi strada dissestata, la aggiusti!

Non solo periferie, qui anche nei centri oramai... Tutto bloccato: dai nuovi investimenti alla manutenzione straordinaria e ordinaria. Sembra bandita la voglia di progredire... però: faremo, diremo, assumeremo, taglieremo tasse... Queste sono stupide propagande.

Ineluttabilmente porteranno un conto da pagare salato (che poi pagano sempre quelli che le tasse le pagano davvero). Ci si liberi da questo male. Basta.

Preghiamo fratelli e sorelle e diciamo insieme: libera nos a Malo. Al male annidato nei posti destinati a chi dovrebbe fare il bene (non dire di fare con le lame che "grondano" di rosso).

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



5th UIC World Congress on Rail Training 2019

Unite, Inspire, Connect



Rabat, Morocco
09-11 October 2019



Controcorrente

Un grande tabù dei trasporti. Di Marco Ponti, Bridges Research

Questo tabù riguarda la concorrenza strada-rotaia.

Recita circa così: le ferrovie devono essere, in un modo o nell'altro, sussidiate perché fanno un servizio sociale e inquinano di meno. Tutte cose verissime, solo che il servizio più sociale oggi lo fanno gli autobus di lunga distanza, che è lento, scomodo ma costa meno, pur essendo pesantemente tassato con pedaggi autostradali fenomenali e imposte sui carburanti tra le più alte del mondo. Lo usa davvero chi ha nel costo del biglietto il problema maggiore: studenti del Sud ed extracomunitari.

Ma certo queste categorie non strillano molto, come sempre succede a chi ha poca visibilità mediatica. Strillano i pendolari ferroviari, e spesso hanno ragione, ma spessissimo no.

Certo hanno molta presenza mediatica (oltre che molti sussidi, ed è difficile non collegare i due fatti).

Non sono poi nemmeno tanto poveri: vanno a lavorare o a studiare nelle aree centrali delle città maggiori. E' anche vero che il ferro inquina di meno; limitiamoci qui a ricordare che fuori città i trasporti su gomma pagano per questo motivo allo Stato uno scatafascio di soldi, e questi soldi li pagano anche molti pendolari che vivono e lavorano in tanta malora (non per far villeggiatura in campagna, ma per gli alti prezzi delle case in aree ben servite). Sul tema inquinamento c'è per inciso da segnalare la scoperta di un importante rappresentante di Legambiente, svelata un paio di settimane in televisione (L'aria che tira, alla 7). Per rendere fattibile la famigerata TAV occorre proibire i camion su quella relazione.

Ma siccome lì l'inquinamento è bassissimo e congestione sull'autostrada non ce n'è, sicuramente questo signore è convinto che dove questi problemi sono gravi, a maggior ragione i camion vanno proibiti. E' una questione di coerenza. E di ignoranza. Le proibizioni, anche quelle che possono avere dei benefici, hanno sempre un costo per la società, e quindi bisogna confrontare questo costo ai benefici (ambientali, in questo caso). Il calcolo è facilissimo: basta chiedere quanto un camionista, uno spedizioniere, un turista, chiederebbe per rinunciare al camion o alla macchina (ci sono poi dei facili trucchi per evitare che esagerino...). Questo costo si chiama "costo-opportunità", roba da prime lezioni di economia al primo anno di università (forse anche di ragioneria). Verrebbero fuori dei risultati molto interessanti, anche come impatto sul PIL. Se poi si sostenesse che bisogna offrire loro migliori alternative ferroviarie, gli impatti sul PIL sarebbero ancora più interessanti. Ma assumiamo pure (eroicamente davvero) che il quadro della concorrenza strada-rotaia sia ancora squilibrato in favore della strada: occorre ricordare che ci sono in gioco anche i pedaggi da pagare per usare le infrastrutture.

Quelle che si fanno davvero concorrenza sono autostrade e ferrovie. Oggi per le autostrade si sa che i poveri utenti pagano pedaggi fantastici (anche nel senso che generano profitti fantastici), che coprono tutti i costi di esercizio e gran parte dei costi di investimento.

E per le ferrovie invece gli utenti non pagano nemmeno tutti i costi di esercizio, con minime eccezioni.

Perché questa abissale differenza di tariffe? La Commissione Europea tra l'altro prescrive che, giustamente, i fenomeni di congestione, incidenti ed inquinamento che il trasporto stradale genera, vanno colpiti direttamente, cioè facendo pagare i danni o ponendo vincoli ai veicoli. Le infrastrutture sono innocenti, non generano esternalità (se non nella fase di costruzione, ma queste sono simili per i due modi). La differenza la si spiega con un semplice conto. Ricordiamo che i costi di costruzione sono fissi, non cambiano con il traffico. Ora, immaginiamo per una ferrovia nuova un costo di 60 milioni al km, che richieda per l'ammortamento ricavi del 8% all'anno (valore non irragionevole, tra capitale ed interessi, che abbiamo preso da quelli per le autostrade).

Deve dunque incassare circa 5 milioni al Km all'anno. Immaginiamo che transitino tanti treni, 100 al giorno, cioè 36.000 all'anno.

Vengono 140 Euro al Km per ogni treno che passa. Immaginiamo anche treni piuttosto pieni, per stare sul sicuro: 400 passeggeri in media. Ogni passeggero pagherebbe 0,35 euro al km più di quanto paga adesso. Su un viaggio medio, diciamo di 100 km, la tariffa aumenterebbe di 35 Euro. Cioè, sempre semplificando, raddoppierebbe. Ma come reagirebbero i passeggeri? Anche qui, siamo prudenti: diminuirebbero solo del 25%, cioè assumiamo una elasticità modesta. Abbiamo visto però che i costi da pagare per l'ammortamento sono fissi: quindi quei 300 passeggeri che rimangono sul treno (400 - il 25%) adesso dovrebbero pagare 47 euro in più, quindi i passeggeri diminuirebbero ancora, e più rapidamente di prima (l'elasticità non è costante). E così

via. Di fatto, non viaggerebbe più nessuno (default finanziario del sistema).

Cioè, quello che sembra perfettamente sostenibile per le autostrade, non lo è per le ferrovie. Perché? perché gli utenti delle autostrade, pur già giustamente tassatissimi per tutelare l'ambiente, manifestano una "disponibilità a pagare" molto alta, che in generale copre anche i costi di investimento, e spesso molto di più. Come spiegano gli economisti questa altissima disponibilità a pagare?

In modo banale: se uno è disposto a pagare molto caro un servizio (il trasporto stradale) è perché gli serve moltissimo, molto più delle alternative che potrebbe avere.

Forse è utile riflettere, su questo grande tabù della competizione strada-rotaia...

The poster features a teal background with a large red-to-blue gradient circle in the center. At the top left is the logo of the Government of Tuscany, and at the top right is the logo for Tiemme. The central text, in white and red, reads: "12 e 13 Settembre 2019 Visita Tecnica". Below this, in white, it lists the locations: "Siena, San Gimignano, Grosseto, Castiglion della Pescaia...". The bottom half of the circle contains the text "Nuove implementazioni EMV per Tiemme Toscana Mobilità" in white. At the very bottom, the phrase "Save the Date" is written in a large, red, stylized font.

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

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