



PRESS REVIEW

Novembre 2013



Milano
Fabbrica del Vapore
28 e 29 ottobre 2013

www.citytech.eu

STAMPA CARTACEA E ONLINE

Durante e post evento



Le città volanti, le funivie alla conquista dei centri urbani

Molto più economiche, ecologiche, veloci e perfino belle le cabinovie stanno diventando sempre più un'alternativa a metro e tram. Dopo Londra, Rio e Medellin, nuovi progetti sono pronti per decollare in mezzo mondo, da Lagos ad Ankara, da Amburgo a La Mecca



È nei dettagli che si nasconde il diavolo. Così, tra un futuro visionario e uno molto più banale, la differenza può farla un semplice filo. Intere generazioni di autori di fantascienza hanno immaginato città avveniristiche dove il traffico è sparito, sostituito da un viavai di navicelle che si muovono libere nell'aria. Effettivamente è ciò che sembrano riservarci gli anni a venire, ma il merito non sarà di qualche rivoluzionario sistema di trasporto capace di vincere la gravità. A trasferire buona parte degli spostamenti a qualche decina di metri da terra sarà piuttosto una tecnologia vecchia di oltre un secolo: la funivia.

Più ecologica, più economica, più semplice da gestire e spesso decisamente più bella, la funivia sta emigrando dalle cime delle montagne per conquistare sempre più spazi in città, dimostrando di essere anche nelle zone di pianura una validissima alternativa a bus, tram e metropolitane.

LE IMMAGINI

"Le cabinovie e i sistemi di transito a cavo sono al momento una delle tecnologie più dinamiche e a più rapida diffusione al mondo", spiega Steven Dale, urbanista canadese a capo del Creative Urban Projects. "Mano a mano che un numero crescente di città fa a gara per realizzare reti di trasporti sempre più complesse, aumenta il ricorso alle funivie per risolvere i loro problemi", sottolinea.



"È una tendenza generale, ma a trascinare il boom è soprattutto l'America Latina", conferma Carlo Iacovini, manager di Clickutility e curatore di un recente convegno dedicato al tema dalla fiera Citytech. "L'economicità delle linee - osserva - consente l'accessibilità per quelle aree localizzate in collina e poco raggiungibili con servizi di terra. Spesso si tratta di periferie degradate ad altissima densità abitativa che si possono raggiungere solo sorvolandole. Medellin Metrocable in Colombia è in servizio dal 2006; ha reso accessibile il quartiere Aburra Valley trasportando seimila passeggeri all'ora e risollemandolo da una situazione di degrado e isolamento. Rio de Janeiro ha inaugurato la prima Teleferica Do Aleman nel 2011 con 3,5 km di lunghezza e sei stazioni che collegano alcuni quartieri residenziali con il centro, con una capacità di tremila persone all'ora. Il successo è stato tale che si è replicato con una seconda linea aperta in queste settimane che unisce il quartiere di Morro da Providencia (la più antica favelas di Rio) con il centro in pochi minuti".

I numeri dei collegamenti via cavo sono sorprendenti. Ogni chilometro costa tra i tre e i quattro milioni di euro contro i cento di una linea metropolitana, ma può garantire lo spostamento anche di tre o quattro mila persone all'ora, con punte fino a ottomila. "Ancora più interessanti sono i costi di gestione, davvero bassissimi visto che queste linee hanno bisogno di poco personale di controllo e solo alle stazioni del capolinea", sottolinea Maurizio Todisco, manager della Leitner, azienda altoatesina leader del settore. Molto più silenziose e meno inquinanti grazie ai motori elettrici, le funivie hanno anche tempi di realizzazione decisamente più rapidi visto che, se il percorso non prevede ostacoli particolari, un classico tracciato cittadino da 5-6 km richiede meno di un anno per la sua realizzazione mentre tram e metropolitane possono avere bisogno di oltre un decennio. Così, a fronte di questi vantaggi, la lista delle città che hanno già scelto o che si accingono a scegliere la mobilità via cavo si allunga di mese in mese.

"Nel giro di pochi anni la parte del nostro fatturato derivante da cabinovie urbane è passato dal dieci al venti per cento del totale e siamo convinti che il business del futuro ormai sia sempre più questo", sottolinea ancora Todisco. La Paz, Tolosa, Groningen, Lagos, Amburgo, La Mecca sono solo alcuni dei nomi di un elenco di progetti che tocca ormai i cinque continenti, ma il caso più clamoroso è forse quello di Ankara dove è in via di realizzazione un vero e proprio reticolo di linee aeree che anche nella mappa ricorda a tutti gli effetti la tipica ragnatela di un efficiente sistema di metropolitane. E chi non passa alle funivie per risolvere i problemi di traffico lo fa per richiamare turisti, come Londra, dove la linea che sorvola il Tamigi inaugurata in occasione delle Olimpiadi del 2012 è diventata una delle principali attrazioni



Sostanzialmente assente da questo grande fermento l'Italia, malgrado abbia in casa un'azienda come la Leitner che insieme agli austriaci della Doppelmayr si spartisce il mercato mondiale del settore. Da noi, da Segrate a Genova, dal Ponte sullo Stretto all'Eur di Roma, siamo fermi a qualche progetto a corto di soldi o in attesa di passare dalle tante forche caudine burocratiche. Eppure non mancano le idee d'avanguardia. L'architetto Stefano Panunzi, docente di Ingegneria edile all'Università del Molise, sponsorizza da anni la proposta di una "circolare volante " che unisca i vecchi forti dismessi che fanno da corona al centro di Roma, ma davanti allo stop della sovrintendenza collabora ora alla battaglia per la realizzazione di una cabinovia che unisca una zona periferica (Casalotti) al capolinea di una linea della metro (Battistini). "Ma non bisogna farne una questione ideologica, le funivie non sono una panacea, occorre promuoverle partendo dal basso, sulla spinta dei cittadini e dei comitati di quartiere finalmente consapevoli che esistono delle valide alternative, economiche ed ecologiche, per riqualificare i loro quartieri".

Anche quest'ultimo progetto per il momento è solo un sogno, ma come spesso accade, nel paese dove il normale è quasi sempre impossibile, a volte succede qualcosa di eccezionale. È il caso di Perugia, dove dal 2008 è in funzione il primo esemplare al mondo di "minimetro", una teleferica composta da 25 vagoni privi di conducente che adagiati su un binario vengono tirati da un cavo lungo un percorso di 4 km articolato in sette fermate, compresi i capolinea.

http://www.repubblica.it/ambiente/2013/11/24/news/funivie_urbane_futuro-71796735/?ref=HRERO-1

Citytech anno primo, il futuro della mobilità

Smart fra i principali protagonisti con la fortwo electric drive e la smart ebike



Si chiama Citytech e si svolge proprio in questi giorni (28 e 29 ottobre) a Milano, ma soprattutto è un incubatore di idee su nuove soluzioni di mobilità come chiave per reinterpretare lo spazio, la qualità della vita, il rapporto della città con le persone e tra le persone. Insomma un'occasione di confronto aperta ad aziende, pubbliche amministrazioni e alle diverse espressioni della società civile, per delineare insieme soluzioni di mobilità per il terzo millennio.

Fra i tanti protagonisti di questa prima edizione va citata Smart, presente con fortwo electric drive e ebike, che estende alle due ruote la mobilità plug & play del marchio. La fortwo electric drive, a zero emissioni, è disponibile sia in versione coupé che cabrio. Grazie al motore elettrico da 55 kW accelera da 0 a 60 km/h in 4,8 secondi, mentre la velocità massima si attesta su dignitosissimi 125 orari. La batteria da 17,6 kWh permette di percorrere circa 145 chilometri in città.

La smart ebike è invece un Pedelec (Pedal Electric Cycle) ed è pertanto un veicolo ibrido: il motore elettrico BionX, brushless, esente da manutenzione, è montato nel mozzo della ruota posteriore e si avvia non appena il conducente agisce sui pedali, come su una bicicletta tradizionale. A seconda della potenza scelta e dello stile di guida, l'autonomia della batteria ricaricata può superare i 100 chilometri.

La batteria portatile può essere ricaricata tramite una normale presa domestica oppure, in modo ancora più economico ed ecologico, durante la marcia. Durante la frenata, il motore integrato nel mozzo si trasforma in un generatore: l'energia frenante recuperata viene convertita in energia elettrica e accumulata nella batteria agli ioni di litio della ebike.

http://www.repubblica.it/motori/sezioni/ambiente/2013/10/28/news/citytech_anno_primo_il_futuro_della_mobilita_-69640917/

Nasce il car sharing elettrico per le aziende

*L'idea è scambiare le vetture fra imprese con sedi vicine
Per risparmiare fino a 3.400 euro l'anno*

In auto, in taxi o con servizi di noleggio privato. È così che la maggior parte degli uomini d'affari si sposta in città per lavoro. Per abbattere i costi e dare una mano all'ambiente, da oggi c'è un'opportunità in più. Si chiama Re-Feel E-mobility ed è un progetto di car sharing elettrico dedicato alle aziende meneghine che hanno esigenze di spostamento nell'area metropolitana. L'iniziativa sarà presentata in occasione di Citytech, il forum internazionale sull'innovazione per la mobilità in programma il 28 e 29 ottobre a Milano.



SVOLTA ELETTRICA – Il servizio, ideato dal team di esperti di Clickutility On Earth e da ReFeel, operatore energetico integrato e indipendente e incubatore di start up, si basa sulla condivisione di auto a spina tra più aziende con sedi nello stesso edificio o sito produttivo. «La prima fase prevede la fornitura di vetture elettriche a noleggio a lungo termine.

Poi attiveremo una piattaforma di prenotazione tra i dipendenti che estenderemo in un secondo momento ad altre aziende limitrofe» afferma Carlo Maria Magni, amministratore delegato di ReFeel. «Sarà facile come prenotare una sala riunioni», dice Carlo Iacovini, senior manager di Clickutility On Earth. «Abbiamo applicato la logica della sharing economy in un contesto business, con lo scopo di far aderire più società possibili al servizio per renderlo sempre più conveniente». I vantaggi, infatti, non sono solo ambientali. Stando ai calcoli dei progettisti, rispetto al possesso e all'utilizzo di un'auto aziendale classica questo sistema permetterà alle imprese di risparmiare fino a 3.400 euro l'anno in costi di gestione, tra cui parcheggio, carburante e accesso ad Area C.





DA PROGETTO A REALTÀ – ReFeel E-mobility non è solo un’idea imprenditoriale, ma un servizio già attivo. La prima azienda ad avere sottoscritto l’iniziativa è stata Edenred, la multinazionale che ha inventato i Ticket Restaurant. «La scelta di aderire a questo progetto rientra nella nostra strategia aziendale a livello globale sulla mobilità e sull’ambiente», commenta Andrea Keller, amministratore delegato e direttore generale di Edenred. «Per noi si tratta di una priorità strategica che perseguiamo mediante l’attuazione di progetti per la mobilità sostenibile e a favore della green economy e della realizzazione di smart cities».

L’impresa ha preso in uso presso la propria sede, nei pressi della Stazione Centrale di Milano, una Nissan Leaf elettrica e si sta dotando anche di una colonnina per la ricarica del mezzo. «Ogni società può scegliere di noleggiare il tipo di vettura che preferisce. Questa gli verrà poi fornita dal nostro partner di flotte auto», precisa Iacovini. Sarà sempre facoltà dell’azienda decidere se lasciare la vettura ai dipendenti anche per usi personali, come gli spostamenti casa-lavoro o nel weekend, addebitando a loro i costi. L’obiettivo ultimo del progetto è dunque quello di incoraggiare gli spostamenti sostenibili, avvicinando in modo graduale le aziende e i loro dipendenti alla mobilità elettrica.

http://motori.corriere.it/attualita/13_ottobre_28/nasce-car-sharing-elettrico-le-aziende-e0059398-3fb0-11e3-9fdc-0e5d4e86bfe5.shtml

Funivie in città, il futuro della mobilità urbana

Sicure e silenziose, economiche e veloci. Gli esempi di Londra durante le Olimpiadi, Rio, Singapore e Medellin



Non emettono direttamente CO2 e usano meno elettricità di altre forme di trasporto

Nella città di domani si potrebbe andare a lavoro sulla cabina di una funivia. Un'opzione che cambia la consueta prospettiva dei trasporti via terra e guarda al cielo. Si serve dell'aria rispettandola perché non emette gas tossici. Questo modo di spostarsi è stato uno dei temi della prima edizione di [Citytech](#) a Milano dove si è discusso delle diverse declinazioni della nuova mobilità.

GENOVA - La prima funivia urbana in Italia potrebbe essere attivata a Genova. Il progetto ha superato buona parte della trafila burocratica ed è stato inviato all'Unione europea per ricevere finanziamenti. Anche a Roma da almeno dieci anni si parla di una funivia, ma il progetto ha incontrato lo stop della Sovrintendenza dei beni culturali. È interessato anche il Comune di Segrate, che vorrebbe una via di collegamento più snella verso Milano per essere un po' meno *hinterland* e un po' più città. Ma Carlo Iacovini di [Clickutility on Earth](#), società di consulenza che ha organizzato il *meeting* sulle funivie di Citytech, pensa che ci sarebbero anche altre città in Italia adatte a questo tipo di trasporto. L'esperto parla di «Torino, Bologna e Bergamo. Sono simili geograficamente alle città estere dove le funivie sono già utilizzate a livello urbano».

NEL MONDO - Mentre in Italia sono utilizzate esclusivamente in montagna, le funivie di città si stanno diffondendo a macchia di leopardo in tutto il mondo. Parigi ne avrà una nel 2015. A Londra in occasione delle Olimpiadi del 2012 ne è stata realizzata una con una sponsorizzazione milionaria per collegare il villaggio olimpico. Non mancano gli esempi in Sudamerica: a Rio de Janeiro una funivia collega un quartiere residenziale esterno con il centro. A Medellin, in Colombia, dal 2006 una funivia congiunge la periferia alla città e trasporta 6 mila passeggeri all'ora.





VANTAGGI - Le funivie non emettono direttamente CO2 e usano meno energia elettrica di altre forme di trasporto. L'obiettivo nei nuovi progetti è legato all'uso delle fonti rinnovabili. Fa da esempio il caso virtuoso di Londra, con impianti fotovoltaici nelle stazioni di arrivo. Inoltre, spiega Steven Dale, presidente della [Creative urban projects](#), considerato il massimo esperto di funivie urbane: «Possono essere installate in modo relativamente veloce ed economico rispetto ad altri tipi di sistemi di transito fissi. Sono sicure e silenziose. A differenza di altre tecnologie di trasporto *alternative* possono contare su una storia di successi in tutto il mondo». Al di là della visione della funivia che collega un punto a un altro senza fermate intermedie, Iacovini rassicura: «Si possono realizzare stazioni. C'è la possibilità di realizzarle a terra o sopraelevate, come a Singapore».

COSTI - Che costo può avere un biglietto? Iacovini spiega che dipende dallo scopo con cui è stata costruita: «Se nasce per collegare un quartiere distante dal centro, con risvolti anche sociali, il prezzo è assimilabile a quello del trasporto pubblico. Nel caso di una funivia panoramica e sponsorizzata come quella londinese, è gratis per i residenti e a pagamento per i turisti, a prezzi più alti rispetto a metro e bus».

PAESAGGIO MODIFICATO – Ma le funivie urbane possono rovinare il paesaggio? Iacovini non ignora la difficoltà: «È il maggiore problema, specie in Italia». Più ottimista Steven Dale: «Come ogni infrastruttura possono essere belle o brutte in base ai gusti di ognuno. Un design di qualità è necessario per assicurarsi che si armonizzino al conglomerato urbano nel modo più delicato possibile».

Usare la bici porta 200 miliardi di euro di benefici

Solo i costi sanitari vengono ridotti di 110 miliardi. Con ogni euro speso se ne guadagnano 70

Usare la bici genera 200 miliardi di euro di benefici economici in Europa in base a uno studio condotto dalla European Cyclists' Federation (Ecf). Incentivare l'uso delle due ruote potrebbe essere, dunque, una delle chiavi della ripresa dell'acciaccato Vecchio Continente. Se ne è parlato durante Citytech, convegno che si è svolto di recente a Milano sulle nuove strade percorribili per la mobilità urbana.

LA SALUTE IN NUMERI - In primis, i costi sanitari vengono ridotti di circa 110 miliardi di euro. Per effettuare questo calcolo, la Ecf ha utilizzato uno strumento creato dall'Organizzazione mondiale della sanità. Si chiama Heat for cycling and walking (Strumento per la valutazione economica degli effetti per la salute dell'andare a piedi e in bicicletta). Francesca Racioppi, esperta dell'Oms, illustra lo strumento: «Si utilizza gratuitamente online. Vengono valutati a livello economico i benefici della riduzione di mortalità nella popolazione adulta». La stima avviene su grandi numeri. Esempificando, se i 5 milioni di ciclisti abituali italiani usassero le due ruote per mezz'ora per 300 giorni all'anno, i rischi di mortalità, in questo gruppo, sarebbero ridotti del 37%. Ma Racioppi precisa: «Affinché la mobilità ciclistica dispieghi a pieno i propri vantaggi per la salute, è imperativo intervenire per garantire condizioni di sicurezza e prevenzione del rischio di incidenti».

MENO TRAFFICO E INQUINAMENTO - La sanità non è l'unica voce a trarre giovamento dalle due ruote. Grazie alla bici si riduce il traffico urbano, con un risparmio di 24 miliardi di euro. Diminuendo il ricorso al petrolio, inoltre, si mette da parte una cifra fra 3 e 6 miliardi di euro. Inoltre, si diminuisce l'inquinamento atmosferico e sonoro con benefici calcolati in poco più di un miliardo di euro. Ma oltre al risparmio c'è la crescita, perché il cicloturismo nell'Unione europea vale 44 miliardi di euro.





OGNI EURO SPESO NE PORTA 70 - La ricerca potrebbe dare alle istituzioni uno stimolo in più per aprire i cordoni della borsa per migliorare la circolazione in bicicletta. Il ritorno è rilevante: nell'Unione Europea sono investiti in media 5-6 euro per cittadino a favore delle due ruote, ma il beneficio economico ricavato è di 400 euro pro capite. Con ogni euro speso se ne guadagnano 70. È proprio la leva economica quella da cui bisogna partire per convincere le istituzioni a mettere le strade in sicurezza secondo Paolo Pinzuti, fondatore del movimento #salvaiciclisti: «L'attenzione si sposta dal diritto del ciclista al valore dell'investimento. Perché spendere per le bici tutela le casse dello Stato». Pinzuti, inoltre, pone l'attenzione sulle conseguenze degli incidenti automobilistici con pragmatismo: «In base a uno studio di Confcommercio gli incidenti mortali hanno un costo di 45 miliardi in Italia». Oltre a quello umano di 4 mila morti e 300 mila feriti. In parte evitabili l'uno e l'altro con un minore ricorso all'auto.

IL RISPARMIO INDIVIDUALE – Cosa può convincere un automobilista a lasciare la vettura in garage? Pinzuti spiega: «Il risparmio individuale con un completo abbandono dell'autovettura è di 4.850 euro. Tra l'altro, si stima che il 50% degli spostamenti in auto si effettua per tratte inferiori a 5 chilometri che possono, quindi, essere coperte in bici».

http://www.corriere.it/ambiente/13_novembre_12/usare-bici-porta-200-miliardi-euro-benefici-77b7e7d2-4bae-11e3-9f20-48230e8bb565.shtml

Car2go: record a Milano e prossime tappe a Roma, Bologna e Firenze

Il servizio di mobilità nel capoluogo lombardo conquista 50mila utenti e corre verso altre città



Presente in 24 città europee e nord americane, car2go conquista a Milano un record. Infatti, il car sharing nato da una partnership fra il gruppo Daimler ed Europcar, che ha come attrice la Smart fortwo coupé, dopo poco più di 2 mesi di presenza nel capoluogo ha conquistato le simpatie di 50mila utenti, raggiunte al ritmo di oltre 700 registrazioni al giorno, e arriva a quota 100mila noleggi. Sono numeri che surclassano quelli ottenuti in ogni altra località in cui opera car2go e che hanno spinto i responsabili del servizio a fare entrare in servizio altre 150 Smart fortwo coupé, che portano a 600 unità la flotta che circola per Milano, e a mettere in cantiere la

prossima apertura di parcheggi dedicati nei pressi dell'Aeroporto di Linate (ma sempre nell'ambito del comune di Milano) e in quelli delle stazioni del passante ferroviario della Bovisa e della Linea 3 della Metropolitana di San Donato.

Ma non è tutto poiché il successo ottenuto, che fa ipotizzare che in Italia il break even dell'operazione venga raggiunto a 14 mesi dal lancio anziché nei 24/30 mesi registrato in altre Nazioni, è pronto a proiettare car2go anche in altre parti d'Italia. In primis, a Roma entro la primavera e, poi, a Bologna e a Firenze nonché, molto probabilmente, più in là nel tempo anche a Genova.

Gli oltre 100.000 noleggi effettuati a Milano sono frutto della semplicità di utilizzo e della praticità del servizio, proposto a 0,29 Euro al minuto sino a percorrenze di 50 chilometri, ma con il costo orario plafonato a 14,90 Euro e quello giornaliero bloccato a 59 Euro. La cifra è all inclusive, in quanto comprende tasse, assicurazione, carburante, costi di parcheggio nonché la possibilità di utilizzare per la sosta anche quelli delimitati dalle strisce gialle, riservate ai residenti della zona in cui si vuole lasciare l'auto, e la congestion charge legata all'Area C, che costa 5 Euro ed è attiva dal lunedì al venerdì.



Tuttavia il gradimento riscosso da car2go a Milano (per il quale il noleggiatore paga al Comune un canone annuo per ogni auto) non si limita ai giorni in cui è attiva l'Area C, poiché in questo periodo le giornate di maggiore utilizzo delle vetture sono state quelle dei week-end. Per usufruire di car2go occorre preregistrarsi online su www.car2go.com, perfezionare l'iscrizione nei punti fissi di registrazione indicati sul sito o in quelli mobili, che vengono allestiti in occasione di eventi e nelle vicinanze dei principali punti di passaggio in città. Il pagamento della quota d'iscrizione (19 Euro una tantum) e quello dei noleggi avviene tramite carte di credito e prepagate.

La facilità di utilizzo che ha decretato il gradimento di car2go è legata a vari fattori: dalla possibilità d'individuare e prenotare la vettura più vicina al punto in cui si trova (tramite web, telefono e app) alla semplicità con cui si può utilizzare la vettura. Infatti, con la propria card personale ci si fa riconoscere quali utenti passandola su un rilevatore posto dietro il parabrezza, si attende lo sblocco delle porte e una volta a bordo si seguono le istruzioni riportate nel display del sistema di navigazione, presente su ogni vettura.

Richiedono il PIN per estrarre la chiave d'accensione dal suo alloggiamento e di dare un giudizio dello stato in cui si trova la Smart (si clicca un faccino triste o sorridente) e se ci sono danni o oggetti dimenticati da precedenti utilizzatori segnalano con un collegamento telefonico diretto con la centrale operativa. Chi ritrova qualcosa oppure si fa carico, se il livello del carburante è basso, di effettuare il rifornimento presso i distributori convenzionati - dove si usa una speciale card e quindi non sono richiesti esborsi - guadagna rispettivamente 15 e 20 minuti di noleggio a costo Zero. In entrambi i casi, il bonus va impiegato entro 30 giorni. Quando si termina l'uso si è sempre guidati dalle istruzioni nel display e una volta fuori dall'auto bisogna ripassare la card personale sul lettore, mentre se ci si ferma per una brevissima sosta occorre attivare la relativa modalità che evita di ripassare la card sul lettore e mantiene la vettura nello status Occupata.

Infine, va ancora aggiunto che per car2go sono in fase di studio un piano di parcheggi che può coinvolgere anche privati (in sostanza l'impiego dei box nelle ore in cui non sono usati dai proprietari) nonché programmi di fidelizzazione e partnership. Magari, ipotizzano a car2go anche con reti ferroviarie locali e nazionali, ma evidentemente non Trenitalia che è già nella cordata di Eni e Fiat che, entro fine anno, inizierà un car sharing con la 500 a Milano.

<http://www.motori24.ilsole24ore.com/Mercato/2013/10/car2go-milano-roma-bologna-firenze.php?uuid=70b2d786-4135-11e3-b865-7880e15dbe30>

Bikenomics, quando con la bici si risparmiano soldi pubblici

Basterebbe il buon senso per capire che andare in bicicletta fa bene al fisico e al portafogli. Ma per catturare l'attenzione delle amministrazioni pubbliche in tempo di crisi e spingerle ad investire di più sulle due ruote, bisogna parlare il linguaggio dell'economia. Tradurre in un rapporto di costo-beneficio gli effetti che potrebbero aversi se una piccola parte della popolazione usasse di più la bicicletta. È così che nasce la Bikenomics, l'economia della bicicletta. E i vantaggi, in termini di risparmio economico, sarebbero evidenti.

Il termine, introdotto in Italia nel 2010 da Paolo Pinzuti, ideatore di [#salvaciclisti](#), nasce insieme ai primi studi di settore compiuti da amministrazioni pubbliche e università. Alcuni di questi sono stati presentati in un workshop tenutosi durante il CityTech, a Milano. Tra gli ospiti c'era Francesca Racioppi, delegata italiana dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, che da anni si occupa di temi legati alla mobilità.

HEAT, lo strumento dell'OMS - «Secondo la letteratura scientifica, [basterebbero 150 minuti di attività fisica](#) di intensità moderata o vigorosa a settimana per ridurre il tasso di mortalità nelle popolazioni, e la bicicletta potrebbe aiutare molto», spiega la dottoressa Racioppi. Lei è stata tra le prime a credere che, se al fianco del buon senso si fosse riuscito a quantificare in termini economici i benefici del ciclismo, i “policy makers” avrebbero dimostrato più interesse nell'attrezzare le città a misura di bicicletta. Per questo ha contribuito [alla creazione di HEAT](#), uno strumento online dell'OMS che aiuta le amministrazioni a stabilire il risparmio sulla spesa sanitaria provocato dalla maggiore attività fisica della popolazione.

Il risparmio sanitario - «Attraverso un questionario è possibile quantificare in termini valutari il risparmio per la sanità pubblica. Non solo parole, ma denaro», dice la delegata dell'OMS. Lo strumento è stato calibrato per restituire le stime sul risparmio in seguito all'inserimento di dati generalmente posseduti dalle amministrazioni, quali il numero di ciclisti presenti in un territorio o le distanze medie percorse. HEAT funziona anche per i pedoni. Calcola il risparmio ottenibile grazie alla maggiore propensione dei cittadini a camminare con più frequenza. Dopotutto, basta compiere una qualsiasi attività fisica per ridurre il tasso di mortalità, dal nuoto al tennis. Ma se si riuscisse a intervenire sul paradigma della mobilità, oggi condizionato dalla centralità dell'auto privata, i benefici potrebbero essere ulteriori.





Il primo Paese a credere in HEAT è stata l'Austria. Tra il 2004 e il 2005, il governo transalpino ha deciso di finanziare il progetto e sperimentarlo. [I risultati](#) sono stati molto positivi: circa il 5 per cento della popolazione usa con frequenza la bicicletta compiendo, in media, tragitti di 2 km. Questa abitudine salverebbe la vita a 412 persone ogni anno e farebbe risparmiare al servizio sanitario nazionale 405 milioni di euro.

Un altro studio, basato sui calcoli di HEAT, dell'associazione [Transform Scotland](#) ha stimato che se nel Regno Unito il tasso di ciclisti tra la popolazione aumentasse dall'attuale 1 al 13 per cento, i risparmi sanitari potrebbero ammontare tra l'uno e i due miliardi di sterline l'anno.

Nuovi posti di lavoro - Ma HEAT è uno strumento in evoluzione. «Attualmente copre solo una piccola parte della Bikenomics, quella relativa all'impatto sulla Sanità. In futuro vogliamo allargare il calcolo del costo-beneficio anche alla qualità dell'aria, agli effetti degli incidenti stradali. Per adesso la prossima frontiera, grazie alla collaborazione con l'OCSE e l'UNEP, sarà la stima dei posti di lavoro che possono essere generati da un maggior uso della bicicletta nelle nostre città. I così detti "Jobs in green and healthy transport". I campi di applicazione sono tanti. Si creerebbero posti di lavoro nel settore del turismo, delle infrastrutture legate alla mobilità e nella vendita e riparazione di biciclette. In Germania, uno studio del [MiD](#) pubblicato nel 2012 ha calcolato che i posti di lavoro legati alle due ruote ammontavano a 278 mila. Questi generano un valore di 20,7 miliardi di euro, a fronte del 10% di ciclisti tra la popolazione. Numeri non trascurabili, che si nascondono in un settore spesso sottovalutato dalle amministrazioni.

Il ciclismo in Italia - «Da noi è difficile fare una valutazione generale del ciclismo inteso come mezzo di trasporto, perché la responsabilità della mobilità risiede a livello locale e non nazionale come avviene in altri Paesi», spiega la Racioppi. «È certo però che ci sono realtà molto all'avanguardia, che non hanno nulla da invidiare alle città del nord Europa, come Reggio Emilia, Ferrara e adesso anche Milano. Senza dimenticare il Trentino Alto Adige, che da anni ha investito, con ottimi risultati, nel turismo su due ruote». [Secondo la European Cycling Federation](#), in Italia ci sono circa 5 milioni di ciclisti che usano la bicicletta quotidianamente. Un numero in aumento, che testimonia la domanda crescente di nuove forme di mobilità.

http://tg24.sky.it/tg24/eco_style/2013/11/01/bikenomics_economia_bicicletta_risparmi_sanitari_posti_di_lavoro.html

Car2go

CAR SHARING: NEL 2014 A ROMA E IN ALTRE DUE CITTÀ

Cinquantamila utenti e 100mila noleggi (2.500 al giorno) in soli due mesi, "tirati" da un tasso di utilizzo in rapporto al parco auto che la scorsa settimana ha fatto registrare un nuovo record mondiale per l'azienda: a Milano, [Car2go](#) sta vivendo un successo che nemmeno i piani alti del gruppo [Daimler](#) osavano immaginare. Tanto da convincerli, dopo un pugno di settimane, ad aggiungere altre 150 [Smart fortwo](#) alle 450 già in circolazione, portando il totale a 600. Un'operazione che ora spalanca le porte per lo sbarco, nei primi mesi del 2014, a Roma e in altre due città scelte tra Bologna, Firenze e Genova.

La numero 600. Questa mattina, al convegno CityTech, il Ceo di Car2go Europe, Thomas Beerman, ha fatto il punto sul car sharing free flow, che dai primi di agosto scorrazza per il capoluogo meneghino. Stando al manager, sotto la Madonnina viaggiano numeri decisamente all'altezza delle altre 22 città del mondo in cui il servizio è già attivo, tanto che l'investimento di Daimler andrà in pari molto prima del previsto: "Normalmente raggiungiamo il



break even dai 24 ai 30 mesi dal lancio – ha detto il numero uno di Car2go – A Milano ci arriveremo entro la fine del 2014". Intanto, è già sbarcata la Smart numero 600. Secondo Gianni Martino, manager operations di Car2go, le ragioni di questo successo sono dovute a una pluralità di fattori: innanzitutto alla "comunicazione azzeccata, ma anche al fatto che in tempo di crisi si stia offrendo un servizio alternativo ed efficiente". Insomma, la mossa al giusta al momento giusto. Le previsioni iniziali ipotizzavano 15 mila utenti entro la fine del 2013: dopo soli due mesi, il numero è più che triplicato.

Ora tocca a Roma. Il prossimo step, ha aggiunto Beerman, sarà l'avviamento di Car2go nella capitale, previsto "entro il primo quadrimestre del 2014". Stando ad alcune fonti interne, però, qualcosa potrebbe muoversi già a fine gennaio. Poi sarà il turno di altre due città italiane, più avanti nell'anno: con ogni probabilità si tratterà di Bologna e Firenze, mentre Genova, per questioni soprattutto urbanistiche (l'area del Comune si estende su una lunga direttrice est-ovest) verrà probabilmente dopo.





La concorrenza a Milano. Sotto il Duomo, entro la fine del 2013, sarà presentato ufficialmente anche il car sharing di Eni, realizzato in partnership con Fiat e Trenitalia. Le Cinquecento in rampa di lancio dovrebbero essere 650: a rendere possibile la coabitazione-concorrenza con Car2go è il bando per la liberalizzazione del servizio che il Comune ha pubblicato lo scorso giugno, aperto fino al 31 dicembre. "Il car sharing è un'alternativa di massa alla seconda e terza auto, in alcuni casi anche la prima - ha spiegato l'assessore Pierfrancesco Maran - A Milano le auto restano parcheggiate per il 97 per cento del tempo: così, invece, facciamo in modo che i veicoli siano pagati secondo il loro reale utilizzo". D'altronde, il car sharing rende al Comune un discreto gruzzolo, visto che ogni operatore privato paga 1.100 euro per ogni auto (elettriche escluse) a titolo di quota forfettaria, comprensiva di Area C e della sosta su strisce blu e gialle. Nel 2014, i veicoli saranno più di 1.300: Palazzo Marino incasserà più di un milione e 400 mila euro l'anno, cifra di poco inferiore a quella che rende la sosta, 1 milione e 900 mila al netto del compenso per l'operatore.

Il corporate sharing. Secondo una ricerca Arval presentata stamane, il mercato del car sharing è destinato a crescere ulteriormente. In Europa, entro il 2020, gli iscritti saranno 15 milioni (erano 800 mila nel 2011), mentre i veicoli in condivisione arriveranno a quota 240 mila, per un terzo a propulsione elettrica. E il settore diventerà sempre più interessante anche per le aziende interessate a contenere i costi: a Milano, ad esempio, è già attivo ReFeel, operatore energetico indipendente che offre servizi di corporate car sharing. Rigorosamente elettrico.

<http://www.quattroruote.it/notizie/ecologia/car2go-car-sharing-nel-2014-a-roma-e-in-altre-due-citta>

Bikeconomics, tutti i vantaggi di una società a pedali

Al Citytech di Milano si è parlato di economia e bici con dati straordinari: all'Europa una mobilità a pedali farebbe risparmiare una cifra che supera il Pil della Danimarca



L'economia delle biciclette, in una parola **Bikeconomics**. Una realtà non facile da misurare con gli strumenti tradizionali e, anche per questa ragione, ancora ai margini dell'agenda politica locale e nazionale. Qualcosa però sta cambiando, almeno stando a quel che è emerso dall'incontro che si è tenuto ieri a [Citytech](#), due giorni milanese di workshop e tavole rotonde sulla mobilità del futuro.

“Quando facevo l'assessore alla mobilità, alle infrastrutture e ai lavori pubblici a Reggio Emilia, gli obiettivi del mio lavoro erano molto chiari e definiti. Gli interventi avevano un effetto diretto sulla vita quotidiana delle persone e la mobilità aveva un valore percepito molto alto”, racconta Paolo Gandolfi, deputato Pd della Commissione Trasporti della Camera dei Deputati e Coordinatore dell'Intergruppo parlamentare per la mobilità nuova. “ Tutto questo non succede a livello nazionale, dove, non a caso, non si parla più di mobilità bensì di trasporti. Quel valore però è sempre lo stesso. Per esempio: i quartieri in cui i bambini possono andare a scuola da soli, magari in bicicletta, sono sempre più premiati dal mercato immobiliare. Il problema è che questo valore non riesce a essere percepito”.

Affinché le cose cambino, soprattutto in tempi di crisi, il modo più rapido è monetizzare l'effetto della bicicletta. Evidenziare i benefici e le ricadute positive che l'uso dei pedali possono produrre a livello sociale ed economico. E ovviamente per l'industria che c'è dietro, in Italia circa 12 mila persone tra lavoratori diretti e indiretti. *“ Bikeconomics: ecco la strada giusta per fare entrare la bicicletta e le nuove politiche per la mobilità nell'agenda politica”, mette in chiaro Kevin Maine, Direttore sviluppo della European Cyclists' Federation. “ Recentemente abbiamo fatto uno studio per valutare i benefici che derivanti dall'uso della bicicletta nei 27 Paesi dell'Unione europea. I risultati sono stati stupefacenti: 217 miliardi di euro all'anno, una cifra che supera il Pil dell'intera Danimarca. Come si fa a restare sordi al richiamo di 217 miliardi di euro?”.*





Oltre il 50% di questi 217 miliardi proviene dai benefici sulla salute e sulla riduzione della mortalità mentre gli altri fattori significativi sono il contenimento della congestione dei centri urbani, il risparmio sul consumo di risorse e il conseguente abbassamento delle emissioni di anidride carbonica. Il dato della **European Cyclists' Federation** è sottoscritto in pieno dall'Organizzazione Mondiale della Sanità. *“L'attività fisica è una specie di super medicina”*, spiega Francesca **Racioppi, Senior Policy and Programme Adviser dell'Oms**. *“Secondo i nostri esperti sarebbero necessari almeno 150 minuti alla settimana di attività moderata. E la bicicletta, durante il tragitto casa-lavoro, è lo strumento ideale”*. Detto così può sembrare anche banale, una specie di consiglio della nonna. Dietro questa raccomandazione, invece, si nasconde un dato drammatico: l'inattività fisica è un fattore di rischio primario per la salute e può essere associato a circa 1 milione di morti l'anno. E studi dell'Organizzazione Mondiale della Sanità sostengono che l'uso della bicicletta potrebbe incidere su questo fenomeno per circa il 16%.

Per quanto riguarda l'Italia, le Bikeconomics rappresentano una potenzialità largamente inespressa. Siamo il più importante Paese in Europa per la costruzione di biciclette (anche se sarebbe più corretto dire assemblaggio) e molti dei nostri marchi sono ambitissimi in tutto il mondo. Tuttavia il nostro mercato consuma poco e soprattutto consuma male, visto che spesso si accontenta di prodotti di scarsa qualità. *“Quantità e qualità vanno di pari passo”*, fa notare **Piero Nigrelli**, Direttore del settore **Ciclo di Ancma**, l'Associazione nazionale ciclo, motociclo e accessori. *“In Danimarca, ogni anno, si vendono quasi dieci biciclette ogni cento abitanti. In Italia, invece, siamo a meno di tre. E questo si riflette anche nel budget di spesa: se i danesi spendono circa 700 euro per comprarsi la bicicletta, gli italiani non vanno oltre i 250, restando ampiamente al di sotto della media europea intorno a questo 330.*

Lo stesso discorso vale per il cicloturismo, un business da quasi 50 miliardi di euro a livello europeo, di cui un quarto appannaggio della sola Germania. Interessante, a questo proposito il dato di Eco-Counter, società specializzata nella rilevazione di ciclisti e pedoni lungo strade e piste ciclabili, secondo cui, in Francia, i turisti in bicicletta valgono più del doppio (70 € di spesa al giorno) degli altri (30 €). *“I numeri dicono che siamo ancora piccoli ma la buona notizia è che stiamo crescendo rapidamente”*, conclude Giulietta Pagliaccio, presidente Fiab, Federazione italiana amici della bicicletta. A supporto della sua tesi porta i numeri di Girolibero, il più importante tour operator italiano specializzato nel cicloturismo. *“Nel 2002 era un fenomeno limitato a una sola regione italiana, con poco più di 700 turisti in bici, di cui appena 12 stranieri. Nel 2012 le regioni sono diventate 10 e i cicloturisti sono diventati 15 mila, di cui la metà stranieri”*.

Come dire, c'è ancora tanto da pedalare ma almeno la direzione è quella giusta.

<http://life.wired.it/news/mobilita/2013/10/31/funivia-urbana-citytech-mobilita-sostenibile-genova.html>

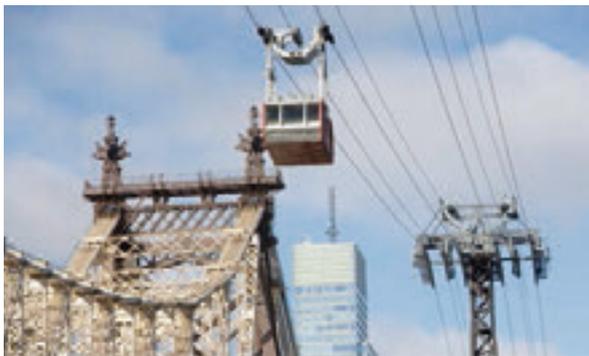
Funivia urbana: i vantaggi di una mobilità tra le nuvole

Un chilometro di metropolitana può costare fino a 90 milioni di euro, uno di funivia molto meno. In Italia, Genova vanta il progetto più ambizioso: un collegamento tra la città e l'aeroporto

Dici funivia e pensi subito agli sci, alla montagna, alle piste innevate, agli impianti di risalita. **Funivia**, invece, significa anche trasporto urbano. Proprio come il tram, l'autobus e la metropolitana. In Europa è una soluzione poco praticata, ma in diversi Paesi del Sud America come Brasile e Colombia è piuttosto frequente. E, a pensarci bene, il motivo è semplice: una funivia può seguire la linea ideale per arrivare a destinazione senza fare i conti con lo spazio urbano e con gli ostacoli che presenta. E poi ci sono i costi, un aspetto sempre determinante quando si parla di infrastrutture: un chilometro di metropolitana può costare fino a 90 milioni di euro, mentre ne bastano una manciata per realizzarne uno di funivia.

A **Citytech**, l'appuntamento con la **smart mobility** organizzato dal Comune di Milano, non poteva mancare un workshop dedicato alle **funivie urbane**, soluzione che prescinde dall'orografia del territorio. Non c'è bisogno, infatti, che ci sia un dislivello da superare: la linea della funivia può avere un sviluppo interamente orizzontale e, come dimostrano alcuni casi sparsi per il mondo, può sfruttare strutture già esistenti per gli scali intermedi, cioè le stazioni delle fermate intermedie. Che, nelle esperienze davvero smart, sono integrate all'interno del sistema di trasporto pubblico.

“ *L'integrazione è un fattore decisivo per il successo di una funivia urbana*”, spiega **Steven Dale**, fondatore del **Creative Urban Projects** e massimo esperto a livello mondiale di questo settore, ospite di Citytech. “ *Io sono nato in Canada ma vengo spesso in Europa. Mi rendo conto che qui la funivia urbana è soprattutto associata a una soluzione turistica. Ma è una visione che per fortuna sta cambiando. Queste strutture hanno una capacità concorrenziale agli altri mezzi di trasporto, basti pensare che a Medellin, in Colombia, c'è una funivia che muove fino a 4 mila persone ogni ora per ciascuna direzione. Direi che le tre linee della capitale colombiana rappresentano una delle esperienze più avanzate al mondo in questo settore*”. Le gondole di Medellin - questo il nome tecnico delle cabine delle funivie urbane - si muovono a una velocità di 16 km/h, collegano diversi quartieri della città e sono state determinanti per il premio che **Citigroup**, **Wall Street Journal** e Urban Land Institute, hanno riconosciuto alla capitale colombiana come città più innovativa al mondo nel 2013. 



Se l'Island Tramway Roosevelt di New York, costruita nel 1976, la prima funivia degli Stati Uniti (attraversa l'East River, collegando Roosevelt Island a Manhattan), è stata per tanti anni il punto di riferimento a livello internazionale per questo genere di infrastrutture, ora il testimone è passato alla Emirates Air Line di Londra. Sfruttando il volano delle Olimpiadi, la capitale inglese ha rubato la scena alla Grande Mela: la **nuova funivia attraversa Londra** da nord a sud, sorvolando il

Totalmente elettrica, ci sono impianti fotovoltaici in ogni stazione, è stata finanziata dalla compagnia aerea Emirates e, in un anno, è stata usata da due milioni di persone. L'Emirates Air Line sfrutta una tecnologia che utilizza un unico cavo, sia per la propulsione sia per il sostegno delle gondole, più economico e veloce da installare rispetto al tradizionale sistema a tre cavi che, d'altra parte, avrebbe il vantaggio di trasportare cabine più capienti.

In Italia, per il momento, le funivie scarseggiano. A parte il caso di **Bolzano**, dove la città è collegata all'Altopiano del Renon, un balzo da oltre mille metri di dislivello, non ci sono molti esempi di funivie urbane. Eppure ci sono realtà che ben si presterebbero al trasporto "aereo". Per esempio, **Bergamo**, visto che la città lombarda è divisa su "due piani". Qualche anno fa anche Roma aveva sviluppato un progetto per creare una linea intorno alle antiche mura, poi bloccato a causa dell'impossibilità di individuare sedi adatte per ospitare le stazioni. E così oggi è **Genova a vantare il progetto italiano più ambizioso**: un funivia aerea per collegare la città all'aeroporto. La stazione cittadina dovrebbe sorgere tra Cornigliano e Sestri Ponente mentre le gondole (da 10 posti) si muoverebbero a circa dieci metri d'altezza su un percorso pianeggiante, sostenute da quattro piloni. Per raggiungere l'aeroporto ci vorranno appena 90 secondi e la capacità è di circa 4 mila persone all'ora. Il progetto ha già incassato il sì della Commissione europea che ha stanziato oltre 500 mila euro per la progettazione dell'opera. Potrebbe essere conclusa alla fine del 2016.

<http://life.wired.it/news/mobilita/2013/10/31/funivia-urbana-citytech-mobilita-sostenibile-genova.html>

Il Sole **24 ORE**

RADIO **24**

28 ottobre 2013
di Arianna
Filippini

Nell'Unione europea la bici genera benefici economici per 200 miliardi di euro

Come è cambiata e come cambierà la mobilità urbana in Italia. In questi giorni se ne parla a Milano al convegno "Citytech e la mobilità nuova".

Il traffico nuoce all'ambiente e alla salute, ma danneggia anche l'economia degli Stati. Ogni anno in Italia si spendono quasi 16 miliardi di euro, circa, l'1% del Pil per un fenomeno ben noto ad ogni automobilista: la congestione da traffico. Nell'Unione Europea, invece, secondo Bikeconomics, l'utilizzo delle biciclette genera benefici economici per 200 miliardi di euro: tutto merito di un nuovo concetto di mobilità urbana, la cosiddetta **mobilità dolce**.

"Mobilità nuova vuol dire rivisitare le modalità di trasporto urbano", spiega **Carlo Tosti, direttore dell'osservatorio sulla mobilità e sui trasporti dell'Eurispes**, "Questo avviene attraverso la promozione di bike sharing e car sharing e attraverso il potenziamento delle reti metropolitane e delle intermodalità di trasporto su ferro e su gomma". "Naturalmente", aggiunge Tosti, "bisogna anche ideare progetti sostenibili con orizzonti temporali brevi che possano restituire efficienza ed efficacia al trasporto delle persone e delle merci".

Nel settore della mobilità dolce il primato italiano spetta a Milano, dove negli ultimi anni, tra privato e pubblico, si è investito su **car e bike sharing**, sul potenziamento della rete metropolitana - si pensi all'innovativa linea Lilla - ma anche su forme di regolamentazione della viabilità - Ecopass prima e Area C poi - che puniscono chi inquina e premiano gli spostamenti a impatto zero.

<http://www.radio24.ilsole24ore.com/notizie/2013-10-28/nellunione-europea-bici-genera-161643.php>

Vivere l'auto Car sharing 2.0

GENTE MOTORI

GuidaMi
CAR SHARING MILANO

auto disponibili **160**

2,20
euro l'ora
+0,42 euro/km

Ampia scelta di modelli, ma si va e si torna sullo stesso posteggio



Ai milanesi piace l'auto condivisa

All'ombra della Madonnina è boom di iscritti alle società che offrono a pagamento auto da utilizzare a tempo, lasciandole parcheggiate ai vari angoli delle strade: entro la fine dell'anno gli utenti saranno oltre 80 mila. Con l'arrivo di Car2Go (a breve anche a Roma) sono ben tre gli operatori meneghini per un'offerta di 860 auto, numerose elettriche: ognuno punta su offerte e servizi diversi per conquistare clienti. Li abbiamo messi a confronto. A breve, poi, è atteso l'Eni. Intanto a Napoli...

Testo di Gianni Antoniella - foto di Simone Romeo



CAR 2GO

auto disponibili **600**

14,90
euro l'ora
(fino a 50 km)

La prendi dove la trovi e la lasci dove vuoi ma ci sono solo Smart a due posti



e vai
SEMS

auto disponibili **100**

2,40
euro l'ora
+0,48 euro/km

elettriche **5**
euro l'ora
km illim.

Ben 70 elettriche e si possono lasciare anche nei parking di altre città lombarde

Vivere l'auto Car sharing 2.0

Sono quasi ottantamila i milanesi che hanno in tasca una tessera di affiliazione al car sharing. Tanti o pochi? Parecchi! Anche perché a luglio (sei mesi fa) erano soltanto cinquemila. Il boom notevole, o meglio il nuovo fenomeno di costume, sintomo di una esigenza che c'era ma che non riusciva a trovare uno sfogo adeguato, è legato all'ingresso sul mercato di un nuovo operatore, Car2Go. Forte di un'offerta estremamente flessibile, il car sharing pensato e sviluppato da Daimler Mercedes nel 2009 (città pilota la tedesca Ulm) e diffusosi piano piano in tutto il mondo, ha colpito al cuore i milanesi, nonostante tariffe decisamente più alte rispetto alla concorrenza. In breve tempo le Smart

bianche e blu che girano per Milano sono passate da 450 a 600, sotto la forte richiesta dei meneghini che ne apprezzano il tipo di logica di utilizzo: la prendi dove e quando serve e la usi per tratti brevi, con tempi di percorrenza non superiore alla mezz'ora. La rivoluzione portata da Car2Go ha inevitabilmente coinvolto gli altri due operatori presenti a Milano che hanno anche adeguare le loro offerte. E-Vai, che fa capo a Sems, la branca di Ferrovie Nord Milano per la mobilità sostenibile e GuidaMi (di ATM) hanno così approfittato di questo nuovo fenomeno anche di moda per

incrementare in modo significativo il numero di utenti: più di trecento nuovi abbonati nell'ultimo mese per GuidaMi danno la misura dell'interesse verso il car sharing in tutte le sue declinazioni. Le tre offerte attuali, infatti, più che alternative sembrano complementari: coprono varie esigenze e quindi sono di fatto l'una il completamento dell'altra. Il quadro cambierà un poco con l'inizio del 2014 quando arriverà sul mercato Eni che con Trenitalia e Fiat offrirà le 500 e 500 L con una piattaforma d'uso simile a Car2Go. Torniamo a oggi. Le Smart condivise sono perfette per l'uso spot. Il centinaio di auto, al 70% elettriche, di E-Vai possono essere usate per viaggiare per tutta la regione e possono essere rilasciate lì dove c'è un

GLI ULTIMI ARRIVATI

UNA CRESCITA VERTICALE ED ENTUSIASMANTE

Thomas Beermann, tedesco, è l'amministratore delegato di Car2Go Europe. È arrivato a Milano per portare la Smart numero 600 del parco auto che opera sulla metropoli lombarda. Con lui abbiamo parlato del boom di iscrizioni...

D - Tutto come nei piani?

R - "Avevamo ipotizzato 15.000 iscritti entro fine anno e invece siamo quasi a quota 50.000. Nel nostro 'business plan' avevamo un obiettivo di 400mila euro fatturati dal lancio della scorsa estate a dicembre, mentre viaggiamo a 400mila euro di fatturato al mese. Tanto per dare una misura: la scorsa settimana il traffico di noleggi di Milano, tra le 8 e le 20, è stato tale da porla al top delle 24 città in giro per il mondo su cui operiamo".

D - Tutto in discesa, quindi?

R - "Al momento il vento è in poppa. Nel nostro piano il 'break even' è fissato a 24 mesi dalla partenza. Bene, a Milano contiamo di andare in pareggio entro la fine del 2014, con quasi sei mesi di anticipo".



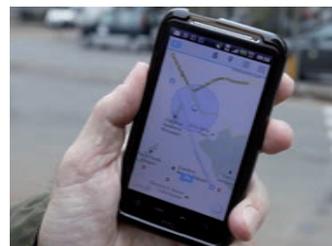
THOMAS BEERMANN
AD CAR2GO EUROPE

Foto di Lucio Berardinelli

CAR
2GO

La trovo, la prendo, la guido e la lascio

Car2Go è il car sharing 2.0: prendi l'auto parcheggiata dove ti serve, arrivi a destinazione, ti fermi e la rilasci (www.car2go.com). Di proprietà della Mercedes, è diffuso in tutto il mondo e opera in 25 città. Milano è la prima in Italia (e, come traffico, una delle prime nel mondo), nel 2014 le Smart Fortwo bianche e blu arriveranno anche a Roma e poi a Bologna e Firenze (in programma c'è pure Genova). La tessera Car2Go è valida nella città di rilascio e lo sarà anche nelle altre città servite (in prospettiva si vuole arrivare all'internazionalizzazione del network). A Milano sono circa 50.000 i possessori della tessera che autorizza al servizio. La card costa 19 euro, l'affitto della vettura (che nel capoluogo lombardo ha libero accesso all'Area C, l'area centrale altrimenti raggiungibile pagando una tassa d'ingresso di 5 euro). Quando si usa una Smart del servizio si pagano 29 cent al minuto, 14,90 euro l'ora, 59 euro al giorno, in più, per ogni km oltre i 50 compresi nel noleggio c'è un extra di 29 centesimi. La griglia delle tariffe è congegnata in modo che il servizio sia conveniente se si usa l'auto per poco tempo (la media mondiale è di 27 minuti, a Milano siamo sui 20). Per usare l'auto ci si avvicina e (se è libera) la si apre usando la card. Può, infatti, essere prenotata con l'app per smartphone, entro mezz'ora dall'utilizzo. Sulla schermata appare anche il livello del carburante e se è inferiore a un quarto e si decide di rifornirla si guadagnano 20 minuti di utilizzo gratuito...



CI PIACE

- Localizzi l'auto con lo smartphone.
- Si può prendere senza prenotazioni.
- Si lascia sotto casa/ufficio.
- Si circola liberamente in Area C.
- Si possono guadagnare minuti gratis facendo il pieno.

NON CI PIACE

- Veicoli solo a 2 posti.
- Comunicazioni difficoltose via interfono.
- Accesso vietato a preferenziali e Ztl.



posteggio dedicato, anche in un altro comune: da Milano, per esempio, si possono raggiungere "one way" gli aeroporti di Malpensa o Linate (prossimamente anche Orio al Serio). Infine, GuidaMi offre un'ampia gamma di tipi di auto e la modulazione delle tariffe fa sì che questo operatore, che è il più vicino dei tre al car sharing "istituzionale", sia interessante per chi vuole rinunciare all'auto in proprietà e saltuariamente ha bisogno della macchina anche per un weekend o di un furgoncino per la spesa all'Ikea. Il sistema dell'auto condivisa è la punta di lancia di una trasformazione che sta interessando Milano nel suo profondo. Infatti, approfittando già delle ricadute positive dell'Expo del



Mai più da soli

Car pooling, significa non spostarsi e non viaggiare mai in solitudine. Una sorta di autostop 2.0 di chi cerca il passaggio (per l'ufficio o per un viaggio) non stando al bordo di una strada, ma davanti allo schermo del computer. È lo spirito di Blablacar (www.blablacar.it) il sito dove offrire o cercare un passaggio in auto per raggiungere la propria meta risparmiando e in sicurezza.

E con il "Viaggio rosa" le donne possono scegliere altre donne come compagne di viaggio.



IL PUNTO A CITYTECH

IL TRAFFICO CI COSTA 12 MILIARDI DI EURO L'ANNO



Foto di Lucio Benardini

CLAUDIO TOSTI
DIRETTORE OSSERVATORIO MOBILITÀ
E TRASPORTI EURISPES

Esperto e critico osservatore del sistema di mobilità italiano, abbiamo incontrato Claudio Tosti, direttore dell'osservatorio mobilità e trasporti di Eurispes, in occasione di Citytech, la rassegna della mobilità del terzo millennio tenutasi a Milano. Con lui abbiamo discusso di car sharing e in generale proprio di mobilità.

D - Quanto pesa il traffico sulla nostra economia?

R - "Il tempo perso nel traffico, gli incidenti e l'inquinamento ci costano 12 miliardi di euro ogni 12 mesi".

D - Una quantità enorme di denaro che si potrebbe investire per migliorare la qualità della vita nelle città...

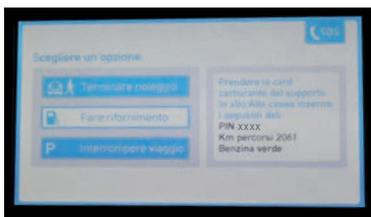
R - "Per esempio investendo per creare un sistema intermodale. Non basta più concentrarsi su un unico mezzo. La visione deve essere sistemica. E poi si deve essere selettivi negli investimenti".

D - Ovvero?

R - "Le risorse non sono molte, ci si deve concentrare su pochi ma qualificati obiettivi. Uno degli elementi da sviluppare è quello del trasporto merci: va spostato dalla gomma al ferro, alla ferrovia. Per raggiungere questo scopo si dovrebbe sviluppare una rete di interscambio: interporti dove scaricare le merci per far cambiare il mezzo che le trasporta. Questi gangli indispensabili in Italia non funzionano. L'unico efficiente, a livello europeo, è quello di Bologna. Poi ci si dovrebbe focalizzare di più sulla rete ferroviaria periferica che sulle grandi direttrici. Lavorando sul territorio si migliorerebbe l'intero sistema di mobilità. Infine, lo sviluppo dell'agenda digitale avrebbe ricadute benefiche sul sistema dei trasporti. Con l'integrazione delle informazioni disponibili anche per chi viaggia i risparmi in termini di tempo e consumi di carburante sarebbero tangibili. Tutti investimenti fattibili anche in una congiuntura difficile come l'attuale".



PIENO PREMIATO
Il sistema Car2Go chiede a chi usa le Smart un minimo di collaborazione, se non c'è carburante si può fare il pieno usando la tessera convenzionata con Esso. Per il disturbo ci sono 20 minuti di bonus da usare nel mese successivo.



Inchiesta Car sharing 2.0

2015, all'ombra della Madonnina ci si sta avvicinando a quello che più assomiglia a una Smart City, una "città integrata" per servizi, flussi di informazione e aiuti informatici così da far risparmiare ai milanesi tempo e denaro. L'interconnessione degli archivi delle utilities cittadine avrà come effetto proprio la possibilità di essere sempre online e informati sulle migliori scelte da fare quando si deve attraversare la città, potendo scegliere di volta in volta se conviene (per tempo o denaro) usare l'auto privata, i mezzi pubblici o il car sharing. Insomma per una qualità della vita finalmente 2.0.



Per viaggiare in tutta la regione

E-vai nasce nel 2010 dalla collaborazione di Trenord e Sems (www.e-vai.com), società del Gruppo FNM, Ferrovie Nord Milano. Diffuso a livello regionale (nell'azionariato di FNM, società quotata, è presente la Regione Lombardia con oltre il 57%) E-vai schiera 100 vetture con il 70% di veicoli elettrici (Citroën C Zero, Mitsubishi i-Miev, Peugeot iOn). Con E-vai l'auto si prende in uno dei 40 parcheggi dedicati (quasi tutti nei pressi delle stazioni delle Nord o agli aeroporti) e la si rilascia in un altro parcheggio, senza sovrapprezzi se nella stessa città, con 15 euro extra se in un comune diverso da dove è iniziato il nolo. Le elettriche si trovano attaccate alla rete e così come per partire è necessario staccarle dalla spina, al termine dell'impiego si deve compiere l'operazione inversa. Il tempo medio di utilizzo delle auto di E-vai, che possono entrare in centro, nelle zone ZTL e percorrere le preferenziali, è di 3 ore e il cliente tipo è chi usa anche i treni del trasporto locale di Trenord. Due i modi di associazione, entrambi gratuiti: quella Silver, adatta a chi fa un uso spot del car sharing, prevede 5 euro di sovrapprezzo per ogni noleggio. La Gold prevede un versamento di 50 euro subito tramutato in minuti di noleggio. Per entrambi i profili sono previste 2 ore iniziali di utilizzo gratuito bonus. La tariffa è di 2,40 euro l'ora più 48 cent a chilometro per le auto standard mentre è di 5 euro l'ora senza costi aggiuntivi per le elettriche.



CI PIACE

- Si può viaggiare a zero emissioni.
- Si entra gratis in Area C.
- Circola nelle ZTL e nelle corsie taxi.
- Si può lasciare davanti all'aeroporto o alla stazione.
- Si può lasciare in un'altra città.

NON CI PIACE

- Pochi punti di parcheggio.
- Operazioni di presa/rilascio un po' "macchinose".
- Tariffa al km elevata per veicoli a benzina/bifuel.
- 5 euro extra a noleggio per i soci Silver.



E a Napoli scocca la scintilla geniale

Se Milano è avanti nel car sharing con un'offerta molto articolata, Napoli si mette in evidenza con una proposta originale, indirizzata anche a intercettare le necessità dei turisti. I ragazzi di Ci.Ro. (acronimo di City Roaming) hanno pensato di installare a bordo dei loro veicoli elettrici condivisi dei navigatori predisposti anche per dare indicazioni di tipo turistico, culturale e di intrattenimento relative al territorio attraversato. L'iniziativa (www.cityroaming.org) non prevede poi quote

associative (l'iscrizione è gratuita) e sfrutta una piattaforma informatica originale, sviluppata nell'ambito del progetto smart cities. Tante idee innovative per una "start up" no profit con componenti di età media al di sotto dei trent'anni.





Dalla citycar al furgone per tutte le esigenze



CI PIACE

- Diverse tipologie di veicoli.
- Buona diffusione dei parcheggi.
- Interessanti tariffe weekend.
- Accesso gratuito all'Aera C.
- Si può circolare anche nelle Ztl.
- Card valida per tutti i car sharing italiani aderenti all'Ics.

NON CI PIACE

- Quota annuale elevata.
- Vincolo di presa/rilascio legato al parcheggio specifico.



GuidaMi è il car sharing erede delle prime esperienze promosse da Legambiente nel 2001. Di proprietà, dal 2010, di Atm (100% del Comune di Milano) il car sharing GuidaMi vuole integrare con le auto condivise il servizio offerto dai mezzi pubblici nell'area metropolitana. Iscritto al circuito nazionale Ics (www.icscarsharing.it), network che fa capo al Ministero dell'Ambiente, schiera 160 veicoli di 5 categorie: dalla citycar al furgone con alimentazione standard o elettrica. Anche GuidaMi sta vivendo un periodo di espansione con vistosi incrementi di iscritti. Il tempo medio di noleggio di un'auto di GuidaMi è di 6

ore e 45 minuti. L'auto può essere prenotata anche con settimane di anticipo fino a un quarto d'ora prima dell'uso. Per accedere a queste vetture si usa la tessera multiutility di Atm (è l'abbonamento per i mezzi pubblici, per BikeMi e per GuidaMi). È prevista una quota annuale di 120 euro, mentre le tariffe variano a seconda della tipologia della vettura prescelta e partono da 2,20 euro a cui si aggiungono 42 cent/km. Per un giorno la tariffa è di 45 euro più 20 cent/km. Con un Fiat Ducato, per tre giorni, si spendono 190 euro e 20 cent/km. Per info: www.atm.it e poi schiacciare il pulsante GuidaMi.

QUI MILANO

CAMBIARE LE REGOLE FA BENE ALLA CITTÀ



Foto di Lucio Berardinelli

PIERFRANCESCO MARAN ASSESSORE ALLA MOBILITÀ DEL COMUNE DI MILANO

Pierfrancesco Maran assessore alla mobilità del Comune di Milano, indirizza le politiche sul traffico della metropoli lombarda.

D - Come è cambiato l'indirizzo di Milano sul car sharing?

R - "È soltanto un cambio di logica. Abbiamo spostato il punto di vista per cui il Comune non è più il gestore del car sharing, ma il regolatore. Chi vuol venire a Milano e misurarsi sul campo con gli altri operatori è il benvenuto. È necessario rispondere ad alcuni requisiti che pretendiamo e se tutto è a posto la città è a disposizione".

D - Ricetta semplice...

R - "È anche conveniente, perché ogni vettura di car sharing che circola in città, costa all'esercente 1.100 euro l'anno, soldi che vengono versati al Comune e comprendono l'accesso all'Area C e i parcheggi. In pratica con l'attuale parco auto circolante entrano nelle casse del comune cifre importanti, pari a quelle che arrivano dalle concessioni dei parcheggi, ovvero quasi due milioni di euro".

D - Car2Go, E-vai e GuidaMi, e poi?

R - "È già previsto l'arrivo di un quarto operatore. Si tratta dell'Eni che con Trenitalia e Fiat proporrà a Milano, con lo stesso schema di Car2Go, delle Fiat 500 e 500 L. Un aumento deciso dell'offerta per rendere Milano sempre più smart".

D - Il car sharing resta l'unico progetto?

R - "No, assolutamente no. Cerchiamo di incentivare l'uso delle auto elettriche. Anche per questo il car sharing a zero emissioni non paga i 1.100 euro. Si sta lavorando sull'infrastruttura elettrica per aumentare le colonnine di ricarica. Ma soprattutto stiamo sviluppando una piattaforma di infomobilità indispensabile per fare il salto di qualità e tutto in previsione dell'Expo".

LA DUE GIORNI CITYTECH A MILANO

Il futuro è già oggi

Dibattiti ed esempi sul campo: l'evento meneghino ha acceso una luce sulla mobilità "green" con risposte efficaci

Discutere di mobilità sostenibile sul campo misurandosi con problemi reali e valutando le soluzioni adottate. È stato il cuore della due giorni di dibattito di Citytech, ovvero come "ripensare il paradigma della mobilità nelle città del terzo millennio". La manifestazione, patrocinata anche dal Comune di Milano, ha avuto come momento centrale la presentazione dell'anteprima del "Libro bianco sulla mobilità e sui trasporti", redatto dall'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti di Eurispes e guidato dall'ingegner Carlo Tosti, con Luca Masciola come direttore scientifico. È stato proprio Carlo Tosti a illustrare questa anteprima di uno studio che vuole indicare anche le soluzioni al problema della mobilità delle persone e delle merci nel nostro Paese. La strada da percorrere, ha sottolineato Tosti (si legga



IL FUTURO NEL CORTILE Il cuore di Citytech 2013 è stato alla milanese Fabbrica del Vapore con il grande piazzale occupato da veri mezzi diversamente ecocompatibili.



Romagna green

Da Roma a Rimini per passare dalla teoria alla pratica: H2R-Mobility e Sustainability (era H2Roma) si è trasferita in Romagna per integrarsi nella Fiera Internazionale per l'energia e la mobilità sostenibile. Un passo importante perché la manifestazione, appoggiata come sempre dall'Enea, ha chiarito quanto la mobilità sostenibile sia già qui. Ed esempi concreti erano le auto esposte, tra gli altri, da Volkswagen, Nissan, Volvo e le soluzioni offerte da Bosch.

la sua intervista a pagina 83), è quella di puntare sulla intermodalità, ovvero un sistema di trasporto che non escluda nessun mezzo, ma che ogni mezzo trovi l'uso corretto nel contesto appropriato. E che le merci viaggino per la maggior parte del tragitto lontano dall'asfalto e che l'ultimo miglio sia affidato a veicoli a basso o nullo impatto. Come già succede a Vicenza. **G.A.**

A GENOVA FESTIVAL CON FIAT

All'undicesima edizione del Festival della scienza d'Genova Fiat ha partecipato come sponsor con le sue 500L Twinair a metano da 80 cv. Un modo per proporre a chi ha visitato l'evento genovese un veicolo eco friendly dalle grandi capacità di carico. E intanto dall'America rimbalza la notizia del metano per alimentare il V8Emi del pick-up Ram...



UNA HYUNDAI A FUEL CELL PER... I PESCI

È stata battezzata Fuel Cell Farm, ovvero una vasca con alcuni pesci per l'alimentazione umana che nuotano nell'acqua prodotta... dagli scarichi di una Hyundai ix35 Fuel Cell. L'incredibile installazione era all'esterno del Design Museum di Londra, a sottolineare le potenzialità delle auto a idrogeno. La Hyundai consegnerà 5 ix35 FC alla Greater London Authority per il progetto Lnhe (London hydrogen network expansion).

Automobilismo

Lorenzo Motta

VISIONE CONDIVISA

Milano ha ospitato Citytech, un Salone dedicato alla mobilità sostenibile, che è stata l'occasione per parlare di elettrico e condivisione. Noi abbiamo provato il car sharing di Car2Go e di SEMS



Al Citytech di Milano è intervenuto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, nella foto con Barbara Covilli, amministratore unico della società ClickUtility on Earth promotrice dell'evento milanese.

La Fabbrica del Vapore è stata scelta come location per organizzare il Citytech, che ha ricevuto l'alto patronato del Presidente della Repubblica. L'evento è stato messo in piedi dalla società bolognese con sede operativa a Milano ClickUtility on Earth, di cui è amministratore unico Barbara Covilli, esperta promotrice delle politiche e delle industrie "verdi", che abbiamo avuto occasione di intervistare durante la rassegna green milanese.

Fra i diversi temi e prodotti trattati al Citytech, che ovviamente non ha trascurato nemmeno le due ruote fra i mezzi considerati ecologici, le auto erano ben rappresentate negli stand dei vari promotori dei servizi di car sharing e delle industrie, come Siemens, al lavoro per portare soluzioni concrete nel campo dell'elettrico.

Tra l'altro, sulle auto alimentate a batterie cade spesso la scelta dei servizi di car sharing urbano, come

quello proposto dalla Società Mobilità Sostenibile (SEMS), la controllata pubblica di Ferrovie Nord Milano, che con il suo "e-vai" mette a disposizione delle Citroën C-Zero per muoversi in città al costo di 5 euro all'ora.

Il nostro test

Abbiamo provato le auto di SEMS e abbiamo provato anche una delle 600 Smart con il tradizionale motore termico, che sono alla base del car sharing di Car2Go. Quest'ultimo offre i suoi veicoli con il pagamento calcolato sui minuti di utilizzo e Solo a Milano, perciò non si può considerare in concorrenza, bensì complementare, a SEMS, che, invece, si fa pagare, come anticipato con la tariffa oraria e copre quasi tutta la Lombardia, completando il pacchetto dello sharing con veicoli GPL bifuel come Fiat Punto Evo, Fiat 500 TwinAir, Panda TwinAir e Citroën C3, per cui la tariffa è di 2,4 euro l'ora più 0,48 euro a Km. *

INTERVISTA A BARBARA COVILLI, IDEATRICE DEL CITYTECH

"Auto condivise: impariamo dagli USA. Elettrico? Credeteci"

Come nasce il fenomeno del car sharing che si sta ampliando nelle diverse forme di offerta a Milano e in altre città italiane?

L'idea è come tante americane. Negli Stati Uniti sono veloci portare sul mercato tecnologie e servizi efficienti, oltre che efficaci. L'ideatrice del car sharing è stata una donna: Robin Chase, fondatrice di Zipcar. Questa società è nata nel 2000 e oggi, che è stata acquisita da Avis per 500 milioni di dollari, conta 800.000 iscritti. Si è formata nei campus universitari per soddisfare l'esigenza di mobilità degli studenti fuorisede, che non avevano un'auto con cui muoversi. È un successo: per Zipcar si sta parlando della quotazione in borsa.

E poi dagli States dove è sbarcato, dove ha preso piede?

In Francia, è stato subito apprezzato.

Lo ha introdotto nel Paese transalpino una società chiamata Autolib, che, però, è strettamente collegata a un'azienda italiana. Le vetture messe a disposizione per il noleggio sono prodotte da Pininfarina - nello stabilimento di Bairo (Torino), che, secondo il piano industriale, ne metterà sul mercato 4.000 entro il 31 dicembre di quest'anno, di cui 3.000 destinate al noleggio. Si chiamano Bluecar, anche se sono grigie, perché per diminuire l'impatto ambientale la scocca non è verniciata n.d.r. - La società di car sharing è stata fondata dall'imprenditore Vincent Bolloré - grande nome della finanza italiana, che dal 2010 è stato vicepresidente di Generali, carica che ha lasciato lo scorso ottobre. Bolloré in questo progetto ha investito un miliardo e mezzo di

euro, contando sul fatto che solo il 56% dei parigini possiede un'auto propria n.d.r. - Il servizio conta già 70.000 iscritti e copre Parigi e i 46 comuni limitrofi. L'auto si prenota tramite un'app. Bolloré ha anche puntato sull'investimento in tecnologie, facendo progettare e produrre una batteria dedicata alla Bluecar, in grado di garantire 200 km di autonomia.

A proposito di elettrico, l'Italia a che punto è su questo fronte?

Nel nostro Paese le auto elettriche non decollano, perché l'unico Costruttore nazionale, Fiat, non ci crede e non ne produce. Poi, la mancanza dell'offerta di un prodotto italiano, non genera una domanda interna da parte dei consumatori, che a sua volta si ripercuote sulle scelte delle Pubbliche amministrazioni, le quali

non realizzano le infrastrutture necessarie - colonnine di ricarica n.d.r. - non vedendole come una necessità da parte dei cittadini: valutano che di auto elettriche se ne vedono poche. Insomma è un grande gatto che si morde la coda. Bisognerebbe incentivare l'elettrico ma, in Italia, non ci crediamo.

In realtà, è difficile che la soluzione possano essere gli incentivi, viste le precedenti esperienze negative, che hanno dimostrato come gli aiuti di stato droghino il mercato, anziché fargli bene. Forse sarebbe più efficace applicare una politica di sgravi fiscali per l'elettrico, come sostiene il presidente di Bmw Franz Jung.





CAR2GO, SPACCA IL MINUTO!

Arriva dove non c'è la metropolitana, non è soggetta a orari come i mezzi di superficie, almeno una delle 600 disponibili si trova vicino a voi a Milano: è la Smart di Car2Go, che si può usare 24 ore su 24, pagando 0,29 euro al minuto

È facile trovare in giro per Milano – e prossimamente anche per Roma – una delle 600 Smart, che fanno parte del parco auto di Car2Go.

Sono dovunque. Perché il principio è quello che si prende l'auto dove si trova, si apre con l'apposita tessera magnetica (badge) fornita dalla società di car sharing con il pagamento di un canone di abbonamento di 19 euro (va ritirata nel negozio di Car2Go di Porta Ticinese), si usa e si lascia dove si vuole, all'interno del comune di Milano. La Smart bianca e azzurra, questa è la livrea che distingue le vetture di Car2Go, è facile da usare. Si individua quella più vicina tramite una app del cellulare. La si può prenotare gratis, fino a 30 minuti, per essere sicuri che non la prenda qualcun altro, prima di arrivare sul posto. Ma può benissimo succedere che se ne veda una

parcheeggiata per strada e si decida di usarla, salvo che non sia già riservata (ecco perché è prenotabile).

Come funziona

Per aprire la vettura, basta passare il badge sul lettore posizionato dietro il parabrezza. Saliti a bordo, un computer sulla plancia indica la procedura da seguire per attivare il noleggio, che si paga 29 centesimi al minuto, o 14,90 euro all'ora, oppure 59 euro al giorno, con il carburante incluso nel prezzo.

La Smart condivisa accede gratis all'Area C, quella che corrisponde alla cerchia dei Bastioni, dove l'ingresso delle auto costa 5 euro. In più la si può parcheggiare sia nelle strisce blu, sia in quelle gialle. Non è però autorizzata a percorrere le corsie preferenziali. La prima mossa è digitare il proprio pin personale, quello che associa il badge alla car-

ta di credito con cui vi siete registrati al sito del servizio. Una volta ricevuto l'ok, si prende la chiave, si mette in moto e si parte. La Smart di Car2Go è pratica, perché è dotata del navigatore e consente di arrivare con facilità a destinazione, spesso non raggiungibile agevolmente con i mezzi pubblici.

Vi fa selezionare la modalità di guida: schiacciando il tasto Eco si inserisce o si disattiva la funzione che ottimizza i consumi di carburante. La differenza in termini di prestazioni è minima: quando si disinserisce la guida più ecologica, la Smart ha un po' più di ripresa, ma la risposta all'acceleratore non è mai immediata.

Il freno ci è sembrato un po' spongnoso e lo sterzo lievemente duro. Ma va considerato che è un'auto di servizio: risponde a un bisogno limitato. Rispetto a ciò per cui è pensata funziona bene. Terminato l'uso, si ripone la chiave nell'alloggiamento di fianco al computer. Si segnalano inconvenienti/rotture presenti o assenti che siano. Si scende e si chiude l'auto come la si è aperta, con il lettore del badge.

TUTTO ELETTRONICO

Una volta ottenuta la carta che abilita al servizio, come si vede nella foto sotto, a destra, basta passarla sul lettore che si trova dietro al parabrezza, per aprire o chiudere la Smart e iniziare o terminare il noleggio.



E-VAI BENE!



In Lombardia, ci si sposta facilmente con il treno, grazie alla rete capillare di Trenord, sia per lavoro, sia per turismo. Ma le Ferrovie Nord Milano, per soddisfare le esigenze dei viaggiatori, hanno pensato anche al car sharing

Arrivi in una delle tante stazioni servite da Trenord, in Lombardia, e puoi spostarti in città con un'auto del servizio di car sharing messo in campo da SEMS, una società a controllo pubblico del Gruppo FNM.

SEMS ha avuto un'idea brillante: eliminare la tessera magnetica. Così si evita che la volta che serve il badge per prendere l'auto sia rimasto da un'altra parte. Anche per SEMS il pagamento avviene tramite la carta di credito. Ci si registra sul sito www.e-vai.com. Qui si trovano le indicazioni sulle stazioni coperta dal servizio. Si può scegliere fra due diverse opzioni: Gold e Silver.

I clienti Gold devono versare almeno 50 euro all'atto dell'iscrizione, ma il contributo è subito convertito in credito sui noleggi. Inoltre, per l'elettrico, non pagano i 5 euro aggiuntivi ai 5 della tariffa oraria. Hanno anche il vantaggio di poter scegliere come pagare: carta di credito, bonifico o contanti.

I clienti Silver, invece, non pagano alcuna tariffa, ma sono soggetti al canone di 5 euro fissi per ogni noleggio, che si sommano all'importo complessivo da versare per l'utilizzo, che si paga 5 euro all'ora. Per esempio, per 3 ore di noleggio, si spendono 20 euro, di cui 15 di tariffa oraria e 5 di canone.

Facile questa elettrica

Tra i veicoli disponibili, abbiamo provato la Citroën C-Zero elettrica.

Deve essere prenotata con 18 ore di anticipo, ma, stando alle promesse di SEMS, per una volta il pubblico che funziona bene fa i miracoli per il cittadino e, in caso di necessità impellente, basta richiederla con mezz'ora di anticipo. I dipendenti della società cercheranno di far fronte alla richiesta. Per prenotare l'auto basta contattare il numero verde 800.77.44.55, oppure richiederla dal sito internet, o ancora presso E-Vai Point. Si riceve un mail di conferma dell'avvenuta prenotazione. Per il ritiro, si riceve un SMS sul cellulare con i codici di sblocco della vettura 20 minuti prima dell'orario in cui la si è riservata. Per aprire l'auto, al momento del ritiro, si inoltra l'SMS al numero 3346324990, con il codice di sblocco seguito dalla parola APRI (già scritta nell'SMS). Per terminare il noleggio, si inoltra lo stesso SMS con il codice di sblocco, ma bisogna sostituire APRI con CHIUDI.

Saliti a bordo, nel vano porta-

guanti si trovano la chiave dell'auto e anche la tessera magnetica della A2A, che serve per scollegare la presa della ricarica dalla colonnina della corrente. L'operazione è semplice: si passa il badge, si schiaccia il pulsante verde e si estrae lo spinotto. Si estrae quindi la pistola dalla presa dell'auto e si mette il cavo nel portabagagli.

L'auto è facile, è comoda e, inaspettatamente, è anche molto "sprintosa". Risponde bene al pedale del gas. Frena in modo ottimale. Porta quattro persone comode. Si parcheggia sulle strisce gialle o blu e può passare nelle preferenziali. Un difetto? Va presa e riconsegnata in punti prestabiliti.

Per la riconsegna: si prende il cavo, si attacca alla colonnina di A2A con la tesserina, si attacca all'auto e si richiude la vettura con l'SMS. Tutto molto semplice e molto bello. Soprattutto per un turista o un manager che arrivano a Milano in treno e necessitano di un'auto.

CONTROLLO VIA SMS

Dopo essersi registrati sul sito del servizio e-vai, con uno dei due profili disponibili (Silver o Gold), si fa tutto con il cellulare. Sotto, a sinistra: sui vetri delle auto del car sharing di SEMS ci sono le istruzioni. A destra: l'SMS che arriva indicando la targa dell'auto e il codice di apertura e chiusura, che va inoltrato con le parole APRI/CHIUDI al numero del centralino. Al centro la tessera A2A per le colonnine di ricarica dell'elettrico a Milano.



Viaggio nel futuro della **Smart Mobility**

Fabrizio Apostolo



DALLE ENERGIE RINNOVABILI AL SERVIZIO DEL RIFORNIMENTO DELLE INFRASTRUTTURE ALLE PIÙ AVANZATE SOLUZIONI DI MOBILITÀ INTELLIGENTE E PULITA. SONO SOLTANTO ALCUNI DEGLI ASPETTI DELLA “STRADA DEL FUTURO” CHE NEL PRESENTE SI CONCRETIZZA IN SPERIMENTAZIONI SEMPRE PIÙ DIFFUSE E, SOPRATTUTTO, IN UN PROLIFERARE DI INIZIATIVE CONVEGNISTICHE SENZA PRECEDENTI. COME DIMOSTRA QUESTO TOUR D’AUTUNNO A CACCIA DI NOVITÀ “GREEN-TECH”.

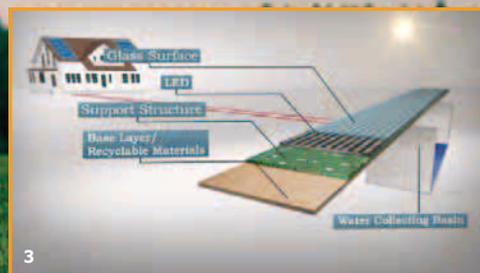
1. Rappresentazione di un progetto olandese di corsia stradale che ricarica veicoli elettrici in modalità wireless

2, 3. Dagli Usa arrivano le Solar Roadways, pavimentazioni a pannelli hi-tech che sfruttano sole e movimento veicolare per produrre energia

4. Un prototipo del coreano Olev (On line Electric Vehicle), mezzo che si auto-ricarica

Dalla finitrice che stende in presenza di traffico ai lampi che si accendono al passaggio delle auto, dalla vernice segnaletica che reagisce alle variazioni di temperatura (avvisando debitamente gli utenti), dalle aree di servizio autostradali con rifornimenti "ad idrogeno" fino al vento prodotto dai truck trasformato in energia grazie a una turbina eolica piazzata accanto alle carreggiate. Semplicemente innovazioni. Idee, bozzetti, prototipi, sperimentazioni, che a un certo punto - come per miracolo, visti i fattori in gioco - diventano progresso, prassi, opportunità e, infine, uso comune. Il tema dell'innovazione, come testimoniano gli esempi accennati - tutti sviluppati in tempi recenti sulle pagine di *leStrade* - è, di fatto, sempre più al centro non solo dei dibattiti ma anche delle iniziative imprenditoriali anche nel nostro settore. Segnando così non certo una novità, ma senza dubbio un'accelerazione che è figlia legittima di scienza e tecnica, ma anche di questi tempi di crisi animati non solo da vocabolari da catastrofe, ma anche, fortunatamente, *dapassword* che evocano un rilancio. In ordine sparso: "efficienza", "recupero", "risparmio", "razionalizzazione", "sostenibilità". La somma di tecnologia e ambiente dà così luogo a quella sostenibilità che è ben diversa da una generica, e strumentalizzabile, ecologia. E pertanto si spera provvista di una più elevata prospettiva di realizzabilità a vantaggio del bene comune.

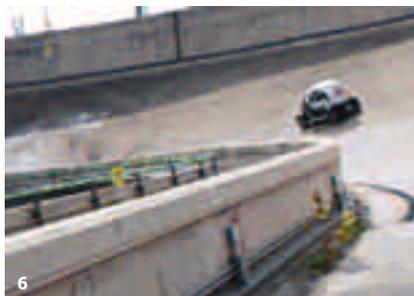
Il dibattito sulla mobilità sostenibile, alternativa e intelligente, in ogni caso, è sempre più vivace, a tutti i livelli lo si affronti, sulla scena internazionale così come tra le nostre mura domestiche. Sul fronte estero, tanto per citare qualche esempio, va segnalata l'idea degli americani Julie e Scott Brusaw, fondatori di Solar Roadways (www.solarroadways.com), Idaho, Usa, un'azienda che si propone di realizzare una strada completamente autonoma dal punto di vista energetico grazie a pannelli solari, led a diodi e sistemi che consentono il riempimento dell'energia prodotta dal passaggio dei veicoli per evitare, per esempio, la formazione del ghiaccio. Nel 2009 Solar Roadways ha stipulato un contratto con la Federal Highway Administration per la costruzione del primo esemplare al mondo di pannello Solar Road. Quest'anno, infine, il progetto è stato insignito del World Technology Award for Energy promosso, tra l'altro, da Time, Fortune, CNN e Science. Un altro caso emblematico recente ci porta invece in Corea del Sud, dove Kaist, l'istituto coreano di scienze e tecnologie avanzate, sta effettuando una sperimentazione (<http://olev.kaist.ac.kr/en>) su un tratto di alcuni chilometri in cui autobus elettrici denominati Olev (acronimo di On line Electric Vehicle) si ricaricano mentre percorrono la strada. *L'elettricità necessaria al fabbisogno del veicolo* - spiega bene Carlo Sgandurra, Anas, su www.lestradedellinformazione.it - è prelevata diretta-



mente dalla pavimentazione, che fornisce energia alla batteria del mezzo. A garantire il rifornimento sono dei fili elettrici che corrono lungo l'asfalto e generano campi elettromagnetici. Una bobina capta l'energia e la distribuisce al motore del veicolo. Aspetto non trascurabile: la ricarica può avvenire sia con l'autobus in movimento sia quando è fermo'. E in Italia, come vanno le cose? Qualcosa, è il caso di dirlo, si muove anche da noi, si pensi per esempio alle nuove formule di *car sharing* (un servizio innovativo ha fatto il suo debutto a Milano) o alle sperimentazioni autostradali nel settore delle rinnovabili (dall'elettrico al fotovoltaico, all'idrogeno) che si auspica possano passare presto dallo status di "casi isolati" a quello di *network* diffuso (sul come e quando arrivarci, dal punto di vista delle politiche, si rimanda al contributo di Domenico Crocco su questo stesso numero di *leStrade*). Un aspetto da sottolineare è poi l'intensificarsi, come accennavamo, di occasioni di dibattito e iniziative che in qualche modo mettono al centro la mobilità nuova. Un autentico giro d'Italia che ha animato questo inizio d'autunno in più città dello Stivale.

Il giro d'Italia della mobilità che pensa Torino, quando il mondo si muove con un click

A fine settembre (dal 26 al 27) ha iniziato il Piemonte a far parlare di sé per la "new mobility". L'ha fatto con Smart Mobility World (www.smartmobilityworld.it), evento che ha chiamato a raccolta oltre 3.000 operatori professionali, 150 tra sponsor, espositori e partner, e 234 relatori impegnati in 28 convegni. A fare gli onori di casa ClickUtilityTeam, GL events Italia-Lingotto Fiere e Innovability, con il supporto della Camera di commercio di Torino. Anche in questo caso si è trattato di una prima volta, seppure innestata sull'esperienza di ITN-Telemobility (e infatti il Telemobility Forum è stato uno dei piatti forti dell'edizione 2013). Tra le novità, l'appuntamento di Green Cars Forum con *test drive* su oltre 500 auto verdi organizzati sulla storica pista del Lingotto. Positivo anche il risultato della seconda edizione di Tosm Smart Mobility, Logistics, Automotive, evento di *networking* tra domanda e offerta tecnologica ICT, promosso da Camera di commercio e Unione Industriale di Torino. I 15 buyer nazionali (tra cui General Motors Powertrain Europe, Autostrade Tech, ATAG-sistemi Metro e Ferroviari Roma, Assessorato alla Mobilità del Comune di Lodi, Assessorato Ambiente e Politiche energetiche del Comune di Santa Margherita Ligure, Mobility Manager Regione Emilia Romagna) hanno apprezzato le soluzioni tecnologiche per la mobilità offerte dal settore ICT piemontese. Presenti anche 8 buyer internazionali, provenienti da Argentina, Brasile, India, Messico, Norvegia, Polonia, Romania e Russia. Tra i focus, quello sui carburanti alternativi con al centro i sistemi di trazione innovativi a gas, biogas e dual fuel. Rita Caroselli, direttore di Assogasliquidi, ha ricordato come grazie allo sviluppo di tecnologie motoristiche avanzate e affidabili e alla sempre maggiore diffusione di punti vendita stradali, GPL e il metano si stanno affermando come un'alternativa pronta ed ecologica ai combustibili tradizionali. Caroselli ha anche auspicato una più convinta politica di promozione dei gas per auto potrebbe contribuire a riconquistare parte dell'utenza automobilistica persa in questi anni (-35% dal 2009 al 2012).



6



7

Verona, dove è di casa l'energia "smart"

Dall'*engineering* in chiave ambientale all'illuminazione pubblica che punta sui led, dai pannelli fotovoltaici all'automazione che ottimizza e, traduzione, fa risparmiare, fino a *software* di analisi dei consumi, perché il primo passo per non rimetterci è capire quando e dove si spende. È quanto visto a Verona a Smart Energy Expo, la prima fiera internazionale dedicata all'efficienza energetica (www.smartenergyexpo.net) che si è tenuta a inizio ottobre (dal 9 all'11) nella città di Giulietta. Tra le conclusioni emerse nel corso della fiera, il fatto che il nostro Paese sembra sulla strada giusta, per quanto riguarda l'efficienza energetica: a fine 2012 l'Italia ha raggiunto infatti il 65% dell'obiettivo di risparmio previsto al 2016 per realizzare un'economia a basso consumo energetico, più sicura, competitiva e sostenibile. Il dato è emerso dal convegno *Efficienza energetica: lo strumento ideale per raggiungere gli obiettivi 20-20-20*, organizzato da ENEA. *Gli strumenti di incentivazione messi in atto dal Governo per l'efficienza energetica hanno permesso al Paese di risparmiare a fine 2012 80.000 GWh di consumi annui*, ha detto Rino Romani, responsabile dell'UTEE-Unità Tecnica dell'Efficienza Energetica di ENEA, Agenzia nazionale per le nuove tecnologie, l'energia e lo sviluppo tecnologico sostenibile. Un altro focus interessante, poi, quello sul Protocollo ITACA (Istituto per l'innovazione e la trasparenza degli appalti e la compatibilità ambientale) affidato alla tavola rotonda *Il sistema protocollo ITACA: strumenti per la promozione della sostenibilità edilizia e urbana - Il quadro nazionale ed internazionale e le attività in corso*. Le numerose iniziative messe in atto per la valutazione della sostenibilità urbana e degli edifici sono state protagoniste del confronto

6, 7. Istantanee da Smart Mobilità World: veicolo elettrico in pista al Lingotto ed electric bike

8. Un ambiente della neonata Smart Energy Expo di Verona



8



tra i componenti dell'Istituto, organo tecnico della Conferenza delle Regioni e Province Autonome, e i nuovi partner aderenti: Accredia, UNI, iISBE Italia e Federcostruzioni. *'Se dalla PA - è stata una delle conclusioni - può provenire lo slancio per avviare i progetti, occorre anche un sostegno virtuoso di tutto il sistema imprenditoriale e degli enti di ricerca. Una sfida per il futuro che vede già coinvolta ITACA insieme a Federcostruzioni per la realizzazione del Protocollo d'Intesa per la promozione delle 'Dichiarazioni Ambientali di prodotto (EDP) Italia', che incentiva produzione e uso di materiali ad alta prestazione ambientale nella realizzazione delle costruzioni'.*

Mantova, progetti pilota di reti intelligenti

Il 14 ottobre, infine, è stata Mantova il palcoscenico dell'agreen mobility con un simposio tecnico in cui sono stati presentati alcuni sviluppi del progetto AlpStore, Energy Storage for the Alpine Space, iniziativa partita nel 2008 con l'obiettivo di realizzare studi sulle potenzialità energetiche delle fonti rinnovabili, sul loro attuale sfruttamento e sulle potenzialità di miglioramento nell'integrazione tra energia prodotta e utilizzata, in particolare con riferimento allo Spazio Alpino. A fare gli onori di casa ALOT, Agenzia della Lombardia Orientale per i Trasporti e la Logistica, e AGIRE, Agenzia per la gestione intelligente delle risorse energetiche. Nel corso del simposio sono state illustrate le due azioni pilota che prenderanno avvio a Mantova, sotto il coordinamento di AGIRE, e a Legnano (Milano) con il coordinamento di Euroimpresa Legnano. Il tema del progetto è lo sviluppo di sistemi di accumulo di energia finalizzati al miglior utilizzo delle fonti rinnovabili, in particolare destinate a rifornire energeticamente sistemi e mezzi per la

mobilità sostenibile, quindi veicoli elettrici o alimentati a bio combustibili. I partner sono nella fase di analisi di quali forme di accumulo (per esempio batterie elettrochimiche, volani rotanti, serbatoi di biogas o di idrogeno), possano essere più efficaci per stoccare energia rinnovabile e renderla disponibile all'occorrenza, con efficacia, rapidità e sicurezza, ai mezzi di trasporto. A latere del simposio, alcune aziende specializzate hanno inoltre esposto diverse tipologie di veicoli elettrici per trasporto di persone e merci e dispositivi per la connessione e integrazione nella rete elettrica e nel sistema della mobilità.

Milano, il cantiere aperto della mobilità nuova

Pochi giorni dopo nel cuore delle metropoli che lavora intensamente all'Expo 2015, Milano, si è invece tenuta la prima edizione di Citytech (28-29 ottobre, www.citytech.eu), manifestazione che ha ottenuto l'adesione del Presidente della Repubblica Giorgio Napolitano e durante la quale è stato presentato il "Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia" redatto dall'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes. Tra gli argomenti di "new mobility" affrontati: funivie urbane per muoversi in città; bikenomics, ovvero l'economia della bicicletta; smart parking per Smart Cities; car sharing e infomobilità; politiche di gestione di mobilità e sosta; TPL. "Citytech - notano gli organizzatori di ClickUtility OnEarth - è un contenitore di intelligenza per le Smart Cities, nonché un incubatore di idee sulla mobilità nuova come chiave per reinterpretare lo spazio, la qualità della vita, il rapporto della città con le persone e tra le persone".

Tra i protagonisti della manifestazione, a cui ha partecipato anche il Ministro Maurizio Lupi, anche la Divisione Smart Grid-Settore Infrastructure & Cities di Siemens un cui rappresentante, Claudia Guenzi, nell'ambito del workshop "Smart Mobility: le nuove frontiere del Car-Sharing e dell'Infomobilità" ha illustrato i più recenti sviluppi delle tecnologie Siemens volte alla creazione e gestione di reti intelligenti, presentando le funzionalità e le potenzialità offerte dall'e-Car Operation Center, la piattaforma tecnologica sviluppata interamente in Italia con l'obiettivo di gestire e monitorare l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici. "Le soluzioni in ambito smart grid - notano da Siemens - fanno parte del nostro portfolio ambientale che, tra i più ampi e significativi al mondo, vale 33 miliardi di euro. I prodotti e le soluzioni di questo portfolio nel 2012 hanno permesso ai clienti di abbattere circa 330 milioni di tonnellate di CO₂, una cifra equivalente alle emissioni generate da Berlino, Delhi, Hong Kong, Istanbul, Londra, New York, Singapore e Tokyo".

Parole di apprezzamento sull'iniziativa sono state espresse dal Sindaco di Milano, Giuliano Pisapia: "La mobilità dolce e sostenibile, quella che non inquina, non è più un'utopia. È un obiettivo che insieme, istituzioni, cittadini e tutti gli altri soggetti coinvolti, possiamo raggiungere. Noi abbiamo già messo in campo atti concreti, penso ad Area C, al potenziamento del trasporto pubblico, con l'apertura di una nuova linea metropolitana la M5 e i lavori per la M4, allo sviluppo del BikeMi e del Car sharing ed è evidente che proseguiamo su questa strada. Sperimentare, introdurre e sviluppare le più avanzate politiche ambientali, a partire proprio da quelle sulla mobilità, concorrono a migliorare la qualità della vita dei cittadini". ■■

9. Rifornimenti alternativi a Mantova

10. Il Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi

11. Mobilità alternativa anche per raggiungere l'obiettivo di Expo 2015





Nuovi scenari di mobilità urbana

Sorvolare le città



Hella Kong - Credit gondola project.com

Le funivie urbane rappresentano un'interessante alternativa nel panorama della mobilità metropolitana, una soluzione di forte impatto scenico che strizza l'occhio alla sostenibilità poiché il motore generalmente è elettrico, spesso alimentato da fonti rinnovabili

• Lara Morandotti

Il tema delle funivie urbane è stato oggetto di un workshop che ha preso vita durante l'evento Citytech "Ripensare il paradigma della mobilità per le città" che si è svolto lo scorso ottobre presso la Fabbrica del Vapore a Milano. Proprio in questa sede abbiamo incontrato il massimo esperto al mondo di funivie urbane, il canadese Steven Dale.

Mr Dale, qual è il primo step nell'affrontare un nuovo progetto di funivia urbana?

Il primo passo, il più difficile, è senza dubbio cambiare la mentalità della gente. Entrare nelle idee degli ingegneri che progettano, ancora più importanti dei politici in questo contesto, è un'impresa davvero ardua. Il legame tra funivia, montagna e sci è talmente radicato, che è difficile far capire che questo mezzo può davvero cambiare il modo di spostarsi nelle città.

Come far attecchire questa idea?

Informando, spiegando le varie opportunità ed attuando una campagna di comunicazione che fornisca tutti gli strumenti di cui sia il popolo che i decisori hanno bisogno. Occorre mostrare quanto sia profittabile una scelta di questo tipo, portando esempi di soluzioni già attive in gi-

QUATTRO CONTI

Dieci chilometri di metropolitana costano 130 milioni di euro, la stessa lunghezza di linea tramviaria 90 milioni, mentre scendiamo a circa 17 milioni per dieci chilometri di funivia. In media, quest'ultima trasporta sei mila persone all'ora, la metropolitana sei volte tanto. Ma la funivia è più veloce, le corse sono continue e ad una velocità di 25 km/h, senza attese per i passeggeri.





Singapore. Credit gondolaproject.com

ro per il mondo, sottolineandone la sicurezza, la competitività economica e – non ultimo – il divertimento che scaturirebbe dalla fruizione del cable transit. Si pensi ai bambini e al loro modo di vivere la città. Sarebbe tutto un gioco!

Dove si possono trovare sistemi già avviati?

Sparsi per il mondo ci sono parecchi esempi di successo. Funivie urbane sono presenti in Sudamerica, per collegare zone periferiche della città al centro, tra le migliori spicca la Medellin Metrocable in Colombia e la Teleferica Do Aleman a Rio de Janeiro. Altro sistema di successo è a Singapore, presso Sentosa Island, ad Hong Kong, a Lisbona e a Londra, inaugurata in occasione delle Olimpiadi del 2012. Non dimentichiamoci, inoltre, della Roosevelt Island Tramway, realizzata a New York nel 1976 per superare il problema della chiusura del ponte di Brooklyn.

Per quanto riguarda le contestazioni relative all'impatto estetico che comporterebbe una funivia urbana?

Tutto potrebbe essere brutto e tutto potrebbe essere bello. Dipende da come viene progettato e dagli investimenti effettuati. Anche una se-



Londra. Credit gondolaproject.com



New York. Credit gondolaproject.com

Fondatore di CUP – Creative Urban Projects e Managing Director di Cable Car Consultants GmbH, Steven Dale è l'ideatore del Gondola Project. Si tratta di un contenitore di progetti e informazioni da tutto il mondo che ha lo scopo di aiutare le persone a comprendere quanto il CPT, Cable-Propelled Transit, sia una valida soluzione per il trasporto urbano del futuro.



dia se ha il giusto design risulta bella esteticamente ed appetibile, mentre un'altra potrebbe risultare molto brutta, che non invita assolutamente a sedersi. Questo vale anche per le funivie urbane. Inoltre, la presenza di torri sparse per la città si può tradurre in spazi strategici per la pubblicità e per l'informazione.

Milano potrebbe essere ancora in tempo per l'Expo 2015?

Certo. Per la costruzione di un piccolo sistema base di funivia, magari che collega la zona della fiera e il quartiere vicino, si impiegherebbe circa un anno. Si tratta di un cantiere più economico e veloce rispetto ad un tram o ad una metropolitana poiché non comporta scavi o particolari cambi di viabilità.

Quanto, in realtà, è probabile una massiccia applicazione in Italia?

Questo non lo posso sapere. Per quanto riguarda Milano, sono qui per la prima volta e ci resterò solo 24 ore, ma questa città ha una grande fama, soprattutto per il business della moda. Ha tutte le carte in regola per costituire un'ottima opportunità relativa ad un lancio strategico ed emblematico di una funivia urbana di grande design. Comunque, in Italia, troviamo esempi degni di nota a Perugia, a Venezia, la funivia del Renon a Bolzano e c'è un ambizioso progetto che riguarda la città di Genova.



Dedicato alle FLOTTE

Condividere auto elettriche tra aziende che hanno sedi vicine con l'obiettivo di ridurre i costi e diffondere, al tempo stesso, la cultura ecologica è l'idea sviluppata dal progetto ReFeel E-Mobility, già operativo a Milano e presentato al recente Citytech, forum internazionale sull'innovazione per la mobilità

• Gianni Lombardo

Le più recenti indagini di mercato condotte dal Corporate Vehicle Observatory, Centro Studi sulla mobilità aziendale creato da Arval, indica che il car sharing in Europa sta diventando una delle forme di mobilità più diffusa, in costante crescita tanto che le previsioni per il 2020, cioè con un orizzonte di sette anni, sono di 15 milioni di iscritti (contro gli 800.000 del 2011), per un totale complessivo di 240.000 veicoli condivisi di cui un terzo a trazione elettrica. In questo contesto il contributo delle aziende, interessate all'utilizzo del veicolo anziché al possesso, a un suo impiego per tempi brevi e tragitti definiti e, soprattutto, a una riduzione dei costi di gestione, sarà determinante. Si tenga infatti conto che buona parte degli spostamenti per affari nell'ambito cittadino, provenienti dai centri direzionali aziendali o dall'hinterland, si svolge prevalentemente con vetture aziendali o private, taxi o con formule di noleggio con conducente che comportano oneri non trascurabili.



Nasce da tutte queste osservazioni la proposta di ReFeel, operatore energetico integrato e indipendente e di un team di esperti di Clickutility on Earth, che si basa sulla condivisione di auto elettriche tra aziende con sede nello stesso edificio o facenti parte dello stesso gruppo per ottimizzare gli spostamenti tra le diverse sedi.

Obiettivi del progetto

Il progetto, attualmente circoscritto all'area urbana ed extraurbana della Provincia di Milano, si prefigge, in relazione a essa, essenzialmente due obiettivi: soddisfare le esigenze di spostamento di chi opera nel settore business e offrire una soluzione ecosostenibile a costi ridotti rispetto all'attuale situazione.

La proposta ReFeel E-Mobility tiene pertanto in considerazione le necessità di comfort, immagine e rappresentanza che sono chiamate normalmente ad assolvere le vetture costituenti le flotte e lascia pertanto libertà alle singole aziende di scegliere la vettura che preferiscono, sia per quanto riguarda la marca che il modello o l'allestimento.

La scelta della trazione elettrica risulta poi coerente con la volontà di diffondere una mobilità realmente sostenibile che trova nelle auto a zero emissioni la sua risposta più logica.

Attraverso il car sharing è inoltre possibile avvicinare gradualmente la struttura aziendale e i loro dipendenti alla motorizzazione elettrica, ai suoi vantaggi e alle diversità d'utilizzo rispetto ai tradizionali propulsori endotermici.

Ultimo obiettivo, infine, ma non di minor importanza, è quello di costruire una rete di partner che, ognuno per le proprie specifiche competenze, contribuisca alla crescita e diffusione della mobilità sostenibile.

Le fasi temporali

Il progetto prevede una precisa scansione temporale nell'arco di quasi un anno da novembre 2013 a settembre 2014, evolvendosi da servizio di noleggio a lungo termine aziendale con mezzi elettrici a vero e proprio car sharing tra imprese con possibilità di gestione e prenotazione da parte degli utilizzatori, secondo i seguenti passaggi:

- novembre 2013 – ReFeel eMobility (eFleet) servizio di fornitura di vetture elettriche con noleggio aziendale a lungo termine Full Rent, 36 mesi – 30.000 km
- aprile 2014 – ReFeel eMobility (eFleet 2.0) servizio di fornitura di vetture elettriche con noleggio aziendale a lungo termine Full Rent, 36 mesi – 30.000 km a cui si aggiunge la piattaforma IT di gestione flotta e ricarica
- settembre 2014 – ReFeel eMobility (Corporate eCar Sharing) servizio di Car Sharing intra company con una flotta di veicoli elettrici dedicata e servizio di prenotazione per i dipendenti



Confronto costi di utilizzo urbano (Milano) per 36 mesi

| | Voci di costo | Vettura paritetica a combustibile | | Autovettura elettrica |
|-----------------|-------------------------|-----------------------------------|------------------|------------------------|
| | | Acquisto (€) | Noleggio (€) | Noleggio eMobility (€) |
| Utilizzo urbano | Manutenzione+Pneumatici | 2.000,00 | Incl. nel canone | Incl. nel canone |
| | Carburante/Energia * | 3.600,00 | 3.600,00 | 450,00 |
| | Parcheggi area blu ** | 1.314,00 | 1.314,00 | - |
| | Ingresso Area C *** | 2.736,00 | 2.736,00 | - |
| | Costo 36 mesi | 9.650,00 | 7.650,00 | 450,00 |
| | Costo 12 mesi | 3.217,00 | 2.550,00 | 150,00 |
| | Costo mensile | 268,00 | 212,50 | 12,50 |

*Calcolo su 30.000 km totali. Costo diesel €1,75 /l. Costo energia €1,5 per 100 km

**Calcolo su 657 ore di parcheggio a un costo orario medio pari a € 2,00

*** Calcolo su 547 ingressi Area C.

- In tutte le fasi le autovetture elettriche sono fornite dal partner ALD Automotive. Attualmente il servizio è operativo a Milano e la prima azienda a sottoscrivere la nuova formula è la Edenred, la multinazionale resa nota dall'invenzione dei Ticket Restaurant.

Vantaggi e costi operativi

I calcoli diffusi da ReFeel, ottenuti confrontando i costi di utilizzo cittadino di una vettura endotermica, in acquisto o noleggio, con quelli di una vettura di categoria equi-

valente acquisita nella formula di noleggio proposto dal progetto eMobility, mostrano per questi ultimi un evidente risparmio pari a oltre 3000 euro annuali senza considerare il vantaggio ambientale per l'azzeramento delle emissioni inquinanti, la silenziosità e il comfort di marcia.

Dalla tabella riportata e recante i dati di fonte ReFeel, si evidenzia, oltre al risparmio in manutenzione e carburante, la gratuità di cui godono i veicoli elettrici relativa a parcheggi e ingressi in Area C.



NAPOLI CITTÀ INTELLIGENTE



Ridistribuire in modo razionale ed ecosostenibile il traffico veicolare in una città come Napoli, particolarmente congestionata sul piano della mobilità, è obiettivo primario del progetto Ci.Ro che diventerà operativo a fine anno e prevederà, oltre a un servizio di car e van sharing elettrici, anche la creazione di punti di ricarica idonei, nello stesso tempo, a produrre l'energia necessaria al sostenimento della struttura stessa

• Gianni Lombardo

Nel panorama delle città italiane, Napoli pur non costituendo di certo un'eccezione riunisce molte delle caratteristiche che affliggono i nostri centri urbani come l'elevata densità abitativa (nel caso specifico la prima in assoluto con oltre 8.000 ab./kmq, davanti a Milano con circa 6.900 ab./kmq e Torino con 6.700 ab./kmq), un sistema viario con strade di limitata larghezza e quindi inadatto alla mobilità veicolare, un centro storico con un'alta concentrazione di attività artigianali e commerciali, una diffusa difficoltà al rispetto delle aree di ZTL sempre più vaste, un elevato inquinamento ambientale e acustico. La logica di Ci.Ro, ovvero City Roaming, progetto di mobilità sostenibile presentato a Citytech, nasce proprio dalla necessità di individuare uno strumento capace di agire sulle variabili del traffico urbano indirizzandolo secondo flussi più razionali per decongestionarlo e diminuirne gli effetti nocivi in termini di emissioni inquinanti.

Il suo obiettivo primario è di diminuire l'utilizzo dei mezzi privati sia per il trasporto persone che merci creando come alternativa un sistema di condivisione veicoli in ambito urbano che si esplica in un servizio di car sharing che affianchi il trasporto pubblico e uno di van sharing dedicato agli operatori che necessitano di spostamenti con piccoli veicoli commerciali con capacità di carico compreso tra 650 ed 800 kg. L'utilizzo di veicoli 100% elettrici in entrambi i casi consentirà la circolazione anche nelle aree ZTL e nelle corsie preferenziali contribuendo alla redistribuzione dei flussi di traffico e disincentivando l'uso dei mezzi privati.

I Ci.Ro points

Il progetto prevede la realizzazione di Ci.Ro points dislocati nella città dove sarà possibile registrarsi per ottenere il badge RFID personale che abilita alla fruizione di tutti i servizi disponibili e consente sia di sbloccare la vettura o il furgone scelto, sia di riconsegnarlo una volta terminato l'impiego anche in un punto diverso da quello di prelievo.

La prenotazione dei veicoli può avvenire attraverso una apposita App scaricabile sullo smartphone dell'utente o attraverso il portale specificatamente predisposto. Con lo smartphone è possibile anche navigare verso il punto Ci.Ro più vicino e verificare disponibilità e stato dei mezzi.

I Ci.Ro points consentono inoltre di espletare tutti i servizi e-Gov connessi, per esempio, alla richiesta e rilascio di permessi di sosta residenti, disabili, transito in ZTL e in corsie preferenziali, contribuendo a un decentramento della funzione pubblica con una diminuzione degli spostamenti verso gli uffici della PA.

Sarebbe comunque riduttivo legare la loro funzione soltanto a compiti amministrativi, per quanto essi possano essere importanti e le modalità d'accesso innovative. La loro progettazione ha tenuto conto anche dell'esigenza di ricarica dei veicoli e soprattutto della necessità di produrre energia da fonti alternative in quantità sufficiente al sostenimento della struttura in modo da azzerare le emissioni prodotte dai sistemi di ricarica. Nella fase introduttiva il numero di Ci.Ro points previsto è di quattro con l'obiettivo di raggiungere un totale di 20 entro il 2014.



I PARTNER OPERATIVI

Finanziato dal MIUR nell'ambito del Programma Operativo Nazionale Ricerca e Competitività Asse III, e sviluppato da "Napoli Città Intelligente", ente no profit sorto per operare sul tessuto sociale della città e del suo hinterland, con particolare riguardo alla ricerca scientifica per la tutela ecologica e ambientale, Ci.Ro si avvale sul piano operativo di partner qualificati nei diversi settori di competenza.

Il servizio di car e van sharing è costituito infatti da veicoli totalmente elettrici quali la berlina compatta Zoe e il furgone biposto per trasporto merci Kangoo ZE, entrambi messi a disposizione da Renault Italia che ha creduto nell'iniziativa. A regime saranno 100 i veicoli disponibili di cui 80 per trasporto persone. La collaborazione con Vodafone ha consentito la realizzazione delle

mappe geo referenziate dei principali luoghi di interesse del progetto, disponibili e accessibili da un qualsiasi dispositivo mobile così come la localizzazione del singolo veicolo e il suo monitoraggio da remoto. Oltre al patrocinio del Comune di Napoli, essenziale è la sinergia realizzata con Napolipark, società controllata dal Comune stesso, che ha, tra l'altro, individuate le apposite aree di parcheggio.

La navigazione infomobility

Tutti i mezzi disponibili in condivisione sono equipaggiati con tablet on board dove sono installati due diversi sistemi di navigazione: uno tradizionale, l'altro specificatamente realizzato per Ci.Ro.

Quest'ultimo rappresenta un ulteriore elemento di novità del progetto ed è finalizzato a indicare il percorso da seguire, per raggiungere una determinata meta, più coerente sia con i flussi di traffico sia con gli interessi evidenziati dal profilo dell'utente che guida la vettura. Durante il percorso, visualizzato sulla mappa nel display, infatti il sistema dialoga con l'utente attraverso sessioni personalizzate in modo da raccogliere i dati relativi alle sue preferenze per poter proporre, di volta in volta, scelte alternative multiple che prevedono la segnalazione di realtà del territorio considerate di interesse per il cliente stesso.

Vantaggi e criticità

Il progetto ha cercato di far tesoro degli errori commessi nel passato dai sistemi di condivisione veicoli in realtà urbane complesse e rivolti a utenti anche occasionali. La semplicità sia in fase di accesso al servizio che di utilizzo, peraltro particolarmente intuitivo, rappresenta pertanto un primo elemento qualificante.

I punti di forza, che la sperimentazione avviata è chiamata a confermare, possono sintetizzarsi nella capacità del car sharing costituito da vetture elettriche, grazie al libero accesso alle ZTL e alle corsie preferenziali, di far diminuire la circolazione di veicoli privati nelle aree a maggior intensità di traffico a vantaggio di quelle a bassa frequentazione. Analogamente per il van sharing l'utilizzo di furgoni a zero emissioni, che dovrebbero beneficiare di un ampliamento delle fasce orarie di carico e scarico, costituirà motivo di dissuasione alla circolazione di veicoli commerciali privati. Il vantaggio di tutto ciò si tradurrà in una riduzione delle emissioni inquinanti e acustiche e un miglioramento della qualità della vita. Inoltre la disponibilità presso i Ci.Ro points dei servizi di e-Gov si prefigge di limitare gli spostamenti, velocizzare alcune pratiche amministrative e realizzare un modello funzionale di decentramento della PA a basso costo. Per contro il dimensionamento del parco elettrico è condizionato dalla limitata autonomia dei mezzi e dai tempi di ricarica. La rimozione di tale criticità necessita pertanto ancora di un passo successivo che porti alla progettazione di un software di prenotazione dinamica dove il modello previsionale si confronta costantemente con il dato a consuntivo per pervenire a una sua ottimizzazione.

CityTech, Milano 28-29 ottobre

Il punto sulla MOBILITÀ

Milano ha ospitato CityTech, evento dedicato alla mobilità urbana con workshop, dibattiti e una parata di veicoli. Dalle bici alle miniauto per il car-sharing al microbus elettrico

Circa 1.200 persone sono intervenute alla prima edizione di CityTech che si è tenuta a Milano il 28 e 29 ottobre. E quale miglior cornice della Fabbrica del Vapore, dove fino al 1935 si costruivano motrici a vapore ed elettriche per tram e ferrovie, per parlare di mobilità urbana. Un'occasione per fare "cultura sulla mobilità nuova" nelle intenzioni degli stessi organizzatori, ovvero Clickutility on Earth in collaborazione con il Comune di Milano e la Commissione Europea Rappresentanza a Milano.

Nei diversi workshop si è parlato di car-sharing, infomobilità e parcheggi, funivie urbane e biciclette. E naturalmente di trasporto pubblico. Non è mancato uno spazio espositivo con testimonial di varia natura: dalle biciclette, alle bighe elettriche su tre ruote, alle miniauto (elettriche e non) impiegate nel car-sharing, fino al microbus alimentato a batterie. Nello specifico, lo Zeus Elettrico di Bredamenarinibus.

Sul tema dei trasporti, CityTech ha offerto vari spunti di riflessione. A partire dalle anticipazioni sul Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia di Eurispes, la cui presentazione ufficiale è prevista per la prossima primavera. I macrotemi affrontati nel Libro Bianco sono l'urbanizzazione e l'accesso ai

servizi di trasporto, le infrastrutture critiche, i parcheggi di scambio, le linee tranviarie, le infrastrutture tecnologiche, infomobilità e bigliettazione integrata, intermodalità, trasporto turistico e trasporto merci, il ruolo e l'efficacia delle normative.

Uno dei punti su cui si è soffermato Carlo Tosti, direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti, è l'*urban sprawl*, la rapida e disordinata crescita delle città, fenomeno al quale bisogna rispondere «col riequilibrio e l'integrazione dell'offerta modale, la riduzione del trasporto privato con mezzi a basso impatto ambientale, l'aumento dell'offerta di trasporto collettivo attraverso una diversa articolazione



tra offerta pubblica e privata, maggiori nodi di interscambio modale per il trasporto di persone e merci, infrastrutturazione finalizzata all'informazione, controllo, sanzionamento e tariffazione».

Dedicata al 'Trasporto pubblico locale fra ritardi di sistema e mancate opportunità' è l'indagine del Gruppo Ambrosetti illustrata a CityTech da Stefano Bosisio. Tra le criticità del TPL italiano, si segnala l'elevata frammentazione del servizio a livello nazionale con più di 1.000 operatori (la maggior parte di piccole dimensioni), la cronica sotto-compensazione del settore con contributi pubblici e prezzi dei biglietti nettamente inferiori alla media europea e



flussi di cassa che non sono in grado di coprire gli investimenti. Di qui l'elevata età media del parco mezzi che raggiunge i 9,2 anni, la bassa qualità del servizio e l'insoddisfazione dell'utenza. A ciò va aggiunto lo scarso tasso di innovazione e attrattività del settore per gli investitori istituzionali a causa delle basse tariffe. «I trasferimenti pubblici devono essere strutturali», si legge nella relazione, «mentre i ricavi da traffico devono derivare da tariffe in linea con gli standard europei».

E a proposito di contributi, il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Maurizio Lupi, invitato alla sessione inaugurale di CityTech insieme ai vertici delle istituzioni locali, ha tenuto a precisare che «nella legge di Stabilità sono state inserite risorse per 500 milioni di euro: 300 per il rinnovo del parco su gomma e 200 per i treni del TPL regionale». Altra misura importante introdotta nella legge di Stabilità, ha fatto sapere Lupi, è la messa al bando dei veicoli Euro 0-1-2 entro il 2018.

«Basta coi finanziamenti a pioggia», ha comunque ammonito Lupi, «bisogna rivedere i criteri di allocazione delle risorse, introdurre meccanismi premiali per le iniziative virtuose o altamente tecnologiche e iniziare a fare sistema con l'integrazione delle aziende, dei servizi, delle politiche tariffarie».

Trasporto merci nelle grandi aree metropolitane

La ricetta Eurispes: più interazione gomma-ferro e mezzi "puliti"

Citytech, fare cultura sulla mobilità

Si è svolto a Milano gli scorsi 28 e 29 ottobre **Citytech, evento dedicato alle prospettive di sviluppo della mobilità nuova nel nostro Paese**, "non un mero evento sui trasporti, ma un evento che mette insieme operatori del settore e regolatori del sistema, ossia le istituzioni, allo scopo di creare dialogo e fare cultura sulla mobilità" - come espresso dalla responsabile di organizzazione, Barbara Covili.

Alla sessione istituzionale, che ha aperto la due giorni di convegni, hanno partecipato molte Autorità, dal Sindaco di Milano **Giuliano Pisapia** al Presidente della Provincia di

Milano **Guido Podestà**, dall'Assessore lombardo alle infrastrutture e alla mobilità **Maurizio Del Tenno** al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti **Maurizio Lupi**. Quest'ultimo, particolarmente atteso, ha annunciato che la vera sfida da porci, in termini di "pianificazione strategica, destinazione delle risorse e interlo-

cuzione con gli attori protagonisti" consiste nel "passaggio dalle reti ai nodi" e, con riferimento a questi ultimi, nello "stabilire le priorità su cui investire nel prossimo decennio". Noi di TN - TRASPORTONOTIZIE, fra i media partner di Citytech, abbiamo preso parte al convegno inaugurale, in cui sono intervenuti anche **Carlo**

Tosti, Direttore dell'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes, e **Luca Masciola, Direttore del Comitato Libro Bianco sulla mobilità e i trasporti** (si veda il box sottostante).

A margine della sessione istituzionale di Citytech, **li abbiamo intervistati**.



Eurispes, Libro bianco sui trasporti

Carlo Tosti e Luca Masciola hanno presentato in anteprima a Citytech i tratti salienti del Libro bianco redatto dall'Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes, i cui risultati saranno presentati ufficialmente la prossima primavera.

L'**Eurispes** è un istituto privato, fondato e presieduto da Gian Maria Fara, che opera nel campo della ricerca politica, economica e sociale dal 1982.

L'**Osservatorio sulla mobilità e i trasporti dell'Eurispes** è nato nel dicembre dello scorso anno come centro innovativo, indipendente e obiettivo di raccolta dati e di produzione di analisi in ambito trasportistico, sotto i profili sociale, politico, industriale, tecnologico, giuridico e commerciale.

Oggetto di studio del **Libro bianco sulla mobilità e i trasporti** curato dall'Osservatorio Eurispes sono le criticità del sistema trasportistico nel nostro Paese, con particolare riferimento alle grandi aree metropolitane. I macrotemi affrontati nel Libro Bianco sono l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto, le infrastrutture critiche nell'ambito della mobilità di persone, l'intermodalità, il trasporto merci - con attenzione a volumi, organizzazione, tipologia di vettori, interporti e poli logistici - e il ruolo e l'efficacia della normativa.

Dott. Masciola, quale spazio è stato dedicato al trasporto merci nel Libro bianco Eurispes?

Abbiamo focalizzato la prima fase della nostra ricerca sul trasporto di persone e di merci nelle grandi aree metropolitane, da intendere come le aree urbane di maggiore sviluppo degli ultimi anni, nelle quali abita il 30% della popolazione e si sviluppa una quasi pari quota di prodotto interno lordo.

Nelle grandi aree metropolitane il trasporto delle merci costituisce uno dei nodi principali. Si tratta di trasporti di breve durata, ma il cui tonnellaggio raccoglie un'ampia quota del trasportato totale nell'intero Paese.

Quale fotografia del trasporto merci ha scattato l'Osservatorio Eurispes?

Registriamo all'interno della grandi aree metropolitane una congestione enorme, un grandissimo dispendio di energie economiche e ambientali dovute alla predilezione del trasporto stradale, ad uno scarso utilizzo dell'interazione modale e del trasporto su ferro, oltre che alla predilezione per i motori a scoppio di tipo tradizionale.

Vediamo anche una grande disintegrazione informativa: non abbiamo delle piattaforme informatiche che consentano al vettore, ad esempio autotrasportatore, e al cliente sia intermedio che finale del trasportato di conoscere lo stato della loro fornitura.

Il *refrain* classico è che nelle grandi città la merce più trasportata sia l'aria, perché si fanno viaggiare camion con tasso di riempimento, il cosiddetto "load factor", molto basso. Insomma, i viaggi a vuoto degli autocarri, che dopo una commessa



Luca Masciola, Direttore Comitato Libro bianco sulla mobilità e i trasporti, durante la nostra intervista

non hanno un carico per il ritorno, sono molti. Tant'è che, come abbiamo potuto rilevare elaborando dati Istat, una quota pari quasi al 50% del trasportato nelle aree metropolitane rientra nel trasporto per conto proprio.

Dunque, una razionalizzazione dei trasporti - mediante l'introduzione di più hub, ossia zone di interscambio, e di una buona piattaforma integrata di informazioni per monitorare lo stato di avanzamento del servizio di trasporto e verificare l'applicazione di tariffe sia zonali che di orario - consentirebbe di riorientare l'offerta e la domanda. Ciò avvantaggerebbe sia il trasportatore, che potrebbe organizzare turni e viaggi certi e non contaminati dalla congestione del traffico, sia il cliente finale, sul quale non graverebbe un costo di trasporto nelle percentuali attuali, fortemente influenzate dalla "mancanza del giro".

Le merci più trasportate quali sono?

Come abbiamo evidenziato oggi nel corso del convegno inaugurale Citytech, le aziende che realizzano trasporti con chilometraggio medio più alto sono quelle che trasportano idrocarburi e pacchi postali.

Il che significa che le aziende petrolifere, che per il trasporto utilizzano le autobotti chilolitriche per i liquidi infiammabili, e così le poste, hanno nel loro business un'attenzione forte al ciclo logistico. Sono quindi in grado di garantire il "load factor", perché i loro mezzi non viaggiano se non a pieno carico; questo comporta più chilometri in un singolo giro e più clienti soddisfatti. Cosa analoga si potrebbe fare almeno sul 30% delle merci. Nel campo dell'edilizia si può fare qualcosa di alternativo, quali centri di distribuzione condivisi fra cooperative e piccole imprese.

Dove dovrebbero essere collocati questi centri di distribuzione?

Normalmente i più performanti sono all'interno della cinta urbana o in zone immediatamente limitrofe. In questo, può essere vantaggioso il riutilizzo di ambienti industriali abbandonati o male utilizzati o meno utilizzati che in passato, ma anche di infrastrutture ferroviarie da razionalizzare.

Infatti, se un tempo il trasporto regionale aveva una presenza molto più capillare sul territorio, adesso ci sono spazi ferroviarizzati inutilizzati che potrebbero diventare aree di adduzione di merce su ferro e quindi di redistribuzione su gomma.

Cosa prevede l'Osservatorio trasporti dell'Eurispes?

La nostra idea è che anche l'ultimo miglio, cioè quell'ultima tratta del trasporto merci verso il cliente finale, sia un potenziale business. La distribuzione urbana delle merci potrebbe essere assorbita in parte da mezzi a più basso impatto ambientale, come quelli elettrici presentati a Citytech.

In questo ambito, riveste un ruolo importante il sostegno delle istituzioni. La motorizzazione elettrica è particolarmente onerosa, ma i vantaggi che apporterebbe sono così forti sul fronte delle esternalità - dall'impatto ambientale alle malattie legate all'inquinamento urbano, dati che ancora difficilmente vengono proposti dalle istituzioni, ma che sappiamo esserci - da determinare proprio un interesse delle istituzioni a investire su questo fronte.



Carlo Tosti, Direttore Osservatorio mobilità e trasporti dell'Eurispes

Ing. Tosti, nel suo intervento ha citato il trasporto aereo, marittimo e ferroviario. Il trasporto stradale rimane sempre un po' in ombra... Secondo lei, anche sulla base del vostro studio Eurispes, ci sarà o no un futuro per il trasporto su strada?

Ho citato il trasporto aereo, marittimo e ferroviario perché sollecitavo il Ministro Lupi alla realizzazione di una piattaforma nazionale per la mobilità che rendesse interoperabile e implementasse piattaforme che già oggi esistono nel trasporto aereo e in quelli marittimo e ferroviario. Purtroppo sul trasporto stradale al momento non c'è una piattaforma della mobilità. Questo, però, non significa che non sia importante prevedere anche una piattaforma per il mondo stradale.

Forse le modalità di trasporto dovrebbero "interloquire" maggiormente...

Certamente. Infatti, quando noi parliamo di piattaforma nazionale delle infrastrutture critiche, ci riferiamo proprio alla possibilità che i vari comparti dialoghino fra loro e creino una modalità unica strategica di trasporto, soprattutto per le merci.

Un'ultima nota sulla recente nascita dell'Autorità di regolazione dei Trasporti.

L'abbiamo tanto attesa! È benvenuta perché assumerà un ruolo di indirizzo strategico e regolatore, necessario per il Paese.

La nuova mobilità a 'Citytech', alla Fabbrica del vapore di Milano

Si è aperto questa mattina alla Fabbrica del vapore di Milano, con un'anteprima del Libro bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia di Eurispes, '**Citytech**', evento dedicato alla nuova mobilità. L'evento, organizzato dal Comune di Milano in collaborazione con la Commissione Europea Rappresentanza a Milano, ha ottenuto l'adesione del Presidente della Repubblica e la sua medaglia di rappresentanza. Citytech si propone come luogo di incontro tra amministrazioni pubbliche, aziende produttrici di tecnologie e gli opinion makers del settore per ridefinire i paradigmi della mobilità in Italia. Hanno aperto l'evento Maurizio Lupi, ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti, Giuliano [Pisapia](#), sindaco di Milano, e Guido [Podestà](#), presidente della Provincia di Milano. L'evento proseguirà con un ricco calendario di workshop tecnici, ai cui parteciperanno professionisti della Pubblica Amministrazione, operatori del settore e i rappresentanti delle più importanti aziende produttrici del settore.

L'anteprima dei risultati del **Libro bianco sulla Mobilità e sui Trasporti in Italia** è stata presentata da Carlo Tosti, direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti. Nel corso della sessione inaugurale il direttore ha indicato una ricetta per compensare gli effetti dell'Urban sprawl (termine con cui si indica la rapida e disordinata crescita di una città): riequilibrio e integrazione dell'offerta modale, riduzione del trasporto privato con mezzi a elevato impatto ambientale, aumento dell'offerta di trasporto collettivo attraverso una diversa articolazione e un diverso equilibrio tra offerta pubblica e privata, introduzione di un numero maggiore di nodi di interscambio modale sia per il trasporto di persone sia di merci, infrastrutturazione finalizzata all'informazione, al controllo, al sanzionamento e alla tariffazione.

Nel corso del suo intervento a Citytech Tosti ha approfondito i macrotemi affrontati nel Libro Bianco: l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto, le infrastrutture critiche, i parcheggi di scambio, le linee tranviarie, le infrastrutture tecnologiche, l'infomobilità e bigliettazione integrata, l'intermodalità, il trasporto turistico, il trasporto merci, il ruolo e l'efficacia delle normative. "Inquinamento atmosferico e acustico, congestione, occupazione del territorio, inefficiente utilizzo del fattore tempo -ha detto il direttore- costituiscono indicatori cui sia le persone che le imprese pongono rilevante e crescente attenzione. Queste problematiche vengono avvertite con più forza nell'ambito urbano, dove c'è ovviamente maggiore concentrazione di popolazione, produzione e distribuzione delle merci. E proprio l'utilizzo esclusivo del trasporto stradale per quanto riguarda le merci crea le maggiori problematiche, non solo dal punto di vista ambientale. L'Italia poi assomma a questa predilezione stradale in ambito urbano una vocazione per la gomma anche nel trasporto merci in medie e lunghe percorrenze. Questo significa che a problemi si sommano problemi".





Tosti ha ricordato come "da alcuni anni le Amministrazioni pubbliche locali, con interventi a macchia di leopardo, intervengono con azioni volte a regolare, non a impedire, l'accesso dei veicoli merci nell'area urbana e cercare delle soluzioni che consentano di minimizzare l'impatto del trasporto su gomma sia sugli altri trasporti sia sull'occupazione del suolo. Anche se buona parte degli interventi diretti delle Amministrazioni sono focalizzati sulla riduzione del traffico privato e sull'incentivazione del trasporto pubblico locale, sempre maggior interesse stanno assumendo le misure il cui obiettivo è una migliore organizzazione del trasporto urbano delle merci, riducendo il numero dei veicoli circolanti in ambito urbano. È evidente come interventi sulla produttività delle consegne dell'ultimo miglio volte a minimizzare l'impatto ambientale, influenzino l'efficienza della catena distributiva dei rivenditori, e sulle politiche di stoccaggio sempre più guidate dal just in time". In conclusione il direttore ha sottolineato come "il dilemma delle sette condizioni giuste della logistica, ossia 'la disponibilità del prodotto giusto nella quantità e condizione giuste, nel luogo e nel momento giusti, al cliente giusto', rende necessario un approccio integrato e pluridisciplinare che sposta il dibattito dal tavolo dei trasportisti a uno più ampio".

Nel corso della sessione inaugurale è intervenuto anche il direttore del Comitato Libro bianco, Luca Masciola, che ha sottolineato come "l'Eurispes attraverso il suo Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti ha voluto concentrare la propria ricerca sulle ragioni della malattia dei trasporti in Italia identificandole, con specifico riferimento alle aree cittadine, nel processo di disarticolazione urbana o urban sprawl, che va interessando ogni area metropolitana nel mondo. Un processo i cui elementi distintivi sono il crescente sviluppo, al fianco delle polis tradizionali, di insediamenti su aree sempre più vaste, con tassi di densità sempre più bassi, caratterizzati da un uso estensivo di ex terreni agricoli". Masciola ha spiegato come "nel decennio tra i due ultimi censimenti in Italia abbiamo registrato una crescita del 9% dei territori abitati. Il fenomeno è ancor più evidente nelle dieci aree metropolitane nazionali che da sole rappresentano il 30% della popolazione e l'11% del territorio. È in queste aree che lo urban sprawl con tutte le necessarie distinzioni tra città e città, esprime tutti i caratteri di criticità. La popolazione negli anni non è solo cresciuta nelle dimensioni, ma redistribuita sul territorio, dapprima nei centri abitati delle province; quindi nei nuclei abitati e a case sparse dalle estreme periferie cittadini e dei territori ex agricoli. Questa nuova distribuzione ha aumentato la domanda di trasporto e reso inadeguata l'offerta tradizionale. Due indicatori per tutti: le 600 auto private per mille abitanti, l'altissima percentuale di trasporto merci proprio per tragitti inferiore ai 50 km".

Le ricette per curare questa situazione, secondo Masciola, sono **"integrazione modale, infrastrutturazione fisica e tecnologica, individuazione di un nuovo e più sostenibile rapporto tra mobilità privata collettiva e dolce**. Ma le ricette devono essere adeguate al malato e ciò è possibile solo al termine di un'analisi attenta delle variabili demografiche economiche e di urbanizzazioni delle diverse aree metropolitane. Il Libro Bianco in corso di elaborazione ha questo obiettivo e la presenza nei team di lavoro dei diversi stakeholder istituzionali produttivi, tecnologici e dell'esercizio di trasporto ci consentirà di aggiungere al rigore scientifico la concretezza delle proposte per il miglioramento del settore".

http://www.adnkronos.com/IGN/Sostenibilita/Appuntamenti/La-nuova-mobilita-a-Citytech-alla-Fabbrica-del-vapore-di-Milano_32792325216.html

Trasporti, Pisapia: "Mobilità sostenibile non è più utopia"

"La mobilità dolce e sostenibile, quella che non inquina, non è più un'utopia. E' un obiettivo che insieme, istituzioni cittadini e tutti gli altri soggetti coinvolti, possiamo raggiungere". Così Giuliano Pisapia, sindaco di Milano, ha aperto l'incontro 'Citytech', evento sulla nuova mobilità che ha avuto l'adesione del Presidente della Repubblica e la medaglia di rappresentanza, alla Fabbrica del vapore a Milano.

"Noi abbiamo -ha proseguito il sindaco- già messo in campo atti concreti, penso ad Area C, al potenziamento del trasporto pubblico, con l'apertura di una nuova linea metropolitana, la M5 , e i lavori per la M4, allo sviluppo del BikeMi e del Car sharing ed è evidente che proseguiamo su questa strada. Sperimentare, introdurre e sviluppare le più avanzate politiche ambientali, a partire proprio da quelle sulla mobilità, concorre ad aumentare il benessere dei cittadini, a migliorare la qualità della vita, senza dimenticare il risparmio economico".

"Area C -ha sottolineato Pisapia- è naturalmente l'esempio più immediato. Gli accessi delle auto all'area dei Bastioni sono diminuiti di oltre un terzo, lo spazio a disposizione per pedoni e ciclisti è aumentato, sono diminuiti gli incidenti in tutta la città, è cresciuta la velocità dei mezzi pubblici di superficie ed è migliorata l'efficienza dei taxi". Il sindaco ha sottolineato anche come "sono state introdotte nuove Zone 30 e stiamo estendendo progressivamente il bike sharing, che oggi può contare su oltre 3mila biciclette pubbliche, anche fuori dal centro.

È chiaro che i cambiamenti vanno discussi e condivisi senza penalizzare alcuno e tenendo presente l'interesse generale dei cittadini". Un apprezzamento in conclusione è stato espresso dal sindaco per l'intervento del "ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi che oggi ha detto che non ci saranno più finanziamenti a pioggia, ma verranno premiate le iniziative virtuose e altamente tecnologiche, come ad esempio la M5"

http://www.adnkronos.com/IGN/Sostenibilita/In_Pubblico/Trasporti-Pisapia-Mobilita-sostenibile-non-e-piu-utopia_32791567559.html

Trasporti, Podestà: "Mobilità sostenibile verso vita più accettabile"

"Milano è un territorio metropolitano. Le piste ciclabili si stanno sviluppando, non dico che ci avviciniamo alla media delle città europee ma stiamo cercando di recuperare un ritardo che indubbiamente esiste". Così Guido Podestà, presidente della Provincia di Milano, commenta il percorso di Milano verso una mobilità più sostenibile, a margine dell'incontro 'Citytech' alla Fabbrica del vapore a Milano.

"Anche l'uso del car sharing -continua Podestà- consente di risparmiare in parcheggi e poi vuol dire anche una comodità assoluta in più. Questo aiuta ad arrivare verso una vita più accettabile e da questo punto di vista è proprio un fatto di stili di vita che stanno cambiando e dobbiamo -conclude il presidente della Provincia- incentivare tutto questo, sia dal punto di vista della salute sia da punto di vista del vivere bene".

http://www.adnkronos.com/IGN/Sostenibilita/In_Pubblico/Trasporti-Podesta-Mobilita-sostenibile-verso-vita-piu-accettabile_32791567118.html

Trasporti: al via 'Citytech' alla Fabbrica del vapore di Milano

Nel corso del suo intervento a Citytech Tosti ha approfondito i macrotemi affrontati nel Libro Bianco: l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto, le infrastrutture critiche, i parcheggi di scambio, le linee tranviarie, le infrastrutture tecnologiche, l'infomobilità e bigliettazione integrata, l'intermodalità, il trasporto turistico, il trasporto merci, il ruolo e l'efficacia delle normative.

"Inquinamento atmosferico e acustico, congestione, occupazione del territorio, inefficiente utilizzo del fattore tempo -ha detto il direttore- costituiscono indicatori cui sia le persone che le imprese pongono rilevante e crescente attenzione. Queste problematiche vengono avvertite con più forza nell'ambito urbano, dove c'è ovviamente maggiore concentrazione di popolazione, produzione e distribuzione delle merci. E proprio l'utilizzo esclusivo del trasporto stradale per quanto riguarda le merci crea le maggiori problematiche, non solo dal punto di vista ambientale. L'Italia poi somma a questa predilezione stradale in ambito urbano una vocazione per la gomma anche nel trasporto merci in medie e lunghe percorrenze. Questo significa che a problemi si sommano problemi".

Tosti ha ricordato come "da alcuni anni le Amministrazioni pubbliche locali, con interventi a macchia di leopardo, intervengono con azioni volte a regolare, non a impedire, l'accesso dei veicoli merci nell'area urbana e cercare delle soluzioni che consentano di minimizzare l'impatto del trasporto su gomma sia sugli altri trasporti sia sull'occupazione del suolo. Anche se buona parte degli interventi diretti delle Amministrazioni sono focalizzati sulla riduzione del traffico privato e sull'incentivazione del trasporto pubblico locale, sempre maggior interesse stanno assumendo le misure il cui obiettivo è una migliore organizzazione del trasporto urbano delle merci, riducendo il numero dei veicoli circolanti in ambito urbano. È evidente come interventi sulla produttività delle consegne dell'ultimo miglio volte a minimizzare l'impatto ambientale, influenzino l'efficienza della catena distributiva dei rivenditori, e sulle politiche di stoccaggio sempre più guidate dal just in time". In conclusione il direttore ha sottolineato come "il dilemma delle sette condizioni giuste della logistica, ossia 'la disponibilità del prodotto giusto nella quantità e condizione giuste, nel luogo e nel momento giusti, al cliente giusto', rende necessario un approccio integrato e pluridisciplinare che sposta il dibattito dal tavolo dei trasportisti a uno più ampio".

Trasporti: Maran, Milano e' laboratorio nazionale su mobilita' nuova

"È un momento fondamentale per discutere di mobilità. Siamo a metà strada tra l'Expo di Shanghai e l'Esposizione di Milano del 2015: due eventi che si concentrano sulla necessità di non sprecare più risorse e di investire sulle città. Anche nel settore dei trasporti è così, non possiamo più permetterci di sprecare risorse, è finita l'epoca dei progetti sperimentali, ma diventa più che mai necessario concentrarsi su misure strutturali che siano davvero utili per i cittadini. E non c'è bisogno di inventare nuovi sistemi, basta guardare ai buoni esempi che già ci sono, come il protocollo sulla logistica merci di Torino, l'esperienza delle ciclabili in Emilia Romagna, i sistemi di sharing a Milano".

Lo afferma Pierfrancesco Maran, assessore alla Mobilità del Comune di Milano, durante il suo intervento alla prima giornata di 'Citytech', l'evento sulla nuova mobilità alla Fabbrica del vapore a Milano. Per l'assessore "in questo momento Milano è un laboratorio nazionale per la mobilità e può essere un esempio per tutti i Comuni che vogliono aprire il mercato e far crescere così il proprio sistema".

Per Maran "ha detto bene il ministro Lupi, il problema non è solamente la cifra finale che viene destinata al trasporto pubblico, ma il modo in cui le risorse vengono distribuite, tenendo conto dei sistemi più innovativi e che producono valore. Le risorse devono essere spostate dalle reti ai nodi, alle città metropolitane. Il cambiamento può avvenire solo se viene vissuto come sfida nazionale. In quest'ottica, anche come Anci, chiediamo al Governo di fissare un livello di performance da raggiungere per i sistemi di Tpl, cui tutti devono adeguarsi, per migliorare - conclude Maran- ed efficientare il servizio e accompagnare così tutti i cittadini verso il cambiamento".

<http://www.liberoquotidiano.it/news/1340192/Trasporti-Marano-Milano-e--laboratorio-nazionale-su-mobilita--nuova.html>

IL MINISTRO LUPI

«Nuovi fondi per i treni dei pendolari»

«Nella legge di stabilità ci sono 6,4 miliardi di euro destinati a investimenti per infrastrutture grandi, medie e piccole» e parte di questi arriveranno anche in Lombardia e a Milano per il trasporto pubblico. La dichiarazione del ministro alle infrastrutture Maurizio Lupi dà sollievo all'amministrazione Pisapia. Ieri, durante l'evento Citytech alla fabbrica del Vapore, era presente anche l'assessore Pierfrancesco Maran che ha commentato

«Il problema non è solamente la cifra finale che viene destinata al trasporto pubblico, ma il modo in cui le risorse vengono distribuite, tenendo conto dei sistemi più innovativi e che producono valore». Molto soddisfatto anche l'assessore ai Trasporti della Regione, Maurizio del Tenno. «La mobilità è vita e la Regione sta portando avanti numerosi progetti per una mobilità sostenibile a partire dalla sostituzione dei mezzi pubblici più inquinanti, per la realizzazione di parcheggi di interscambio, nuove linee e prolungamenti di rete metropolitane e tram, le linee S, interventi a favore della ciclabilità. Ogni giorno nella nostra regione circolano oltre 2.300 treni lungo 36 direttrici e servono circa 400 stazioni».

Milano: la mobilità nuova alla prima edizione di Citytech. Al via il 28 ottobre alla Fabbrica del Vapore

Author : com

(FERPRESS) – Milano, 25 OTT - Fare incontrare le amministrazioni pubbliche, le aziende produttrici di tecnologie, gli opinion-makers di settore, gli operatori e le associazioni per indirizzare le scelte e ridefinire i paradigmi su tutto quanto concerne la mobilità e il trasporto in Italia. È l'obiettivo di Citytech, che è stato presentato, lo scorso 22 ottobre, all'Urban Center di Milano da Pierfrancesco Maran, Assessore alla Mobilità, Ambiente, Metropolitane, Acqua pubblica, Energia Comune di Milano; Barbara Covili, Amministratore Unico di Clickutility on Earth e Carlo Tosti, Direttore Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes. Appuntamento alla Fabbrica del Vapore il 28 e 29 ottobre.

[dc] Si inaugura con un'anteprima esclusiva del [Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia di Eurispes](#) la Sessione Istituzionale Plenaria di Citytech, l'evento da non perdere per i professionisti e gli appassionati della Mobilità Nuova, organizzato dal Comune di Milano in collaborazione con la Commissione Europea Rappresentanza a Milano. L'evento ha l'Adesione del Presidente della Repubblica e sua medaglia di rappresentanza.

L'appuntamento è lunedì 28 ottobre alle ore 10:00 presso la Cattedrale della Fabbrica del Vapore, con l'apertura dell'evento a cura del Sindaco di Milano Giuliano Pisapia, del Presidente della Provincia di Milano Guido Podestà e del Presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni e l'inaugurazione della mostra foto/video MyCitytech, Shoot Your New Mobility!, a cura di Roberto Mutti e organizzata da Citytech, in collaborazione con Trasportando.com e Photographers.it.



I saluti di benvenuto della Sessione Istituzionale sono di Barbara Covili, Amministratore Unico di Clickutility on Earth, società organizzatrice dell'evento. L'anteprima dei risultati del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia è presentata da Carlo Tosti, Direttore Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes e da Luca Masciola, Direttore Comitato Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes. Segue una tavola rotonda impostata come una moderna Agorà, con i protagonisti della politica, dell'economia e della società civile insieme per un confronto sulle esigenze reali di ogni categoria. Intervengono: Ennio Cascetta, Professore Università Federico II Napoli; Maurizio Del Tenno, Assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; Lorenzo Fiori, Senior Vice President Strategie Finmeccanica; Livio Gallo, Amministratore Delegato Enel Distribuzione; Massimo Gianfreda, Sales Coordination,

Infrastructure&Cities Sector and Energy Sector Siemens; Luigi Legnani, Amministratore Delegato TRENORD; Maurizio Manfellotto, Presidente di Assifer; Pierfrancesco Maran, Assessore alla Mobilità, Ambiente, Metropolitane, Acqua pubblica, Energia Comune di Milano; Gianni Martino, Manager Operations Car2go Italia; Barbara Morgante, Direttore Centrale Strategie e Pianificazione Gruppo FS Italiane; Marco Piuri, Amministratore Delegato Arriva Italia e Iberia; Giovanni Pontecorvo, Presidente BredaMenarinibus; Bruno Rota, Presidente ATM Milano; Giovanni Valotti, Presidente Metropolitana Milanese. Modera Maria Berrini, Amministratore Unico AMAT – Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio del Comune di Milano.

Segue, dal pomeriggio di lunedì 28 ottobre e per tutta la giornata di martedì 29, un ricco calendario di workshop tecnici, ai quali partecipano professionisti da tutta Italia della Pubblica Amministrazione, gli operatori del settore, il mondo dell'associazionismo, i rappresentanti delle più importanti aziende produttrici di tecnologie per la mobilità e il trasporto italiane ed europee. Ecco un'anticipazione delle tematiche della due giorni. Per il programma completo, rimandiamo ai singoli comunicati stampa e alla sezione workshop di citytech.eu.

I workshop di lunedì 28 ottobre

- **VOLARE ALTO. FUNIVIE URBANE PER MUOVERSI IN CITTÀ.** Con costi contenuti e grandi capacità di trasporto, le funivie sono l'ultima novità nel panorama mobilità urbana e molte amministrazioni stanno progettando di implementarle. Intervengono Steven Dale, il più grande esperto al mondo di funivie urbane, e i principali costruttori mondiali di *cablecars*.

- **BIKEECONOMICS.** L'uso della bicicletta genera benefici economici nell'UE pari a 200 miliardi di euro l'anno. L'Italia, primo produttore di bici in Europa, è il paese che più di ogni altro deve approfittarne. Intervengono: Kevin Maine, Direttore Sviluppo della European Cyclists' Federation, con uno studio sulla Bikenomics, Francesca Racioppi, Senior Policy and Programme Adviser dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, che presenta HEAT, uno strumento di calcolo sul risparmio in termini sanitari generato dall'uso della bicicletta, e Vincent Truter, Lead di Cycology, un progetto di mobilità elettrica a due ruote in Sud Africa.

- **SMART PARK.** Le ultime novità sul mondo dei parcheggi in Italia e all'estero, organizzato in collaborazione con Aipark. Focus sul 16° Congresso Internazionale della European Parking Association che si è svolto a settembre a Dublino, e sulla città di Amsterdam, città modello in Europa per la gestione della sosta.

- Alle ore 18.30 **PREMIAZIONE della mostra MY CITYTECH, SHOOT YOUR NEW MOBILITY!** e alle ore 19.00 TALK SHOW condotto da Filippa Lagerbäck sul tema la "Mobilità dei Bambini".

I workshop di martedì 29 ottobre

- **SEXY TPL.** Strategie di comunicazione per rilanciare l'immagine del TPL e incoraggiarne l'uso da parte dei cittadini, rendendolo accattivante e sensuale. Modera Massimo Cirri di Radio2 Rai, e interviene **Sylvie CAPPAERT-BLONDELLE**, Communication Director UITP, che presenta la campagna *Grow with Public Transport*.

- **SMART MOBILITY: LE NUOVE FRONTIERE DEL CAR SHARING DELL'INFOMOBILITÀ.** Gli ultimi trend del settore, il corporate Car-Sharing, le diverse applicazioni in Europa e in Italia e i nuovi progetti di infomobilità per le città.

- **POLITICHE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA.** Esperienze nel mondo, presentate da esperti europei. Ne discutono, con uno sguardo su Milano, rappresentanti di Assolombarda, Unione del Commercio Milano, AICAI, Legambiente. FIAB-Ciclobby, Genitori antismog, Esperti del Comitato scientifico del PUMS e rappresentanti del Comune di Milano. Organizzato da Comune di Milano e AMAT nell'ambito del percorso di elaborazione del PUMS – Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano.

- **TPL COME SETTORE DI VITALE IMPORTANZA.** Un workshop per rilanciare il TPL. Per generare crescita economica, posti di lavoro e stili di vita più sostenibili. Interviene Erasmo D'Angelis, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con delega al TPL.

[Per maggiori informazioni.](#) [/dc]

Lombardia: al via nuovo programma mobilità e trasporti. Del Tenno, definire priorità di intervento

Author : com

(FERPRESS) – Milano, 28 OTT - Un nuovo "Programma della mobilità e dei trasporti", per definire le priorità di intervento, esplicitare le strategie e riorientare la programmazione dei servizi e delle infrastrutture. E' lo strumento innovativo - cui sta lavorando l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Maurizio Del Tenno e che è stato anticipato oggi nelle sue linee guida durante la sessione inaugurale di Citytech.

[dc] "Lavorare a un simile strumento - ha spiegato Del Tenno - significa andare a ridare ordine agli interventi che sono maturati nel tempo su diversi tavoli, riportandoli a fattore comune, rafforzandone le sinergie. Il 'Programma' è un'altra possibilità di fare rete , per coordinare lo sviluppo di ogni singolo intervento infrastrutturale, all'interno di un progetto unitario di sistema".

Il primo step del nuovo atto sarà l'aggiornamento del censimento della mobilità, datato 2002. Dall'esito dell'indagine, che sarà avviata a inizio 2014, scaturirà una fotografia aggiornata e integrata del sistema degli spostamenti che permetterà di ri-definire le priorità di infrastrutturazione. "La mobilità è vita - ha sintetizzato l'assessore Del Tenno - e sempre più spesso ci si sposta da una città all'altra, ricoprendo distanze sempre più lunghe. Si spostano i pendolari che vivono in un posto, ma lavorano in un altro. Come pure gli imprenditori che hanno bisogno di muovere le merci e chiunque si muova nel tempo libero, per turismo, o anche solo per andare a trovare un amico".

In questo senso la Regione crede molto ad un sistema intermodale di mobilità pubblica, che permetta ai cittadini di muoversi sul territorio, usando mezzi differenti e a basso impatto ambientale. "Stiamo portando avanti numerosi progetti per una mobilità sostenibile - ha detto Del Tenno -, a partire dalla sostituzione dei mezzi pubblici più inquinanti, per la realizzazione di parcheggi di interscambio, nuove linee e prolungamenti di rete metropolitane e tram, le linee S, interventi a favore della ciclabilità".

"Ogni giorno nella nostra regione circolano oltre 2.3mila treni lungo 36 direttrici e servono circa 400 stazioni - continua Del Tenno - Alle ore 12 in Lombardia sono già circolati i treni che si muovono in Piemonte nell'arco di un'intera giornata. Le linee di servizi su gomma in ambito extraurbano sono 950, articolate su 33mila corse e oltre 8mila fermate". Anche il numero dei pendolari in meno di 10 anni è più che raddoppiato, passando da 300mila a oltre 700mila. Entro i prossimi 4 anni sarà raggiunto il milione di viaggiatori.

"Entro due anni, grazie alla collaborazione tra la Regione Lombardia e il Comune di Milano, - ha spiegato Del Tenno - attiveremo il sistema di bigliettazione integrata. Sarà un importante risultato, che viene incontro alle esigenze di quanti si spostano sul nostro territorio. I primi passi di questo percorso sono già stati fatti, ad esempio, con l'introduzione dei titoli di viaggio integrati 'lo Viaggio', che consentono di muoversi liberamente all'interno di un territorio a tariffe agevolate".

Per quanto riguarda gli investimenti, in particolare per i nuovi treni, Del Tenno ha ricordato il recente stanziamento di oltre 130 milioni di euro per l'acquisto di 62 nuovi treni, che, a partire dai prossimi mesi del 2014, verranno messi in funzione sulle tratte lombarde.

"I treni più vecchi - ha concluso Del Tenno- spariranno e il servizio migliorerà visibilmente". [/dc]

Milano: Pisapia, la mobilità dolce non è più un'utopia. Obiettivo che possiamo raggiungere tutti insieme

Author : com

(FERPRESS) - Milano, 28 OTT – “La mobilità dolce e sostenibile, quella che non inquina, non è più un’utopia. E’ un obiettivo che insieme, istituzioni, cittadini e tutti gli altri soggetti coinvolti, possiamo raggiungere. Noi abbiamo già messo in campo atti concreti, penso ad Area C, al potenziamento del trasporto pubblico, con l’apertura di una nuova linea metropolitana la M5 e i lavori per la M4, allo sviluppo del BikeMi e del Car sharing ed è evidente che proseguiremo su questa strada. Sperimentare, introdurre e sviluppare le più avanzate politiche ambientali, a partire proprio da quelle sulla mobilità, concorre ad aumentare il benessere dei cittadini, a migliorare la qualità della vita, senza dimenticare il risparmio economico”.

[dc]Lo ha affermato il Sindaco di Milano Giuliano Pisapia intervenendo all’apertura di Citytech, evento che ha avuto l’adesione del Presidente della Repubblica e la medaglia di rappresentanza.

“Area C – ha proseguito il Sindaco - è naturalmente l’esempio più immediato. Gli accessi delle auto all’area dei Bastioni sono diminuiti di oltre un terzo, lo spazio a disposizione per pedoni e ciclisti è aumentato, sono diminuiti gli incidenti in tutta la città, è cresciuta la velocità dei mezzi pubblici di superficie ed è migliorata l’efficienza dei taxi. Ma non c’è solo questo. Sono state introdotte nuove Zone 30 e stiamo estendendo progressivamente il bike sharing, che oggi può contare su oltre 3mila biciclette pubbliche, anche fuori dal centro. È chiaro che i cambiamenti vanno discussi e condivisi senza penalizzare alcuno e tenendo presente l’interesse generale dei cittadini”.

“Ho apprezzato il Ministro delle Infrastrutture Maurizio Lupi che oggi ha detto che non ci saranno più finanziamenti a pioggia, ma verranno premiate le iniziative virtuose e altamente tecnologiche, come ad esempio la M5”, ha concluso il Sindaco Pisapia.

[/dc]

Milano: la mobilità sostenibile di Siemens in prima linea a Citytech. Focus su offerta Smart Grid

Author : com

(FERPRESS) - Milano, 28 OTT - Con un'offerta completa per la mobilità sostenibile, ricca di soluzioni innovative per lo sviluppo delle reti intelligenti e dell'infrastruttura per la mobilità elettrica, la Divisione Smart Grid – Settore Infrastructure & Cities di Siemens è protagonista della prima edizione di Citytech, in programma a Milano, presso la Fabbrica del Vapore, il 28 e il 29 ottobre.

[dc]La manifestazione, raccogliendo l'eredità delle sette edizioni di Mobilitytech, rappresenta un incubatore di idee sulla Mobilità Nuova come chiave per reinterpretare lo spazio, la qualità della vita, il rapporto della città con le persone e tra le persone.

Nel corso della sessione istituzionale plenaria di apertura, agli interventi dei rappresentanti delle istituzioni, seguirà una tavola rotonda dal titolo "La Mobilità Nuova", a cui parteciperà Massimo Gianfreda, Sales Coordination, Infrastructure & Cities Sector and Energy Sector di Siemens Italia, che proporrà una sorta di vetrina tecnologica delle eccellenze Siemens in ambito mobilità, sia in Italia sia all'estero. Oggetto di discussione della tavola rotonda inoltre, sarà il Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia, redatto dall'Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti dell'Eurispes, che offrirà una fotografia dettagliata dei temi sociali, infrastrutturali, commerciali e tecnologici legati ai trasporti.

Nella mattinata di martedì 29 ottobre, nell'ambito del workshop "Smart Mobility: le nuove frontiere del Car-Sharing e dell'Infomobilità" Claudia Guenzi, Responsabile della Divisione Smart Grid di Siemens Italia illustrerà i più recenti sviluppi delle tecnologie Siemens volte alla creazione e gestione di reti intelligenti, presentando le funzionalità e le potenzialità offerte dall'e-Car Operation Center, la piattaforma tecnologica sviluppata interamente in Italia con l'obiettivo di gestire e monitorare l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici.

All'interno dello stesso workshop, Manuela Di Fiore, Business Development del Segmento Energy Automation Application del Settore Infrastructure & Cities, presenterà il contributo di Siemens legato alla mobilità del futuro e alle strategie alternative per introdurre una mobilità innovativa e a basso/nullo impatto ambientale, raccontando i servizi Siemens di gestione flotte e di car sharing, come il progetto BEE Green Mobility Sharing, un sistema di amministrazione della mobilità dei veicoli elettrici. Con questo progetto, Siemens mette a disposizione la propria tecnologia ed esperienza per offrire un nuovo servizio di mobilità completamente green, in grado di garantire una consistente riduzione delle emissioni di CO2, oltre a una riduzione del traffico in alcune aree delle città.

Le soluzioni in ambito smart grid fanno parte del portfolio ambientale di Siemens che, tra i più ampi e significativi al mondo, vale 33 miliardi di Euro, comprende prodotti e soluzioni che danno un contributo diretto e quantificabile alla protezione di clima e ambiente. I prodotti e le soluzioni del portfolio ambientale nel 2012 hanno permesso ai clienti di abbattere circa 330 milioni di tonnellate di CO2, una cifra equivalente alle emissioni generate da Berlino, Delhi, Hong Kong, Istanbul, Londra, New York, Singapore e Tokyo.

[/dc]

Bombardier: al Citytech l'innovativo sistema per manutenzione locomotive e Frecciarossa 1000

Author : com

(FERPRESS) - Milano, 29 OTT - Bombardier Transportation, leader mondiale nella tecnologia ferroviaria, ha presentato oggi al Citytech di Milano il proprio sistema di Telediagnostica sviluppato per la manutenzione del materiale rotabile.

[dc] Realizzato dalla Bombardier Transportation, il sistema offre innovativi servizi alla manutenzione sia preventiva/correttiva che predittiva, basati sulle più moderne tecnologie per il mantenimento delle flotte.

Il sistema di Telediagnostica è in grado di rilevare in maniera predittiva eventuali anomalie che potrebbero portare a guasti o malfunzionamenti. L'unità collocata sulla locomotiva riceve ed interpreta i dati e li trasmette a un server di terra che li elabora in tempo reale. A questo punto, il personale di controllo potrà organizzare le squadre manutentive non solo in funzione di quanto già eventualmente programmato, ma anche sulla base delle reali performance del treno in esercizio. Col tempo, la raccolta e l'analisi dei dati consentiranno di ottimizzare i cicli, le procedure e le tempistiche manutentive.

“L'applicazione del sistema di Telediagnostica - ha sottolineato Guido Del Gobbo, responsabile ufficio elettronica e software di Services di Bombardier Transportation Italy - genera impatti positivi a livello economico e sociale. Economico, in quanto permette un maggiore utilizzo della flotta, e sociale, limitando gli eventuali guasti o disagi ai passeggeri”.

Bombardier ha sviluppato questo sistema per la manutenzione delle flotte di locomotori E464 e E405 di Trenitalia. La flotta E464, in particolare, è composta da circa 700 locomotive interamente prodotte presso lo stabilimento Bombardier di Vado Ligure e rappresenta la più grande flotta omogenea di locomotori in circolazione in Europa. Le attività di manutenzione vengono effettuate in 14 depositi di Ferrovie dello Stato dislocati in tutta Italia.

Anche la flotta Bombardier Zefiro ed il nuovo treno ad altissima velocità Frecciarossa 1000 per Trenitalia, oltre alla piattaforma di locomotive TRAXX, utilizza i benefici del sistema di Telediagnostica.

Bombardier si occupa anche della manutenzione della flotta di 116 locomotori Bombardier E464 di Trenord, che circolano sulla rete lombarda.

"Il sistema di Telediagnostica Bombardier consente di ridurre tempi e costi della manutenzione e di monitorare le prestazioni migliorando al tempo stesso la disponibilità della flotta e l'attività manutentiva nel suo complesso", - ha dichiarato Pierre Cicion Business Leader della Divisione Services di Bombardier Transportation Italy- "Un sistema in grado di monitorare costantemente le condizioni dei veicoli, consentendo la pianificazione o l'esecuzione degli interventi necessari, con positive ripercussioni in termini di efficienza, risparmio e sicurezza del

veicolo” .

Completamente personalizzabile sulle specifiche esigenze della committenza, il sistema Bombardier è estendibile ad altre flotte e prevede l'utilizzo di un'interfaccia web grazie alla quale gli utenti possono definire e programmare le necessarie attività manutentive. [/dc]

Milano: Maran, siamo di esempio per gli altri Comuni sulla mobilità nuova

Author : com

(FERPRESS) - Milano, 29 OTT - "È un momento fondamentale per discutere di mobilità. Siamo a metà strada tra l'Expo di Shanghai ('Better city - Better life') e l'Esposizione di Milano del 2015 ('Nutrire il pianeta - Energia per la vita'): due eventi che si concentrano sulla necessità di non sprecare più risorse e di investire sulle città.

[dc]Anche nel settore dei trasporti è così: non possiamo più permetterci di sprecare risorse, è finita l'epoca dei progetti sperimentali, ma diventa più che mai necessario concentrarsi su misure strutturali che siano davvero utili per i cittadini. E non c'è bisogno di inventare nuovi sistemi, basta guardare ai buoni esempi che già ci sono: come il protocollo sulla logistica merci di Torino, l'esperienza delle ciclabili in Emilia Romagna, i sistemi di sharing a Milano", ha dichiarato l'assessore alla Mobilità e Ambiente Pierfrancesco Maran, intervenendo oggi durante la prima giornata di Citytech presso la Fabbrica del Vapore.

"Ha detto bene il Ministro Maurizio Lupi, il problema non è solamente la cifra finale che viene destinata al trasporto pubblico, ma il modo in cui le risorse vengono distribuite, tenendo conto dei sistemi più innovativi e che producono valore; le risorse devono essere spostate dalle reti ai nodi, alle città metropolitane. Il cambiamento può avvenire solo se viene vissuto come sfida nazionale. In quest'ottica, anche come Anci, chiediamo al Governo di fissare un livello di performance da raggiungere per i sistemi di Tpl, cui tutti devono adeguarsi, per migliorare ed efficientare il servizio e accompagnare così tutti i cittadini verso il cambiamento. In questo momento Milano è un laboratorio nazionale per la mobilità e può essere un esempio per tutti i Comuni che vogliono aprire il mercato e far crescere così il proprio sistema", ha concluso l'assessore Maran.

[/dc]

European House Ambrosetti: il TPL in Italia presenta ritardi di sistema e mancanza di opportunità

Author : lg

(FERPRESS) - 30 OTT - E' stata presentata a Milano da Stefano Bosio, nel corso di una tavola rotonda organizzata da Citytech, un'analisi dell'European House Ambrosetti sulla situazione italiana del Trasporto Pubblico Locale comparata con altre realtà europee.

[dc] Dall'analisi emergono le debolezze del trasporto pubblico locale nel nostro paese con due nodi da sciogliere.

In particolare un problema relativo alla presenza sia di basse tariffe che di una bassa contribuzione pubblica. A fronte di questa situazione deficitaria, comparata con le realtà più significative d'Europa, l'analisi registra che in Francia, Germania e Gran Bretagna i ricavi unitari sono superiori a quelli del nostro paese in misura tra il 50 e l'80 per cento.

A questa questione si aggiunge anche il fenomeno del "nanismo", caratteristico delle nostre imprese, con un parco mezzi con l'età media più alta d'Europa.

La ricetta che l'analisi propone al settore, per innescare un circolo virtuoso, si basa sul fatto che il TPL è un Servizio Universale ma che deve essere gestito secondo criteri di redditività ed efficienza e accompagnato, in un contesto di risorse scarse e decrescenti, all'incremento dei prezzi dei biglietti per coprire la riduzione del trasferimento pubblico.

Scarica la [Presentazione di European House Ambrosetti](#). [dc]

TRASPORTI PISAPIA E MARAN: DAL MINISTRO PAROLE IMPORTANTI

Lupi assicura: daremo fondi alle nuove metro

— MILANO —

PORTANO dritti dritti alle metropolitane milanesi i criteri in base ai quali già dal 2014 il Governo intende rivedere la ripartizione delle risorse del fondo nazionale dei trasporti. A enunciarli è stato il ministro Maurizio Lupi, ieri in città per il convegno Citytech. Ogni anno lo Stato distribuisce 4,9 miliardi di euro per i trasporti: a Milano negli ultimi due anni sono arrivati 285 milioni di euro, contro i 500 milioni percepiti solo nel 2010. Una decurtazione che aveva sollevato le proteste del sindaco Giuliano Pisapia e dell'assessore alla Mobilità, Pierfrancesco Maran: «Negli ultimi due anni abbiamo aperto nuove stazioni e nuove linee della metropolitana, senza contare il potenziamento dei mezzi pubblici varato per Area C: i fondi statali dovrebbero aumentare anziché diminuire». Parole alle quali Lupi non era rimasto insensibile. Negli incontri avuti col sindaco, il ministro aveva promesso di intervenire. Come? Lupi lo ha chiarito ieri: «Basta con i finanziamenti a pioggia,

bisogna prima di tutto rispondere agli enormi problemi di collegamento tra città e provincia riscontrate nelle aree metropolitane e introdurre sistemi premiali: niente sprechi, le risorse saranno distribuite tenendo conto della capacità di fare sistemi integrati e premiando le iniziative virtuose e altamente tecnologiche come le metropolitane senza conducente». Tale è la M5, tale sarà anche la M4. Detto altrimenti: il ministro ha scattato la fotografia dei trasporti milanesi omettendo la didascalia. Soddisfatti Pisapia e Maran: «Ho apprezzato le parole del ministro sullo stop ai finanziamenti a pioggia e sulle premialità per i sistemi più tecnologici, come la M5» dice il sindaco. «La via indicata da Lupi è giusta» commenta Maran. **Gi.An.**

DEL TENNO "AL VIA PROGRAMMA MOBILITÀ"



Un nuovo 'Programma della mobilità' e dei trasporti', per definire le priorità di intervento, esplicitare le strategie e riorientare la programmazione dei servizi e delle infrastrutture. E' lo strumento innovativo, e per certi versi sperimentale, cui sta lavorando l'assessore regionale alle Infrastrutture e Mobilità Maurizio Del Tenno e che e' stato anticipato oggi nelle sue linee guida durante la sessione inaugurale di Citytech. "Lavorare a un simile strumento – ha spiegato Del Tenno – significa andare a ridare ordine agli interventi che sono maturati nel tempo su diversi tavoli, riportandoli a fattore comune, rafforzandone le sinergie.

Il 'Programma' e' un'altra possibilità di fare rete, per coordinare lo sviluppo di ogni singolo intervento infrastrutturale, all'interno di un progetto unitario di sistema". Il primo step del nuovo atto sarà l'aggiornamento del censimento della mobilità, datato 2002. Dall'esito dell'indagine, che sarà avviata a inizio 2014, scaturirà una fotografia aggiornata e integrata del sistema degli spostamenti che permetterà di ridefinire le priorità di infrastrutturazione.

"La mobilità e' vita – ha sintetizzato l'assessore Del Tenno – e sempre più spesso ci si sposta da una città all'altra, ricoprendo distanze sempre più lunghe. Si spostano i pendolari che vivono in un posto, ma lavorano in un altro. Come pure gli imprenditori che hanno bisogno di muovere le merci e chiunque si muova nel tempo libero, per turismo, o anche solo per andare a trovare un amico". In questo senso la Regione crede molto ad un sistema intermodale di mobilità pubblica, che permetta ai cittadini di muoversi sul territorio, usando mezzi differenti e a basso impatto ambientale.

"Stiamo portando avanti numerosi progetti per una mobilità sostenibile – ha detto Del Tenno –, a partire dalla sostituzione dei mezzi pubblici più inquinanti, per la realizzazione di parcheggi di interscambio, nuove linee e prolungamenti di rete metropolitane e tram, le linee S, interventi a favore della ciclabilità".





“Ogni giorno nella nostra regione circolano oltre 2.300 treni lungo 36 direttrici e servono circa 400 stazioni – continua Del Tenno -. Alle ore 12 in Lombardia sono già circolati i treni che si muovono in Piemonte nell’arco di un’intera giornata. Le linee di servizi su gomma in ambito extraurbano sono 950, articolate su 33.000 corse e oltre 8.000 fermate”. Anche il numero dei pendolari in meno di 10 anni è più che raddoppiato, passando da 300.000 a oltre 700.000. Entro i prossimi 4 anni sarà raggiunto il milione di viaggiatori.

“Entro due anni, grazie alla collaborazione tra la Regione Lombardia e il Comune di Milano, – ha spiegato Del Tenno – attiveremo il sistema di bigliettazione integrata. Sarà un importante risultato, che viene incontro alle esigenze di quanti si spostano sul nostro territorio. I primi passi di questo percorso sono già stati fatti, ad esempio, con l’introduzione dei titoli di viaggio integrati ‘lo Viaggio’, che consentono di muoversi liberamente all’interno di un territorio a tariffe agevolate”.

Per quanto riguarda gli investimenti, in particolare per i nuovi treni, Del Tenno ha ricordato il recente stanziamento di oltre 130 milioni di euro per l’acquisto di 62 nuovi treni, che, a partire dai prossimi mesi del 2014, verranno messi in funzione sulle tratte lombarde. “I treni più vecchi – ha concluso – spariranno e il servizio migliorerà visibilmente”.

<http://www.italpress.com/lombardia/38641/del-tenno-al-via-programma-mobilita>

28 ottobre 2013

OSSERVATORIO EURISPES SULLA MOBILITÀ E TRASPORTI: RICETTA PER COMPENSARE GLI EFFETTI DELL'URBAN SPRAWL

Riequilibrio e integrazione dell'offerta modale (inclusa mobilità dolce), riduzione del trasporto privato con mezzi a elevato impatto ambientale, aumento dell'offerta di trasporto collettivo attraverso una diversa articolazione e un diverso equilibrio tra offerta pubblica e privata, introduzione di un numero maggiore di nodi di interscambio modale sia per il trasporto di persone sia di merci, infrastrutturazione finalizzata all'informazione, al controllo, al sanzionamento e alla tariffazione, "valorizzazione" delle esternalità. È questa la "ricetta" indicata oggi a Citytech (www.citytech.eu) dal Direttore dell'Osservatorio dell'Eurispes, Carlo Tosti, per compensare gli effetti dello Urban Sprawl (termine con cui si indica una rapida e disordinata crescita di una città).



L'appuntamento di Citytech si è aperto questa mattina presso la Fabbrica del Vapore a Milano con alcune anticipazioni dei primi risultati del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia dell'Eurispes. L'Osservatorio diretto dall'Ing. Tosti, costituito nel dicembre 2012, si propone sullo scenario di settore come un centro di produzione di dati e di conoscenza sui temi dei trasporti, della mobilità e della logistica, nella loro componente sociale, politica, industriale, tecnologica, giuridica e commerciale e, allo stesso tempo, si pone come interlocutore privilegiato delle Autorità, dell'industria e dei diversi attori che si occupano di mobilità e trasporto in Italia. Il Libro Bianco, che verrà presentato in primavera, offrirà una fotografia dettagliata dei temi sociali, infrastrutturali, commerciali e tecnologici legati ai trasporti.

Nel corso del suo intervento a Citytech, alla presenza del Ministro ai Trasporti, Maurizio Lupi, del Sindaco di Milano, Giuliano Pisapia, del Presidente della Provincia di Milano, Guido Podestà, Tosti ha approfondito i macrotemi affrontati nel Libro Bianco: l'urbanizzazione e l'accesso ai servizi di trasporto; le infrastrutture critiche, i parcheggi di scambio, le linee tranviarie, le infrastrutture tecnologiche, l'infomobilità e bigliettazione integrata, l'intermodalità, il trasporto turistico, il trasporto merci, il ruolo e l'efficacia delle normative.

«Inquinamento atmosferico e acustico, congestione, occupazione del territorio, inefficiente utilizzo del fattore tempo – ha dichiarato il Direttore dell'Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e Trasporti – costituiscono indicatori cui sia le persone che le imprese pongono rilevante e crescente attenzione. Queste problematiche vengono avvertite con più forza nell'ambito urbano, dove c'è ovviamente maggiore concentrazione di popolazione, produzione e distribuzione delle merci. E proprio l'utilizzo esclusivo del trasporto stradale per quanto riguarda le merci crea le maggiori problematiche, non solo dal punto di vista ambientale.





L'Italia poi assomma a questa predilezione stradale in ambito urbano una vocazione per la gomma anche nel trasporto merci in medie e lunghe percorrenze. Questo significa che a problemi si sommano problemi. Da alcuni anni le Amministrazioni pubbliche locali, con interventi a macchia di leopardo, intervengono con azioni volte a regolare, non a impedire, l'accesso dei veicoli merci nell'area urbana e cercare delle soluzioni che consentano di minimizzare l'impatto del trasporto su gomma sia sugli altri trasporti sia sull'occupazione del suolo. Anche se buona parte degli interventi diretti delle Amministrazioni sono focalizzati sulla riduzione del traffico privato e sull'incentivazione del trasporto pubblico locale, sempre maggior interesse stanno assumendo le misure il cui obiettivo è una migliore organizzazione del trasporto urbano delle merci, riducendo il numero dei veicoli circolanti in ambito urbano.

È evidente come interventi sulla produttività delle consegne dell'ultimo miglio volte a minimizzare l'impatto ambientale, influenzino l'efficienza della catena distributiva dei rivenditori, e sulle politiche di stoccaggio sempre più guidate dal just in time. Insomma introdurre restrizioni all'accesso dei veicoli merci in un'area urbana riducono le esternalità del trasporto, ma possono causare nel medio lungo periodo effetti negativi sull'economia di quell'area, provocando delocalizzazioni e rilocalizzazioni di attività produttive e commerciali in altre aree in cui vi siano meno vincoli.

Allo stesso modo, la ricerca di razionali efficienze distributive come quella di ridurre il numero dei veicoli circolanti perseguite attraverso centri di raccolta/smistamento ubicati nella periferia dei centri urbani, finiscono con l'orientare gli stessi processi di urbanizzazione e contribuire a quella frammentazione urbana che è poi essa stessa un fattore moltiplicatore del trasporto privato di persone. Insomma – ha concluso Tosti - il dilemma delle “sette condizioni giuste” della logistica, ossia ‘la disponibilità del prodotto giusto nella quantità e condizione giuste, nel luogo e nel momento giusti, al cliente giusto’, rende necessario un approccio integrato e pluridisciplinare che sposta il dibattito dal tavolo dei trasportisti a uno più ampio»

Oltre a Tosti è intervenuto nel corso della sessione istituzionale, anche il Direttore del Comitato Libro Bianco, Luca Masciola. «Nel momento in cui molti e autorevoli interlocutori e analisti propongono ricette in grado di risanare il grande malato, i trasporti nel nostro Paese, l'Eurispes attraverso il suo Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti – ha dichiarato Masciola – ha voluto concentrare la propria ricerca sulle ragioni della malattia identificandole, con specifico riferimento alle aree cittadine, nel processo di disarticolazione urbana o urban sprawl, che va interessando ogni area metropolitana nel mondo. Un processo i cui elementi distintivi sono il crescente sviluppo, al fianco delle polis tradizionali, di insediamenti su aree sempre più vaste, con tassi di densità sempre più bassi, caratterizzati da un uso estensivo di ex terreni agricoli. Un modello di sviluppo cittadino che ha rotto la tradizionale dicotomia urban life - country life, in cui si è perso gradualmente un equilibrato rapporto tra sviluppo delle aree abitative e dei servizi connessi, in cui la risposta al bisogno di mobilità, sia delle persone sia delle merci, viene risolto sempre più dal singolo cittadino o dal singolo operatore. Con costi crescenti per cittadini, imprese e Istituzioni.





Nel decennio tra i due ultimi censimenti in Italia abbiamo registrato una crescita del 9% dei territori abitati (con punte del 19% in Basilicata, del 17% in Molise del 13% in Piemonte e Marche). Il fenomeno è ancor più evidente nelle dieci aree metropolitane nazionali che da sole rappresentano il 30% della popolazione e l'11% del territorio. È in queste aree che lo urban sprawl con tutte le necessarie distinzioni tra città e città, esprime tutti i caratteri di criticità. La popolazione negli anni non è solo cresciuta nelle dimensioni, ma redistribuita sul territorio, dapprima nei centri abitati delle province; quindi nei nuclei abitati e a case sparse dalle estreme periferie cittadini e dei territori ex agricoli. Questa nuova distribuzione ha aumentato la domanda di trasporto e reso inadeguata l'offerta tradizionale. Due indicatori per tutti: le 600 auto private per mille abitanti (con punte superiori alle settecento su Roma e Firenze), l'altissima percentuale di trasporto merci conto proprio per tragitti inferiore ai 50 km (anche per questo possiamo dire che la merce più trasportata nelle grandi città sia l'aria, ovvero il mancato carico dei mezzi i movimento). Gli effetti sono evidenti: traffico, congestione, elevati costi diretti, elevatissimi costi indiretti (inquinamento, deturpamento del territorio, incidentalità, ecc.).

Le ricette sono condivise da larga parte degli analisti del fenomeno: integrazione modale, infrastrutturazione fisica e tecnologica, individuazione di un nuovo e più sostenibile rapporto tra mobilità privata collettiva e dolce. Ma le ricette devono essere adeguate al malato e ciò è possibile solo al termine di un'analisi attenta delle variabili demografiche economiche e di urbanizzazioni delle diverse aree metropolitane. Il Libro Bianco in corso di elaborazione ha questo obiettivo e la presenza nei team di lavoro dei diversi stakeholder istituzionali produttivi, tecnologici e dell'esercizio di trasporto ci consentirà di aggiungere al rigore scientifico la concretezza delle proposte per il miglioramento del settore».

<http://www.imgpress.it/notizia.asp?idnotizia=75589&idsezione=1>

CITYTECH: una due giorni sulla mobilità soft

«La mobilità dolce e sostenibile, quella che non inquina, non è più un'utopia. È un obiettivo che insieme, istituzioni cittadini e tutti gli altri soggetti coinvolti, possiamo raggiungere». Così il sindaco Pisapia ha aperto ieri "Citytech", la due giorni sulla nuova mobilità alla Fabbrica del vapore. Presenti, oltre al Sindaco, il ministro dei Trasporti Lupi, gli assessori ai Trasporti Del Tenno e Maran, il presidente della Provincia Podestà.



«Area C – ha proseguito il Sindaco - è l'esempio più immediato. Gli accessi delle auto all'area dei Bastioni sono diminuiti di oltre un terzo, lo spazio per pedoni e ciclisti è aumentato, sono diminuiti gli incidenti in tutta la città, è cresciuta la velocità dei mezzi pubblici ed è migliorata l'efficienza dei taxi.

Ma non c'è solo questo. Sono state introdotte nuove Zone 30 e stiamo estendendo progressivamente il bike sharing. È chiaro che i cambiamenti vanno discussi e condivisi senza penalizzare alcuno e tenendo presente l'interesse generale dei cittadini». «Ho apprezzato il Ministro Lupi che oggi ha detto che non ci saranno più finanziamenti a pioggia, ma verranno premiate le iniziative virtuose e altamente tecnologiche, come M5», ha concluso.

Discorso ripreso da Maran, per il quale: «Non possiamo più permetterci di sprecare risorse, ma è necessario concentrarsi su misure strutturali utili per i cittadini». Di un nuovo "Programma della mobilità e dei trasporti" ha parlato invece Del Tenno. Il primo step sarà l'aggiornamento del censimento della mobilità, datato 2002. Dall'esito dell'indagine, che scatterà a inizio 2014, scaturirà la fotografia del sistema degli spostamenti che permetterà di ri-definire le priorità di infrastrutturazione.

L'assessore ha poi ricordato che il numero dei pendolari in Lombardia, in meno di 10 anni è passato da 300mila a oltre 700mila e che entro i prossimi 4 anni sarà raggiunto il milione di viaggiatori. «Entro due anni, grazie alla collaborazione tra la Regione Lombardia e il Comune di Milano, attiveremo il sistema di bigliettazione integrata», ha promesso.

Car2Go aggiunge 150 Smart Maran: 2014 la legge sullo sharing"

La Smart Fortwo numero 600 di Car2Go si è presentata ieri al CityTech, al secondo e ultimo giorno di incontri sulla mobilità dolce alla Fabbrica del Vapore. Una vettura che fa parte delle 150 che Mercedes Benz aggiungerà alla flotta milanese. "Rabbocco" necessario, visti i numeri del servizio: 50mila abbonati e oltre 100mila noleggi effettuati in due mesi. E pensare che per Car2Go il break even era fissato a 30mila abbonati in un anno.



«Un risultato davvero incoraggiante - fa sapere Mercedes Benz - che dimostra quanto i milanesi, che hanno preso d'assalto i punti di registrazione alla media di 700 iscrizioni al giorno, abbiano apprezzato da subito la semplicità di utilizzo e l'estrema flessibilità di Car2Go».

Il "modello Milano"

Musica per le orecchie dell'assessore alla Mobilità Maran, che a City Tech ha illustrato il "modello Milano" della condivisione. «La rivoluzione dello sharing in atto a Milano - prima città nel mondo per iscritti al nuovo sistema di Car2Go in un tempo così limitato - è confermata dal numero di iscrizioni ai diversi sistemi in condivisione - tra bici e auto - che la nostra città mette a disposizione, che sfiora ormai quota 80mila. Per questo non possiamo che dare il benvenuto a queste ulteriori 150 Smart bianche, che portano la flotta milanese ad oltre 750 auto, unite a quelle di GuidaMi», ha detto.

Norme nazionali

L'assise è stata anche l'occasione per richiedere norme nazionali sul car sharing: «Sarebbe utile che ora l'Italia si dotasse di un insieme di norme organiche sul car sharing.», ha detto Maran, «Milano ha dimostrato che se si vuole dare impulso a questo nuovo aspetto della mobilità dolce, si può e si ha successo. La nostra città, grazie a interventi come Area C, bike sharing e Car2Go, è diventata un laboratorio nazionale; tante città ci hanno contattato per studiare i nostri interventi. Per questo, a breve, alcuni parlamentari presenteranno una proposta di legge costruita dalle città che ospitano il car sharing».

Trasporto pubblico "sexy"? Sì, ma non ancora in Italia / VIDEO

A Citytech il convegno sulla comunicazione del trasporto pubblico. Esempi coraggiosi dall'estero, come gli spot della Middtraffik danese e della Karlstadbuss svedese; città che vogliono raddoppiare gli utenti in 10 anni e aziende che lanciano "la carrozza di mezzo in metro per i single". Ma in Italia la comunicazione è ancora ferma ad informare su tariffe e servizi ...

Iniziamo subito entusiasmandovi: in Danimarca la **Middtraffik**, azienda trasporti dello **Midtjylland**, Jutland centrale (città principale Århus, la seconda danese), comunica così, godetevi lo spot:

www.youtube.com/watch?v=75F3CSZcCFs

E la svedese **Karlstadbuss**, l'azienda di una città di **60mila abitanti circa**, costruisce addirittura una storia dove sull'autobus nasce una nuova famiglia:

www.youtube.com/watch?v=6GvKpGWallM



Il Trasporto pubblico locale (Tpl) è una **risorsa irrinunciabile per le nostre città**, ma sempre più spesso è soggetto a tagli e attacchi che minano la sua sopravvivenza. In più, le campagne di comunicazione che dovrebbero promuovere l'utilizzo di autobus, tram, metropolitane e treni, troppo spesso sono percepite dall'utente finale **come obsolete e poco "cool"**. Per incoraggiare i cittadini all'uso del Tpl, occorrono strategie di comunicazione in grado di rilanciarne l'immagine, rendendola **accattivante e sensuale, fresca e frizzante, in una parola: sexy!**

Era questo l'input del convegno dedicato alla comunicazione del trasporto pubblico, moderato da **Massimo Cirri di Caterpillar (Radio2 Rai)** e **Gianni Scarfone, Direttore Generale ATB Bergamo** e membro di una Commissione UITP, ben introdotto da una lezione di **Simone Tornabene**, esperto di comunicazione digitale, che ha spiegato come la pubblicità di tram, bus e metro debba abbandonare la logica del servizio e **abbracciare quella della suggestione**. Più impatto emotivo e soprattutto passare dal comunicare il servizio al **veicolare il brand**, dal soddisfare il bisogno a **trasmettere un'esperienza**.





Sylvie Cappaert-Blondelle, Direttore Comunicazione UITP, International Association of Public Transport, ha presentato la campagna [Grow with Public Transport](#), già mostrata le scorse settimane da ECO, spiegando come la UITP abbia deciso di **raddoppiare il mercato del trasporto pubblico dal 2009 al 2025**. Una campagna lanciata nella Settimana europea della mobilità in 32 paesi con 90 aziende aderenti: in Italia le aziende trasporti di Milano, Bergamo, Cagliari, Verona e Roma.

Blanka Brozova, della ROPID (Regional Organiser of the Prague Integrated Transport) Praga, la nostra Trenord, ha presentato la "rossa" strategia dell'azienda trasporti pubblici di Praga. "Dove altro puoi trovare il tempo per leggere, giocare ai videogame, ascoltare musica, lavorare?". Inoltre la ROPID a novembre lancerà una nuova campagna sulla metropolitana, [con la carrozza di mezzi dedicata ai single](#) che vogliono fare nuove conoscenze sul servizio pubblico.

Robert Sahlberg, manager della Karlstadsbuss, l'azienda trasporti pubblici di Karlstad (60mila abitanti, capoluogo della contea di Värmland, Svezia meridionale), ha spiegato come per raggiungere l'obiettivo di raddoppiare gli utenti del servizio pubblico in 10 anni, l'azienda abbia puntato molto **sul design dei mezzi e delle strutture** e sulla chiarezza della segnaletica per il cliente, presente sui bus e nelle pensiline. Per arrivare al suggestivo spot visto sopra, dove la storia è un **incontro passionale su un autobus rosso**, da cui nascerà una nuova famiglia.

Un po' di delusione invece sul fronte italiano. Se ATM è riuscita a mostrare gli sforzi degli ultimi anni, sebbene **limitati alla comunicazione di servizi o tariffe come RicaricaMi, le [Linee notturne per i giovani](#), e il Radiobus di quartiere**, augurandosi di avere più risorse in vista di Expo 2015, ha deluso Trenitalia, l'unica ad intervenire senza mostrare qualche esempio, dato scritto o slide, per aiutare il pubblico a capire come le ferrovie italiane si stiano ponendo il problema di mostrarsi ... un po' più "sexy" per chi le deve scegliere.

<http://www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376831>

Lisbona: per muoversi meglio, si comincia dalla sosta | Intervista a Óscar Rodrigues

Tra gli ospiti del Citytech di Milano c'era anche Óscar Rodrigues, esperto di mobilità dell'Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa. Che ci ha raccontato una città che cambia, e che - nonostante la pesantissima crisi - non rinuncia ad investire, in digitalizzazione e vigilanza: "Ci guadagniamo tutti"



Lisbona: 500.000 abitanti, 84,7 km2 e una mobilità urbana in piena evoluzione. "Lisbona e Milano si assomigliano: anche nei comportamenti. D'altronde, le città latine hanno spesso gli stessi pregi e gli stessi problemi" lo pensa **Óscar Rodrigues**, dell'[Empresa Municipal de Mobilidade e Estacionamento de Lisboa](#), in visita al Citytech di Milano. E proprio sull'*estacionamento*, la **sosta**, la città portoghese ha investito tantissimo, in termini di politiche e tecnologia, raggiungendo risultati incredibili per una città in cui a metà degli anni **Novanta** nessuno si prendeva la briga di pagare il parcheggio. "I vigili? Avevano di meglio da fare che controllare automobili, dicevano". Poi però, qualcuno deve essersi accorto che controllare automobili non sarà entusiasmante ma è sicuramente redditizio.

E anche utile, in una città in cui ogni giorno ci sono **200.000 vetture circolanti in più rispetto ai posti disponibili**, a pagamento e non.

"A Lisbona si sta investendo tantissimo nelle politiche di sosta, che ormai è quasi interamente **digitalizzata**. Le centraline permettono il pagamento attraverso la stessa card prepagata che si utilizza per tutti i trasporti urbani, la VIVA. Il pagamento digitalizzato per noi è importantissimo, perché tutte le informazioni arrivano ad un sistema di controllo centrale, che ci permette di monitorare in presa diretta i flussi di traffico e le anomalie nei comportamenti. **Abbiamo investito molto anche in termini di vigilanza: ogni giorno sono al lavoro, esclusivamente per la sosta, 200 controllori**". (Per avere un'idea del confronto, **Milano**, che si abitanti ne ha quasi il triplo, conta sulla metà dei vigilianti).

A Lisbona i controllori sono "dissuasori mobili" piuttosto convincenti: la possibilità di non essere beccati è praticamente nulla (alla faccia del [detto](#)...). "Le multe sono circa 1000 al giorno, a cui vanno aggiunte in media 180 auto bloccate con le ganasce e una quarantina di rimozioni". Le sanzioni non sono alte: il mancato pagamento della sosta viene a costare 30 euro; l'intervento con le ganasce 65 e la rimozione 98. Sono comunque più di 45.000 euro al giorno di incassi. Tecnologia e vigilanza insomma. E un concetto diverso di parcheggio: "Dobbiamo evitare di creare luoghi sterili, cimiteri di automobili che non hanno altri scopi- ha spiegato Rodrigues - per questo a Lisbona stiamo puntando molto anche sui parcheggi multifunzionali: gallerie d'arte e ristoranti, che ripagano più della metà dei costi di gestione della struttura".





E questa era la sosta. E la mobilità?

In una giornata feriale media, com'è il modal share di Lisbona?

Direi un 30-35% di trasporto pubblico, e un 45-50% di auto private. Il resto si divide tra motocicli e mobilità dolce, che finalmente comincia a prendere piede. Si vedono sempre più ciclisti in città, per quanto la conformazione di Lisbona non aiuti: è un continuo sali-scendi. E infatti sono convinto che sia il luogo ideale per sperimentare un bike sharing elettrico municipale, su cui l'amministrazione sta lavorando.

Il trasporto pubblico in che condizioni è?

Il problema più grosso del TPL è la crisi economica. Negli ultimi vent'anni l'Europa aveva investito molto nel TPL, in tutti i Paesi, raggiungendo ottimi livelli. La situazione ora non è buona. Il numero di passeggeri in Portogallo è aumentato, a causa del caro carburante, ma il problema è nei comportamenti: le persone ne adottano di nuovi solo se sono forzati a farlo. Potremmo spendere milioni di euro e milioni di anni a fare campagne comunicative che dicano ai cittadini "Prendi l'autobus", "Lascia a casa l'auto". E non servirebbe assolutamente a nulla. Il problema è sempre lo stesso: se chiediamo ad un'aula piena di persone con che mezzo sono venute qui, la metà dirà "con la mia auto". La ragione? Sempre la stessa: il trasporto pubblico è lento, puzza, è scomodo. Ma il bello è che queste stesse persone quando viaggiano all'estero usano i trasporti, e poi tornano a casa raccontando quanto rapidi, puliti ed efficienti siano i trasporti negli altri paesi, e si lamentano anche dell'inciviltà del proprio. Scommetto che in Italia succede lo stesso...

E come si fa a convincere le persone a cambiare, se la pubblicità non basta?

A Lisbona stiamo sperimentando una possibilità: offrire a chi lascia l'auto in un parcheggio pubblico a pagamento, un silos custodito, un biglietto giornaliero gratuito per il TPL. Può sembrare folle ma sta avendo un certo successo. La gente ha paura: sente il peso schiacciante della crisi, e si chiede "E se un giorno non avessi più i soldi per la benzina?". E' la preoccupazione ad indurli a interessarsi davvero ai trasporti. Si guardano intorno, vogliono conoscere le alternative, sapere che altro c'è là fuori e come funziona. E restano sorpresi: spesso sono persone che avevano preso l'autobus l'ultima volta quando ancora andavano a scuola, e i mezzi – per quanto poco efficienti possano essere oggi – sono decisamente migliori rispetto ai loro ricordi di trent'anni fa.

Una cosa che Milano dovrebbe imparare da Lisbona e viceversa?

Ce l'ho perfettamente chiaro: Lisbona ha bisogno di un'Area C. Abbiamo messo in campo diversi provvedimenti per limitare il traffico, soprattutto nei quartieri più antichi: ci sono diverse piccole isole dove le auto non possono entrare, zone 30, e una suddivisione della città in tre aree concentriche con diversi limiti emissivi (*NdR: nell'area centrale si entra solo con gli Euro 3 e superiori; nella zona di mezzo con gli Euro 2 e in quella più periferica con gli Euro 1*). Però ci manca un sistema così ben organizzato e organico, che protegga l'intero centro. E Milano... posso dirvi la verità? Il parcheggio in città è un po' "selvatico", se mi passate il termine. Credo che l'esperienza di Lisbona possa esservi utile da questo punto di vista: ci vuole un po' più di rigore e bisogna investire sui controlli. Ci guadagniamo tutti, alla fine.

<http://www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376841>

Maran, Milano esempio sulla mobilità nuova

“È un momento fondamentale per discutere di mobilità. Siamo a metà strada tra l’Expo di Shanghai (‘Better city – Better life’) e l’Esposizione di Milano del 2015 (‘Nutrire il pianeta – Energia per la vita’): due eventi che si concentrano sulla necessità di non sprecare più risorse e di investire sulle città. Anche nel settore dei trasporti è così: non possiamo più permetterci di sprecare risorse, è finita l’epoca dei progetti sperimentali, ma diventa più che mai necessario concentrarsi su misure strutturali che siano davvero utili per i cittadini.



E non c’è bisogno di inventare nuovi sistemi, basta guardare ai buoni esempi che già ci sono: come il protocollo sulla logistica merci di Torino, l’esperienza delle ciclabili in Emilia Romagna, i sistemi di sharing a Milano”, ha dichiarato l’assessore alla Mobilità e Ambiente Pierfrancesco Maran, intervenendo oggi durante la prima giornata di Citytech presso la Fabbrica del Vapore.

“Ha detto bene il Ministro Maurizio Lupi, il problema non è solamente la cifra finale che viene destinata al trasporto pubblico, ma il modo in cui le risorse vengono distribuite, tenendo conto dei sistemi più innovativi e che producono valore; le risorse devono essere spostate dalle reti ai nodi, alle città metropolitane. Il cambiamento può avvenire solo se viene vissuto come sfida nazionale.

In quest’ottica, anche come Anci, chiediamo al Governo di fissare un livello di performance da raggiungere per i sistemi di Tpl, cui tutti devono adeguarsi, per migliorare ed efficientare il servizio e accompagnare così tutti i cittadini verso il cambiamento. In questo momento Milano è un laboratorio nazionale per la mobilità e può essere un esempio per tutti i Comuni che vogliono aprire il mercato e far crescere così il proprio sistema”, ha concluso l’assessore Maran.

<http://www.clickmobility.it/mobility/permalink/maran-milano-esempio-sulla-mobilita-nuova.action>

Nelle grandi città è boom di app per la mobilità sostenibile

Dalla sensibilità ambientale alla necessità di risparmiare, queste le motivazioni che spingono sempre più cittadini verso la mobilità sostenibile.



La grande diffusione dei piani tariffari di telefonia mobile, dalle [offerte di Telecom](#) a quelle di Tre, ci ha permesso di scaricare un gran numero di app per ogni evenienza. Una di queste è la mobilità sostenibile, centrale ormai nelle grandi città. Come razionalizzare e ottimizzare, dunque, gli spostamenti nelle grandi città?

I [servizi di telefonia](#) possono dunque contribuire al miglioramento dello stile di vita nelle città? Sembra di sì, o almeno sembra si stia andando in questa direzione viste le importanti novità arrivate in grandi centri cittadini come Milano, Bologna o Palermo.

A Milano, ad esempio, il 28 e il 29 ottobre si è tenuto un importante meeting sulla mobilità sostenibile dal nome Citytech, curato da Siemens, che rappresenta un'importante vetrina per soluzioni tecnologiche per ripensare il modo di spostarsi in città. Si è parlato molto del bike-sharing e del fenomeno del car-sharing, esploso a Milano grazie soprattutto all'arrivo di Car2Go. Panorama.it ha intervistato Manuela Di Fiore, Business Development del Segmento Energy Automation Application del Settore Infrastrutture & Cities di Siemens, interrogandola su quale potesse essere la nuova frontiera della mobilità sostenibile nelle città.

La Di Fiore ha affermato che si punterà molto proprio sul car-sharing, magari implementato con soluzioni più ecosostenibili grazie a vetture alimentate con energia elettrica. "Il car-sharing – ha detto la Di Fiore – ha il potenziale per diffondere il concetto di mobilità elettrica" e ha aggiunto che sono già pronte applicazioni per la gestione delle flotte.





In Emilia Romagna, invece, per la città di Bologna, è pronta MoBo, una App scaricabile gratuitamente su dispositivi mobili Android ed Apple, preparata dagli studenti dell' Università di Ferrara che hanno partecipato e vinto il concorso "Hackathon", progetto sulla sicurezza stradale e la mobilità sostenibile.

L'App MoBo si divide in due sezioni: una dedicata alla sicurezza stradale, con anche incluso un conta chilometri digitale con tecnologia Head-up display e Augmented reality, per impostare limite velocità ed essere avvisati in caso di superamento della soglia; l'altra sezione è più orientata verso la mobilità sostenibile con una mappa della città di Bologna con la segnalazione di oltre 500 punti di interesse "sostenibili" (come pista ciclabili o stazioni di car-sharing) raggiungibili grazie a un sistema di navigazione integrato con cui è possibile scegliere il modo migliore per spostarsi.

Per ultimo, a Palermo, è stata presentata l'App TrafficO2, realizzata dall'associazione "Push" allo scopo di sensibilizzare gli automobilisti sulla riduzione di traffico e inquinamento atmosferico. Grazie a questa applicazione per smartphone, i giovani palermitani potranno scegliere il mezzo di trasporto su un determinato percorso selezionato e, grazie al collegamento in rete con i social network, potranno condividere la propria auto per risparmiare sulla benzina.

La novità curiosa dell'App TrafficO2 è il fatto che il sistema è collegato a una specie di concorso a punti: "sfidando" i nostri amici sulla mobilità sostenibile e sul car-sharing, scegliendo il percorso e i mezzi meno nocivi per l'ambiente, si potrà infatti accedere a sconti su prodotti di abbigliamento, di alimentari o per la cura personale.

<http://www.alternativasostenibile.it/articolo/nelle-grandi-citta-e-boom-di-app-per-la-mobilita-sostenibile-.html>

30 ottobre 2013

Dopo Milano car sharing Car2Go sbarca nel 2014 a Roma

600 Smart nel capoluogo lombardo per soddisfare 50mila clienti

Entro il primo trimestre del 2014 Car2Go, l'innovativo servizio di car sharing a 'flusso libero' (il cliente può lasciare l'auto in un qualsiasi parcheggio all'interno dell'area di noleggio e la può ritirare nel luogo segnalato dalla apposita applicazione che localizza i veicoli disponibili) firmato Daimler ed Europcar sarà attivato anche a Roma, che sarà la seconda città italiana a poter contare su questa interessante offerta di mobilità dopo Milano.



Entro la fine del 2014 Car2Go sbarcherà anche a Firenze e Bologna e probabilmente, nel corso dell'anno successivo, anche a Genova.

L'annuncio è stato dato oggi a Milano nell'ambito di Citytech 2013, l'evento dedicato a 'ripensare il paradigma della mobilità per le città del terzo millennio'. Nel capoluogo lombardo le richieste per le Smart di Car2Go hanno superato ogni aspettativa: a poco più di due mesi dal lancio del servizio sono già state effettuate 50.000 registrazioni, con una media di 700 nuovi clienti al giorno, che sono un record assoluto per Car2Go.

Alle 450 vetture disponibile se ne aggiungeranno presto altre 150, per offrire - con 600 Smart - una risposta adeguata alla domanda di noleggio dei milanesi. "Avevamo ipotizzato di raggiungere a fine anno per il servizio a Milano 15.000 iscritti - ha detto Thomas Beermann, CEO di Car2Go Europe - e siamo a quota 50.000. Avevamo fissato un obiettivo di 400mila euro fatturati dal lancio a dicembre, e viaggiamo a 400mila euro di fatturato al mese.

Un vero successo, che ha collocato Milano la scorsa settimana al top delle 24 città mondiali in cui operiamo per noleggi tre le 8 del mattino e le 20". Le Smart di Car2Go possono essere utilizzate per il periodo necessario e, a differenza di altre proposte di car sharing, poi lasciate in ogni parcheggio pubblico all'interno dell'area coperta dal servizio, senza restrizioni in termini di tempo e senza richiedere il versamento di canoni mensili o annuali.





Gli utenti registrati pagano solo per l'effettivo noleggio con un prezzo al minuto 'all inclusive' (comprendente cioè carburante, tasse, assicurazione, copertura kasko) che è pari a 0,29 euro.

Ogni amministrazione comunale stabilisce con i gestori di Car2Go i livelli di 'libertà' concessi ai guidatori delle Smart bianche e blu del servizio: a Milano, ad esempio, vengono concessi l'ingresso senza ticket nell'Area C e la sosta libera nelle zone gialle (per residenti) e in quelle blu (a pagamento), con un notevole risparmio di tempo per cercare un posto libero e di denaro per i ticket della sosta.

A Milano i clienti possono preregistrarsi online sul sito www.car2go.com, perfezionando la propria iscrizione nel negozio Car2Go all'interno dello Smart center di piazza XXIV maggio, presso la sede di ClickUtility on Earth alle Colonne di San Lorenzo, in quella di Legambiente in via Vida ed al Mercedes-Benz Center di via Gallarate.

http://www.ansa.it/motori/notizie/rubriche/news/2013/10/29/Dopo-Milano-Smart-Car2Go-sbarcheranno-Roma_9539742.html

Maran, Milano esempio sulla mobilità nuova



Edenred, inventore di Ticket Restaurant e azienda che opera nel settore dei voucher e dei servizi alla persona, annuncia l'adesione al progetto Citytech, ideato e organizzato da Clickutility on Earth, società milanese che ha maturato esperienze nel settore della mobilità nuova e sostenibile, della smart city e della green economy, attiva sul territorio della Regione Lombardia, della Provincia e in particolare nel Comune di Milano. Il progetto, cui Edenred aderisce con un servizio di car sharing interno, è stato avviato con l'acquisto di autovetture per il reparto Facility Management e va

a integrarsi con la strategia aziendale a livello globale Ideal Green, basata sulla realizzazione di iniziative per minimizzare gli impatti ambientali delle proprie attività anche grazie al coinvolgimento di dipendenti, clienti e partner. Edenred è impegnata a conciliare la crescita del business con il rispetto del pianeta.

A tale scopo ha formalizzato per le proprie sedi in tutto il mondo, una Carta Ambientale per orientare i dipendenti verso un consumo responsabile, promuovendo l'uso di carta riciclata, la progressiva riduzione dell'impiego di supporti cartacei a favore di quelli elettronici, la conservazione dell'energia e la gestione consapevole dei rifiuti e delle risorse. In particolare, per quanto riguarda la mobilità nuova e sostenibile, i progetti in corso prevedono di ampliare l'uso di soluzioni per ridurre i consumi e i percorsi di trasporto, come per esempio, iniziative di mobilità sostenibile: car sharing, car pooling e convenzioni per l'uso dei mezzi pubblici o con vettori operanti sul territorio.

Edenred effettua inoltre una rendicontazione annuale sul proprio impatto ecologico che comunica attraverso appositi Environment Panel, analisi che ha evidenziato nel corso degli anni una costante e progressiva riduzione del consumo di acqua, carta e rifiuti.





La scelta di aderire a un progetto così importante per garantire il rispetto dell'ambiente e la consapevolezza dei propri dipendenti, rientra nella strategia aziendale di Edenred a livello globale" ha detto Andrea Keller, Amministratore Delegato e Direttore General "Ideal Green è il concetto che rappresenta il nostro approccio ideale all'eco-sistema: Edenred si impegna infatti a migliorare le proprie performance ambientali in tutti i Paesi in cui il Gruppo è presente attraverso la progettazione ecocompatibile delle proprie soluzioni e controllando le emissioni e l'impronta ecologica. Si tratta di una priorità strategica perseguita mediante l'attuazione di progetti per la mobilità sostenibile e a favore della green economy e della realizzazione di smart cities.

La politica ambientale del Gruppo si basa su quattro driver: la gestione delle prestazioni ambientali, attraverso la misurazione, il controllo e la riduzione degli impatti, la realizzazione di soluzioni eco-designed innovative, la promozione di servizi per affiliati e clienti che faciliti il loro approccio alla salvaguardia dell'ambiente e la sensibilizzazione ed il coinvolgimento dei dipendenti sulle tematiche legate alla sostenibilità".

www.magazine.greenplanner.it/2013/11/04/edenred-aderisce-al-programma-citytech-per-una-mobilita-nuova-a-milano/

ALTRE SEGNALAZIONI

Durante e post evento





www.liberoquotidiano.it/news/1340003/Trasporti-Pisapia-mobilita--sostenibile-non-e--piu--utopia.html
www.rugiadapoint.it/articoli/2810136126/smart-mobility-la-prima-edizione-citytech-milano
www.alternativasostenibile.it/articolo/citytech-smart-firma-la-mobilita-del-terzo-millennio-.html
www.mnews.it/2013/10/milano-citytech-pisapia-mobilita-dolce.html
www.ambientequotidiano.it/2013/10/28/mobilita-sostenibile-siemens-citytech/
www.hubcomunicazione.it/asapress/4-mobilita-del-futuro/50402-citytech-tra-unora-ministro-lupi-apre-citytech-su-qmobilita-nuovaq
www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376810
www.ilghirlandaio.com/ambiente-e-infrastrutture/89711/pi-conneessione-e-pi-veicoli-dolci-le-priorit-di-comuni-e-governo-a-citytech/
www.agenord.it/?p=40116&utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=citytech-maran-milano-e-laboratorio-nazionale-su-mobilita-nuova
www.agenord.it/?p=40077&utm_source=rss&utm_medium=rss&utm_campaign=milano-citytech-pisapia-la-mobilita-dolce-non-e-piu-unutopia
www.fleetmagazine.com/citytech-a-milano-la-mobilita-nuova-e-ormai-una-realta/
www.trasporti-italia.com/citta/trasporti-e-mobilita-al-citytech-di-milano-le-analisi-eurispes/13490
www.alternativasostenibile.it/articolo/la-mobilita-sostenibile-di-siemens-in-prima-linea-a-citytech-.html
www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376807
www.rinnovabili.it/mobilita/citytech-milano-mobilita-nuova-666/
www.hi-techitaly.com/news/1-varie/9900-citytech-al-via-a-milano-la-manifestazione-sulla-mobilita-nuova.html
www.automobilismo.it/auto-green-un-gancio-traino-per-economia-auto-19970
www.ilsostenibile.it/2013/10/29/mobilita-dolce-milano-sempre-piu-smart-city/
www.rugiadapoint.it/articoli/3010136140/car-sharing-il-futuro-della-mobilit%C3%A0
www.ciclismo.it/economia-fiorente-della-bicicletta-ciclismo-24380

STAMPA CARTACEA E ONLINE

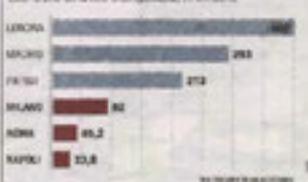
Pre evento





METROPOLITANA, IL RITARDO ITALIANO

Esistono in Italia 28 metropoli, 17 in 2012



(PROCEDURA D'INFRAZIONE)

Cieli uniti d'Europa, la Ue bacchetta l'Italia

L'Italia rischia il deferimento alla Corte di giustizia europea per i ritardi accumulati nell'attuazione del progetto della terza direttiva. Il regolamento degli spazi aerei per una migliore gestione del traffico aereo. La Commissione europea, su proposta del commissario Ue per i trasporti, Siim Kallas, ha inviato un parere negativo per avere, entro due mesi, "chiarimenti" sui rischi del sistema accreditato e sulle misure che sono sta-

te già prese e che si intendono attuare nell'immediato per il rispetto al ritiro di. Inoltre, se le risposte fornite non saranno soddisfacenti, l'Italia rischia di essere alla corte e la procedura d'infrazione europea nella fase conclusiva con rischio di multa. Insieme all'Italia, per lo stesso motivo, sono finiti nel mirino Cipro e Grecia. I tre paesi avrebbero dovuto dar vita, entro il 4 dicembre 2012, al "blueprint", il blocco fondamentale di spazio aereo individuato nel progetto unico europeo.

L'EUROPEO HA REALIZZATO IL LIBRO BIANCO DELLA MOBILITÀ, UNO STUDIO CHE SARA' PRESENTATO IL 28 OTTOBRE A TUTTI GLI UFFICIALI PRESSO LA FABBRICA DEL VAPORE A MILANO. IL 70% DEI PROCEDIMENTI METEOROLOGICI, IL 26,7% NEVE E SOLO IL 4,7% SUFFICIENTE

Sinfonia Aol

Milano
Gli ingaggi sulle strade ci fanno pensare competitività. L'investimento, causato dal gas di scarto delle auto, quello aereo, gli incidenti, ci costano quanto una tassa: 750 euro per persona ogni anno. E la metà l'Europa che è 373 miliardi, è 3 per cento del prodotto interno lordo. E questo il prezzo pagato dai cittadini per colpa dei ritardi del traffico, delle polveri sottili e di altri veleni che inquinano l'aria delle città, secondo le stime dell'Osservatorio Europeo sulla mobilità e i trasporti.

Una l'istituzione di ricerca guidata da Gian Maria Fazio che analizza la svolta attuata. Tanta sul pendere perché venivano considerati prodotti come le Nazioni Unite. Ma, ben pensati, in un'occasione per il momento l'attuazione — ha realizzato "Il libro bianco della mobilità e dei trasporti", uno studio che sarà presentato il 28 ottobre durante l'appuntamento Citytech, presso la Fabbrica del Vapore a Milano. In questa occasione il documento di ricerca riassume il stato del trasporto europeo nel 2012. Il settore trasporti oggi è considerato il 5 per cento del Pil e vale il 4,3 per cento del totale dei costi di consumo. Il libro bianco mostra il ritardo del Paese, dove il 70 per cento dei servizi si muove su rotaia, il 26 su nave, solo un 4,7 su auto privata e il 4,05 per cento su auto. Adatta poi i dati, da un'analisi al trasporto pubblico, al parcheggio e al cambio, fino alla questione dell'accessibilità e della legittimità intrinseca. Tra le altre cose, dà un valore anche al costo delle lunghe code in auto, della doppia fila sulle autostrade, dell'organizzazione disordinata del traffico nelle città. «Tutti questi elementi ci paghiamo noi — afferma Carlo Toni, oggi direttore dell'Osservatorio Europen — la strada giusta da percorrere per diminuirli è quella della smart cities, le città intelligenti, dove il senso è gestire il traffico e inviare i servizi pubblici auto efficienti. Fino al 2012 Toni era vicesegretario Alca, l'associazione di delegati di una delle più grandi aziende pubbliche d'Italia, quella che gestisce il trasporto pubblico a Roma. Ammette che in Italia in questi anni qualcosa è stato fatto. «Ma è ancora troppo poco — spiega — solo la creazione del traffico include un'organizzazione del 71 per cento sul Pil nazionale».

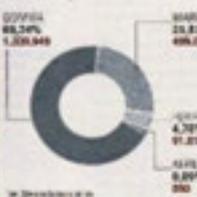
Per cambiare, si deve lavorare soprattutto nelle città. E qui che si deve organizzare il traffico e investire in strumenti tecnologici in grado di leggere i dati e suggerire soluzioni. E non vanno investiti in infrastrutture come più concentrando la maggior parte dell'investimento. Oggi circa 600 mila abitanti sono fuori della popolazione che ha le auto e scade per il 60 per cento sul prodotto interno lordo. Entro il 2050, il 70 per cento delle persone si-

Il settore dei trasporti, secondo le stime elaborate dall'Osservatorio Europen, oggi incide di un 5 per cento sul Pil italiano e vale 9,4,2 per cento sul totale dei costi di lavoro



IL TRASPORTO MERCI IN ITALIA

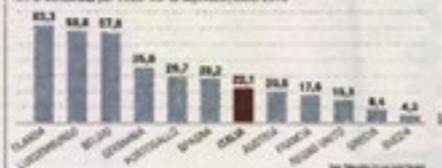
Gli altri % a regia e di tonnellate, dal 2011



Meno file e smog cambia marcia il traffico merci

RETE AUTOSTRADALE, IL RITARDO DELL'ITALIA

Km di autostrada per 1.000 km² di superficie, anno 2010



Nella foto nel sopra Carlo Toni, direttore Osservatorio Europen sulla mobilità e i trasporti

Un esempio è Roma: ogni giorno arrivano 35 mila camionisti in città e scaricano merci concentrate nelle zone fuori centro. La Capitale avrebbe bisogno di 1500 strade per carico e lo scarico — afferma Toni ad Alca — e invece ne possiede 430 ed è così. La velocità commerciale standard è in media di 13 chilometri orari. Secondo il direttore dell'Osservatorio Europen, il numero di camionisti in città è in crescita. «L'obiettivo è di dare un'alternativa al trasporto aereo, ma è un'organizzazione, sostiene Toni».

(L'ACCORDO)

Shopping in India degli Emirati arabi passa il 24% della quota di una compagnia aerea

Il governo indiano ha dato il via libero alla concessione da parte della compagnia aerea privata Jet Airways di un pacchetto del 24% della azionaria alla Etihad Airways, compagnia di bandiera degli Emirati arabi uniti. Le serie The Economic Times. L'operazione, annunciata cinque mesi fa, ha un valore di 375 milioni di dollari ed è la prima realizzata dopo la decisione dell'India di autorizzare la partecipazione straniera in un mercato del 40% in compagnia aerea nazionale. Secondo gli esperti l'operazione permetterà ad Etihad di rispondere ai programmi di espansione in Asia delle compagnie Emirates e Qatar Air. Una volta perfezionato l'accordo, il pacchetto azionario di Jet Airways sarà diviso tra l'allineo presidente Nareish Goyal (51%), Etihad (24%) ed il restante della compagnia a che dal 1 novembre Jet Airways ingloberà i posti disponibili sulle rotte Mumbai-Alu Dhabi e New Delhi-Alu Dhabi.

(L'ACCORDO)

Shopping in India degli Emirati arabi passa il 24% della quota di una compagnia aerea

Il governo indiano ha dato il via libero alla concessione da parte della compagnia aerea privata Jet Airways di un pacchetto del 24% della azionaria alla Etihad Airways, compagnia di bandiera degli Emirati arabi uniti. Le serie The Economic Times. L'operazione, annunciata cinque mesi fa, ha un valore di 375 milioni di dollari ed è la prima realizzata dopo la decisione dell'India di autorizzare la partecipazione straniera in un mercato del 40% in compagnia aerea nazionale. Secondo gli esperti l'operazione permetterà ad Etihad di rispondere ai programmi di espansione in Asia delle compagnie Emirates e Qatar Air. Una volta perfezionato l'accordo, il pacchetto azionario di Jet Airways sarà diviso tra l'allineo presidente Nareish Goyal (51%), Etihad (24%) ed il restante della compagnia a che dal 1 novembre Jet Airways ingloberà i posti disponibili sulle rotte Mumbai-Alu Dhabi e New Delhi-Alu Dhabi.

Meno file e smog cambia marcia il traffico merci

L'EURISPES HA REALIZZATO "IL LIBRO BIANCO DELLA MOBILITÀ", UNO STUDIO CHE SARÀ PRESENTATO IL 28 OTTOBRE A CITYTECH, PRESSO LA FABBRICA DEL VAPORE A MILANO. IL 70 % DEI PRODOTTI SI MUOVE SU GOMMA, IL 26 PER NAVE E SOLO IL 4,7 SU FERROVIA

Gli ingorghi sulle strade ci fanno perdere competitività. L'inquinamento, causato dai gas di scarico delle auto, quello acustico, gli incidenti, ci costano quanto una tassa: 750 euro per persona ogni anno. E in tutta l'Europa circa 373 miliardi, il 3 per cento del prodotto interno lordo. È questo il prezzo pagato dai cittadini per colpa dei rumori del traffico, delle polveri sottili e di altri veleni che impregnano l'aria delle città, secondo le stime dell'Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti.

Ora l'istituto di ricerca guidato da Gian Maria Fara — che anni fa aveva attaccato l'Istat sul paniere perché venivano considerati prodotti come le Nazionali senza filtro, ben poco utilizzate, per misurare l'inflazione — ha realizzato "Il libro bianco della mobilità e dei trasporti", uno studio che sarà presentato il 28 ottobre durante l'appuntamento Citytech, presso la Fabbrica del Vapore a Milano. In questa occasione si discuterà di come ripensare il sistema dei trasporti nel nostro Paese. Il settore trasporti oggi incide di un 5 per cento sul Pil e vale il 4,3 per cento sul totale dei posti di lavoro. Il Libro bianco traccia il ritratto del Paese, dove il 70 per cento delle merci si muove su ruota, il 26 su nave, solo un 4,7 su rete ferroviaria e lo 0,05 per via aereo. Affronta poi vari temi, dall'accesso al trasporto pubblico, ai parcheggi di scambio, fino alla questione dell'infomobilità e della bigliettazione integrata.

Tra le altre cose, dà un valore anche al costo delle lunghe code in auto, della doppia fila sulle strade urbane, dell'organizzazione disordinata del traffico nelle città. «Tutti questi disservizi li paghiamo noi — afferma Carlo Tosti, oggi direttore dell'Osservatorio Eurispes — La strada giusta da percorrere per eliminarli è quella delle smart cities, le città intelligenti, dove si riesce a gestire il traffico e dove i servizi pubblici sono efficienti ». Fino al 2012 Tosti era mister Atac, l'amministratore delegato di una delle più grandi aziende pubbliche d'Italia, quella che gestisce il trasporto pubblico a Roma. Ammette che in Italia in questi anni qualcosa è stato fatto: «Ma è ancora troppo poco — spiega — solo la congestione del traffico incide negativamente dell'1 per cento sul Pil nazionale».

Per cambiare, si deve lavorare soprattutto nelle città. È qui che si deve riorganizzare il traffico e investire in strumenti tecnologici in grado di leggere i dati e suggerire soluzioni. È nelle aree metropolitane che si va sempre più concentrando la maggior parte della popolazione. Oggi circa 600 città ospitano un quinto della popolazione globale e incidono per il 60 per cento sul prodotto interno lordo.





Entro il 2050, il 70 per cento delle persone vivrà in questi grandi centri urbani, dove si avranno l'80 per cento dei consumi. Nell'Italia degli 8mila Comuni, oggi appena 9 città valgono il 35 per cento del pil. Vedono transitare il 60 per cento dei passeggeri di tutti gli scali aeroportuali nazionali, hanno il 33 per cento delle banche e il 40 per cento delle università del Paese. «Eppure molti centri urbani non sono preparati, hanno ancora una rete di trasporti inefficiente, male organizzata», sostiene Tosti.

Un esempio è Roma: ogni giorno avvengono 35mila operazioni di carico e scarico merci concentrate nelle stesse fasce orarie. «La Capitale avrebbe bisogno di 1500 stalli per il carico e lo scarico — afferma l'ex ad di Atac — e invece ne possiede 400 ed è il caos. La velocità commerciale su strada è in media di 13 chilometri orari». Secondo il direttore dell'Osservatorio Eurispes basterebbe consentire alcune operazioni solo in determinati orari: «Purtroppo a volte l'urbanistica non tiene conto della mobilità urbana — prosegue — a poca distanza dal raccordo anulare hanno costruito nuove abitazioni senza un progetto di trasporti adeguato e hanno sovraccaricato un'arteria stradale già intasata».

In Italia c'è già chi lavora per cambiare marcia. Milano secondo Eurispes va nella giusta direzione con l'area C, l'Ecopass. Torino ha stretto un accordo con i corrieri per migliorare il trasporto merci. «Serve una regolamentazione dei centri urbani — proseguono dall'istituto di ricerca — bisogna che le amministrazioni si avvalgano di piattaforme tecnologiche, come avvenuto in città come Lione e Stoccolma. Abbiamo fatto un nostro calcolo e se le città partisero oggi, nel giro di due e tre anni si vedrebbero i primi risultati». Meno traffico vuol dire trasporti pubblici più efficienti. L'Italia oggi è uno dei paesi con più automobili per persona d'Europa: 606 ogni mille abitanti. Ci batte solo il Lussemburgo che ne ha 659. E per un'auto di media cilindrata spendiamo all'incirca 4570 euro anno (tra pedaggi, parcheggi, costi fissi), che incide sul reddito, secondo Eurispes, per un 12 per cento.

Per il trasporto privato in genere si spende 17 volte in più che per quello pubblico. Una tendenza da invertire. Anche perché uno studio internazionale di Eurispes spiega anche che il trasporto in auto da casa al luogo di lavoro (il cosiddetto commuting), oggi costa così caro che conviene comprare casa a Roma piuttosto che in periferia. «Il costo di una casa in periferia è il 25 per cento in meno di un appartamento in città — conclude Tosti — un risparmio che viene rimangiato nel giro di sei, otto anni a causa del commuting». Il settore dei trasporti, secondo le stime elaborate dell'Osservatorio Eurispes, oggi incide di un 5 per cento sul Pil italiano e vale il 4,3 per cento sul totale dei posti di lavoro. Nella foto qui sopra Carlo Tosti, direttore Osservatorio Eurispes sulla mobilità e i trasporti

http://www.repubblica.it/economia/affari-e-finanza/2013/10/14/news/meno_file_e_smog_cambia_marcia_il_traffico_merci-68533751/

Bikeconomics, oltre la crisi con le due ruote? Alcune proposte dell'Ue

Avete presente i furgoni dei corrieri che scorrazzano in giro per la città? Tra poco potrebbero essere sostituiti dalle cargo bike, le biciclette furgonate nate per il trasporto merci. I vantaggi sarebbero innumerevoli: meno traffico, meno inquinamento, meno incidenti, meno rischi per pedoni e ciclisti (in Italia ne muoiono tre al giorno).



Non è una fantasia ecologista ma il risultato di uno studio di [Cyclelogistics](#) un osservatorio finanziato dall'Unione Europea per studiare come abbassare i consumi energetici derivanti dal trasporto delle merci nelle aree urbane. Le conclusioni della ricerca, condotta su oltre 300 città, lasciano a bocca aperta: il 51% degli spostamenti legati alla movimentazione di merci potrebbe essere più efficiente se fatto in bicicletta! Efficienza che, secondo lo studio di Cyclelogistics, non riguarderebbe soltanto la distribuzione di buste o documenti leggeri, ma anche carichi fino a 200 kg di peso. E dalla teoria alla pratica spesso il passo è più breve di quel che si possa immaginare: qualche settimana fa, [Dhl ha cominciato a usare biciclette e tricicli elettrici per le consegne nei quartieri centrali di Milano.](#)

Ecco un piccolo esempio di cosa significa "ripensare il paradigma della mobilità per le città del terzo millennio", che è il titolo voluto dal Comune di Milano per la prima edizione di [Citytech](#) una serie di workshop sui temi della smart mobility in programma lunedì e martedì prossimo alla Fabbrica del Vapore. Proprio la bicicletta sarà una delle grandi protagoniste della due giorni milanese con un incontro dedicato alle potenzialità economiche - ancora largamente inesprese nel nostro Paese - dell'andare a pedali. In una parola, Bikeconomics (lunedì 28 ottobre, ore 16,30).





Un appuntamento prezioso per scoprire un'economia spesso sfuggente, difficile da inquadrare eppure dalle dimensioni non trascurabili. Il punto di partenza sono i 200 miliardi di euro generati dall'uso della bicicletta all'interno dei 27 Paesi membri dell'Unione. In questo caso a dirlo è un report dell'[European Cyclists Federation](#) secondo cui il 7,4% dei cittadini europei si sposta prevalentemente in bicicletta, per un totale di 94 miliardi di chilometri pedalati ogni anno. I benefici sulla salute e la riduzione della mortalità produce all'interno dell'Unione un vantaggio economico per circa 120 miliardi di euro, il contenimento della congestione dei centri urbani frutta invece 24 miliardi mentre il risparmio sul consumo di petrolio vale tra i 3 e i 6 miliardi. Mancano ancora 60 miliardi per arrivare al totale.

I numeri del cicloturismo in Italia

E questo è il valore del cicloturismo e dell'industria legata alla produzione di biciclette e accessori. Settori che interessano da vicino l'Italia, che il turismo ce l'ha nel sangue e, a livello europeo, è il primo produttore nel settore delle due ruote con circa 600 aziende e quasi 4 mila lavoratori. E se il numero di bici vendute è in leggera flessione (-8%), per quel che riguarda il cicloturismo si registra un crescita esponenziale, basti pensare che nel 2012 le presenze cicloturistiche presso i bike hotel italiani sono state oltre 1,5 milioni. Segnali positivi che fanno ben sperare per il futuro anche se il paragone con la Germania, che dal cicloturismo ricava ogni anno 12 miliardi di euro, circa il 25% del totale europeo, è impietoso e segna la misura del nostro svantaggio.

Nel 1973 l'inizio della rivoluzione a due ruote in Olanda

«D'altronde l'Olanda non è diventato il Paese che oggi tutto il mondo conosce come il paradiso della bicicletta in un giorno solo», spiega Paolo Pinzuti, organizzatore di Bikeconomics. «Loro sono partiti nel 1973, noi muoviamo i primi passi adesso. Io comunque sono ottimista. Anche perché, con il più alto tasso di motorizzazione d'Europa, inquinamento e mortalità sulla strada a livelli non più tollerabili, siamo a un punto di svolta. E poi, come dimostrano i numeri, la bicicletta è uno strumento formidabile per la redistribuzione delle risorse. Esattamente il contrario dell'automobile». Mica poco, in tempi di crisi.

<http://www.ilsole24ore.com/art/servizio/2013-10-23/bikeconomics-oltre-crisi-le-due-ruote-alcune-proposte-ue--091406.shtml?uuid=ABeEgfY>

Citytech, la città sostenibile

Il 28 e 29 ottobre a Milano si riflette sulla mobilità

Riflettere sulla città sostenibile per tutti. Se ne discute domani e martedì a Milano in occasione di **Citytech**, un evento che affronta i temi delle “smart cities”, quelle città che puntano a sostenere la qualità dell’ambiente e a risolvere i problemi della mobilità e del traffico. In prima linea su questo fronte, con l’Expo alle porte, il **Comune di Milano ospita l’evento alla Fabbrica del Vapore di via Procaccini**.



Tanti i partner di Citytech, con **Siemens ed Enel car2go** in prima linea, ma i costruttori auto che si sono legati all’evento sono **Renault e Smart**, due brand non casuali: la prima può oggi vantare la più ampia gamma di veicoli elettrici a listino e a Citytech sarà presente con **Zoe e Twizy**. Renault sarà anche protagonista del workshop “Smart Mobility”, in programma martedì 29 settembre; **Smart invece è fortissima nel settore del car sharing e ha appena lanciato nel capoluogo lombardo “car2go”**,

con 450 Smart MHD a disposizione di chiunque si registri e che pagherà, per il noleggio dell’auto, soltanto 29 centesimi di euro al minuto. Interessata al car sharing è la stessa Renault, che vorrebbe puntare però sul noleggio di vetture al 100% elettriche.



Nel corso di Citytech sarà anche presentato il **Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia**, redatto dall'Osservatorio *ad hoc* dell'Eurispes. Milano sta sperimentando da anni soluzioni per ridurre l'impatto dei veicoli a motore sulla città: dalle misure più invisive agli automobilisti, come la tassa per l'ingresso nell'area C, a quelle di sviluppo, come **l'apertura della Linea 5 della metropolitana** e il servizio **BikeMi di noleggio bici**, che oggi conta su un parco di oltre 3.300 biciclette gialle e 10 mila prelievi al giorno. Insomma **#unmotivoinpiù** per consumare meno ed inquinare poco.



http://www.tgcom24.mediaset.it/motori/2013/notizia/citytech-la-citta-sostenibile_2005951.shtml

Citytech: la mobilità sostenibile sbarca a Milano

Una due giorni sull'innovazione applicata al trasporto urbano con workshop e presentazione di buone pratiche. Grande protagonista, tra gli altri, il car-sharing

Lunedì 28 e martedì 29 ottobre si terrà a Milano, alla Fabbrica del Vapore, la prima edizione di **Citytech**, un incubatore di **idee sulla mobilità** che raccoglie l'eredità di ben sette edizioni di Mobilitytech e porta alla ribalta il tema della **sostenibilità** attraverso la presentazione di progetti innovativi per ripensare il modo di spostarsi in città. Si parlerà di bike-sharing, **car-sharing**, funivie urbane, parcheggi intelligenti, infomobilità. Grande spazio sarà dunque riservato a quello che la **tecnologia** può fare per migliorare gli spostamenti e quindi la **qualità della vita** nelle città.

Se ne occupa da anni Siemens, che a Citytech proporrà una vetrina delle sue soluzioni tecnologiche applicate in Italia e all'estero. *Panorama.it* ha chiesto a Manuela Di Fiore, Business Development del Segmento Energy Automation Application del Settore Infrastrutture & Cities dell'azienda, quali sono le **soluzioni del prossimo futuro** destinate a incidere positivamente sull'efficienza del trasporto diminuendone al contempo l'impatto ambientale.

"Il nostro core business è la **Smart Grid**", spiega Di Fiore, "su cui poggia la nostra piattaforma di gestione della mobilità elettrica in grado di offrire anche servizi a valore aggiunto. Tutti gli attori, da chi usa l'auto elettrica ai fornitori di energia, fino alle amministrazioni locali che possono avere interesse ad avere un'idea delle abitudini e dei consumi dei cittadini, accedono a una serie di **informazioni** che consentono di aumentare la **consapevolezza** e di rendere l'intera rete più efficiente".

L'E-Car Operation Center ha l'obiettivo di gestire e monitorare l'infrastruttura di ricarica dei veicoli elettrici e fornisce all'utente non solo la **rendicontazione dei consumi**, ma anche informazioni sulla disponibilità di infrastrutture sul territorio, oltre alla possibilità di **servizi aggiuntivi**, anche sotto forma di applicazioni per smartphone e tablet.

"Abbiamo realizzato anche applicazioni per la **gestione delle flotte**", spiega Di Fiore, che si dice convinta che il **car-sharing**, che tanto successo sta riscuotendo in diverse città italiane nella sua versione "tradizionale", abbia il "potenziale per diffondere il concetto di mobilità elettrica", che è visto ancora dagli automobilisti con una certa diffidenza, per via dei costi e dei limiti di autonomia. "La nostra tecnologia può contribuire a **diffondere la conoscenza dell'elettrico** e a rendere il servizio più facile da fruire". Il primo esempio italiano di car-sharing completamente elettrico che utilizza la piattaforma Siemens è partito a Napoli a giugno di quest'anno, con una flotta di 40 veicoli.



Ma in Italia il car-sharing ha successo un po' dappertutto. L'ultima città in ordine di tempo ad averlo scoperto e ad essersene innamorata è **Milano**, dove il servizio **Car2Go** ha esordito il 9 agosto scorso e in poco più di due mesi ha già raccolto **50mila iscrizioni**.



"Tutto dipende dalla diffusione del concetto che **la condivisione è meglio della proprietà**", spiega Barbara Covili, amministratore unico di Clickutility on Earth, società che organizza Citytech. "Una ricerca di Frost & Sullivan (società di ricerche di mercato n.d.R.) prevede che in Europa non si registreranno arretramenti nel settore e stima che entro il 2020 gli iscritti a servizi di car-sharing arriveranno a **15 milioni** con 240mila veicoli dedicati.

Ci sono anche altri fattori che concorrono al successo di questo servizio. "Il primo è la **crisi economica**", spiega Covili, "che spinge sempre più persone a liberarsi dell'auto, a cominciare dalla seconda auto, per risparmiare. Poi c'è la crescente **urbanizzazione**, la concentrazione della popolazione nelle grandi città che pone vari problemi nella gestione dell'auto", primo tra tutti quello del parcheggio. "Inoltre va considerato il fatto che lo sviluppo delle **tecnologie** ha reso tutto più facile. L'auto si può prenotare dallo smartphone". Un ultimo elemento che probabilmente contribuirà in maniera determinante alla crescente diffusione del car-sharing è poi il fatto che per i più giovani, i cosiddetti **Millennials**, nati negli anni '80, l'auto **non è più uno status symbol**: per loro è assai più importante possedere un cellulare che li metta in comunicazione con il mondo che non una macchina".

Ma quanto contribuisce davvero il car-sharing a rendere le nostre città più vivibili? Il dato più interessante a questo proposito è quello che dice che per ogni vettura a disposizione in car-sharing **si tolgono 12-14 auto private** dalla strada. E quando i tempi saranno maturi assisteremo forse anche al fiorire di una forma di condivisione **peer-to-peer**, non solo dell'auto privata, messa a disposizione di altri quando non serve, ma anche, per esempio, del posteggio. "La tecnologia lo consente" conclude Covili che, citando esempi di applicazione della condivisione ad altri settori, come Airbnb per i viaggi, Groupon per lo shopping, Spotify per la musica, si dice convinta che in futuro il **concetto di sharing** "si allargherà sempre di più anche ad ambiti che con la mobilità non hanno niente a che fare".

<http://scienza.panorama.it/green/Citytech-la-mobilita-sostenibile-sbarca-a-Milano>

Bikenomics: la chiave per ripensare le città

Negli ultimi anni il dibattito attorno alla bicicletta si è spostato dal mondo dello **sport** e del tempo libero ed è diventato un **tema politico**. Il motivo è che sempre più persone nei paesi occidentali sono stanche del **traffico** e dell'inquinamento e che i *millennials* (i nati tra gli anni '80 e i primi anni 2000) stanno dimostrando un crescente disinteresse nei confronti dell'automobile.

Allo stesso tempo, le persone stanno riscoprendo l'uso della bicicletta che sta diventando parte di un nuovo stile di vita in molte città del mondo occidentale. Dall'altra parte, questi pionieri a due ruote stanno fronteggiando una **grande sfida**: sono costretti a muoversi in **città** che, dal dopoguerra in poi, sono state progettate unicamente per ospitare le auto e, di conseguenza, devono confrontarsi con la resistenza di amministratori locali che, in molti casi, non vogliono modificare lo stato attuale delle cose.

I politici che sono stati chiamati ad amministrare le nostre città, pensano (o per lo meno dovrebbero pensare) esclusivamente in termini di rapporti tra **costi** e **benefici** ed è per questo motivo che la grande domanda che sono soliti sollevare è sempre la stessa: "perché dovremmo ripensare le nostre città in funzione dei ciclisti se non esistono prove evidenti che una città in cui ci si muove in bici è meglio di una città in cui ci si muove in automobile?"

Questa è una buona domanda e se l'unica risposta che abbiamo a disposizione è un'entusiasta "perché le città piene di ciclisti sono più belle!", non si può sperare di cambiare alcunché, perché la bellezza, come sappiamo, risiede esclusivamente negli occhi di chi guarda. Quello di cui abbiamo bisogno sono **dati oggettivi e prove provate**: in altre parole dobbiamo dimostrare in modo perentorio e inconfutabile che la bicicletta è un bene per le città. Ora: cosa è considerato "bene" in qualunque parte del mondo?

Facile: **i soldi**

E **pedalare significa soldi** sotto molti punti di vista: chi decide di usare la bici invece dell'auto ha a disposizione una quantità di soldi extra che può utilizzare per comprare beni e servizi o da spendere in bar e ristoranti del proprio circondario. Ma chi decide di compiere questa scelta sarà anche maggiormente in salute e quindi avrà un **minore impatto sul sistema sanitario nazionale** (che nella sola Europa è [stimato attorno ai 110 miliardi di euro l'anno](#)), contribuirà a **ridurre il traffico e l'inquinamento** (e questi sono altri 25 miliardi di euro l'anno), aiuterà lo **sviluppo del commercio locale** (i negozi situati in prossimità di reti ciclabili hanno registrato aumenti nelle vendite pari al 49%), e favorirà la **riduzione della spesa per la manutenzione delle strade**, oltre ad [aumentare la propria produttività sul lavoro](#).





La **buona notizia** è che tutti questi dati non sono più frutto di mere intuizioni: negli ultimi anni, **scienziati** e **studiosi** di blasonate università e di riconosciute organizzazioni internazionali hanno puntato l'attenzione proprio sul ritorno di investimento della **ciclabilità** e hanno dato vita a una nuova disciplina che rischia di diventare la chiave di volta per ripensare le nostre città.

Questa disciplina si chiama **bikenomics** (una crasi tra le parole *bike* e *economics*)

Se volete saperne di più sulla *bikenomics*, potete iniziare a girare per biblioteche o a frugare sul web alla ricerca di studi e ricerche. Oppure potete partecipare al **workshop** che si terrà il **28 ottobre** alla Fabbrica del Vapore a **Milano** dove, in occasione di CityTech, rappresentanti dell'**Organizzazione Mondiale della Sanità**, della **European Cyclists' Federation**, del Politecnico di Milano e altri ancora presenteranno i risultati dei propri studi. Qui potrete scoprire l'esistenza di uno strumento per la valutazione dell'**impatto economico sulla salute** derivante dall'andare a piedi o in bicicletta, che i benefici economici generati dalla bicicletta sono di oltre 200 miliardi l'anno (più del Pil della Danimarca), che incentivare l'uso della bicicletta significa contribuire alla **creazione di green jobs** e che il rapporto tra costi e benefici di un investimento in ciclabilità può arrivare a **1:70**.

L'obiettivo è dimostrare che destinare fondi per la promozione della ciclabilità non è un costo, ma un investimento: probabilmente il più saggio e sicuro investimento che un amministratore locale possa mai fare.

<http://www.ilfattoquotidiano.it/2013/10/03/bikenomics-chiave-per-ripensare-citta/731855/>



21 ottobre 2013
di Gino Cervi

Citytech alla Fabbrica del Vapore. La mobilità urbana nel Terzo millennio: intervista a Barbara Covili

A Milano, la [Fabbrica del Vapore](#) di via Procaccini, vista Monumentale, è stata nei primi decenni del Novecento il posto dove si facevano – e si riparavano – i tram. Era la sede della **Società Carminati Toselli**, industria metalmeccanica “di materiale mobile e fisso per ferrovie, tramvie e affini”. Un posto quindi dove **lavoro e mobilità** sono sempre, o quasi, andati d'accordo. Si sa però che lavoro e mobilità, nelle città italiane, a Milano in particolare, da tempo hanno bisticciato, fino al punto da non capirsi più.

Alla Fabbrica del Vapore, che è da tempo diventata spazio polivalente del Comune di Milano in cui si ospitano spettacoli, rassegne cinematografiche, workshop e incontri culturali, lunedì 28 e martedì 29 ottobre si terrà la prima edizione di [Citytech](#), una due giorni tutta dedicata al tema della mobilità nuova, per “Ripensare il paradigma della mobilità per le città del terzo millennio”.

Per sapere che cosa conterrà il grande spazio della Fabbrica del Vapore nei due giorni di Citytech abbiamo intervistato **Barbara Covili**, amministratore unico di [ClickUtility on Earth srl](#), la società che organizza la manifestazione.

«Siamo arrivati a Citytech dopo sette edizioni di [Mobilitytech](#), giornate di incontri e studi che mettevano in contatto le imprese del settore della mobilità con le amministrazioni pubbliche e nello stesso tempo costituivano una rassegna delle più recenti innovazioni tecnologiche relative ai sistemi di trasporto e per la mobilità nel suo significato più ampio. Ma da quest'anno abbiamo deciso di cambiare format e location, selezionando il filone della **ciclabilità urbana**. Il tema sta assumendo proporzioni sempre più rilevanti, a livello internazionale. E per la prima volta con dati che rivelano un'epocale cambio di tendenza. Nel 2012 il superamento del numero di biciclette vendute rispetto a quello delle automobili è senza dubbio un indice della crisi economica, ma non può essere ridotto esclusivamente a una questione di risparmio. Stanno cambiando i paradigmi.»

In effetti, la dimensione economica è come sempre quella che fa, se non innescare, quantomeno accelerare determinati processi socio-culturali. Andare in bicicletta quindi non è più soltanto una risposta “sana e sostenibile”, ma è anche una via economica. Ma non può essere solo una questione di risparmio, no?





«No, non è solo la necessità di risparmiare a portare la gente in bicicletta. Esiste e ormai è consolidata in termini numerici e di profitto crescente un'economia che gira intorno alla bicicletta. Viene definita con un neologismo "sintetico": **Bikenomics**. E ne parleremo in modo approfondito proprio in uno dei workshop in cui si articoleranno le due giornate di Citytech. Secondo un recente studio, l'uso della bicicletta nell'UE-27 sarebbe in grado di generare ogni anno benefici economici pari a 200 miliardi di euro. Altro dato sorprendente è il rapporto costi/benefici straordinario: 1 a 70. Dal momento che l'Italia è il primo produttore di biciclette in Europa, sarebbe sciocco non cominciare a guardare in faccia questa realtà.»

E di fronte al dato economico, sicuramente dovrebbe cambiare anche l'atteggiamento della pubblica amministrazione che finalmente possono vedere nel tema della ciclabilità un investimento e non solo un costo sociale. Come affronterete il rapporto con le istituzioni?

«Nella due giorni di Citytech, a parte la sessione istituzionale di apertura dei lavori, il lunedì mattina, abbiamo puntato moltissimo nel far dialogare pubblico e privato. E possiamo dire con certezza che attenzione e volontà all'interazione sono fortemente cresciute, e riguardano tutti gli attori dello scenario: le aziende che investono in nuove tecnologie, le associazioni di categoria e, ovviamente, l'amministrazione pubblica. Finalmente disposti ad andare nella stessa direzione: quella del bene comune di una nuova vivibilità delle nostre città.»

Altri temi sono affrontati nei workshop: quello delle **funivie urbane**, come sistema alternativo di mobilità "sospesa" a costi contenuti e ampia capacità di trasporto; e quello dei parcheggi cittadini a gestione digitale; una proposta per rendere più "attraente" l'offerta TPL, ovvero il Trasporto Pubblico Locale – il workshop s'intitola proprio "**Sexy TPL**" – ; le nuove frontiere del car-sharing ecc. Ma si può avere un preciso dettaglio di contenuti e relatori dal sito web di [Citytech](#).

«Abbiamo invece dedicato la serata del lunedì a un talk-show in cui ci si chiederà quale spazio sarà il futuro rapporto tra i bambini e la mobilità urbana, in uno scenario sempre più percepito come pericolo, e mai come opportunità di crescita e di educazione. **Filippa Lagerback** sarà la conduttrice di questa tavola rotonda, che vedrà coinvolti giornalisti e scrittori, urbanisti e amministratori, ricercatrici o semplicemente genitori ciclisti urbani.»





E Barbara Covili va in bicicletta in città?

«Confesso che sono più una camminatrice. E con la bicicletta a Milano ho scontato il mio battesimo del fuoco, litigando spesso con rotaie e pavé sconnesso. Resto dell'avviso che comunque è questa la strada da intraprendere: da un lato fare di tutto per sensibilizzare l'opinione pubblica, stimolare – come proprio stiamo facendo con Citytech – il confronto tra le parti e, non da ultimo, farsi un po' di coraggio e tornare a “occupare” la città sottraendola alle auto.»

Domani, **martedì 22 ottobre**, alle **ore 13**, presso l'**Urban Center della Galleria Vittorio Emanuele II**, a Milano, si svolgerà la conferenza stampa di presentazione di **Citytech**. Insieme a **Barbara Covili**, saranno presenti **Pierfrancesco Maran**, Assessore alla Mobilità, Ambiente, Metropolitane, Acqua pubblica, Energia Comune di Milano, e **Carlo Tosti**, Direttore Osservatorio Eurispes sulla Mobilità e i Trasporti. Per ulteriori info sulla manifestazione, www.citytech.eu.

www.cyclemagazine.it/cycle/2013/10/citytech-alla-fabbrica-del-vapore-la-mobilita-urbana-nel-terzo-millennio-intervista-a-barbara-covili/

My Citytech - Shoot your New Mobility!

E' attivo My Citytech, Shoot your New Mobility!, il concorso foto/video di Citytech, in collaborazione con [Trasportando](#) e [Photographers](#), per selezionare i progetti che saranno esposti in una mostra durante l'edizione 2013 di Citytech. Le foto e i video partecipanti dovranno essere uploadati [sull'apposito bando](#) entro il 20 settembre e dovranno interpretare il concetto di Mobilità Nuova, intesa come mobilità in grado di soddisfare le esigenze di spostamento dei cittadini in modo razionale, sicuro, efficiente ed ecologico.



I venti migliori progetti (10 fotografie e 10 video) saranno esposti a Milano nei giorni 28 e 29 ottobre alla Fabbrica del Vapore durante la prima edizione di Citytech. Nella serata del 28 ottobre, saranno proclamati i due vincitori (uno per la categoria foto e uno per il video) alla presenza della giuria, del pubblico e delle istituzioni. I progetti potranno essere caricati nella sezione Bandi del sito [Photographers.it](#), e potranno essere votati tra il 20 e il 30 settembre sulla pagina www.facebook.com/photographersit del sito di [photographers.it](#) con il sistema dei Like.

Successivamente una giuria di qualità avrà il compito di selezionare i progetti vincitori e i due progetti più attinenti il tema, uno per la categoria foto e uno per la categoria video. Citytech ha il patrocinio del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, della Provincia di Milano, della Regione Lombardia, di AMAT (Agenzia Mobilità Ambiente Territorio) e Aipark. L'evento è realizzato da Clickutility on Earth, in collaborazione con il Comune di Milano. Per maggiori informazioni vi rimandiamo al [bando gratuito dell'iniziativa My Citytech](#)

<http://www.lastampa.it/2013/07/11/cultura/fotografia/my-citytech-shoot-your-new-mobility-NtGXKrt4QBDMQszVa0Bu5J/pagina.html>



Citytech: Siemens è Gold Sponsor. Presente al workshop su Smart Mobility: Car-Sharing e Infomobilità

Author : red

(FERPRESS) - Milano, 25 OTT - Siemens sarà presente con la Divisione Smart Grid del Settore Infrastructure & Cities alla prima edizione di [CITYTECH](#), in programma il 28 e 29 ottobre presso la Fabbrica del Vapore di Milano.

[dc] In qualità di Gold Sponsor, Siemens parteciperà alla sessione plenaria istituzionale di lunedì 28 ottobre (ore 10), presieduta dal Sindaco di Milano Giuliano Pisapia, dal Presidente della Provincia di Milano Guido Podestà e dal Presidente della Regione Lombardia Roberto Maroni.

Siemens sarà inoltre tra i protagonisti del workshop “Smart Mobility: le nuove frontiere del Car-Sharing e dell’Infomobilità” , in programma il 29 ottobre, dalle ore 9 alle 13. Interverranno Claudia Guenzi, Responsabile della Divisione Smart Grid di Siemens Italia, che illustrerà le funzionalità e le potenzialità offerte dall’e-Car Operation Center, e Manuela Di Fiore, Business Development del Segmento Energy Automation Application, che mostrerà le soluzioni Siemens per la mobilità del futuro.

[Per maggiori informazioni.](#) [/dc]



Comune di Milano

22 ottobre 2013

Citytech, incontri sulla mobilità nuova

Il 28 e 29 ottobre alla Fabbrica del Vapore si confrontano pubbliche amministrazioni, esperti, aziende per discutere le modalità del trasporto in Italia

Prenderà il via lunedì 28 ottobre Citytech, la due giorni di incontri tra amministrazioni pubbliche, aziende produttrici di tecnologie, opinion-makers di settore, operatori e associazioni, nati per indirizzare le scelte e ridefinire i paradigmi sulla mobilità e il trasporto in Italia. L'appuntamento Citytech, organizzato dal Comune di Milano in collaborazione con la Commissione europea Rappresentanza a Milano, l'adesione del Presidente della Repubblica e sua medaglia di rappresentanza, si concluderà con una serie di workshop martedì 29 ottobre. La prima giornata sarà inaugurata da un'anteprima esclusiva del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia di Eurispes. L'appuntamento è lunedì 28 ottobre alle ore 10 presso la Cattedrale della Fabbrica del Vapore, con l'apertura dell'evento a cura del Sindaco di Milano **Giuliano Pisapia**, del Presidente della Provincia di Milano **Guido Podestà** e del Presidente della Regione Lombardia **Roberto Maroni**. Inoltre, sarà inaugurata anche la mostra foto/video MyCitytech, ShootYour New Mobility!, a cura di **Roberto Mutti** e organizzata da Citytech, in collaborazione con Trasportando.com e Photographers.it.

I saluti di benvenuto della sessione istituzionale sono di **Barbara Covili**, Amministratore unico di Clickutility on Earth, società organizzatrice dell'evento. L'anteprima dei risultati del Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti in Italia è presentata da **Carlo Tosti**, Direttore Osservatorio sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes e da **Luca Masciola**, Direttore Comitato Libro Bianco sulla Mobilità e i Trasporti di Eurispes. Segue una tavola rotonda impostata come una moderna Agorà, con i protagonisti della politica, dell'economia e della società civile insieme per un confronto sulle esigenze reali di ogni categoria.

Di seguito alcuni degli interventi previsti: **Ennio Cascetta**, professore Università Federico II Napoli; **Maurizio Del Tenno**, assessore Infrastrutture e Mobilità della Regione Lombardia; **Lorenzo Fiori**, senior Vice President Strategie Finmeccanica; **Livio Gallo**, Amministratore Delegato Enel Distribuzione; **Massimo Gianfreda**, Sales Coordination, Infrastructure&Cities Sector and Energy Sector Siemens; **Luigi Legnani**, Amministratore Delegato Trenord; **Maurizio Manfellotto**, Presidente di Assifer; **Pierfrancesco Maran**, assessore alla Mobilità e Ambiente del Comune di Milano; **Gianni Martino**, Manager Operations Car2go Italia; **Barbara Morgante**, Direttore Centrale Strategie e Pianificazione Gruppo FS Italiane; **Marco Piuri**, Amministratore Delegato Arriva Italia e Iberia; **Giovanni Pontecorvo**, Presidente Breda Menarinibus; **Bruno Rota**, Presidente Atm; **Giovanni Valotti**, Presidente Metropolitana Milanese. Modera **Maria Berrini**, Amministratore Unico Amat (Agenzia Mobilità, Ambiente e Territorio del Comune di Milano).





Segue, dal pomeriggio di lunedì 28 ottobre e per tutta la giornata di martedì 29, un ricco calendario di workshop tecnici, ai quali partecipano professionisti da tutta Italia della Pubblica Amministrazione, gli operatori del settore, il mondo dell'associazionismo, i rappresentanti delle più importanti aziende produttrici di tecnologie per la mobilità e il trasporto italiane ed europee. Ecco un'anticipazione delle tematiche della due giorni. Per il programma completo, rimandiamo ai singoli comunicati stampa e alla sezione workshop di citytech.eu.

I workshop di lunedì 28 ottobre

- **VOLARE ALTO. FUNIVIE URBANE PER MUOVERSI IN CITTA'**. Con costi contenuti e grandi capacità di trasporto, le funivie sono l'ultima novità nel panorama mobilità urbana e molte amministrazioni stanno progettando di implementarle. Intervengono **Steven Dale**, il più grande esperto al mondo di funivie urbane e i principali costruttori mondiali di cablecars.

- **BIKEECONOMICS**. L'uso della bicicletta genera benefici economici nell'UE pari a 200 miliardi di euro l'anno. L'Italia, primo produttore di bici in Europa, è il paese che più di ogni altro deve approfittarne. Intervengono: **Kevin Maine**, Direttore Sviluppo della European Cyclists' Federation, con uno studio sulla Bikenomics; **Francesca Racioppi**, Senior Policy and Programme Adviser dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, che presenta Heat, uno strumento di calcolo sul risparmio in termini sanitari generato dall'uso della bicicletta; **Vincent Truter**, Lead di Cycology, un progetto di mobilità elettrica a due ruote in SudAfrica.

- **SMART PARK**. Le ultime novità sul mondo dei parcheggi in Italia e all'estero, organizzato in collaborazione con Aipark. Focus sul 16° Congresso Internazionale della European Parking Association che si è svolto a settembre a Dublino, e sulla città di Amsterdam, città modello in Europa per la gestione della sosta.

- Alle ore 18.30 **PREMIAZIONE** della mostra MY CITYTECH, SHOOT YOUR NEW MOBILITY!

- Alle ore 19.00 talk show condotto da **Filippa Lagerbäck** sul tema della mobilità dei Bambini.





I workshop di martedì 29 ottobre

- SEXY TPL. Strategie di comunicazione per rilanciare l'immagine del Tpl e incoraggiarne l'uso da parte dei cittadini, rendendolo accattivante e sensuale. Modera **Massimo Cirri** di Radio2 Rai e interviene Sylvie Cappaert-Blondelle, Communication Director UITP, che presenta la campagna Growwith Public Transport.

- SMART MOBILITY: LE NUOVE FRONTIERE DEL CAR SHARING E DELL'INFOMOBILITÀ. Gli ultimi trend del settore, il corporate car sharing, le diverse applicazioni in Europa e in Italia e i nuovi progetti di infomobilità per le città.

- POLITICHE DI GESTIONE DELLA MOBILITÀ E DELLA SOSTA. Esperienze nel mondo, presentate da esperti europei. Ne discutono, con uno sguardo su Milano, rappresentanti di Assolombarda, Unione del Commercio Milano, AICAI, Legambiente, FIAB-Ciclobby, Genitori antimog, Esperti del Comitato scientifico del Pums e rappresentanti del Comune di Milano. Organizzato da Comune di Milano e AMAT nell'ambito del percorso di elaborazione del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile di Milano.

- TPL COME SETTORE DI VITALE IMPORTANZA. Un workshop per rilanciare il Tpl. Per generare crescita economica, posti di lavoro e stili di vita più sostenibili. Interviene **Erasmus D'Angelis**, Sottosegretario di Stato al Ministero delle Infrastrutture e Trasporti con delega al Tpl.

http://www.comune.milano.it/portale/wps/portal!/ut/p/c0/04_SB8K8xLLM9MSSzPy8xBz9CP0os3hHX9OgAE8TIwP_kGBjAyMPb58Qb0tfYwMDA_2_CbEdFAJbRREs!/?WCM_GLOBAL_CONTEXT=/wps/wcm/connect/ContentLibrary/giornale/giornale/tutte+le+notizie+new/mobilita+ambiente+arredo+urbano+verde/citytech_fabbrica_vapore

ALTRE SEGNALAZIONI

Pre evento





www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=374782
www.ricerchetrasporti.it/citytech-2013-la-mobilita-nuova-del-terzo-millennio/
www.urbanocreativonews.it/news/citytech-il-forum-sulla-mobilita-nuova
www.ideegreen.it/citytech-2013-20949.html
www.greencity.it/news/6592/dopo-mobilitytech-arriva-citytech.html
www.ferpress.it/?p=101776
www.autobusblog.com/3/post/2013/05/-la-mobilit-nuova-del-terzo-millennio-a-milano.html
www.magazine.greenplanner.it/2013/05/09/citytech-2013-la-mobilita-nuova-del-terzo-millennio/
www.bicitech.it/citytech-2013-la-mobilita-nuova-del-terzo-millennio/
www.trasportando.com/tag/citytech/
www.wisesociety.it/eventi/citytech-un-contenitore-di-intelligenza-per-le-smart-cities/
www.tecnelab.it/index.asp?idCategoria=2&idSottoCategoria=4&idSottoPagina=3043&inizioSottoPagine=0
www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=375304
www.magazine.greenplanner.it/2013/06/14/mobilita-sostenibile-e-nuova-se-ne-parlera-a-citytech/
www.hubcomunicazione.it/asapress/4-mobilita-del-futuro/49546-citytech-ripensare-i-trasporti-citytech-a-milano-il-2829-ottobre
www.freewsp.com/notizie/archivio/e/665252/scienza/citytech-e-la-mobilita-nuova-a-milano-il-28-e-29-ottobre-2013
www.eteditrice.eu/pdf/citytech-2013.pdf
www.online.stradeeautostrade.it/eventi/122
www.bustocoach.com/it/content/eventi
www.milano.insidechronicle.com/hypermilano/reader/quotidiani-article?queryparser=guid:80627--2013-citytech-ripensare-la-mobilit-urbana-del-iii-millennio-a-milano-il-2122-ottob
www.greenstart.it/approfondimento/gli-appuntamenti-del-2013-parlare-di-mobilit%C3%A0-sostenibile-e-auto-green-725
www.trasportiambiente.it/iniziative.html
www.infrastrutture.ilsole24ore.com/bancadati/8729
www.vadoetorno.com/autobus.html
www.electricmobility.it/index.php?option=com_content&view=article&id=1797:citytech&catid=25:auto-elettriche&Itemid=59
www.clickmobility.it/mobility/permalink/citylec-e-mobilita-nuova-a-milano-a-ottobre.action
www.automotivespace.it/news/auto/libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-delleurispes/
www.greencity.it/news/6779/a-citytech-la-presentazione-del-libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-dell-eurispes.html
www.trasportando.com/2013/il-libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-in-italia-protagonista-al-citytech/
www.ferpress.it/?p=109499
www.trasportale.it/eventi/appuntamenti/5465-citytech-l-appuntamento-milanese-con-la-nuova-mobilit%C3%A0.html
www.magazine.greenplanner.it/2013/07/04/il-libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-di-eurispes/
www.euromerci.it/le-notizie-di-oggi/presto-un-libro-bianco-su-mobilita-e-trasporti-di-eurispes.html
www.it.ibtimes.com/articles/52156/20130704/trasporti-mobilita-libro-bianco-eurispes-citytech-osservatorio.htm
www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=375514
www.alternativasostenibile.it/articolo/al-citytech-libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-dell-eurispes-.html
www.omniauto.it/magazine/23685/libro-bianco-sulla-mobilita-e-i-trasporti-delleurispes-2013-
www.areapress.it/vediarticolo.asp?id=21812
www.tribuna.com/aas/it/istituzioni-italiane-nazionali-othermenu-78/43715-eurispes-pronto-il-libro-bianco-dei-trasporti.html
www.gabrielecaramellino.nova100.ilsole24ore.com/2013/07/news-networking.html
www.bizfactor.it/crescere/foto-creative-mobilita-sostenibile-partecipa-concorso/
www.bikeitalia.it/2013/07/11/concorso-foto-video-mobilita-nuova/

www.bustocoach.com/
www.magazine.greenplanner.it/2013/07/11/my-citytech-shoot-your-new-mobility-la-mobilita-in-concorso/
www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=375593
www.circuitiverdi.it/blog/2013/07/11/tutto-pronto-per-il-concorso-fotografico-citytech/
www.ricerchetrasporti.it/concorso-fotovideo-di-citytech-shoot-your-new-mobility/
www.trasportando.com/2013/my-citytech-shoot-your-new-mobility-al-via/
www.photographers.it/news/my-citytech-shoot-your-new-mobility--6652.html
www.fotografia.it/agenda_DettaglioConcorso.aspx
www.alternativasostenibile.it/articolo/citytech-lancia-il-concorso-foto-video-shoot-your-new-mobility-.html
www.tecnelab.it/index.asp?idCategoria=2&idSottoCategoria=4&idsottopagina=3151
www.findmytalent.it/casting/my-citytech-shoot-your-new-mobility-per-foto-e-video/
www.professionearchitetto.it/concorsi/notizie/17979/My-Citytech-Shoot-your-New-Mobility
www.archiportale.com/news/2013/07/concorsi/al-via-il-concorso-my-citytech-shoot-your-new-mobility!_34798_30.html
www.romainbicielettrica.it/my-citytech-shoot-your-new-mobility/
www.facebook.com/EasyBikeorg/posts/569424893103150
www.freewebpos.com/notizie/ultime/citytech%20apre/
www.oggi.notizie.it/external/concorso-my-citytech-shoot-your-new-mobility
www.247.libero.it/focus/26213331/13/concorso-foto-video-scatta-la-mobilit-nuova-un-idea-di-citytech/
www.it.wikipedios.com/italia/citytech/
www.bikeverona.it/p/news/my-citytech-shoot-your-new-mobility-
www.europaconcorsi.com/competitions/236739-My-Citytech-shoot-your-new-mobility-
www.bikemi.com/noticias/detalle_noticia.php?TU5fTk9USUNJQVM%3D&Ng%3D%3D&Njcy
www.edilportale.com/news/2013/07/concorsi/al-via-il-concorso-my-citytech-shoot-your-new-mobility!_34798_30.html
[www.circuitiverdi.it/blog/2013/07/11/tutto-pronto-per-il-concorso-fotografico-citytech/_\(vecchia_notizia\)](http://www.circuitiverdi.it/blog/2013/07/11/tutto-pronto-per-il-concorso-fotografico-citytech/_(vecchia_notizia))
www.easycycle.effettoterra.org/notizie/item/2940-arriva-il-contest-fotografico-sul-concetto-di-mobilita-nuova
www.giovaniantisti.it/concorsi
www.fanpage.it/sonia-pampuri/
www.lavoricreativi.com/news/bando-concorso.php?id=221
www.creathead.it/italian/news/2499/my-citytech-shoot-your-new-mobility
www.qualenergia.it/articoli/20130715-funivie-urbane-una-mobilit%C3%A0-nuova-con-le-citt%C3%A0-viste-dall%E2%80%99alto
www.greenstart.it/news/funivie-cittadine-risorsa-la-mobilit%C3%A0-851
www.edilcamp.it/notizie/158/funivie_urbane_idea_per_le_smartcity_del_futuro.html
www.edilizaurbanistica.it/pf/testo-news/32474/Mobilita-a-impatto-zero-la-novita-e-costituita-dalle-funivie-urbane
www.lestradedellinformazione.it/site/home/rubriche/articolo13104.html
www.unionegeometri.com/news/29/07/2013/le-funivie-urbane-per-una-mobilita-a-impatto-zero_1883.html
www.clickmobility.it/mobility/permalink/funivie-urbane-ultima-tendenza-della-mobilita-nuova.action
www.tuttotrasporti.it/archivio/notizie/2013/07/25/funivie_urbane_se_ne_parla_a_citytech.html
www.lastampa.it/2013/08/18/scienza/ambiente/focus/arriva-linvasione-delle-funivie-urbane-XwhvWQw0DF6pkKGnxohmLN/pagina.html
www.ecologiae.com/funivia-urbana-nuova-frontiera-mobilita-sostenibile/70361/
www.iljournal.it/2013/le-funivie-urbane-arrivano-in-italia/498674
www.motorionline.com/2013/10/24/reault-partecipa-al-citytech-con-zoe-e-twizy/
www.lifegate.it/it/eco/people/mobilita/trasporti/citytech-2013.html



www.tuttotrasporti.it/archivio/passeggeri/2013/09/24/milano_accende_i_riflettori_sul_tpl.html

www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376320

www.ricerchetrasporti.it/a-citytech-il-trasporto-pubblico-locale-e-sexy/

www.trasportando.com/?cat=1

www.funivie.org/web/a-citytech-il-tpl-e-sexy/

www.rinnovabili.it/categoria-eventi/citytech-tpl-sexy-trasporto-pubblico-132/

www.magazine.greenplanner.it/2013/09/26/parlare-del-trasporto-pubblico-locale-puo-anche-cool-sexy/

www.greenstart.it/news/quando-il-trasporto-pubblico-locale-diventa-sexy-906

www.veicolielettricinews.it/citytech-milano-29-ottobre-sexy-tpl-un-convegno-innovativo-sulla-comunicazione-del-trasporto-pubblico/

www.ferpress.it/?p=116228

www.magazine.greenplanner.it/2013/09/05/il-presidente-napolitano-manda-la-adesione-citytech/

www.magazine.greenplanner.it/2013/09/10/citytech-2013-ecco-le-primarie-anticipazioni-sul-programma/

www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376537

www.ambientequotidiano.it/2013/10/15/bikenomics-bicicletta-economia-workshop-citytech-28-ottobre/

www.ambientequotidiano.it/2013/10/03/tpl-sexy-citytech-milano-convegni-29-ottobre/

www.ciclismo.it/bikenomics-lrsquoeconomia-della-bicicletta-ciclismo-24289

www.alternativasostenibile.it/articolo/mobilita-citytech-chi-non-c-e-non-ci-sara-.html

www.ilsostenibile.it/2013/10/11/verso-la-mobilita-sostenibile-con-citytech-dal-28-al-29-ottobre-milano/

www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376320

www.ferpress.it/?p=119830

www.autobusblog.com/citytech-le-due-giornate-di-milano.html

www.greenstart.it/news/tutti-gli-appuntamenti-e-gli-eventi-di-citytech-933

www.greenstart.it/news/citytech-milano-capire-meglio-il-fenomeno-del-car-sharing-921

www.transportonline.com/evento_5_Citytech-2013:-le-ultime-notizie-sulla-Mobilita-Nuova.html

www.bicycletv.it/citytech/

www.alternativasostenibile.it/articolo/citytech-2013-i-protagonisti-della-mobilita-nuova-.html

www.risparmiodienergia.it/trasporti-eco-efficienti/citytech-lappuntamento-gli-appassionati-della-mobilita-sostenibile/

www.mnews.it/2013/10/citytech-domani-assessore-maran.html

www.lestradeweb.com/index.php/component/k2/item/156-ecco-citytech-la-due-giorni-sulla-mobilita-di-oggi-e-domani

www.mnews.it/2013/10/citytech-al-via-il-28-ottobre-gli.html

www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376722

www.mi-lorenteggio.com/news/26692

www.ilghirlandaio.com/architettura/89301/milano-la-mobilit-del-futuro-in-mostra-a-citytech/

www.ecodimilano.com/milano-citytech-incontri-sulla-mobilita-alla-fabbrica-del-vapore-il-28-e-29-ottobre-programma--20131023.htm

www.alternativasostenibile.it/articolo/bikenomics-l-economia-della-bicicletta-.html

www.rivistabc.com/articoli/citytech-a-milano-per-ripensare-la-mobilita-urbana/

www.greencity.it/news/6968/citytech-incontri-sulla-mobilita-nuova-alla-fabbrica-del-vapore.html

www.circuitverdi.it/blog/2013/10/23/citytech-alla-fabbrica-del-vapore-e-tutto-pronto-per-il-grande-evento-smart/

www.circuitverdi.it/event/my-citytech-shoot-your-new-mobility-la-mostra-foto-video-citytech/

www.circuitverdi.it/blog/2013/10/16/citytech-tantissimi-eventi-esclusiva/

www.borracedipoesia.it/la-mobilita-nuova-passa-per-la-bikenomics/

wisesociety.it/ambiente-e-scienza/al-via-a-milano-la-rassegna-citytech-sulla-mobilita/



www.key4biz.it/Smart_City/2013/10/

[Smart_City_Mobility_Citytech_Milano_Mobilita_Sostenibile_Bike_Economia_220716.html](http://www.key4biz.it/Smart_City/2013/10/Smart_City_Mobility_Citytech_Milano_Mobilita_Sostenibile_Bike_Economia_220716.html)

www.tekneco.it/ambiente/citytech-una-mobilita-nuova-per-il-xxi-secolo/

www.ecodallecitta.it/notizie.php?id=376765

www.triwu.it/sezione-in-primo-piano/-/asset_publisher/E9rU/content/citytech-per-una-nuova-mobilita-urbana?prp_564233524_categoryId=12352

www.infomotori.com/auto/2013/10/23/renault-zoe-citytech-milano-il-28-e-29-ottobre-201/

www.julienews.it/notizia/istruzione-e-lavoro/a-citytech-i-veicoli-elettrici-renault--per-la-mobilit-del-terzo-millennio/318883_istruzione-e-lavoro_7.html?page=1

TV, RADIO e WEB-TV

Pre evento



TV Nazionali

Servizio del TG3 Lombardia in onda lunedì 28 ottobre alle 14:30

TG LOMBARDIA EDIZIONE DELLE 14.00



<http://www.rai.tv/dl/RaiTV/programmi/media/ContentItem-cc34360b-2363-4f52-88d8-96fc6fd60cd3-tgr.html#p=0Canale 53>

Canale 53 Digitale terrestre, programma Yellow, puntata del 3 novembre: segnalazione dell'evento

Canale 53 Digitale terrestre, programma Yellow, puntata del 10 novembre: intervista all'Assessore Pierfrancesco Maran e Fulvia Fazio di Enel realizzate a Citytech.

RADIO

Isoradio, 2 settembre 2013, ore 13:10, Intervista a Barbara Covili su Isoradio

AGR Circuito di radio nazionali, intervista a Barbara Covili in onda domenica 27 ottobre su Green Time, e martedì 29 ottobre su CNRLab (82.9 FM) su Terra chiama Terra, con replica lo stesso giorno

Radio 24 – Il Sole 24 Ore, Intervista a Carlo Tosti, in onda il 28 ottobre durante il GR delle 13

Radio 24 – Il Sole 24 Ore, Intervista a Paolo Pinzuti, in onda nel programma Essere o avere, condotto da Marialuisa Pezzali, sabato 9 novembre

Radio Lifegate, intervista ad Alberto Federici – Gruppo Unipol, in onda il 4 dicembre, ore 12:30
<https://dl.dropboxusercontent.com/u/13276108/idee%20sostenibili%20-%20Unipol%201.mp3>

WEB-TV

Funivie Urbane, la nuova frontiera della mobilità? Ciclointervista a Carlo Iacovini | BicycleTv.it al Citytech



Quando pensiamo ad una funivia ci viene subito in mente una montagna piena di neve. Da alcuni anni però gli urbanisti hanno deciso di sfruttare questo nuovo mezzo di trasporto per collegare zone della città, difficilmente raggiungibili con altri mezzi. **Sono ancora rari i casi in Europa**, Londra ne ha costruita una per collegare il villaggio Olimpico.

Un mega impianto totalmente elettrico che collega la città da nord a sud, attraversando il Tamigi, con impianti fotovoltaici presenti in ogni stazione. **Il primo esempio in America** invece è stata la funivia, costruita già nel 1976, che collegava Roosevelt Island a Manhattan. **Oggi le funivie urbane sono diffuse soprattutto in Sud America**, Brasile e Colombia in primis. **Un bell'esempio sono le gondolas di Medellin**, in Colombia - così si chiamano le cabine che viaggiano a 16 km orari trasportando fino a 8.000 persone ogni ora -.

Le funivie urbane sono anche mezzi di trasporto molto convenienti, più economici da costruire e da gestire di una metropolitana, ma anche di una linea tramviaria.

In Italia i casi sono rari, c'è una funivia urbana a Bolzano che collega la città all'Altopiano del Renon. A Bolzano però ci sono anche le due ditte leader del settore che esportano funivie e treni sopraelevati in tutto il mondo – i treni aerei di Las Vegas vengono da Bolzano, tanto per citare un esempio -. **E' Genova a vantare il progetto più ambizioso**, una funivia che collegherebbe la città con l'aeroporto. Una capacità di carico di 4.000 persone l'ora per appena 90" di viaggio. Il progetto è già stato in parte finanziato e dovrebbe essere pronto per il 2016.

Ne abbiamo parlato con Carlo Iacovini, di Clickutility on Earth in questa ciclo intervista condotta da **Giselle Martino** a bordo del [VeloLeo](#), durante il [Citytech](#) di Milano.

<http://bicycletv.it/videos/loms-e-la-bicicletta/>

Bikenomics, bicicletta ed economia.

Ciclo intervista a Paolo Pinzuti | BicycleTv.it al Citytech



Bikenomics, in una parola sola: bicicletta ed economia. Quanto vale, in termini economici, per un'amministrazione pubblica investire in ciclabilità? Ne parliamo con Paolo Pinzuti, fondatore di #salvaiciclisti, giornalista (il Fatto Quotidiano, Bikeltalia), ciclo blogger e promotore del workshop Bikenomics al Citytech di Milano. **Secondo uno studio pubblicato lo scorso Giugno dalla European Cyclists Federations, il valore derivante dall'utilizzo della bicicletta in tutta Europa**

corrisponde a circa 207 miliardi di euro l'anno. Più o meno il PIL di un paese di medie dimensioni come la *Danimarca*. La parte più consistente di questa cifra deriva dal risparmio sui costi del sistema sanitario nazionale. **Il traffico, che Pinzuti definisce una forma di *criminalità disorganizzata*, in cui vige la legge del più forte** – chi ha il mezzo più grosso e potente prevarica sugli utenti più deboli – è causa, solo in Italia, di 5.000 morti ogni anno. Morti che, a livello globale, arrivano a circa un milione e mezzo ogni anno. Lasciando per un attimo da parte il discorso sull'enorme tragedia planetaria di cui il traffico è causa, e parlando invece in termini di economia, i soli morti italiani costano, al nostro sistema sanitario nazionale, circa 50 miliardi di euro l'anno. Più o meno 2.5 punti di PIL.

Inoltre lo stare bloccati nel traffico significa perdita di tempo, e di conseguenza di denaro, per milioni di professionisti e lavoratori. Solo in Italia – sostiene ancora Pinzuti – si stima una perdita quantificata in circa 45 miliardi di euro in mancata produttività. **A chi giova tutto questo caos** di automobili che si muovono provocando una specie di *massa critica*, in cui finiscono però per restare loro stesse intrappolate? Inutile citare case automobilistiche, compagnie di assicurazioni e colossi del petrolio per capire di chi stiamo parlando. **Il problema non sono però le grandi compagnie che investono in campagne di marketing allo scopo di fare profitto**, ma le amministrazioni che, al contrario, non investono nulla in altrettante campagne per spiegare ai cittadini che l'automobile raramente – talvolta lo è, ma 9 volte su 10 non lo è – è il mezzo di trasporto più adatto per muoversi. **A questo proposito Pinzuti ci fornisce un altro dato molto indicativo:** le sole case automobilistiche in Italia spendono 800 milioni di euro ogni anno in spot tv. E sapete a quanto ammonta invece l'investimento pubblicitario a favore del Trasporto Pubblico Locale? A zero. **Durante la due giorni del Citytech** si è parlato anche di questo: di come rilanciare il TPL e di chi, e con quali risultati, ha iniziato ad investire in campagne pubblicitarie per rendere affascinante, sexy, il muoversi in autobus o in metropolitana.

<http://bicycletv.it/videos/bikenomics-pinzuti-al-citytech/>

L'OMS e la bicicletta, ciclo intervista a Francesca Racioppi



Francesca Racioppi, Senior Policy and Programme Adviser dell'Organizzazione Mondiale della Sanità, ciclo intervistata da Giselle Martino a bordo del [VeloLeo](#) durante il **Citytech**, ci parla della correlazione tra salute, bicicletta ed economia.

Le conoscenze scientifiche nel campo della relazione tra l'andare in bicicletta e la salute si sono venute consolidando nel corso degli ultimi anni, ed è stato proprio grazie a questi sviluppi che adesso l'OMS è in grado non solo di dire che pedalare fa bene, ma anche **quanto** fa bene.

Questo, secondo l'OMS, è un'ottima opportunità perché consente alle amministrazioni di poter cominciare a considerare la bicicletta anche nella sua funzione prettamente economica. Parlare di **Bikenomics** (bici ed economia) ribalta la situazione, perché la bicicletta diventa centrale, diventa un investimento economico e redditizio.

Quali sono i paesi che stanno investendo sulla ciclabilità e con quali risultati? E in Italia, quali sono le esperienze più interessanti? Cosa significa poter andare in bicicletta tutti i giorni per un bambino e per la sua crescita? A questi ed altri quesiti abbiamo cercato di dare risposta in questa ciclo chiaccherata.

<http://bicycletv.it/videos/loms-e-la-bicicletta/>



Filippa Lagerback e la mobilità dei bambini. Le ciclo interviste di BicycleTv.it al Citytech



Siamo stati al Citytech di Milano lo scorso 28 e 29 ottobre per raccontare, a bordo del [VeloLeo](#), quale sarà il futuro della mobilità nuova in Italia. In questa ciclo chiaccherata con **Filippa Lagerback**, conduttrice tv, scrittrice e ciclo attivista, abbiamo parlato della **mobilità dei bambini**.

Perché oggi non possiamo mandare i nostri figli a scuola da soli? In che modo le nostre città dovrebbero essere ripensate in funzione degli utenti più deboli piuttosto che delle automobili? Cosa significa per un bambino potersi muovere liberamente ed autonomamente, invece di essere costantemente scortato dai genitori?

Filippa, in compagnia della nostra Giselle Martino, ha cercato di rispondere a queste domande.

<http://bicycletv.it/videos/filippa-lagerback-al-citytech/>

PRESS REVIEW

Novembre 2013

Claudia Ceroni

Media Relations

e-mail: ufficiostampa@citytech.eu

cel: 345-3275496



Milano
Fabbrica del Vapore
28 e 29 ottobre 2013

CITYTECH è un evento:



www.citytech.eu - info@citytech.eu

SEGUICI SU:



SEDE LEGALE VIA MONTE GRAPPA, 16 - 40121 BOLOGNA - TEL: +39 051-2960894 - FAX: +39 051-220997
SEDE OPERATIVA VIA ARENA, 1 - 20123 MILANO - TEL. E FAX: +39 02-39811690