

SmartCity & mobility Lab



Intervista a:
**FEDERICO
PROTTO**

A.D. Retelit

**La banda larga:
volano fondamentale
per la Smart City**

**Infrastrutture
per la mobilità
elettrica: a
che punto siamo?**

**Auto a guida
autonoma:
come conciliare
etica e tecnologia**



Available on the
Android Market



Available on the
App Store

Euromobility

è una associazione nata con l'obiettivo di supportare e promuovere il settore della mobilità sostenibile e, in particolare, la figura del mobility manager presso le Pubbliche amministrazioni e le imprese private

Dal 2011, Euromobility è stata indicata dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare come National Focal Point (NFP) per l'Italia in EPOMM (European Platform on Mobility Management)

"Contribuire a creare e diffondere la cultura della mobilità sostenibile, stimolando negli individui e nelle organizzazioni comportamenti sempre più orientati all'adozione di soluzioni eco-compatibili per una migliore qualità della vita"

www.euromobility.org

Sostieni Euromobility!!!



Euromobility

Incroci



Nelle scorse settimane è andato in scena all'Auditorium Parco della Musica di Roma e al Teatro Sociale di Brescia "Incroci, una storia quasi vera della mobilità in quattro quadri e un epilogo", il primo spettacolo sulla mobilità sostenibile, un divertissement tra il reale e l'immaginario che, sul filo del paradosso e dell'ironia, si interroga sulle nostre abitudini e sui benefici veri o presunti del progresso tecnologico.

Per portare lo spettacolo nella tua città o nella tua scuola invia una e-mail alla produzione (SCRAT) info@scrat-srl.it

Corso di Formazione per Mobility Manager

Prossima edizione:
28 - 30 settembre
2016



MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE

OSSERVATORIO PUMS

ENDURANCE
ITALIA

L'OSSERVATORIO PUMS NASCE DAL PROGETTO EUROPEO ENDURANCE PER PROMUOVERE LA MOBILITÀ URBANA SOSTENIBILE IN ITALIA

L'Osservatorio sui PUMS (Piani Urbani della Mobilità Sostenibile) mette innanzitutto a disposizione delle città il portale www.osservatoriopums.it che fornisce informazioni e servizi, ma anche una serie di eventi e iniziative frontali, di volta in volta comunicate alle città aderenti.

L'adesione all'Osservatorio da parte delle città è del tutto gratuita ed è finalizzata esclusivamente a favorire l'accesso alle informazioni e a potenziare la rete delle città attive per la mobilità sostenibile, oltre che a garantire la visibilità delle iniziative in corso.

**ANNIBALE,
IL SERPENTE
SOSTENIBILE**



"ANNIBALE" E IL MOBILITY MANAGER SCOLASTICO INTRODOTTO CON IL RECENTE COLLEGATO AMBIENTALE

La campagna "Annibale, il serpente sostenibile" è ideale per essere inserita nell'ambito di progetti di mobilità sostenibile casa-scuola, finanziabili con il prossimo decreto del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, così come previsto dalla recente **LEGGE 28 dicembre 2015, n. 221** (brevemente detta Collegato Ambientale).

Per scoprire come far aderire la tua città o la tua scuola per il prossimo anno scolastico visita il sito www.annibaleserpentesostenibile.it, mentre per inserire "Annibale" in progetti di mobilità sostenibile invia una e-mail a segreteria@euromobility.org

via Monte Tomatico, 1 - 00141 Roma
Tel, +39 06.89021723 - Fax, +39 06.89021755
e-mail: segreteria@euromobility.org

Euromobility
EPOMM Italia
European Platform on Mobility Management

SmartCity & mobility Lab

Sommario



Editoriale

Investire su banda larga e innovazione per superare il deficit infrastrutturale del Paese
di Edoardo Croci

3



Mobilità sostenibile

Italia ancora fanalino di coda sull'auto elettrica!
di Fabio Rosatii

4



Il personaggio

Intervista a Federico Protto
di Edoardo Croci

8



Mobilità sostenibile

Andare al lavoro in bicicletta
di Marco De Mitri

11



ICT

Tecnologie e reti per fare degli acquisti pubblici una leva dello sviluppo economico
di Marino Cavallo

13



Intervista

Intervista a Carlo Tursi General Manager di Uber Italia
di Elisa Serafini

14



Mobilità del futuro

Autovetture "autonome": a che punto siamo?
di Roberto Verderajme

16



Eventi

Be Social, Move Smart
a cura dell'Ufficio Stampa di Smart Mobility World

19



Lavoro

Smart City: le start up per le città intelligenti
di Marina Verderajme

31



Pubblicazioni

Novità editoriali
di Denis Grasso

32



Eventi

Gli eventi dedicati alla mobilità sostenibile
di Denis Grasso

33



Eventi

Gli appuntamenti sulla Mobilità
a cura della Redazione

34

Be smart, be updated!

La nuova testata digitale
che approfondisce
tutti i temi legati
alla città intelligente

www.mobilitylab.it



L'innovazione nel trasporto pubblico e nella mobilità sostenibile
mobilitylab.it



Comitato Scientifico

Dario BALOTTA
Responsabile Trasporti Legambiente

Ing. Lorenzo BERTUCCIO
Direttore Scientifico Euromobility, Roma

Prof. Andrea BOITANI
Università Cattolica di Milano

Prof. Alberto COLORNI
Direttore Centro METID, Politecnico di Milano

Prof. Edoardo CROCI (Presidente)
IEFE, Università Bocconi, Milano

Prof. Angelo DI GREGORIO
Direttore CRiET, Università Bicocca, Milano

Arch. Andreas KIPAR
Presidente GreenCity Italia

Dott. Arcangelo MERELLA
Amministratore Unico IRE. Infrastrutture, Recupero, Energia, Agenzia Regionale Ligure

Prof. Enrico MUSSO
Università di Genova

Prof. Fabio ROSATI
Direttore Centro Studi Mobilità, Roma

Dott. Gian Battista SCARFONE,
Presidente ASSTRA Lombardia

Prof. Carlo SCARPA,
Presidente Brescia Mobilità

Prof. Lanfranco SENN
Direttore CERTET, Università Bocconi, Milano

Prof. Andrea ZATTI
Università di Pavia

Hanno collaborato a questo numero:

Marino CAVALLO

Marco DE MITRI

Denis GRASSO

Elisa SERAFINI

Simone PIVOTTO

Fabio ROSATI

Marina VERDERAJME

Roberto VERDERAIME

Direttore Responsabile

Edoardo CROCI - direttore@mobilitylab.it

Redazione e Coordinamento

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583

Simone PIVOTTO - redazione@mobilitylab.it

Pubblicità

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583 - pubblicita@mobilitylab.it

Amministrazione

Tel. 02.86464080 - Fax 02.72022583 - amministrazione@mobilitylab.it

Editore: Servizi Associativi srl

Sede Legale: Via Cadamosto, 7 - 20129 Milano (MI) - Italy - Sede Operativa: Via Agnesi, 3 - 20135 Milano (MI) - Italy

Tipografia: Bonazzi grafica s.r.l. - Sondrio (SO)

Registrato al Tribunale di Milano il 30/01/2007 n° 61

È vietato riprodurre testi ed immagini senza l'autorizzazione dell'editore

Investire su banda larga e innovazione per superare il deficit infrastrutturale del Paese



di *Edoardo Croci* > direttore@mobilitylab.it

Il numero quindici di Smart City & MobilityLab ospita in copertina un personaggio chiave nel settore dell'innovazione: **Federico Protto**, Amministratore Delegato di Retelit.

Protto pone l'accento sull'importanza delle telecomunicazioni come driver di sviluppo delle nostre città e più in generale del Paese.

La Smart City devono ambire sempre di più, sottolinea l'AD di Retelit, ad essere uno straordinario cantiere di innovazione, nel quale i cittadini possono rivestire un ruolo determinante in termini di stimolo e di proposta.

Fabio Rosati ritorna sul tema della mobilità elettrica con una approfondita disamina sui limiti infrastrutturali che impediscono al fenomeno di decollare anche nel nostro Paese.

Marco De Mitri ci parla di mobilità ciclabile, con particolare riferimento alla crescente diffusione dei meccanismi di incentivo economico da parte delle aziende per i dipendenti che decidono di andare al lavoro in bicicletta.

Marino Cavallo in questo numero ci parla di appalti e di come un sistema di gestione più innovativo possa avere ricadute positive anche in termini di sostenibilità e attenzione all'ambiente.

Elisa Serafini ci aiuta a tracciare un quadro sul fenomeno Uber con un'intervista al General Manager di Uber Italia Carlo Tursi.

Roberto Verderajme presenta un interessante approfondimento sui sistemi di auto a guida autonoma con particolare riferimento al rapporto etica-tecnologia.

Spazio al consueto appuntamento riservato al mondo del lavoro, curato da **Marina Verderajme**, che questo bimestre si occupa del binomio start-up e smart city.

Si rinnova, inoltre, lo spazio dedicato agli Eventi e alle Pubblicazioni, curato da **Denis Grasso**.

EDOARDO CROCI



Edoardo Croci è laureato con lode in Discipline Economiche e Sociali all'Università Bocconi di Milano ed è stato Visiting Scholar al Dipartimento di Management della New York University. Direttore di ricerca di IEFÉ, il centro di ricerca di economia e politica dell'energia e dell'ambiente dell'Università

Bocconi è Project Leader dell'area Green Economy del CRIET – (Centro di ricerca Interuniversitario in Economia del Territorio). È titolare del corso "Carbon management and carbon markets" all'Università Bocconi. È stato Assessore alla Mobilità, Trasporti e Ambiente del Comune di Milano e Presidente dell'ARPA (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) della Lombardia. Autore di numerose pubblicazioni in materia di economia dell'ambiente e dell'energia.

Italia ancora fanalino di coda sull'auto elettrica!

I problemi per questa soluzione ecologica sono ancora molti: infrastrutture per la ricarica praticamente assenti in Italia, scarsa autonomia delle batterie e tempi lunghi per la ricarica. In Europa, grazie anche agli incentivi, le crescite sono più consistenti ed anche le infrastrutture non mancano!

di Fabio Rosati > f.rosati@centrostudimobilita.it

Dal punto di vista della diffusione delle automobili elettriche, l'Italia si dimostra fanalino di coda rispetto al resto dell'Europa ed è il paese dove l'auto viene utilizzata quotidianamente. Infatti in Italia l'uso del mezzo privato negli spostamenti quotidiani rimane prevalente e, complessivamente, in aumento, secondo un recente studio Censis: nel 90% circa delle province italiane almeno il 60% degli spostamenti sistematici casa-lavoro avviene in auto ed in molte province si supera il 70%.

Soprattutto il Mezzogiorno vede un aumento dell'uso del mezzo privato. Centri importanti come Palermo, Catania e Bari fanno registrare, negli ultimi anni, incrementi compresi fra il 5% e il 10%, soglie che Crotone e Agrigento addirittura oltrepassano.

Un fattore che in parte può spiegare questi dati è legato all'insufficiente e inadeguata offerta di trasporto pubblico. Il calo degli investimenti nel settore, tra l'altro, ha prodotto uno stato generale di insoddisfazione fra gli italiani, che ne percepiscono l'evoluzione in termini molto negativi rispetto alla media europea. In effetti la qualità dell'offerta evidenzia tendenze al ribasso, con forti criticità proprio

nel Mezzogiorno, dove un numero crescente di cittadini sofferisce ai disservizi grazie al mezzo privato.

Soprattutto laddove già oggi permangono condizioni di scarsa fruibilità ed efficienza del trasporto pubblico locale, in relazione a mezzi eccessivamente obsoleti oltre che al taglio delle risorse per la crisi della finanza pubblica, anche all'interno delle aree urbane la mobilità continuerà in gran parte ad essere individuale, sempre più personalizzata, centrata sull'auto.

Del resto, negli ultimi decenni uno sviluppo scarsamente coordinato ha condotto alla formazione di grandi hinterland per lo più residenziali, all'interno di conurbazioni e regioni metropolitane di scala crescente, formazione che non è stata accompagnata da un adeguato ampliamento infrastrutturale. Pertanto, se all'interno del comune principale la quota di coloro che utilizzano il mezzo privato va diminuendo, nelle più ampie città metropolitane è possibile osservare un aumento diffuso. Proprio nelle città metropolitane è cresciuto il fenomeno del pendolarismo casa-lavoro, fattore che fa da traino alla domanda di mobilità espressa dal Paese.



	Esenzioni								Bonus	Note
	Tassa di circolazione	Tassa di registrazione	Tassa sul carburante	Tassa sul veicolo	Road tax	Luxury tax	Luxury living tax	company car tax		
Austria	-	-	Esenzione completa	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	*Tassa a ricorrenza mensile
Belgio	Pagamento a regime minimo	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	Zero Emission Bonus per l'acquisto di auto elettriche e a idrogeno*	* Solo nella regione fiamminga Agevolazioni fiscali per le auto aziendali
Danimarca	-	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	-	* Per le auto a idrogeno a fuel cell-powered valida fino al 2018
Finlandia	-	Pagamento a regime minimo	-	-	-	-	-	-	-	
Francia	-	Esenzione variabile*	-	-	-	-	-	Esenzione completa**	Bonus d'acquisto crescenti a seconda delle emissioni (da € 750 a 6.300)	*L'attenuazione o meno è a discrezione delle regioni e può essere completa o dal 50% ** Per le auto ibride è valida i primi due anni
Germania	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	-	-	*Valida 10 anni
Gran Bretagna	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	Esenzione completa	-	*Valida per i veicoli con emissioni inferiori a 100 g/lm. Oltre questa soglia viene concesso uno sconto di 10€
Grecia	Esenzione completa*	Esenzione completa	-	-	-	Esenzione completa	Esenzione completa	-	-	*Valido solo per autovetture con cilindrata fino a 1,500CC
Irlanda	Esenzione variabile*	-	-	-	-	-	-	-	Sovvenzione fino a 5000€ per l'acquisto	*Valida fino a dicembre 2016 per un importo massimo di 5000€
Italia	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	-	-	*Dopo i primi 5 anni si applica il pagamento della tassa ridotta del 75%. Per Lombardia e Piemonte l'esenzione è totale
Olanda	Esenzione completa*	Esenzione completa	-	-	-	-	-	-	-	*Solo per le auto che emettono meno di 50g CO2/km
Portogallo	Esenzione completa	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	-	*Valida solo per le auto elettriche. Le ibride pagano il 25% dell'importo
Spagna	Esenzione parziale*	-	-	-	-	-	-	-	-	*Riduzione del 75%
Svezia	Esenzione completa*	-	-	-	-	-	-	Esenzione parziale	Bonus d'acquisto crescenti a seconda delle emissioni	*Valida per i primi 5 anni

Gli italiani che si spostano quotidianamente per motivi di lavoro o di studio sono quasi 29 milioni (2,1 milioni in più rispetto a 10 anni fa). Circa 19,2 milioni sono i pendolari che raggiungono ogni giorno la loro sede di lavoro. Per contro gli studenti sono circa 9,7 milioni. I dati censuari sul pendolarismo, di recente pubblicati dall'Istat, consentono analisi approfondite sulle caratteristiche degli spostamenti. Fra le tante, è utile segnalare il dato in crescita di coloro che per necessità oltrepassano i confini del proprio comune (1,7 milioni in più), e che, in parte, devono farlo affidandosi al mezzo privato laddove il trasporto pubblico difficilmente è in grado di coprire efficacemente distanze extra-comunali.

Un fattore fondamentale è certamente relativo alla peculiarità dell'armatura urbana del Paese, storicamente molto articolata e variegata con un peso elevato delle medie e piccole città. Come mostrano i dati relativi ai sistemi locali del lavoro (aggregazione di comuni sulla base degli spostamenti casa-lavoro), quote importanti di italiani si muovono quotidianamente all'interno di ambiti territoriali di piccola dimensione. Un sistema insediativo diffuso e a bassa densità rende assai arduo e poco economico servire l'utenza con il trasporto collettivo, che invece è il più adeguato nei contesti di grande concentrazione e densità. Si va dunque verso uno scenario in cui l'utilizzo del mezzo privato si conferma come soluzione ineludibile per soddisfare le istanze di mobilità dei cittadini.

E l'inquinamento?

Le emissioni complessive di CO2 rilasciate dalla mobilità automobilistica dipendono dai coefficienti unitari di emissione (grammi di CO2/km) e dalle percorrenze (passeggeri*chilometro). Se in termini strutturali un fattore chiave della strategia di riduzione delle emissioni è

lo spostamento di parte della domanda di mobilità privata a favore del trasporto collettivo e di una parte delle merci circolanti su gomma verso i vettori ferroviario e marittimo, è chiaro tuttavia che si tratta di obiettivi non facili da perseguire, che richiedono investimenti infrastrutturali molto rilevanti e tempi lunghi.

Come si è detto l'auto rimarrà centrale negli scenari futuri della mobilità e quindi è evidentemente fondamentale migliorare le prestazioni dei mezzi di trasporto in termini di efficienza energetica ed emissioni unitarie.

Anche in questo ambito le opzioni in cantiere sono quanto mai articolate, e riguardano contemporaneamente il breve e il medio termine.

Sul fronte dell'intervento a breve l'Unione Europea si è data un programma di limitazione delle emissioni di CO2 da parte di veicoli a motore, che ha influito in questi anni sul continuo miglioramento delle prestazioni delle nuove autovetture. Gli standard introdotti negli anni '90, denominati "Euro" e progressivamente numerati a partire dal numero 1, si sono fatti via via sempre più stringenti. Dapprima (fino ad Euro 4) attraverso una serie di Direttive (da recepire da parte degli Stati membri) poi (Euro 5 e 6) attraverso un Regolamento, per rendere immediatamente applicabili le norme in tutta l'Unione Europea, senza dover attendere le trasposizioni negli ordinamenti nazionali.

Un processo che è avvenuto con la collaborazione delle case costruttrici, e che ha comportato, e comporta tuttora, investimenti rilevanti a sostegno di un costante progresso tecnologico volto al contenimento delle emissioni nei limiti fissati dalla Comunità Europea. Simili sforzi hanno portato alla creazione di propulsori più piccoli, più leggeri e che consumano meno, pur non rinunciando alle prestazioni. Oltretutto non va dimenticato che l'impegno per la sostenibilità nella progettazione e realizzazione

delle autovetture odierne non riguarda solo i motori. Tra le misure volte al risparmio energetico vi sono, ad esempio, l'introduzione di sistemi di illuminazione a led, oppure del sistema di spegnimento automatico del motore in sosta ("start and stop").

Sebbene la strada che conduce verso l'obiettivo "impatto zero" sia ancora lunga, gli sforzi prodotti stanno già portando a risultati apprezzabili: a livello europeo le emissioni medie di CO₂ tendono a diminuire in maniera costante con il progressivo rinnovamento del parco auto, favorendo nell'ultimo ventennio un miglioramento per quanto concerne la presenza dei gas serra nell'atmosfera. Tuttavia, come hanno di recente osservato i vertici dell'Associazione dei Costruttori Europei dell'Auto (ACEA), solo il 5% del parco auto è composto da nuove vetture. E' evidente che gli obiettivi europei sulle emissioni non possono essere raggiunti con interventi che coinvolgono esclusivamente questa minima percentuale di veicoli, bensì sviluppando un approccio combinato a largo spettro, in grado di proporre soluzioni che agiscano in ambiti diversi come quello della tecnologia, dei carburanti alternativi, dell'educazione alla guida e del miglioramento relativo al sistema infrastrutturale.

Dal punto di vista delle politiche europee per quanto riguarda i sistemi di propulsione alternativi, la strategia prevede di rimanere tecnologicamente neutrali, senza prendere posizione a favore di una specifica tecnologia o di un'altra (veicoli ibridi, solo elettrici, a idrogeno, biocarburanti), lasciando che sia il mercato a decidere quale sarà la soluzione vincente.

Nel contesto attuale la propulsione ibrida, che combina due sorgenti di alimentazione, un sistema a combustione interna ed un motore elettrico, è già oggi una realtà importante e di fatto può essere considerata una tecnologia ponte tra passato e futuro, tra la trazione basata sui combustibili fossili, e quella che punta sull'energia elettrica. Il vantaggio rispetto a un'auto elettrica è dato

principalmente dall'autonomia di marcia, cosa che rende questo tipo di vetture una reale alternativa alle auto con propulsione tradizionale. Naturalmente le vetture ibride non sono a zero emissioni allo scarico come quelle elettriche. La presenza del motore termico comporta infatti l'emissione di CO₂ e altre sostanze inquinanti derivanti dalla combustione dei derivati dal petrolio, ma il fatto di usare in sinergia un propulsore elettrico riduce il livello di inquinamento emesso specialmente nel traffico cittadino. Nella versione "plug-in" l'auto ibrida è invece un veicolo che utilizza in parte energia elettrica prelevata dalla rete ed accumulata in apposite batterie per muovere il mezzo e che quindi può viaggiare, per qualche decina di Km, anche in modalità completamente elettrica.

Naturalmente l'assenza di emissioni e la silenziosità sono i grandi vantaggi della trazione elettrica, considerata nel futuro a medio-lungo termine la soluzione chiave per il trasporto individuale, ma che oggi rappresenta poco meno dello 0,1% del mercato.

Ciò che oggi limita fortemente la penetrazione sul mercato dei modelli elettrici è come noto il problema delle batterie, la cui autonomia di marcia consentita è ancora bassa ed il cui costo è ancora elevato. Ma i progressi degli ultimi anni in questo senso sono già stati sensibili grazie all'arrivo sul mercato di batterie più compatte, efficienti e più economiche. Al riguardo le previsioni sono di un continuo miglioramento delle prestazioni e di una progressiva riduzione dei costi, cosa che potrebbe portare tra 5-6 anni ad avere un livellamento dei prezzi per le city car elettriche rispetto ai modelli omologhi con motore a combustione interna, così da far diventare l'auto elettrica un'alternativa credibile e realmente conveniente per gli automobilisti, sia dal punto di vista economico che da quello ambientale.

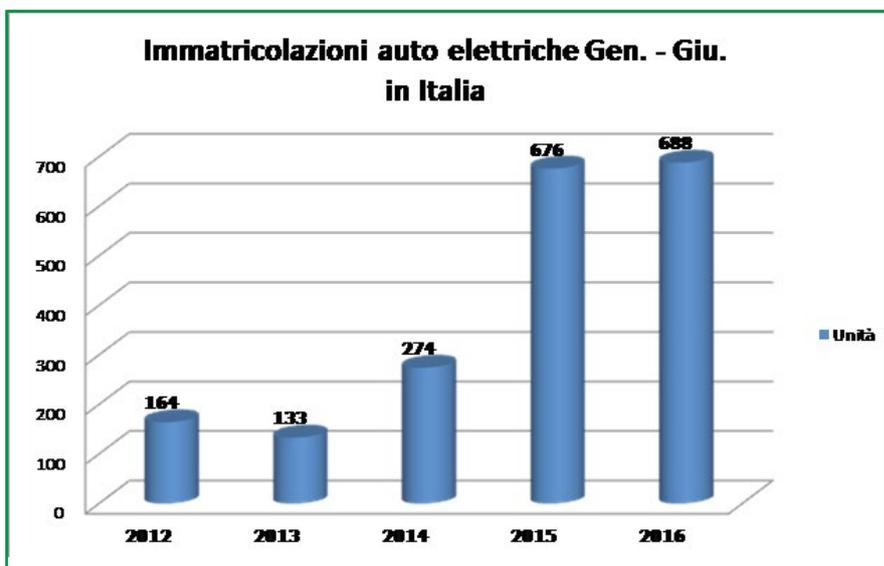
Naturalmente oltre alla ricerca sulle batterie l'altro fattore fondamentale è quello delle infrastrutture. Attualmente sul territorio nazionale sono presenti meno di 800



colonnine per la ricarica. Il Governo ha annunciato al riguardo che investirà 32 milioni di euro nei prossimi tre anni, tramite il piano nazionale infrastrutture elettrico, per la realizzazione di 20mila stazioni di ricarica per le auto elettriche nel nostro Paese.

Indubbiamente permane la necessità di stanziare ulteriori risorse economiche volte ad incentivare la compravendita di mezzi ecologici e abbatterne i costi di mantenimento. Molti paesi europei si sono mossi e si stanno muovendo in una direzione ben precisa, con agevolazioni che agiscono in maniera prevalente sulle tasse di circolazione e registrazione, e che spesso si coniugano con i bonus d'acquisto (si veda tabella allegata). In Italia questa logica sembra essere penetrata solo parzialmente, con esenzioni complete ma non continuative a favore delle sole auto elettriche. Ne consegue un andamento delle immatricolazioni di vetture ibride ed elettriche in crescita eppure ancora residuale in termini percentuali. Infatti, se è vero che l'Italia è il paese con la più alta quota di auto che sfruttano combustibili alternativi, allo stesso tempo va osservato come tale quota sia da ascrivere alla presenza preponderante di motorizzazioni a gas (GPL e metano), con un impatto ambientale più moderato ma comunque superiore rispetto alla controparte elettrica o ibrida.

Anche il recente studio condotto dall'Unione Petrolifera sostiene che nei prossimi 15 anni la percentuale di veicoli elettrici presenti sulle strade italiane sarà destinata ad aumentare di un misero 0,5%. Ciò significa che per la fine del 2030 i veicoli a zero emissioni presenti in circolazione in Italia saranno all'incirca 150.000, rispetto ai 5000 di adesso. Numerose sono le cause rintracciabili all'origine di questa mancata spinta verso una mobilità più sostenibile, a cominciare dalla carenza di infrastrutture: la mancanza di un'adeguata rete di colonnine di ricarica funzionanti rende ogni proprietario di auto poco incline a sostituire il proprio vecchio veicolo con uno nuovo a emissioni zero, nonostante la disponibilità di aziende che mettono a disposizione di ogni cliente una valutazione online del veicolo di cui ci si vuole disfare a titolo del tutto gratuito. Il ritiro programmato dall'azienda stessa ed il pagamento rapido e sicuro sono ulteriori vantaggi che questa nuova modalità incentivo alla vendita di



mezzi vetusti mette a disposizione della propria esigente clientela.

L'approvazione degli incentivi fiscali previsti per chi decide di abbandonare il veicolo tradizionale alimentato a benzina o diesel per un'automobile elettrica potrebbero determinare un cambio di tendenza anche in Italia, portando il nostro Paese ad allinearsi al resto d'Europa.

Il rapporto stilato dall'Associazione dei costruttori europei permette di dare un'occhiata a quanto accade al di fuori dei confini italiani nel settore della vendita delle automobili ibride: al primo posto nella classifica di vendita di veicoli a zero emissioni c'è la Norvegia, dove nel 2016 si può dire ormai che un'auto su tre funziona tramite alimentazione elettrica. Non sono meno della Norvegia altri Paesi europei, come la Svizzera, i Paesi Bassi e la Svezia, in cui le immatricolazioni di veicoli cosiddetti "ecologici" per il 2016 si attestano rispettivamente al 4,14%, 3,33% e 2%. Incoraggianti nei confronti dello sviluppo del settore automobilistico elettrico sono anche i dati provenienti dalla Spagna, dalla Germania, dalla Francia (+54% nel primo semestre 2016 con 12.338 vetture elettriche) e dalla Gran Bretagna (+21,3%).

I vantaggi maggiori che l'Italia otterrebbe da una campagna di investimento nel campo della mobilità sostenibile riguarderebbero la salute dell'ambiente e dei cittadini. Una presa di coscienza in questo senso è pertanto essenziale, nonostante l'inspiegabile decisione dell'Unione Europea di raddoppiare i limiti di emissioni inquinanti di monossido di carbonio, con le intuibili conseguenze dannose sulla salute di noi tutti.

FABIO ROSATI



Fabio Rosati nasce a Brescia, classe 1960, laurea in Economia e Commercio alla Sapienza di Roma, master al New York Institute of Finance e laureando in Ingegneria dei Trasporti. Dopo la carriera industriale che lo ha portato sino alla Direzione Generale, decide di impegnarsi in qualità di consulente, si dedica alla docenza universitaria – è docente presso l'Università degli Studi Guglielmo

Marconi di Roma – e crea il Centro Studi Mobilità di cui è Amministratore Unico, occupandosi di mobilità sostenibile e impegnandosi nella gestione e ottimizzazione di piattaforme di infomobilità per vari clienti, nonché supportando alcuni Comuni Italiani nell'ottimizzazione delle problematiche di TPL e di gestione semaforica. Si occupa dello sviluppo del sistema di rete di ricarica per i veicoli elettrici, promuove lo sviluppo di progetti di piste ciclabili, l'ottimizzazione del car sharing e quanto attiene alla mobilità in tutte le sue forme.

INTERVISTA A FEDERICO PROTTO

Nel prossimo decennio le nostre città saranno sempre più intelligenti: grazie alla banda larga e ai big data

di Edoardo Croci > edoardo.croci@mobilitylab.it



Il settore delle telecomunicazioni è interessato, nel nostro Paese, da una significativa accelerazione in termini di innovazione e di attenzione del legislatore al tema.

Approfondiamo in questo numero le principali novità del settore con Federico Protto, Amministratore Delegato di Retelit.

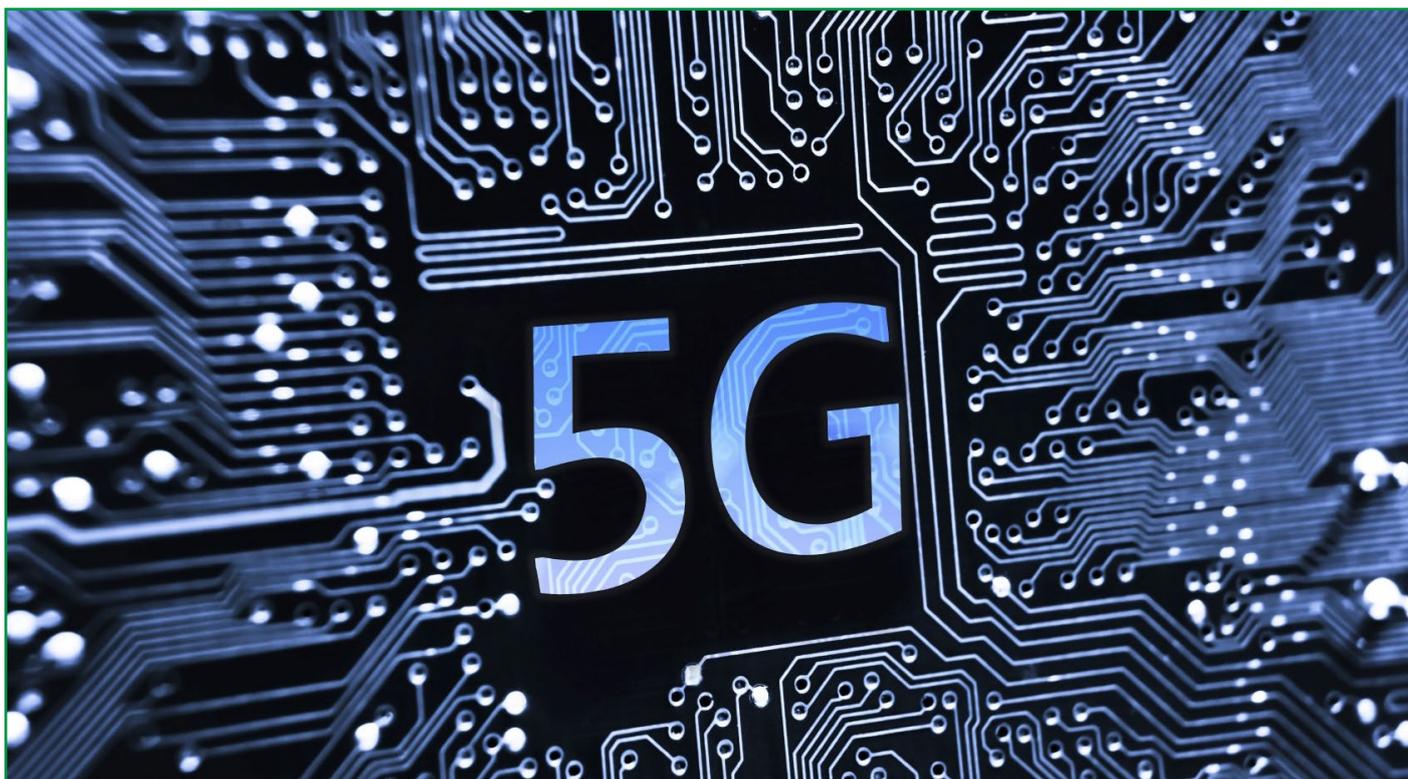
Retelit è uno dei principali operatori italiani di servizi dati e infrastrutture per il mercato delle telecomunicazioni. Quale ruolo può rivestire la banda larga nello sviluppo del Paese?

Il deficit infrastrutturale del nostro paese è evidente a tutti e non più sostenibile. Esistono ancora molte aree non coperte da connessione internet e molte senza connessione ad alta velocità, con gravi conseguenze economiche per le aziende e con una minore qualità della vita per i cittadini. La rete nazionale inoltre è fatta per lo più in rame, una tecnologia che presenta molti limiti, visto che per avere alte velocità a prezzi accessibili si devono impiegare soluzioni asimmetriche: e una cosa è la velocità in download e una cosa in upload. Se il mondo consumer è molto più orientato al download per le imprese invece i canali devono essere

assolutamente simmetrici. Il secondo problema è di future proof, da un lato, e di capacità di aggregare tanti utenti sullo stesso portante fisico. Per esempio, se fossi l'unico ad utilizzare i servizi di Netflix, con le nuove tecnologie del rame posso raggiungere anche i 400 mega (in download). Ma se il mio vicino di casa decidesse di farlo a sua volta sullo stesso cavo, la capacità diminuirebbe per il singolo utente, a causa dei limiti fisici della trasmissione su rame. Pertanto senza una infrastruttura in fibra ottica la banda ultralarga rimarrà un miraggio.

Nell'ambito dell'Agenda Digitale il Governo ha lanciato il Piano nazionale Banda ultra larga, recepito a febbraio dalla conferenza Stato- Regioni. Come lo giudica? Sarà sufficiente a colmare il gap con i Paesi più avanzati?

La nostra percezione è che il Governo stia facendo il possibile per portare l'Italia fuori da questa arretratezza digitale, al netto di alcune lentezze, prevedibili quando si devono impegnare ingenti risorse pubbliche. E in questo caso stiamo parlando complessivamente di più di 6 miliardi di Euro.



È fondamentale però che una pluralità di operatori del settore possano avere la possibilità di accedere a questi fondi ed evitare che vincano i soliti, pochi soggetti così come accaduto in passato. I bandi EuroSud degli scorsi anni, ad esempio, sono stati tutti, o quasi, aggiudicati a TIM, cosa che ha sollevato qualche dubbio in seno alla Commissione europea.

La spinta del Governo va nella giusta direzione, ma la preoccupazione è che ci siano poche aziende italiane con la capacità di assecondare le richieste per costruire fibra nei prossimi due anni. Questo potrebbe creare scarsità nell'ambito della filiera produttiva dell'offerta, da parte dei costruttori che tra l'altro, avranno il lusso di poter scegliere se lavorare con i grandi player, molto probabilmente tralasciando i piccoli operatori.

Infine il ruolo dell'AGCom che è stato molto positivo nel fissare i criteri di accesso all'infrastruttura finanziata e, più in generale, dell'apparato legislativo che, p.es. con il cd. "decreto scavi" ha fissato regole molto importanti in relazione al riutilizzo dell'infrastruttura esistente.

Un sistema avanzato di telecomunicazioni è un driver importante di sviluppo per la Smart City. Che scenario si immagina per il prossimo decennio?

La smart city è fatta di molte cose e una di queste è sicuramente la gestione intelligente della mobilità, che fa parte ormai della vita quotidiana, sia da un punto di vista sociale che economico. Riuscire quindi a garantire forme di spostamento intelligenti, di persone e merci, diventa fondamentale per migliorare la qualità della vita e per una crescita economica sostenibile. In questo scenario, basato sulla realtà che ci vede sempre più interconnessi diventa essenziale la raccolta, la trasmissione e l'elaborazione del dato efficiente e rapida, in modo da consentire così una immediata analisi della situazione e una tempestiva risposta. La fibra ottica è fondamentale in questo disegno.

Per esempio, nella gestione del traffico, unitamente alle tecnologie wireless, 4G e a breve 5G, consente di creare una rete di sensoristica e di punti di interconnessione, per la ricezione e lo smistamento delle informazioni ad alta affidabilità e velocità. In questo settore, infatti, è fondamentale la velocità e la sicurezza delle transazioni di flussi di informazioni per rendere efficaci servizi di mobility dove ingorghi, incidenti o qualsivoglia informazione deve essere recepita dai sistemi e dai veicoli il più velocemente possibile.

Da non sottovalutare poi la funzione dei Data Center che consentono, quando in prossimità della sorgente dell'informazione, l'accesso veloce e sicuro ai dati nonché l'elaborazione e l'analisi degli stessi (Big data).

Retelit, uno dei principali operatori italiani di servizi dati e infrastrutture nel mercato delle telecomunicazioni, grazie ad un'infrastruttura in fibra ottica proprietaria che si estende per oltre 9.200 chilometri e collega 9 Reti Metropolitane e 18 Data Center in tutta Italia, svolgerà sicuramente un ruolo di primo piano per la smart mobility. Per i prossimi anni, Retelit sarà profondamente impegnata nel settore, attraverso partnership con comuni e amministrazioni locali, con aziende del settore automotive e con chi si occupa di intelligence mobility e system integrator per creare applicazioni Car-to-Infrastructure (C2I) ad altissima affidabilità in Città infrastrutturate.

Il settore delle telecomunicazioni è interessato dal consolidamento del 4G, che guarda ormai al 5G. Gli ultimi mesi sono stati caratterizzati da un'accelerazione su tutti i fronti, pubblici e privati. Quali sono i nodi che ancora restano da sciogliere per una effettiva e veloce attuazione?

L'ultimo anno è stato caratterizzato da una crescente necessità di banda larga ad alta velocità anche da parte degli operatori di telefonia mobile e di quelli che vendono

torri di telecomunicazioni, dovuta soprattutto alla crescita dell'offerta in 4G e a breve del 5G. A questo poi si devono aggiungere nuovi sistemi di intrattenimento, su tutti Netflix, che hanno considerevolmente aumentato la richiesta di banda. Pensiamo che il nuovo trend si manterrà anche nei prossimi anni, ribaltando la situazione precedente, che fino a pochi anni fa vedeva un maggiore focus verso l'IT, mentre la banda veniva considerata per così dire poco attrattiva, quasi alla stregua di una commodity. Ma oggi tutte le nuove app e soprattutto i giochi e i film, fruiti sempre più su smartphone e tablet, funzionano bene solo se c'è banda larga a sufficienza, e questa circostanza non mancherà di costituire un'opportunità ancora più grande per chi sarà in grado di gestire la crescita in maniera adeguata.

Non riteniamo che il 5G sostituirà il 4G (così come il 4G ha effettivamente sostituito il 3G/UMTS) poiché gli ambiti applicativi sono parzialmente separati (ad esempio, download ad alta velocità per il 4G, sensoristica/micro celle per il 5G). Tuttavia il nodo delle frequenze da assegnare al 5G rimane un importante ostacolo al veloce sviluppo del 5G stesso. Il dibattito è molto acceso e, sicuramente coinvolgerà anche la possibile riassegnazione delle frequenze del digitale terrestre quando parte dell'offerta televisiva dovesse passare via cavo (fibra, naturalmente).

Avete un'esperienza consolidata nell'ambito dell'ICT. In che modo questi strumenti possono rendere più semplice la vita dei cittadini?

Il nostro servizio è completo, un accesso Internet integrato, con garanzia di agilità e sicurezza al sistema IT. Siamo partner ICT infrastrutturale di molte aziende, come Enerco Distribuzione, come Gala e come Metro. Retelit si configura come il partner ideale per la gestione delle infrastrutture di rete in diversi settori con esigenze di tecnologie ICT sicure e all'avanguardia. Retelit è un operatore che alla competenza unisce la capacità di presidiare l'intera filiera dell'infrastruttura ICT che è interamente di proprietà, dai collegamenti in fibra ottica, al data Center, ai servizi gestiti. La semplicità di approccio a un operatore quale Retelit rende la fruibilità delle soluzioni ICT che il mercato mette a disposizione molto più efficace, contribuendo alla massimizzazione dello sfruttamento delle potenzialità delle soluzioni stesse.

Che peso hanno le politiche europee e quelle nazionali per indirizzare le città italiane verso un processo di "smartness"?

Le scelte politiche europee e nazionali, e in particolare

gli enti regolatori, possono sicuramente influenzare il processo di "smartness". Innanzitutto da un punto di vista infrastrutturale, perché con regole chiare è possibile garantire a un operatore di portare la fibra a condizioni eque e trasparenti, che sono quelle stabilite da un'autorità pubblica, ovvero orientate al costo, nonché la condivisione di un'infrastruttura e permettere agli operatori che non posseggono infrastruttura di farsi vera concorrenza sui servizi a tutto vantaggio del consumatore finale, ovvero del cittadino. Inoltre la creazione di "standard" che facilitino la comunicazione tra sistemi eterogenei permette di dare un'accelerazione decisiva all'implementazione anche nelle nostre città di soluzioni "smart".

Il percorso che porta alla costruzione della vocazione economica e sociale della città intelligente non può essere definito da poche persone. Che strade andrebbero intraprese per coinvolgere i cittadini? L'innovazione può aiutare in questo percorso?

Le rivoluzioni avvengono sempre dal basso. Anche in tema di smart city, i cittadini devono avere un ruolo fondamentale, richiedendo, creando e utilizzando innovazione. Molte delle applicazioni tecnologiche utilizzate in città derivano da esigenze concrete e messe in evidenza da tutti noi che viviamo gli spazi comuni. Di questi però dobbiamo averne maggiormente cura, pensando che siano di tutti e per il bene delle future generazioni.

Visto da un altro punto di vista, sempre di più le applicazioni, per esempio quelle per la mobilità urbana sono "social" (si pensi a Waze). Spingere in questa direzione e creare piattaforme potenti e condivise vuol dire aprire la strada a una vera partecipazione del cittadino alla creazione e fruizione di servizi pensati dalla collettività.

Il tema degli open-data è strettamente connesso a quello delle telecomunicazioni. Che potenziale potrebbero avere in ottica decisionale?

Il tema open è sicuramente affascinante, ma anche complesso perché entrano in campo diversi fattori, tra cui la privacy, la sicurezza persona, il diritto d'autore, solo per citarne alcuni. Personalmente ritengo il tema separato dall'area delle telecomunicazioni e quindi non soggetto alla medesima attività regolatoria. Tuttavia non posso nascondere che la problematica è estremamente articolata e, addirittura, scivolosa quando entrano in gioco anche interessi commerciali. Si pensi p.es alla tematica, diversa ma soggetta a driver simili della "net neutrality".



FEDERICO PROTTO AMMINISTRATORE DELEGATO DI RETELIT

Federico Protto è Amministratore Delegato di Retelit dal 2015. 48 anni, laureato in Ingegneria delle Telecomunicazioni al Politecnico di Milano e con due master, uno in Information Technology conseguito presso il Cefriel e un MBA conseguito all'università Bocconi di Milano - ha alle spalle un'esperienza ventennale nel settore delle telecomunicazioni, cominciata in Telecom Italia, e proseguita in Verizon. Entra, successivamente nel 2002, in T-Systems Italia, dove ricopre prima il ruolo di Director Customer Service and Operations e dopo di Director Telecommunications Business Unit, per poi diventare a livello internazionale il COO, Telecommunications Services di T-Systems International GmbH (Deutsche Telekom).

Andare al lavoro in bicicletta

Dagli indennizzi INAIL per l'infortunio in itinere agli incentivi economici per lasciare a casa l'auto.

di Marco De Mitri > m.demitri@niering.it

Tra effetto della crisi economica, accresciuta attenzione all'ambiente ed alla salute da parte dei cittadini ed incalzare delle sollecitazioni di associazioni e movimenti, si è avuta negli ultimi tempi qualche importante novità nel panorama della mobilità ciclabile in Italia.

Anche se restiamo sempre in attesa dell'emanazione del nuovo Codice della Strada, che dovrebbe portare (si spera) ulteriori positive azioni sul tema, riporto due novità in materia che condivido e che ritengo molto importanti: la facilitazione dell'indennizzabilità degli infortuni in itinere in bicicletta da parte di INAIL e la crescente diffusione dei meccanismi di incentivo economico da parte delle aziende per i dipendenti che decidono di andare al lavoro in bicicletta.

L'indennizzabilità degli infortuni in itinere.

Numerosi lavoratori che incorrevano in incidenti stradali durante il loro tragitto casa-lavoro in bici non vedevano tale incidente riconosciuto in termini di indennizzabilità

da parte di INAIL. La variazione recentemente intervenuta risolve, finalmente, tale questione, facilitando la concessione degli indennizzi. Chi riveste il ruolo di Responsabile del Servizio di Prevenzione e Protezione (RSPP) per le aziende ai sensi del Testo Unico per la Salute e Sicurezza dei Lavoratori (D. Lgs. 81/2008) è bene che ne sia pienamente consapevole ed informato.

La Circolare INAIL n. 14 del 25/03/2016 specifica che "a prescindere dal tratto stradale in cui l'evento si verifica, l'infortunio in itinere occorso a bordo di un velocipede deve essere, al ricorrere di tutti i presupposti stabiliti dalla legge per la generalità degli infortuni in itinere, sempre ammesso all'indennizzo". Dunque, gli infortuni che avvengono in bicicletta su una strada aperta al traffico saranno valutati da INAIL per verificare se ricorrono le condizioni per ammettere l'indennizzo, e non immediatamente rifiutati come eventi non indennizzabili. Occorre infatti ricordare che il riconoscimento dell'infortunio non è mai automatico: ogni incidente viene analizzato in dettaglio, e l'infortunio è





accolto e indennizzato solo se ricorrono le condizioni di indennizzabilità (normalità del percorso, orari ricollegabili a quelli di lavoro, assenza di interruzioni o deviazioni di percorso, ecc.).

Prima della circolare citata, INAIL riconosceva l'infortunio in bici solo se l'evento avveniva in una zona interdotta al traffico o su una pista ciclabile. Per quegli eventi che si verificavano su strada aperta al traffico di veicoli a motore, l'uso della bicicletta doveva dimostrarsi indispensabile, e l'infortunio veniva riconosciuto solo in caso di assenza o di insufficienza dei mezzi di trasporto o a causa della non percorribilità a piedi del tragitto.

Le modifiche introdotte dalla circolare INAIL fanno seguito alle disposizioni emanate dal Collegato ambientale alla legge di stabilità 2016 (art.5, commi 4 e 5, della legge 221/2015), che finalmente considerano l'utilizzo del velocipede sempre necessitato e, quindi, equiparato a quello del mezzo pubblico o al percorso a piedi.

Gli incentivi economici per andare al lavoro in bicicletta.

Questa azione, sviluppatasi all'estero (ad esempio con alcune significative esperienze francesi) ed ora in fase di diffusione anche in Italia, prevede di riconoscere, a chi usa la bicicletta per fare il proprio spostamento casa-lavoro, una somma economica variabile in funzione della distanza percorsa. Si parla di pochi centesimi a km, probabilmente non sempre sufficienti a far propendere la scelta verso l'uso della bici per motivi puramente monetari. Tuttavia, si tratta di una misura significativa in quanto riconosce a chi si muove in bicicletta un valore positivo dal punto di vista sociale ed ambientale, in quanto non produce alcuna emissione di sostanze inquinanti o di gas serra. A differenza di chi usa il trasporto motorizzato privato, come l'auto o lo scooter (il trasporto pubblico presenta valori di emissione pro capite non nulli, ma sensibilmente più bassi rispetto a quello motorizzato individuale).

Se inquadrano la questione nel più ampio discorso dei costi esterni derivanti dalla mobilità, la cosa assume perfettamente senso. I costi esterni sono infatti quegli

oneri derivanti dalla mobilità delle persone ma "pagati" dalla collettività intera, anche cioè da chi non è colui che genera tali spostamenti. Ad esempio, tra i costi generati da uno spostamento in auto ci sono l'emissione di sostanze inquinanti e gas serra, e si tratta di oneri a carico di tutti, anche di chi non ha effettuato lo spostamento in questione (da cui l'aggettivazione "esterni"). Non potendo "far pagare" a chi si muove con mezzi motorizzati il corrispettivo dei costi esterni da loro generati, si comprende come il riconoscimento di una somma economica a favore di chi usa modi di trasporto privi di emissioni nocive sia una misura che, in qualche modo, riconosca ad essi il beneficio che apportano alla collettività.

Questa misura si sposa peraltro perfettamente anche con l'attività dei mobility manager, che nella redazione del Piano Spostamenti Casa-Lavoro hanno proprio lo scopo di ridurre gli effetti ambientali nocivi derivanti dalla mobilità in itinere dei dipendenti. Ricordo infatti come il provvedimento di legge istitutivo di tale figura (l'ormai datato Decreto Interministeriale del 27/03/1998) fosse stato emanato proprio con tale obiettivo, e come quindi la riduzione degli spostamenti motorizzati individuali per l'itinere (con car pooling, trasporto pubblico o – meglio ancora – spostamenti in bicicletta) fosse il naturale approccio delle misure contenute nei Piani Spostamento Casa-Lavoro.

Dopo le prime esperienze all'estero, anche in Italia alcuni Comuni si sono mossi su questa buona strada. E le città che seguiranno potranno certo essere annoverate tra le smart city!

MARCO DE MITRI



Marco De Mitri, ingegnere, dal 2002 in NIER Ingegneria (www.niering.it), a Bologna.

Esperto in pianificazione dei trasporti, sicurezza stradale sul lavoro e sistemi di gestione aziendale per la riduzione del rischio stradale. Segue diverse realtà nella valutazione del rischio stradale sul lavoro e nell'implementazione di sistemi di gestione

conformi alla norma ISO 39001 "Road traffic safety management systems", principale standard internazionale per la sicurezza stradale.

Tecnologie e reti per fare degli acquisti pubblici una leva dello sviluppo economico

di Marino Cavallo > marino.cavallo@cittametropolitana.bo.it

Come possono gli appalti pubblici rafforzare l'economia locale? Come possono le nuove tecnologie favorire l'accesso delle imprese al mercato degli appalti?

A queste domande tenterà di rispondere il progetto europeo Procure, finanziato dall'Unione europea nell'ambito del programma URBACT. Partecipano al progetto molte importanti città europee: Preston (inglesi, coordinatori del progetto), Albacete e Candelaria (Spagna), Koprivnica (Croazia), Satu Mare (Romania), Nagykovács (Ungheria), Lublino e Koszalin (Polonia), Almelo (Olanda), Prague (Repubblica Ceca). Partecipa attivamente al network anche la Città metropolitana di Bologna.

Le finalità del progetto prendono le mosse da alcune considerazioni particolarmente rilevanti sugli impatti economici del procurement pubblico. Oggi, le organizzazioni pubbliche spendono cifre considerevoli per l'acquisto di beni e servizi. In periodo di crisi economica e di fronte ai continui vincoli finanziari, è importante però ottenere il massimo valore dagli appalti - non solo in termini di rapporto qualità-prezzo, ma anche in termini di responsabilità ambientale e sociale. Purtroppo l'approvvigionamento è spesso considerato un settore difficile per l'innovazione, perché è visto come un processo burocratico complesso e soggetto a una severa legislazione UE.

Il network Procure si propone l'obiettivo di indagare come il sistema di approvvigionamento può essere reso più efficace e essere utilizzato per generare benefici economici, sociali e ambientale per le città, attraverso alcune rilevanti azioni condotte a livello locale:

1. Sviluppare consapevolezza nel sistema economico produttivo locale sulle opportunità del procurement e individuare le barriere all'innovazione negli acquisti pubblici in ogni città partner del progetto.
2. Incoraggiare l'innovazione negli acquisti pubblici, con interventi incentrati sui seguenti aspetti:
 - come semplificare il processo di approvvigionamento;
 - come ridurre attivamente i livelli di spesa fuori dal territorio, pur nella piena trasparenza e competitività delle procedure e delle gare;
 - sensibilizzare circa le opportunità di partecipazione delle pmi locali alle gare e agli appalti programmati dalle autorità pubbliche.



Connecting cities
Building successes



- identificare servizi in cui esiste la possibilità di un diverso modello di fornitura.
- Identificare un approccio olistico agli acquisti, che sia di beneficio sia per l'economia locale che per il benessere dei cittadini grazie all'aumento della qualità dei servizi.

La Città metropolitana di Bologna ha colto gli spunti innovativi di questo progetto per sviluppare un piano di azione specificamente volto a:

- sviluppare e promuovere sul territorio gli acquisti verdi e responsabili,
- supportare le pmi locali affinché abbiano tutti gli elementi per poter accedere sistema degli acquisti pubblici,
- indagare nuove possibilità nel campo dell'approvvigionamento per le imprese e le reti di imprese,
- sperimentare network di servizi e incrocio domanda e offerta basati su tecnologie digitali e piattaforme ICT.
- Il sito di progetto e le risorse di social network, dove trovare documentazione e ulteriori informazioni sono questi: web, <http://urbact.eu/procure>; Twitter, @Procure_eu; LinkedIn: Procure: Procure.

MARINO CAVALLO



Marino Cavallo è laureato in Scienze Politiche presso l'Università degli Studi di Bologna e dal 2005 ricopre l'incarico di Responsabile Ufficio Ricerca e Innovazione della Provincia di Bologna, ora Città Metropolitana. Si occupa di gestione di progetti europei, prevalentemente sui seguenti temi: sviluppo d'impresa, sostenibilità e innovazione tecnologica. Ha tenuto seminari e lezioni presso le Università di Bologna, Urbino,

Modena e Reggio Emilia, Milano, Napoli, Chieti, Trieste e Ferrara. Ha diretto e coordinato ricerche di livello europeo e scritto e curato monografie e saggi su temi economici.

Intervista a CARLO TURSI General Manager di Uber Italia

Ecco le sfide che il trasporto condiviso dovrà affrontare in Italia

di Elisa Serafini > me@elisaserafini.com - tratto da L'Opinione <http://www.opinione.it/>



Un'app che mette in comunicazione chi ha bisogno di un passaggio con chi ha a disposizione un'auto. Un'idea semplice ma incredibilmente efficace, che ha decretato il successo del servizio Uber. Da startup a multinazionale milionaria, la storia di Uber in Italia e nel mondo è fatta di tanti momenti di crescita, ma anche di numerosi ostacoli normativi e legislativi. Un percorso che in Italia si è rivelato particolarmente difficile, culminato un anno fa con la decisione del Tribunale di Milano che ha confermato il blocco del servizio low-cost di Uber in tutta Italia, lasciando invece inalterata la funzione "luxury", ovvero il passaggio su berline di lusso, registrate come noleggio con conducente (Ncc). Un episodio che ha diviso l'opinione pubblica e che ha messo in risalto, ancora una volta, l'ingerenza sempre predominante dello Stato sul mercato. Incontriamo a Milano il general manager di Uber Italia, Carlo Tursi, subentrato nel 2015 a Benedetta Arese Lucini, ex manager dell'azienda.

Com'è cambiato il vostro lavoro da quando il servizio UberPOP è stato sospeso?

In attesa del pronunciamento su uberPOP continuiamo a lavorare per rafforzare UberBLACK, il servizio premium di Uber che mette a disposizione berline o mini van del segmento E o superiore, oggi disponibile nelle città di Milano, Roma e Firenze.

Quali sfide vedete davanti a voi? La situazione in Italia e in Europa vi preoccupa?

Oggi l'Italia è l'unico Paese in Europa, e uno dei pochi al mondo, dove non possiamo ancora offrire servizi low-cost a chi cerca un nuovo modo per spostarsi in città, come ad esempio uberX che si avvale di autisti professionisti che guidano vetture non di lusso, o uberPOOL, che consente a due o più persone di condividere una corsa in città a costi ancora inferiori. Solo nel bacino del Mediterraneo, uberX è disponibile in Spagna, Francia, Grecia, Croazia, Turchia, Libano, Egitto, Marocco. Siamo in un momento in cui il concetto di mobilità sta cambiando e le nuove forme di trasporto condiviso rappresentano una grande opportunità per le città che intendono migliorare la qualità dei loro servizi di trasporto, dal centro alle periferie. Perché ciò avvenga è fondamentale un aggiornamento della regolamentazione del trasporto pubblico non di linea che al momento si rifà ad una legge quadro di 24 anni fa.

In che misura le città possono beneficiare di servizi come UberBlack?

Servizi come UberBLACK consentono alle persone di avere un'alternativa in più per spostarsi che non solo offre loro un servizio sicuro e di qualità, ma che contribuisce a ridurre il numero di auto in circolazione, a decongestionare le strade e a tutelare l'ambiente. L'altro lato della medaglia è dato poi dall'opportunità concreta di lavoro offerta a chi vuole intraprendere la carriera di autista professionista, un percorso che vediamo interessare un numero crescente di persone di età e background anche molto diversi tra loro.



Ricevete ancora richieste per diventare autisti? Gli italiani sono ancora interessati?

Gli autisti che si avvalgono della nostra piattaforma tecnologica sono liberi professionisti che decidono autonomamente quanto tempo dedicare a questo lavoro, chi trasportare e dove operare. Questo significa estrema flessibilità, l'opportunità di gestire la domanda che arriva tramite Uber a tempo pieno o solo in alcuni momenti della giornata. Uber è un agevolatore che mette in contatto chi sta cercando un modo per spostarsi con chi offre questo servizio. Quello che stiamo riscontrando è un interesse crescente verso quest'opportunità sia da parte di autisti professionisti che di aspiranti tali. In Italia sono un migliaio gli autisti che hanno completato almeno quattro viaggi solo nell'ultimo mese, con centinaia di nuovi driver che hanno aderito al sistema da gennaio ad oggi. Da qualche mese inoltre mettiamo in collegamento le persone intenzionate ad avviare questo percorso professionale con i partner che hanno un parco macchine con licenza Ncc e sono alla ricerca di personale. Oltre il 60 per cento delle domande che abbiamo ricevuto sono state trasformate in un impiego da parte del partner.

Quali paesi possono vantare sistemi normativi più avanzati nel campo della Sharing Economy, ovvero l'Economia della Condivisione?

Sono numerosi gli esempi di Paesi che hanno già regolato o stanno regolando il ridesharing (ndr: la condivisione del viaggio), dagli Stati Uniti all'Australia, dal Messico all'India, alle Filippine, fino a Paesi più vicini del Nord Europa come Estonia e Lituania. L'economia collaborativa è un'opportunità incredibile per il nostro Paese e a ribadirlo formalmente qualche settimana fa è stata proprio l'Unione europea che ha invitato gli Stati membri a rivedere le regolamentazioni troppo restrittive che ne stanno impedendo lo sviluppo. In questi Paesi i diversi servizi a sostegno della mobilità sono aumentati anche grazie al crescente numero di

persone che hanno deciso di lasciare l'auto a casa, avendo a disposizione una moltitudine di soluzioni sicure, rapide e a prezzi accessibili per spostarsi in città.

Visto che il servizio low-cost non può più operare in Italia, il sistema può essere orientato ora sul delivery nell'attesa di una nuova legge?

Certamente e per noi si chiama UberEATS, il servizio di consegna di cibo a domicilio che dopo essere partito negli Stati Uniti si sta diffondendo anche in Europa. Tra le prime città in grado di offrirlo agli utenti Uber c'è Parigi e da una settimana anche Londra. UberEATS è uno dei servizi su cui abbiamo deciso di investire non solo per la crescente domanda ma anche per una chiara affinità con i servizi che già offriamo.

Tutti questi ostacoli del mercato, e l'estrema regolamentazione possono "aiutare" a tenere fuori dall'Italia un potenziale competitor?

Noi riteniamo che il mercato debba offrire condizioni utili a sviluppare una sana competizione e a introdurre nuove forme di mobilità. Solo in questo modo potremo agire con efficacia e offrire alle persone dei validi servizi alternativi all'auto privata, come il car sharing, il ride sharing o il car pooling, fondamentali per ridurre il traffico e tutelare l'ambiente.

ELISA SERAFINI



Elisa Serafini, laureata in Economia, ha studiato in Italia e negli Stati Uniti. Ha lavorato in alcune società italiane ed internazionali tra cui Borsa Italiana, Università Bocconi e per la multinazionale Uber, dove ha ricoperto il ruolo di Marketing Manager per un anno. Ha collaborato con La7 e con Rai2 nei programmi Virus e Announo, e dal 2012 scrive su Linkiesta e sul quotidiano L'Opinione.

Nel 2016 ha fondato il suo network di consulenza "SmartPR" che offre soluzioni business a società innovative e startup.

Autovetture “autonome”: a che punto siamo?

Si riapre il dibattito dopo un incidente mortale recentemente verificatosi negli Stati Uniti

di: Roberto Verderajme > verderobi@gmail.com



L'incidente mortale recentemente avvenuto a Williston (Florida, USA) che ha coinvolto una Tesla Model S con la funzione autopilot attivata, ha riaperto con decisione i riflettori sul tema delle autovetture autonome.

Siamo di fronte al primo incidente di grave entità che coinvolge sistemi di auto a guida autonoma, fatto che ha spinto le autorità statunitensi ad aprire un'indagine per verificare se le automazioni dell'auto al momento dell'incidente, funzionassero secondo le specifiche previste.

“Ciò che sappiamo”, si legge sul blog dell'azienda, “è che il veicolo era su una superstrada a due corsie con il pilota automatico attivo, quando un TIR ha attraversato la strada mettendosi perpendicolarmente rispetto alla Model S”.

La spiegazione di Tesla aggiunge che “né il Pilota Automatico né il guidatore hanno notato il rimorchio bianco in controluce che si confondeva con il colore dell'orizzonte, e quindi nessuno ha frenato”. Anche la notevole altezza del rimorchio ha contribuito a creare questa fatale serie di coincidenze permettendo alla Model S di infilarsi sotto al rimorchio, tranciando

l'auto all'altezza del parabrezza e causando la morte del guidatore.

“Circostanze rare”, le definiscono alla Tesla, che tuttavia hanno prodotto un mix fatale. E che fanno tornare alla mente quanto dichiarato non molto tempo fa da Peter Mertens, ingegnere responsabile della ricerca e sviluppo Volvo: “Ogni volta che guido una Tesla con l'Autopilot inserito, ho l'impressione che l'auto stia cercando di uccidermi”, tanto il sistema è poco affidabile.

La vittima dell'incidente mortale è Joshua Brown, un ex militare dei corpi speciali Navy SEAL poi consulente tecnologico. Proprio poco tempo prima dell'accaduto egli aveva pubblicato dei video su Youtube riguardo al Pilota Automatico. Un dettaglio tragicamente ironico emerso dal social network è che Brown aveva commentato i video pubblicati dicendo che almeno in un'occasione la sua Model S con autopilot attivato, gli aveva evitato un incidente.

Il Washington Post ha ascoltato l'autista del camion, il 62enne Frank Baressi. Secondo quest'ultimo, l'auto transitava troppo velocemente, tanto da essere passata sotto al camion senza che egli potesse vederla.

La funzione Pilota Automatico di Tesla è una tecnologia nuova e tuttora infase di test ed è disabilitata di default. Per attivarla richiede un'accettazione esplicita e va sottolineato come si proponga di essere uno strumento di supporto al pilota, senza sostituirsi ad esso.

Proprio per questi motivi, è richiesto al pilota di mantenere le mani sul volante e di restare sempre vigile. Qualora il pilota togliesse le mani dal volante l'auto rallenterebbe progressivamente e un segnale sonoro lo informerebbe del pericolo.

La notizia di questo incidente sarà probabilmente un duro colpo per Tesla e in generale per tutto il settore automobilistico che sta investendo sull'automazione. Superare la diffidenza del pubblico è molto difficile e storie come questa di certo non aiutano.

Tuttavia i dati statistici sono comunque incoraggianti, in quanto si tratta della prima fatalità in oltre 130 milioni di miglia percorse con l'autopilota attivo. Un dato che la società ci tiene a sottolineare in quanto le statistiche riportano che in America gli incidenti mortali avvengono mediamente ogni 94 milioni di miglia percorse, mentre nel resto del mondo ogni 60 milioni.

Tesla non è l'unica azienda che ha investito nei sistemi con pilota automatico. Tutte le principali case automobilistiche, Volkswagen, Mercedes, Volvo e Google, anche se non ufficialmente ammesso, e pure la stessa Apple, si stanno muovendo in questa direzione.

Il concetto di "auto senza conducente" ha un grosso problema di fondo, di carattere etico, che va discusso prima che queste inizino ad essere commercializzate: il sistema ha già dimostrato di essere in grado di ridurre drasticamente gli incidenti su strada, e di conseguenza, anche le morti.

Il vero problema si presenta, però, con la possibilità che le auto si trovino di fronte al dover fare una scelta e come sappiamo, i computer non sono in grado di ragionare.

Come dovrebbero, dunque, comportarsi i computer di bordo in caso di impatto inevitabile? Il quesito è stato sollevato da un luminare americano, il prof. Patrick Lin, esperto in etica applicata alla scienza, in ingegneria informatica e nuove tecnologie. Le sue riflessioni sono tanto provocatorie quanto effettivamente plausibili. Certo è, che non si possono programmare le macchine per reagire casualmente all'impatto: se bisogna scegliere di sterzare a destra o sinistra optando per uno scontro con un SUV o con un'utilitaria, su chi deve scagliarsi il veicolo?

TESLA VS GOOGLE

2 DIVERSE CONCEZIONI DI GUIDA AUTONOMA

Secondo una scala studiata dalla National Highway Traffic Safety Administration (NHTSA), un'agenzia governativa statunitense, per valutare quanto sono autonome le auto di questo tipo, le auto Tesla sono al livello 2. Google ai livelli 4 e 5: il primo prevede che il pilota inserisca le informazioni sul percorso, e che poi l'auto faccia il resto; il secondo non prevede nemmeno un pilota.



Il sistema di Tesla prevede che il pilota rimanga costantemente concentrato sulla strada, e intervenga di continuo per modificare e correggere le decisioni automatiche dell'auto. Il sistema di Tesla non è abbastanza avanzato da frenare e sterzare per evitare un ostacolo improvviso senza l'intervento del pilota.

Le auto sfruttano sensori e radar che le rendono solo semi-autonome: possono rimanere da sole nel mezzo di una corsia o cambiarla, e aumentare o ridurre la velocità a seconda del traffico e degli ostacoli.



Google ha adottato una strategia diversa: sta studiando il modo di rendere completamente autonoma l'auto, senza richiedere l'intervento del pilota.

I prototipi di Google sfruttano un sistema di rilevamento laser conosciuto come LIDAR, che analizza l'ambiente intorno all'auto per creare una mappa dettagliata di quello che la circonda.



La plancia della TESTA con in evidenza lo schermo touch dell'Autopilot

E se la scelta è tra preservare la vita del conducente piuttosto che quella di un passante che attraversa all'improvviso cosa dovrebbe decidere il computer?

La ragione umana direbbe di evitare il più possibile il passante anche mettendo a rischio l'incolumità del guidatore, ma chi di voi comprenderebbe un'auto programmata per uccidervi o ferirvi sbandando se un passante attraversa di colpo la strada?

E se in auto ci fosse una donna incinta o un bambino, e il passante fosse una persona anziana, l'autopilot dovrebbe decidere diversamente?

A chi dunque, affidare l'autorità di questa decisione e secondo quali principi dovrebbe essere presa?

Anche la legislazione in questo senso ancora non esiste ed è tutto da costruire.

Negli Stati Uniti oltre a Tesla si stanno muovendo, sviluppando soluzioni simili, anche Google ed Apple.

Google self-driving car project: chiamata anche Google driverless car o semplicemente l'auto elettrica di Google senza pilota. Si tratta di un progetto ormai in fase avanzata di sviluppo. E' dal 2009 ormai che questo progetto sta facendo prove e ora Google ha percorso 1,5 milioni di miglia con questa autovettura autonoma, i test sono stati fatti sia modificando un prototipo di un SUV Lexus sia con una macchinina appositamente disegnata, quella che potete vedere qui sopra e che sicuramente avrete visto in qualche anteprima sul web. Si stima che questo progetto sia definitivo e quindi che la Google Car possa essere in vendita nel 2020.

Apple Car: è un progetto con un alone di mistero, proprio come tutti i prodotti Apple, come l'ultimo iPhone 7, per esempio, si sa anche avrà delle novità tecnologiche ma finché non uscirà sul mercato, non ci sono sicurezze al 100% su come saranno. E' la

vecchia politica di comunicazione della Apple che arriva direttamente dal suo storico Guru Steve Jobs, il quale concentrava tutto quello che c'era da sapere su un nuovo prodotto in l'unico grande evento e dal giorno successivo era possibile comperarlo. Già, ma qualche indiscrezione sull'auto di Apple? Ci sarebbero ben 2.000 persone a lavorare intorno a questo progetto che però, sarebbe molto più indietro di quello di Google: Si pensa a una sua possibile uscita oltre il 2020

Nel Vecchio Continente è Daimler a sperimentare sulle autostrade tedesche camion senza autisti, allineandosi con BMW, alle prese con un progetto simile per l'automatizzazione dei grandi mezzi sulle strade teutoniche. Il camion automatizzato di Daimler ha un sistema intelligente dotato di radar, videocamere, un sistema di adattamento alle condizioni di traffico chiamato Adaptive Cruise Control, regolatori di velocità ed è già in viaggio: il permesso alla sperimentazione è tuttavia condizionato alla presenza di un uomo seduto al posto di comando ed eventualmente in grado di intervenire in caso di bisogno prendendo il volante.

Daimler compara il suo pilota automatico per l'autostrada a quello di un aeroplano: è in grado di guidare in piena autonomia mentre l'autista "mantiene la piena responsabilità, deve monitorare il traffico tutto il tempo ed essere in grado di intervenire".

ROBERTO VERDERAJME



Roberto Verderajme, esperto di tecnologie informatiche inerenti la mobilità e sviluppatore di applicazioni Apple IOS e Web.

È inoltre consulente aziendale per l'utilizzo e l'integrazione dei sistemi di comunicazione cloud-based.

Be Social, Move Smart

il 17 e 18 ottobre Smart Mobility World, l'appuntamento europeo dedicato alla mobilità smart e green, ospita il Premio Auto Europa UIGA 2017



a cura dell'Ufficio Stampa di Smart Mobility World arianna@a-piu-srl.com

Durante la due giorni di appuntamenti dedicati alla mobilità sostenibile, digitale e integrata verrà annunciata l'auto vincitrice del premio Auto Europa 2017 di UIGA

Lainate/Milano - Giunta alla sua quarta edizione, torna Smart Mobility World, la più importante manifestazione europea dedicata alla mobilità sostenibile, digitale e integrata. Il 17 e 18 ottobre 2016, presso il Centro Guida Sicura ACI-SARA di Lainate (Milano), si terranno conferenze internazionali, convegni tematici, workshop tecnici, seminari e test drive interamente dedicati ai temi della mobilità smart collettiva ed individuale.

Novità di questa edizione è la presenza nei giorni della manifestazione di un importante evento, l'elezione del Premio Auto Europa 2017 di UIGA, l'Unione Italiana Giornalisti dell'Automotive. Il premio, divenuto ormai un appuntamento storico con 30 edizioni all'attivo, prevede la partecipazione di vetture nuove e prodotte in uno stabilimento europeo in almeno 10.000 unità nel periodo preso in considerazione. Il 17 ottobre, dopo la prova delle vetture da parte dei giornalisti, si procederà alla votazione e quindi all'elezione dell'Auto Europa.

Marina Terpolilli, Presidente dell'Unione Italiana Giornalisti dell'Automotive ha così commentato questa collaborazione "Siamo lieti di portare il nostro evento più importante, il Premio Auto Europa che assegniamo annualmente da ormai oltre trenta anni all'automobile che meglio incarna i valori di 'value for money', tenendo conto di qualità come il design, le prestazioni, l'economicità e il rispetto per l'ambiente, in un ambito così esaltante come lo Smart Mobility World che mette

a fuoco le tematiche della mobilità con particolare attenzione all'alimentazione green, alla connettività, alla sicurezza e all'integrazione dell'automobile con gli altri sistemi di trasporto e le infrastrutture. Un'opportunità per i nostri soci, i giornalisti dell'automotive, di dibattere su questi argomenti e di approcciare le ultime innovazioni di livello internazionale, presentate in questa full immersion di due giorni organizzata nel meraviglioso Centro di Guida sicura Aci-Sara di Lainate. L'automobile connessa, green e sicura, grazie ai sistemi di ausilio alla guida, è quella che guideranno i nostri figli, ma già da oggi possiamo vederne le anticipazioni a Smart Mobility World e nella vettura vincitrice del Premio".

Organizzata da ClickutilityTeam, GL events e Innovability, Smart Mobility World è la più grande manifestazione europea del settore, che, dopo il grande successo dell'edizione 2015, torna con l'obiettivo di concentrare in un unico evento tutte le tematiche che caratterizzano la nuova mobilità.

Simona Sandrini, Direttore Eventi Automotive di GL events ha così commentato l'importante presenza del Premio Auto Europa "Il Premio Auto Europa è sicuramente una grande opportunità per Smart Mobility World e rappresenta un evento nell'evento. GL events ringrazia UIGA per la collaborazione dimostrata nel corso degli anni, in occasione di tutte le manifestazioni automotive organizzate dalla nostra società: riteniamo importante, da un punto di vista strategico, la scelta di consegnare questo premio in un contesto che, per il settore, rivolge lo sguardo verso il futuro dell'automobile



e, più in generale, della mobilità pubblica e privata. L'auto che verrà, gli automobilisti che saranno, le strade del futuro.”

Anche Carlo Silva, Presidente Clickutilitym, ha dichiarato: “Partendo da una storia più che decennale di eventi sulla smart mobility, che ci hanno portato a 3500 visitatori e oltre 150 aziende e partner sostenitori raggiunti nell'ultima edizione realizzata all'Autodromo di Monza, la manifestazione è diventata il punto di riferimento in Italia per tutte le tematiche che ruotano intorno alla mobilità collettiva e individuale, urbana e a medio e lungo raggio, privata, pubblica e in sharing. Smart Mobility World ospiterà infatti convegni e appuntamenti dedicati ai nuovi veicoli connessi, alla sicurezza attiva e passiva dei veicoli e delle infrastrutture, alle nuove motorizzazioni e ai carburanti alternativi, con particolare attenzione all'elettrico, al gas naturale e al biometano, fino alla nuova frontiera dell'idrogeno. Si parlerà poi di sistemi di infotainment a bordo, di sicurezza dei veicoli e delle infrastrutture di fronte ad attacchi informatici, di parcheggi smart e di sistemi di gestione del traffico, fino ad uno speciale focus sui pagamenti in mobilità e per la mobilità, che porteranno a costruire la cashless city, componente fondamentale della smart city”.

Gianluigi Ferri, CEO Innovability ha affermato “Da sempre Smart MobilityWorld ha una attenzione speciale per il mondo delle startup, degli acceleratori e incubatori offrendo programmi speciali di partecipazione con momenti di incontro con investitori italiani ed esteri. Per questo motivo è ormai diventato l'evento italiano di riferimento per grandi aziende e PMI che utilizzano l'open innovation nel mondo dell'automotive e della mobilità per creare, in particolare, servizi innovativi, e sviluppare opportunità di business, soprattutto con

l'arrivo delle nuove auto connesse e dei veicoli a guida autonoma.”

Caratterizzata da due macro aree operative entrambe le giornate, Smart Mobility World sarà così organizzata: un'area Conference & Expo, cuore della manifestazione, pensata come un salotto della mobility in cui incontrare partner per lo sviluppo del proprio business e dove si affronteranno i temi caldi della mobilità smart con oltre 30 appuntamenti tra conferenze, convegni, workshop, seminari di approfondimento e talk show con esperti e giornalisti di settore, e un'area Drive, la pista di guida sicura dell'ACI di Lainate, dove si terranno i test drive realizzati su Auto Green, mirati a far sperimentare ai partecipanti all'evento veicoli innovativi, soluzioni di infotainment e app dedicate alla mobilità sostenibile e digitale.

Si terranno inoltre ConnectedAutomobiles, la conferenza internazionale dedicata ai nuovi veicoli connessi e autonomi che ha visto la presenza, nell'edizione 2015, di 150 operatori nazionali e internazionali, Taxi Tech Forum, giunto alla seconda edizione ed incentrato sul risvolto che la mobilità smart ha sul settore del trasporto pubblico, ed altri eventi promossi e organizzati da aziende Partner e Sponsor.

Due giorni ricchi di convegni ed incontri focalizzati sulla mobilità 4.0, da cui trarre spunti di riflessione in grado di portare allo sviluppo di nuovi progetti e collaborazioni per il raggiungimento di una mobilità sempre più green e smart, arricchiti, in questa edizione, dall'importante presenza del Premio Auto Europa UIGA.

Maggiori informazioni su Smart Mobility World e sulle modalità di partecipazione e visita sono disponibili su www.smartmobilityworld.net

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2016

Incroci

Una storia quasi vera della mobilità in quattro quadri e un epilogo



La **settimana europea della mobilità** è l'occasione giusta per portare "Incroci" nella tua città. "Incroci, una storia quasi vera della mobilità in quattro quadri e un epilogo", andato già in scena all'Auditorium Parco della Musica di Roma e al Teatro Sociale di Brescia, è **il primo spettacolo sulla mobilità sostenibile**, un divertissement tra il reale e l'immaginario che, sul filo del paradosso e dell'ironia, si interroga sulle nostre abitudini e sui benefici veri o presunti del progresso tecnologico. Testo di Massimo De Pascale, co-sceneggiatore di film di successo come "Qualche nuvola" in concorso al Festival di Venezia, in collaborazione con Lorenzo Bertuccio, Direttore Scientifico di Euromobility.

Per portare lo spettacolo nella tua città o nella tua scuola invia una e-mail alla produzione (SCRAT) info@scrat-srl.it

Karl Drais, inventore della bicicletta, incontra sulle rive del lago di Ginevra Mary Shelley, creatrice del mostro di Frankenstein. Bertha Benz, moglie di Karl, inventore dell'automobile e pioniera lei stessa del nuovo mezzo, si imbatte nell'uomo che diventerà Jack lo Squartatore. Batman e Robin inseguono il Joker che ha trafugato i piani di una rivoluzionaria automobile che potrebbe sconvolgere l'economia mondiale, ma rimangono intrappolati nel traffico di una megalopoli americana e per portare a termine la missione devono rivolgersi a ... Superman. Infine Leonardo da Vinci, il genio visionario che ha percorso i tempi e le tecnologie, è condannato a vedersela con aspetti del progresso che neanche lui aveva previsto.



info@scrat-srl.it

Smart City: le start up per le città intelligenti

di Marina Verderajme > marina.verderajme@actl.it e Simone Pivotto > social@sportellostage.it



Aumenta la fiducia verso le startup italiane dedicate alle Smart City e all'Internet of Things, come emerge dal recente report dell'Osservatorio Internet of Things della School of Management del Politecnico di Milano. Ad oggi ne sono state recensite 42, portatrici di soluzioni che coprono quasi interamente il panorama degli ambiti applicativi IoT, dalla Smart Home alla Smart City. Il 15% di queste startup, ha ricevuto più di un milione di euro, mentre in un caso su tre sono stati raccolti finanziamenti significativi.

A delineare ancora meglio il fenomeno degli "smart startupper" ci ha pensato il "Smart City Innovation Day", un evento svoltosi lo scorso aprile che ha raccolto idee innovative, proposte da alcune startup, per rendere le nostre città maggiormente intelligenti.

All'evento, organizzato da UniCredit Start Lab, hanno partecipato alcune startup ad alto contenuto tecnologico costituite da non più di quattro anni e con un forte orientamento all'innovazione nei settori più tradizionali. Le diverse Startup, hanno potuto usufruire di consulenze economiche, avere imprenditori, manager e legali a loro disposizione, per capire il miglior processo e i passaggi burocratici da compiere al fine di vedere il proprio progetto cominciare a prendere forma.

Le giovani organizzazioni, hanno trovato una potenziale soluzione a differenti difficoltà che si possono incontrare nella vita di tutti i giorni, per creare la perfetta smart city. Durante la competizione si è parlato di mobilità, ma anche di inquinamento e nuove fonti di energia. L'obiettivo comune ad ogni progetto è quello di migliorare, in modo sensibile, la qualità della vita di ogni cittadino.

Inoltre lo scopo dell'evento è stato quello di trovare potenziali ambasciatori, che potessero sostenere in modo concreto le idee più innovative, con la possibilità per i vincitori di ricevere un co-investimento in equity di UniCredit con partner selezionati. Il progetto selezionato, ha ricevuto infatti, un premio in denaro di 10.000 euro. Dai partecipanti sono state presentate tante idee nuove, tra cui quella della giovane QURAMI, Startup romana che propone di risolvere l'annoso problema delle code attraverso un'app gratuita: ogni utente avrà la possibilità di mettersi in fila, in modo virtuale, ovunque si trovi avendo la possibilità di presentarsi allo sportello al momento giusto.

VEASYT, invece, una Startup veneta, ha ideato un servizio di video interpretariato che aiuta ad abbattere le barriere linguistiche. Esso è fruibile da ogni device mobile, in 20 lingue differenti e in lingua dei segni italiana (LIS).

Si consolida, insomma, quel rapporto fra start-up e smart city che porterà il settore ad acquisire un maggior peso anche dal punto di vista occupazionale.

MARINA VERDERAJME

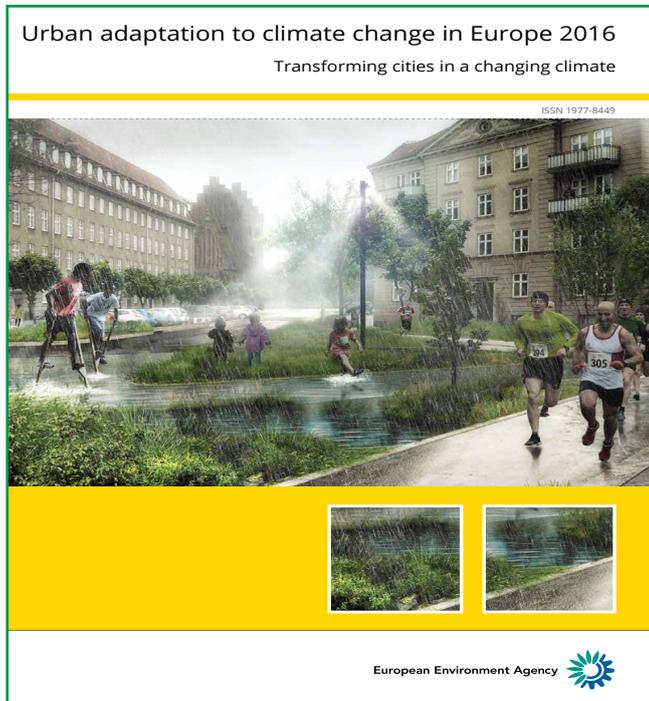


Marina Verderajme è Presidente di ACTL, Associazione di Promozione Sociale, accreditata dalla Regione Lombardia e dalla Regione Siciliana per i servizi per il lavoro e certificata Iso 9001. Opera nel mondo del lavoro e dello stage attraverso www.sportellostage.it e Recruit, società di ricerca e selezione per profili giovani.

Novità Editoriali

a cura di Denis Grasso > denis.grasso@unibocconi.it

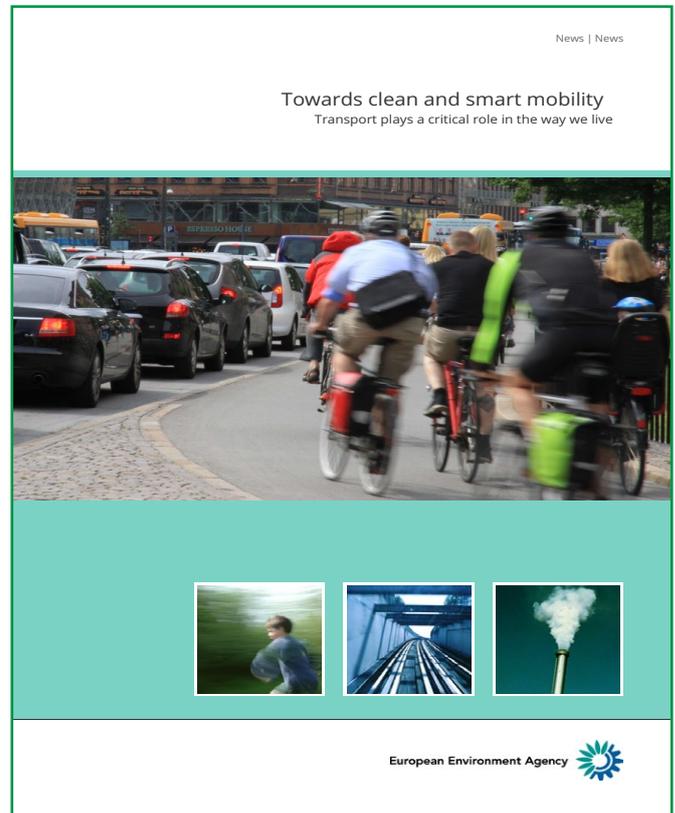
Urban adaptation to climate change in Europe 2016. Transforming cities in a changing climate



Le città europee sono sempre più colpite da eventi estremi connessi con i cambiamenti climatici in atto a livello globale e i cui effetti sono sempre più evidenti a livello locale. Per fare il punto della situazione sulle misure di adattamento e sulle strategie utilizzabili a scala urbana, l'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) ha pubblicato il rapporto "Urban adaptation to climate change in Europe 2016. Transforming cities in a changing climate". Il rapporto nello specifico analizza tre differenti approcci di adattamento delle aree urbane: un approccio base, con un orizzonte a breve termine che mira soltanto a contrastare i rischi climatici nel momento in cui questi si manifestano sostenendo così costi elevati legati al ripristino di opere e infrastrutture danneggiate; un approccio "incrementale" che invece pianifica e realizza preventivamente interventi in grado di contrastare e ridurre gli effetti negativi connessi ad eventi estremi con livelli di rischio medio-alti; ed infine un approccio "trasformativo" in cui invece vengono messe in campo soluzioni in grado di contrastare in maniera definitiva eventi estremi anche con tempi di ritorno molto lunghi ma che richiede ovviamente la capacità di pianificare investimenti ed interventi nel lungo periodo.

Per scaricare la versione completa del rapporto e per accedere a tutti i materiali e alle iniziative ad esso connesse si rimanda al seguente link: <http://www.eea.europa.eu/publications/urban-adaptation-2016>

Towards clean and smart mobility. Transport and environment in Europe



Il trasporto europeo dipende per il 94% dal petrolio e i loro impatti sull'ambiente e la salute umana sono preoccupanti, soprattutto se si pensa che la domanda europea di mobilità al 2050 crescerà di oltre il 50%. Queste sono alcune delle riflessioni contenute nel rapporto dell'Agenzia Europea per l'Ambiente (EEA) dal titolo "Signals 2016. Towards green and smart mobility". Come evidenziato nel rapporto, nonostante la crisi economica, la domanda di mobilità delle persone e delle merci in Europa è in forte crescita. Questa ripresa della domanda di mobilità è dimostrata ad esempio dalla ripresa delle vendite di auto in Europa nel 2015 (+9%). Per questo motivo l'EEA evidenzia la necessità e le opportunità di una trasformazione green del settore dei trasporti. Al fine di avviare questa decarbonizzazione del settore dei trasporti serve uno sforzo su più fronti: pianificazione urbana, uso delle nuove tecnologie ed un maggiore ricorso a carburanti alternativi. Secondo il Direttore Esecutivo dell'EEA Hans Bruyninckx, sistemi di trasporto più Smart e puliti sono già oggi disponibili e pronti per soddisfare i crescenti bisogni di trasporto della popolazione europea.

Per maggiori dettagli e per scaricare una versione completa del rapporto, si rimanda al seguente link: <http://www.eea.europa.eu/highlights/towards-clean-and-smart-mobility>

Gli eventi dedicati alla mobilità sostenibile

a cura di Denis Grasso > denis.grasso@unibocconi.it

European Mobility Week 2016

EUROPEAN MOBILITY WEEK

16-22 SEPTEMBER 2016

Si svolgerà come tutti gli anni dal 16 al 22 Settembre 2016, la campagna europea per la promozione di una mobilità urbana più sostenibile. L'evento, che quest'anno avrà per tema "La mobilità intelligente e sostenibile. Un investimento per l'Europa" vede l'adesione di oltre 360 città europee e un ricco calendario di appuntamenti ed iniziative. Obiettivo dell'edizione 2016 della Settimana Europea della Mobilità è mettere in evidenza quanto la pianificazione intelligente e l'uso dei trasporti pubblici possa rappresentare una grande fonte di risparmio economico per le Pubbliche Amministrazioni e per i cittadini, oltre che un'importante occasione per sostenere la crescita economica locale. La Settimana Europea della Mobilità rappresenta pertanto un'importante occasione per le Amministrazioni già attive o che intendono attivarsi in un processo di miglioramento del sistema dei trasporti, al quale si associano nuove opportunità di crescita economica per l'intero sistema locale e la vivibilità dei centri urbani.

Per prendere parte all'iniziativa, consultare il ricco calendario degli eventi e per restare aggiornati sulle ultime soluzioni in tema di mobilità sostenibile si rimanda al seguente link: <http://www.mobilityweek.eu/>

Civitas Forum 2016



THE CIVITAS INITIATIVE
IS CO-FINANCED BY THE
EUROPEAN UNION

Si svolgerà a Gdynia, in Polonia, dal 28 al 30 settembre 2016, la quattordicesima edizione della CIVITAS Forum Conference, evento di riferimento per chi in Europa si occupa di mobilità sostenibile. L'edizione 2016 ha come titolo "Shaping the mobility of tomorrow". Alla tre giorni polacca parteciperanno centinaia di rappresentanti di amministrazioni locali impegnate nella promozione di una mobilità sostenibile, il mondo della ricerca accademica e i rappresentanti delle istituzioni europee e del mondo industriale. Numerosissime le attività previste, comprendenti seminari, conferenze, workshop tematici, brokerage event e site visit. In particolare si parlerà di piani della mobilità

sostenibile, delle nuove prospettive per la logistica urbana, del ruolo dei big data nel migliorare la gestione dei trasporti pubblici e privati, delle prospettive legate ai veicoli a guida autonoma, di mobilità elettrica, del ruolo delle campagne informative nel promuovere nuovi comportamenti di mobilità, della sharing mobility e tanto altro.

Per maggiori informazioni sull'evento e per consultare il programma dell'iniziativa, si rimanda al seguente link: <http://www.civitas.eu/content/civitas-forum-conference-2016>

Inclusive Smart Cities: A European Manifesto on Citizen Engagement Conference



Si svolgerà a Bruxelles, il 23 novembre 2016, la conferenza dal titolo "Inclusive Smart Cities: A European Manifesto on Citizen Engagement". L'evento, promosso da "EIP Smart Cities. Citizen Focus Action Cluster" in collaborazione con Errin ed Iclei, intende fare

il punto sul tema dell'importanza del coinvolgimento degli stakeholder nel processo di costruzione delle Smart City europee. Per questo motivo durante l'evento verranno presentati alcuni tool ideati appositamente per il processo di coinvolgimento della popolazione a livello locale e regionale. Verrà inoltre lanciato ufficialmente il manifesto per una Smart City più inclusiva che intende diventare il documento di riferimento europeo sul tema. All'evento è prevista la partecipazione di rappresentanti della Commissione Europea, dei rappresentanti delle amministrazioni locali e regionali europee, il mondo accademico e industriale. Per maggiori informazioni sull'evento, per registrarsi, per consultare il programma dell'evento e scaricare i tool e i documenti che verranno presentati si rimanda al seguente link: <https://eu-smartcities.eu/content/%E2%80%98inclusive-smart-cities-european-manifesto-citizen-engagement%E2%80%99-conference>

DENIS GRASSO



Denis Grasso si è laureato in Pianificazione e Politiche per l'Ambiente presso lo IUAV di Venezia ed è ricercatore dello IEFE-Università Bocconi. I suoi principali ambiti di ricerca sono la pianificazione urbanistica e territoriale e le politiche di mitigazione e adattamento ai cambiamenti climatici. Si occupa inoltre di energie rinnovabili e politiche ambientali.



Gli Appuntamenti con la Mobilità

COSA	QUANDO	DOVE	INFO
TRANSPORTAR 2016	10-12 agosto 2016	Curitiba, Brasile	http://feiratransportar.com.br/index.php
International Conference on Intelligent Transportation Engineering	20-22 agosto 2016	Singapore, Singapore	http://www.icite.org/
More Electric Aircraft USA	28-ago-16	Seattle, Stati Uniti	http://goo.gl/IYwiQK
Implementing airport expansion in the South East	05-set-16	Londra, Regno Unito	http://goo.gl/zb2z7x
Infrastructure, Development and Finance (6 - 9 September 2016) - short course at TSU,	6-9 settembre 2016	Oxford, Regno Unito	http://www.tsu.ox.ac.uk/course/
4th World Collaborative Mobility Congress "Wocomoco"	7-8 settembre 2016	Varsavia, Polonia	http://goo.gl/bRvEY2
The future for transport policy in Wales	15 settembre; 19 Aprile 2016/17	Cardiff, Regno Unito	http://goo.gl/CnazuP
European Cyber Security for Transport Sector 2016	15-16 settembre 2016	Berlino, Germania	http://goo.gl/XDz0YJ
2nd UMRIDA workshop on Robust Design Optimization (RDO)	19-20 settembre 2016	Bruxelles, Belgio	http://goo.gl/2v2Ume
1st Light Electric Vehicle Summit	20-21 settembre 2016	Barcellona, Spagna	http://goo.gl/IA4jBn
InnoTrans 2016	20-23 settembre	Berlino, Germania	http://goo.gl/g3iWlp
Electromobility in smart cities	21- 22 settembre 2016	Gothemburg, Svezia	http://goo.gl/z6hPq8
Information day on the 2016-2017 Horizon 2020 Work programme 'Smart, green and in-	28 settembre; 1 giugno 2016/17	Bruxelles, Belgio	
CIVITAS FORUM Conference 2016 "	28-30 settembre 2016	Gdynia, Polonia	http://goo.gl/3z83ze
4th International Conference More Electric Aircraft EU	4-6 ottobre 2016	Amburgo, Germania	http://goo.gl/NkcHOI