

ISFORT: le professioniste dei dati
Relazione annuale Antitrust
Rovereto: nuovo Green Innovation Hub
ATMS di Catania compie due anni
Elettrico: alto l'interesse ma non le vendite
La bicicletta compie 204 anni





Il progresso è una realtà tangibile. I nostri investimenti mirano a costruire infrastrutture utili al Paese che migliorano la qualità della vita di tutte le persone. Stiamo creando connessioni per accorciare le distanze geografiche, perché i viaggi siano più semplici e veloci. È un impegno che prendiamo anche per le nuove generazioni, attraverso l'uso di tecnologie innovative, energie pulite, materiali riciclabili e design ecocompatibile. È la nostra idea di progresso - tangibile e sostenibile - che rispetta le persone e l'ambiente.

www.fsitaliane.it

L'ITALIA DEL FUTURO È IN CORSO >>>

Editoriale

MSC-Italo: il grande slam

“Una parola è troppa, e due sono poche”: la celebre battuta di Lino Banfi si adatterebbe alla perfezione a Gianluigi Aponte, fondatore del gigante dello shipping mondiale MSC, 82enne reggitore di un impero definito ancora interamente “familiare”, nonostante le dimensioni diventate sempre più imponenti. Se Aponte non parla praticamente per vocazione, ancor meno espansiva è la comunicazione del gruppo MSC, che praticamente si limita ai comunicati ufficiali ma a cose abbondantemente già fatte, né maggiori lumi possono provenire da letture di bilanci od altro, perché MSC è una società di diritto svizzero e quindi sono protetti come in cassaforte. Nonostante ciò, si vocifera che MSC – nel solo 2022 – abbia realizzato profitti netti per 28-30 miliardi di euro, approfittando di un congiuntura che ha portato i noli dei container ad aumentare fino al + 645%. Da lì in poi, però, Aponte ha capito – da buon marinaio italiano – che doveva diversificare, ed è cominciato un valzer di acquisizioni dove sono entrati in ballo a sua volta qualche decina di miliardi. Il campo di azione scelto da Aponte è la logistica, ma ancora una volta senza grandi clamori, badando solo ai fatti e ai risultati concreti: l'esempio tipico è ITA Airways, dove Aponte ha tentato una partecipazione, ma dove ha ben presto capito che sarebbe rimasto comunque in seconda fila e Aponte non è il tipo di accontentarsi solo della gestione di un capitale finanziario, ITA è andata a Lufthansa e MSC si è dotata di una propria compagnia aerea cargo, per integrare i trasporti via mare ma soprattutto via terra, perché nel frattempo Aponte ha sviluppato le attività delle sue controllate Medlog e Medway, attive nel trasporto ferroviario merci e intermodale. Tanto attive da incrociare il protagonismo di un altro “campione nazionale”, il gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, e in particolare la società dedicata al trasporto merci Mercitalia Logistics, con la quale MSC ha firmato (lo scorso settembre, e nella città di Ginevra) un Memorandum of Understanding per lo “Sviluppo dell’intermodalità con maggiori e più efficaci sinergie fra trasporto marittimo e fer-

roviario a vantaggio di una catena logistica sempre più affidabile e sostenibile”. Il rapporto col gruppo FS si presenta in uno scenario totalmente diverso: Italo è il principale concorrente nel segmento assolutamente core dell’azienda ferroviaria, cioè l’alta velocità passeggeri, ed è una sfida che si presenta puntuale ogni giorno e non consente tregue. Ne è pensabile che Aponte punti a Ntv/Italo per creare un cartello, piuttosto per proseguire un’integrazione, perché MSC – tra l’altro – è anche leader nei settori crocieristici e dei traghetti, ma è molto più probabile che il vero obiettivo sia proprio il mercato ferroviario, che non ha affatto esaurito le sue potenzialità, anzi tutt’altro.

Dovranno passare un po’ di anni, ma alla fine l’Italia sarà davvero tutta ad alta velocità sui binari, e questo in un Paese che non è la Francia, perché gli ostacoli naturali sono notevolissimi. E le prospettive di crescita del mercato sono del tutto indefinite: è bastato che – sulla direttrice adriatica – siano state rapidamente adeguate le linee allo standard europeo del trasporto merci su rotaia, perché intorno a Bari, in Puglia e nelle regioni vicine sorgessero compagnie ferroviarie e operatori intermodali diventati rapidamente protagonisti a livello nazionale e internazionale.

La parola ora passa ai conti, e Aponte conduce le trattative in maniera tanto decisa quanto netta: si dà per scontato che la valutazione di Italo sia perlomeno doppia rispetto al prezzo pagato dal fondo americano GIP (Global Infrastructures Partners) nel 2018. La discussione ora sembra concentrata se far rientrare nel “perimetro” la società Itabus (nel frattempo inglobata da Ntv), ma quel che forse merita una notazione è che è molto probabile che l’ingresso di Aponte segnerà anche l’uscita da Ntv/Italo dei fondatori originari o dei protagonisti successivi, nella maggior parte di fatto già lontani dall’azienda o passati ad altri incarichi come Flavio Cattaneo designato ad di Enel.

La transizione passa anche da noi.

BolognaFiere Water&Energy - BFWE - è una società composta da BolognaFiere e Mirumir che si propone di contribuire alla conoscenza e alla condivisione delle tematiche connesse al valore economico e sociale dell'acqua, dell'energia e delle nuove applicazioni tecnologiche.

Sono parte di BFWE 6 manifestazioni:



Ricerca e innovazione, digitalizzazione e sostenibilità sono le parole chiave per BFWE. [La transizione ecologica passa anche da noi.](#)



BolognaFiere, 11-13 ottobre 2023

www.bfwe.it



Intervista

ISFORT: le Professioniste dei Dati. Protagonismo al femminile per l'analisi dei fenomeni di mobilità



ISFORT è l'Istituto Superiore di Formazione e Ricerca per i Trasporti, un'istituzione con un ruolo riconosciuto e consolidato nel campo della ricerca sui trasporti.

In ISFORT uno dei Team di ricerca più impegnati sullo sviluppo integrato dei dati di mobilità - per elaborare modelli funzionali all'analisi dell'evoluzione del fenomeno - vede un protagonismo tutto al femminile. Cinque "ingegneri(e) dei trasporti", il che costituisce già una rarità perché il titolo e la specializzazione si sono diffuse in Italia solo a partire dagli anni '80, con un ruolo di primato per una volta assegnato alle Università del Sud. Era inevitabile che ISFORT incrociasse la ricerca di talenti e competenze negli istituti universitari del nostro Meridione, perché l'attenzione allo sviluppo del Sud in tutti i suoi aspetti (e, soprattutto, evidentemente in quello formativo e professionale) rappresenta uno degli obiettivi statutari previsti dalla Fondazione NC all'atto della costituzione dell'Istituto di ricerca,

e oggi questo obiettivo - a suo modo "storico" - si coniuga quasi naturalmente con l'obiettivo dell'uguaglianza delle opportunità di genere. Uno sguardo inclusivo che - ancora una volta quasi naturalmente - si allarga anche al cosiddetto Sud del mondo, anche se la dizione oggi appare superata e non si sa quanto appropriata: nel Team di ISFORT sono entrate, quindi, una ingegnera libanese ed una iraniana, naturalmente integrate in una squadra che in qualche maniera caratterizza i tratti distintivi del mondo professionale femminile, cioè competenza, professionalità e creatività. Doti cui bisognerebbe aggiungere la determinazione: il racconto sulle attività del gruppo all'interno di ISFORT ha preso alcune ore, inevitabile il coinvolgimento e la passione per lavori e studi di non facile applicazione, in gran parte basati su modelli matematici, da sviluppare ulteriormente con un complesso incrocio dei dati.

Per spiegare cosa fa questo "Team di Pro-



EXPO Ferroviaria

11^a Esposizione internazionale per le
tecnologie, prodotti e sistemi ferroviari

SULLA VIA DEL FUTURO

3-5 ottobre 2023 | Fiera Milano Rho

L'EVENTO FERROVIARIO LEADER IN ITALIA

- » **Area espositiva** con le ultime innovazioni in prodotti e tecnologie
- » **Area binari** con attrezzature su rotaie
- » **NOVITÀ 2023: Aerospace Technology Hub**
- » **Conferenze** sull'attualità e le tendenze future
- » **Attività** di networking

SCOPRI DI PIÙ

www.expoferroviaria.com

Built by
RX In the business of
building businesses

fessioniste” di ISFORT, bisogna partire da lontano cioè premettere che l’Istituto come mission aziendale si propone di sostenere lo sviluppo del know-how socio-economico e tecnico-gestionale del settore della mobilità e dei trasporti, attraverso attività di ricerca, consulenza, assistenza tecnica e formazione.

Nel portare avanti questo obiettivo, ISFORT ha avviato negli ultimi anni una rilevante progettualità di analisi e modellazione dei dati sugli spostamenti degli Italiani, in collaborazione con FS Research Centre del Gruppo FSI, utilizzando la preziosa serie storica dell’Osservatorio della mobilità AUDIMOB - esclusivo di Isfort - integrandola con altre banche dati istituzionali e con i Big Data sia telefonici che Floating Car Data (FCD). C’è un anno che, in qualche maniera, segna l’inizio del processo con cui la consolidata attività di ricerca di ISFORT (legata principalmente ai suoi Osservatori statistici relativi alla mobilità delle Persone e delle Merci/Logistica) viene riorganizzata con il coinvolgimento di nuove professionalità, ed è l’anno 2018: viene quindi rafforzato il Team multidisciplinare, con competenze che spaziano dalle scienze sociali, all’economia, alla statistica e soprattutto all’ingegneria dei trasporti. E’ stata proprio quest’ultima componente a consentire ad ISFORT di sviluppare dei modelli matematici per la stima della domanda passeggeri dell’intero territorio nazionale: la sfida intrapresa da Isfort è stata suppor-

tata dalla possibilità di accedere ad una ricca serie storica rappresentata dalla survey nazionale AUDIMOB, dall’integrazione di importanti banche dati open statistiche e contestualmente dalla possibilità di accedere alle nuove informazioni derivanti dal trattamento ed analisi dei Big Data.

Il lavoro di ricerca si è concentrato sulla specificazione, implementazione e validazione di strumenti di analisi per la valutazione degli impatti generati dall’interazione delle scelte di mobilità passeggeri sulle reti di trasporto alle diverse scale geografiche, con un approccio differenziato della mobilità di lungo raggio rispetto alla mobilità quotidiana, con l’obiettivo di definire degli strumenti di supporto alle decisioni di tipo previsivo in grado di stimare gli scenari futuri della stessa mobilità.

Un obiettivo, quello del progetto di ricerca Isfort, più che mai attuale, in quanto intercetta il fabbisogno degli organismi politici ed operatori dei servizi di mobilità, impegnati a promuovere una politica di decarbonizzazione dei trasporti per uno sviluppo sostenibile della nostra società. Si rileva, oggi più che in passato, con i trend in atto - anche a causa della pandemia che ha rappresentato un vero punto di rottura - la necessità di strumenti di analisi non solo per rappresentare il fenomeno della mobilità tempo/spazio e della modalità di trasporto utilizzata, ma anche per monitorare l’efficacia delle azioni e delle politiche adottate



Settimanale digitale di



Ferpress è un’agenzia di informazione specializzata trasmessa da Roma e registrata presso il Tribunale di Roma con il numero 453 del 6/12/2010 - codice USSN 2531-495 - Sede legale e redazione 00186 Roma, Piazza di Firenze 24 - tel. 06-4815303 - Segreteria di redazione e amministrazione: segreteria@ferpress.it - diffusione media 7.500 copie digitali

Direttore responsabile Gisella Pandolfo - Direttore editoriale Antonio Riva - Redattore esperto Antonio D’Angelo - Mobility Magazine è a cura di Erica Bono - In redazione: Alessia Belcastro, Giulia Ratini, Ilaria Li Gambi, Giulia Riva - Redazione social Silvia D’Andrea - Segretaria di Redazione Angela Torrisi - Desk redazione redazione@ferpress.it -

Ferpress Srl - Piazza di Firenze 24 00186 ROMA P. Iva 12510731008

**SPECIALISTI
DELLA FORMAZIONE
FERROVIARIA**

FORFER
La Formazione per il tuo Domani
**FORMAZIONE
FERROVIARIA SRL**

**SALI SUL TRENO
DELLE OPPORTUNITÀ,
IN ARRIVO I NUOVI CORSI
DI FOR.FER**

CORSO PER ACCOMPAGNATORE DEL TRENO/CAPOTRENO	📍 Paola 	📅 04/09/2023	🕒 Corso: 25 gg
	📍 Roma	📅 18/09/2023	
	📍 Bari	📅 23/10/2023	
CORSO PER MACCHINISTA AGENTE DI CONDOTTA	📍 Bari	📅 11/09/2023	🕒 Licenza: 20 gg 🕒 CCA1-A4: 20 gg 🕒 CCB1-B2: 48 gg
	📍 Paola 	📅 18/09/2023	
	📍 Roma	📅 09/10/2023	
CORSO PER MACCHINISTA DI MANOVRA	📍 Bari	📅 11/09/2023	🕒 Licenza: 20 gg 🕒 CCA1-A4: 20 gg
	📍 Paola 	📅 18/09/2023	
	📍 Roma	📅 09/10/2023	
CORSO PER PREPARATORE DEL TRENO	📍 Napoli [PDT - A]	📅 11/09/2023	🕒 PDT - A: 15 gg 🕒 PDT - A e B: 20 gg
	📍 Verona [PDT - A e B] 	📅 23/10/2023	

COLLEGATI AL NOSTRO SITO E SCOPRI TUTTI I CORSI

WWW.FORFER.IT

[t] +39 06 86217764/72 - [f] +39 06 86212701 - [e] info@forfer.it

SEDE DI ROMA: P.zza Winckelmann, 12 - 00162 Roma

SEDE DI BARI: Via Nazionale, 2 - stazione di Palese Ferrotramviaria Bari Nord - 70128 Bari

SEDE DI PAOLA: Via San Rocco, 11 - 87027 Paola (CS)

SEDE DI VERONA: Via Robert Kennedy, 6/A - 37060 Lugagnano (VR)



dai territori, e soprattutto per supportare le scelte del processo decisionale di pianificazione e programmazione negli scenari futuri.

L'intervista di Mobility Press si è rivolta al soggetto collettivo, ma è giusto che ciascuna di queste "Professioniste dei Dati" abbia un proprio ritratto sia pur sintetico. La prima domanda è:

Come avete lavorato allo sviluppo dei modelli matematici e quali data base avete utilizzato?

Per la specificazione, calibrazione e validazione dei sub-modelli di domanda e di offerta multimodale sono state integrate molteplici fonti informative. I microdati dell'Osservatorio AUDIMOB, con cui ISFORT dal 2001 restituisce al Paese una fotografia della mobilità degli Italiani, ha permesso la calibrazione del modello di generazione e di ripartizione modale della Domanda nazionale. Le statistiche di mobilità estratte da un campione nazionale di Big Data di telefonia hanno consentito, una volta integrati alle statistiche AUDIMOB, alla calibrazione del modello di distribuzione spaziale. Mentre la rete delle infrastrutture ed i servizi di trasporto ferroviario e automobilistico, nonché quelli aeroportuali, hanno contribuito alla modellazione del sistema di offerta nazionale a supporto della ripartizione modale e dell'assegnazione dei flussi sulla rete stimati. I dati ufficiali open rilasciati da Istat, Banca d'Italia, Miur, Eurostat e ACI, oltre a fornire gli attributi dei modelli, hanno favorito - insieme alle statistiche sulla domanda ferroviaria e stradale e alla matrice nazionale degli spostamenti in auto elaborata da Isfort con l'ausilio di un campione nazionale di Floating Car Data (FCD) - la costruzione del quadro di riferimento della domanda nazionale per la validazione degli output del modello di Domanda. I dati uti-

lizzati offrono uno standard omogeneo alla rappresentatività della Domanda sul territorio nazionale. Inoltre, un piano di rilascio periodico dei dati selezionati per la calibrazione consente di programmare, rispetto ad esperienze passate, una manutenzione continua dei modelli, condizione essenziale per le esigenze fortemente applicative a cui devono rispondere gli stessi. Nell'analisi ci si è assicurati che i dati osservati fossero riferiti allo stesso anno ed allo stesso periodo temporale medio (mese o giorno feriali), ma anche che le informazioni utilizzate non fossero ridondanti. Inoltre, particolare attenzione è stata posta alla profilazione del campione di utenti rappresentativo della popolazione residente tra i 14 e gli 84 anni. L'integrazione dei dati è stata al centro dell'intero processo di modellazione. L'attenta analisi delle molteplici banche dati istituzionali e Big Data ha permesso di valutare le enormi potenzialità delle nuove fonti dati (telefonici e FCD), ma ne ha messo in luce taluni limiti quali l'impossibilità di profilare l'utente oggetto dell'osservazione rilevata, le difficoltà a distinguere le modalità dello spostamento per i Big Data telefonici, le criticità di riporto all'universo del dato osservato. Migliori e più rigorosi risultati possono essere raggiunti dall'integrazione di fonti dati strutturati come AUDIMOB, Big Data e dati istituzionali open.

Qual è il punto di forza di AUDIMOB?

L'indagine Audimob, condotta con circa 16.000 interviste annue, rileva con una sezione specifica anche gli spostamenti intercomunali di almeno 10 km effettuati nel corso della settimana precedente all'intervista. Tale sezione, integrata al diario di bordo quotidiano, è alla base dell'implementazione del modello passeggeri degli spostamenti di almeno 80 km per la MLP, mentre la serie storica dal 2010 al 2019 è stata im-

piegata per la modellazione della Domanda Passeggeri prevalentemente locale.

Dall'implementazione del modello multimodale si è potuto rilevare che al crescere della distanza di viaggio, diminuisce il volume di tutti gli spostamenti e si annulla la componente sistematica. L'81,5% dei pendolari impiega al massimo 30 minuti per raggiungere la sede di lavoro o di studio, che ricade prevalentemente all'interno dei 611 cluster territoriali denominati Sistemi Locali del Lavoro (SLL), solo il 5% impiega più di un'ora. Gli spostamenti per lavoro, con frequenza di almeno un giorno alla settimana, crollano oltre i 300 km. Tuttavia, gli spostamenti sopra i 50 km, pur rappresentando solo il 2,6% del volume degli spostamenti complessivi di un giorno feriale, generano il 29,8% dei passeggeri km.

È quindi fondamentale distinguere i fabbisogni ed i comportamenti della componente di mobilità locale da quella di media e lunga percorrenza. Le stesse linee guida europee sulle statistiche di mobilità propongono tre soglie di distanza: breve sotto i 300 km con un raggio di gravitazione urbano entro i 100 km; media tra 300 e 1.000 km; e lunga oltre i 1.000 km, indicando per il rilievo degli spostamenti passeggeri di MLP lo strumento di un diario di bordo di durata minima settimanale.

Pertanto, grazie ad AUDIMOB, l'approccio metodologico adottato consente una ricomposizione del quadro, ad oggi poco indagato nella sua unitarietà, della mobilità passeggeri di media e lunga percorrenza e della mobilità locale in Italia, evidenziando le differenze comportamentali nella distribuzione delle motivazioni, delle frequenze e delle scelte modali degli spostamenti della mobilità di MLP e locale.

Quali obiettivi futuri per ISFORT?

ISFORT intende rafforzare e allo stesso tem-

po rinnovare il ruolo che da oltre venti anni l'istituto esercita nel panorama nazionale, quale punto di riferimento culturale per tutti quei soggetti pubblici e privati che si occupano di mobilità. Grazie alle indagini dell'Osservatorio della mobilità AUDIMOB, condotte annualmente dal 2000, ISFORT contribuisce con i suoi rapporti scientifici a fornire una lettura comportamentale descrittiva ad ampio raggio del fenomeno della mobilità degli italiani, lettura che si è rilevata tra le più interessanti anche durante la fase di pandemia. Inoltre, a motivo del suo unico patrimonio informativo sugli stili di mobilità degli italiani, è entrato a far parte del Sistema Statistico Nazionale (SISTAN), la rete dei soggetti pubblici e privati che fornisce nel nostro Paese l'informazione statistica ufficiale. In particolare, anche grazie al lavoro di allineamento di AUDIMOB alle linee Guida Eurostat sono stati prodotti per Istat diversi indicatori della mobilità passeggeri nazionale acquisiti all'interno dei Report Eurostat.

Il sistema di modelli di trasporto multimodale della mobilità passeggeri sviluppato negli ultimi anni da Isfort rappresenta un nuovo contributo informativo e di analisi che l'Istituto può offrire ai Player del trasporto, agli Enti Nazionali e Locali ed alla Comunità Scientifica, rappresentando un potente Sistema di Supporto alle Decisioni per la valutazione degli impatti a scala nazionale e regionale nei diversi scenari infrastrutturali e socio-economici, a supporto delle decisioni strategiche. Grazie alla componente integrata del modello della Domanda di corto raggio, si presta anche alla pianificazione regionale (Piani Regionali dei Trasporti) ed urbana (PUMS). Inoltre, dei moduli complementari sono già predisposti per l'aggiornamento delle variabili economiche, in relazione a specifiche ipotesi introdotte dagli scenari tendenziali o di progetto. Più in generale, possiamo dire che può rispondere

alle istanze di riformulazione delle politiche di governance della mobilità e dei sistemi di trasporto, nel contesto delle nuove sfide a livello nazionale e globale, dei cambiamenti climatici e delle misure di rilancio europee sostenute dal PNRR.

Le Professioniste dei Dati di ISFORT

Angela Chindemi

Ingegnere, Dottore di ricerca in Ingegneria dei Trasporti

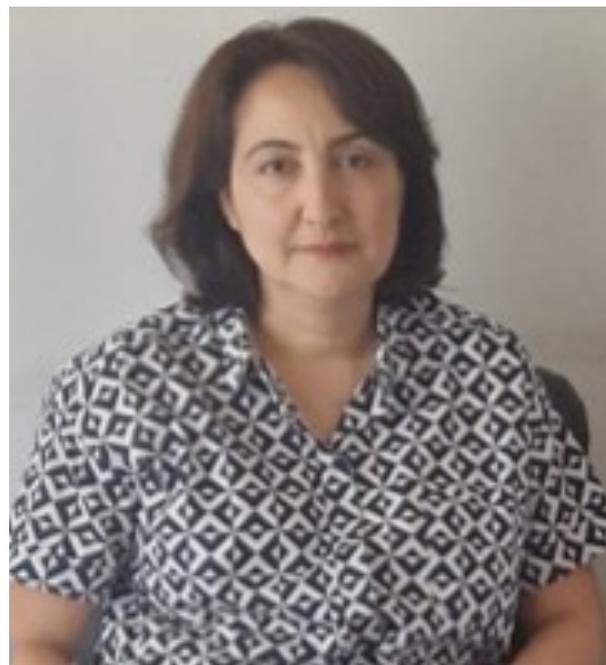


Angela Chindemi ha una solida formazione nel settore dell'Ingegneria dei Trasporti. Ha conseguito un Dottorato in Ingegneria dei Trasporti presso l'Università Mediterranea di Reggio Calabria nel XVI Ciclo nel 2004, e la Laurea in Ingegneria Civile Trasporti nel 1999. Dal 2002 collabora in Isfort dove è stata coinvolta nei principali progetti di ricerca e consulenza nel settore dei trasporti. Attualmente ricopre il ruolo di Responsabile Ufficio Analisi e Metodologia Statistica, ed è un membro del Circolo di "Qualità Trasporti e Mobilità", incaricato dal Comstat per la preparazione del Piano Statistico Nazionale. Tra le esperienze più significative l'attività di project manager dei progetti di ricerca per lo sviluppo dei modelli Regionali di Domanda e del Modello Nazionale della domanda Passeggeri Long Distance e Short Distance per il gruppo FS con al centro la va-

lorizzazione della serie storica dei dati Audi-mob. È da sempre interessata al tema della pianificazione strategica dei sistemi di trasporto con una attenzione verso i principi di equità e sostenibilità sociale della mobilità. Attualmente è impegnata nella redazione del "Piano Regionale delle Infrastrutture e Mobilità Sostenibili" (PRIMS) della Regione Marche, nella redazione del PUMS e del PUT del Comune di Casoria e nell'aggiornamento delle Linee di indirizzo del PUMS di Albano Laziale (e del Piano delle invarianti). Vanta una esperienza importante sui temi del Trasporto Pubblico Locale, e per l'Agenzia di Regolazione dei Trasporti della Regione Calabria ha coordinato le attività di definizione dei lotti di gara per l'affidamento dei servizi di TPL su gomma e della quantificazione dei relativi servizi extra-urbani da mettere a gara nei tre lotti funzionali (Vibo Valentia e Area Sud di Catanzaro, Catanzaro-Lamezia Terme, Crotone e Area Nord di Catanzaro).

Giulia Carbone

Ingegnere, Dottore di ricerca in Ingegneria dei Trasporti



Program manager e senior consultant, ricercatrice esperta di progettazione e gestione di programmi complessi di sviluppo territo-



**INTERPORTO
PADOVA 50**
logistic intermodal platform **YEARS**

50 anni con voi

1973 - 2023

Innovando e crescendo Interporto Padova festeggia i suoi primi cinquant'anni con l'orgoglio di essere la più avanzata Piattaforma Interportuale Italiana per la logistica sostenibile.

Nel '73 abbiamo inventato l'idea stessa di Interporto, diffusasi ovunque. Con la massima cura dell'ambiente, Interporto Padova è, da sempre, al servizio del territorio, dell'economia del Nord Est e snodo nei grandi traffici italiani ed europei.



FOTOVOLTAICO, INTERMODALITÀ E AUTOMAZIONE CI FANNO ESSERE GREEN

INTERMODALITÀ E AUTOMAZIONE PER UNA LOGISTICA GREEN

L'area intermodale dispone di 18 binari di carico e scarico nei quali grazie a gru elettriche container e semirimorchi vengono spostati dai camion alla ferrovia. Il terminal utilizza un moderno sistema di gate automatizzati. Per i mezzi stradali è attivo il riconoscimento automatico delle unità di carico, grazie a 5 gate-in e 3 gate-out. Inoltre 2 portali ferroviari garantiscono il riconoscimento automatico dei carri in entrata e uscita.



EFFICIENZA, SERVIZI, SOSTENIBILITÀ

EFFICIENZA E SOSTENIBILITÀ

Interporto Padova inaugura un nuovo impianto fotovoltaico primo elemento di un progetto che porterà a fornire energia elettrica pulita e autoprodotta a tutte le attività del terminal. È il primo impianto del genere in Italia che disporrà di un sistema di accumulo in grado di alimentare H24 le cinque grandi gru elettriche e le altre attività del terminal. Un altro passo verso l'obiettivo della totale autonomia energetica sostenibile.

IMMOBILI LOGISTICI E SERVIZI

Interporto Padova concede in locazione immobili progettati in base alle specifiche esigenze delle imprese logistiche e del trasporto.

La posizione vicina alla città, ma direttamente collegata alle autostrade e alle tangenziali, rende l'intera area logistica strategica per le esigenze di spedizionieri e corrieri.

Galleria Spagna, 35
35127 Padova
Tel. + 39 049 7621811
info@interportopd.it
www.interportopd.it



riale connessi al tema della mobilità; di modelli di trasporto multimodali alle diverse scale; di pianificazione e progettazione di servizi di Trasporto Pubblico Locale.

Responsabile di studi, ricerche e progetti sul tema della mobilità sostenibile, della pianificazione dei trasporti e territoriale (PUMS, PUT, PRT), dell'analisi della domanda di mobilità e dei relativi scenari previsivi, per conto di Isfort e per diversi Enti di Ricerca pubblici e privati. Docente e progettista di corsi di formazione finalizzati al rafforzamento della capacity building di pianificazione strategica delle amministrazioni ed all'acquisizione di competenze sugli strumenti di supporto alle politiche di trasporto e territoriale.

Collabora con Isfort dal 2006, tra le ultime attività di consulenza metodologica e tecnica, nell'ambito del progetto Isfort per FS Research Centre, lo sviluppo di un Modello Nazionale di Media e Lunga Percorrenza di Mobilità e del modello Short Distance; è impegnata all'aggiornamento per la Regione Marche del Piano Regionale dei Trasporti. Attualmente riveste il ruolo di Program Manager Isfort, è responsabile del coordinamento tecnico e scientifico della linea di attività riferita alle Analisi Transportistiche e Statistiche del Sistema di Trasporto di Roma Capitale, affidate ad Isfort da Roma Servizi per la Mobilità a seguito di gara. Sempre come Program Manager della linea di attività di Isfort Studi e Progetti Stazioni, sviluppata per RFI, ha la responsabilità tecnica e del coordinamento del GdL sugli Studi Transportistici di accessibilità agli impianti di RFI alle scale territoriali e di stazione, gli studi già sviluppati nel corso dell'ultimo anno hanno riguardato le Stazioni di Roma Tiburtina, Brescia, Venezia S.L., Bologna Centrale, Milano Lambrate, Milano Villapizzone e Torino Lingotto.

Marina Ferrara

Ingegnere, Dottore di ricerca in Ingegneria Civile



Inizia a "fare ricerca" durante il tirocinio per la tesi magistrale presso il Centro Ricerche "Casaccia" dell'Enea nell'ambito della Ricerca di Sistema Elettrico, in particolare nella valutazione degli impatti, sotto il profilo energetico e ambientale, di scenari di elettrificazione della mobilità nell'area di Roma, la sua amata città.

Dopo la laurea magistrale in ingegneria delle infrastrutture viarie e trasporti presso Roma Tre continua a collaborare con l'Università attraverso diverse borse di studio per attività di ricerca nell'ambito della stima della domanda di sosta e della mobilità elettrica. Nel 2017 inizia il dottorato di ricerca in ingegneria civile, sviluppando un modello di scelta multimodale calibrato e validato utilizzando un approccio data-driven tramite tecniche di Machine Learning e contestualmente diventa consulente presso Isfort. Nel 2021 conclude il dottorato e nel 2022 frequenta un Master di II Livello presso il Dipartimento di Scienze Statistiche dell'Università Sapienza di Roma dal titolo "Big Data. Metodi statistici per la società della conoscenza".

Le principali attività che svolge in Isfort riguardano la calibrazione e validazione di modelli di domanda, l'implementazione di modelli di macro/micro-simulazione trasportistica, lo sviluppo di metodologie per l'elaborazione e la validazione dei Big Data e l'elaborazione e la redazione di piani di settore.

S.Fatemeh Ayoubi
Laurea in Ingegneria dei Sistemi di Trasporto



Ricercatrice dei sistemi di Trasporti, di nazionalità iraniana è l'ultima arrivata in Isfort. Si è laureata in Ingegneria Industriale presso Hormzgan University nel 2014, nel corso dei suoi studi ha acquisito competenze di ricerca e ottimizzazione, analisi dei sistemi, controllo dei progetti, pianificazione dei trasporti e programmazione. Dopo quattro anni, in cui ha svolto attività professionale come assistente del Project Manager per una società di costruzioni in Shiraz, ha deciso di rimettersi in giuoco scegliendo Roma per il suo nuovo percorso di formazione. Nel 2022 si è laureata in Ingegneria dei Sistemi di Trasporto presso l'Università della Sapienza. Il suo percorso di laurea magistrale è stato intenso di esperienze formative, ed ha compreso anche un soggiorno alla Hochschule Karlsruhe in Germania dove ha approfondito le sue competenze sul traffico

telematico e Machine Learning. Nell'ambito dell'attività di tirocinio in Italia si è occupata di configurazione del trasporto pubblico locale e di modelli di pianificazione regionali. Parla fluentemente il Farsi e l'inglese, conosce il tedesco e l'italiano.

Dayana Bou Shakra
Msc Transport System Engineering
 Ricercatrice dei sistemi di trasporto, di na-



zionalità libanese, si è laureata all'Università La Sapienza nel 2019 con una tesi su "Smart Working in the context of mobility management". Anticipando un tema che con l'esplosione della pandemia è diventato centrale in tutte le politiche di trasporto. Quello che l'ha colpita maggiormente dell'Italia è il divario tra la teoria e le metodologie molto avanzate che vengono insegnate e la realtà molto in ritardo nel campo dei trasporti in Italia. Il suo obiettivo professionale è comprendere meglio il ruolo giocato dalla politica e dalle forze sociali nell'organizzazione dei trasporti nelle città italiane, forse poco studiato nelle università. Durante la sua esperienza lavorativa, ha notato che si parla troppo di sostenibilità e di trasformazione delle città in spazi più verdi e a misura d'uomo "human-scaled", ma ci si aspetta che siano gli altri a cambiare modo

e sacrificarsi perché ciò accada. Per il suo futuro personale è interessata alle soluzioni di mobilità verde e crede che per vedere il cambiamento dobbiamo fare un ulteriore passo avanti, non solo parlando dei benefici ambientali del trasporto sostenibile, ma anche agendo di conseguenza. E l'unica che in Isfort, sfidando il traffico romano, arriva a lavoro con la bici.

Scheda ISFORT

- Isfort, a partire dall'anno 2001, redige - sulla base dei dati dell'Osservatorio "AUDIMOB", esclusivo di Isfort medesima - il Capitolo sulla Domanda di Mobilità in Italia del Conto Nazionale delle Infrastrutture e dei Trasporti
- Isfort elabora dall'anno 2000 la ricerca AUDIMOB (Osservatorio AUDIMOB) sui comportamenti di mobilità del Paese. La ricerca AUDIMOB produce il "Rapporto AUDIMOB sulla Mobilità degli Italiani", giunto ormai alla 20^a Edizione;
- in ragione della significatività scientifica che assume tale Ricerca, AUDIMOB è incluso nelle rilevazioni sistematiche raccolte dall'ISTAT (Istituto Nazionale di Statistica) ai fini dell'alimentazione del SISTAN - Siste-

ma Statistico Nazionale. Per gli effetti del ruolo di AUDIMOB, appunto, quale fonte statistica di riferimento generale per la conoscenza del settore a livello nazionale, a partire dall'anno 2012, l'Ufficio di Statistica di ISFORT è inserito nell'ambito del SISTAN di cui al D.C.P.M. del 18 gennaio 2012, pubblicato nella G.U. del 16 aprile 2012 n. 89.

- ISTAT utilizza i dati AUDIMOB anche per elaborare gli indicatori del trasporto di passeggeri del sistema statistico europeo EUROSTAT. In riferimento a ciò, la pubblicazione di "Statistics Explained on Passenger mobility statistics", frutto appunto del lavoro comune tra ISTAT ed Isfort. I dati AUDIMOB - come finalizzati da ISTAT ed Isfort secondo i parametri di rilevazione europea - rappresentano in Europa le statistiche della Mobilità dell'Italia.

- Isfort è certificato RINA ISO 9001:2015 Certif. N° 35041/17/S/Scad.2026

Antonio D'Angelo

**Abbonati a Ferpress
Solo così potrai leggere
tutte le notizie,
dalla prima parola all'ultima**

segreteria@ferpress.it



MASTER CLASS 2023

I NUOVI ORIZZONTI DI GESTIONE DELL'IMPRESA FERROVIARIA DI TRASPORTO MERCI

**CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR) E SECONDA PARTE
IN PRESENZA CON APPROFONDIMENTI APPLICATIVI**

IL CORSO È RIVOLTO A:
dirigenti, amministratori,
quadri apicali e giovani laureati

in collaborazione con



10 posti



Attestato di
Partecipazione



docenti di comprovata e
pluridecennale
esperienza a livello
nazionale ed internazionale

SICUREZZA DI ESERCIZIO

INTEGRAZIONE DEI FATTORI UMANI E ORGANIZZATIVI (FU&O) NEI SISTEMI DI GESTIONE DELLA SICUREZZA

CORSO INTERATTIVO IN REMOTO (WEBINAR)

IL CORSO È RIVOLTO A:
AD/AU, Dirigenti, Responsabili e
addetti SGS di Imprese Ferroviarie
e Gestori Infrastrutture nonchè
consulenti

PROJECT WORK a fine corso

*(opzionale per chi ha seguito
tutti e quattro i moduli)*



12 posti



Attestato di
Partecipazione



⁽¹⁾ dott. Carlo Bisio
⁽²⁾ dott.ssa Maria Paola Gazzetti



MODULO 1

LA GESTIONE ATTIVA DEL MERCATO DI RIFERIMENTO

mercoledì 31 maggio dalle 14 alle 19

MODULO 2

IL PIANO D'IMPRESA

mercoledì 14 giugno dalle 14 alle 19

MODULO 3

LA TRASFORMAZIONE DIGITALE DELLE IMPRESE

mercoledì 28 giugno dalle 14 alle 19

MODULO 4

LA SOSTENIBILITÀ DELL'IMPRESA

mercoledì 12 luglio dalle 14 alle 19

MODULO 1 ⁽¹⁾ (8 ore)

FU&O, PROGETTAZIONE E CARICO MENTALE

giovedì 25 maggio dalle 14 alle 18

venerdì 26 maggio dalle 9 alle 13

MODULO 2 ^{(1) (2)} (8 ore)

SICUREZZA E ASPETTI UMANI E SOCIALI

mercoledì 21 giugno dalle 14 alle 18

giovedì 22 giugno dalle 9 alle 13

MODULO 3 ^{(1) (2)} (10 ore)

LA VALUTAZIONE DEI RISCHI E I FU&O

mercoledì 13 settembre dalle 14 alle 18

giovedì 14 settembre dalle 9 alle 13
dalle 14 alle 16

MODULO 4 ^{(1) (2)} (8 ore)

GESTIONE DEI RISCHI E FU&O

giovedì 26 ottobre dalle 14 alle 18

venerdì 27 ottobre dalle 9 alle 13

Lavoro

La relazione annuale Antitrust. Obiettivo prioritario tutelare i consumatori finali



Nel discorso tenuto questa settimana in occasione della presentazione della Relazione Annuale 2023 dell'AGCM, il presidente Rustichelli si è soffermato su alcuni aspetti.

Nel corso del 2022 – ha detto Rustichelli – l'attività dell'Autorità si è dispiegata in un quadro macroeconomico segnato da molteplici tensioni globali ove permangono incertezze in merito alla futura evoluzione degli scenari geopolitici, all'andamento delle dinamiche inflattive, alle prospettive di crescita e alla stabilizzazione delle nuove catene globali del valore.

Nel 2022, il prodotto interno lordo dell'Italia ha recuperato pienamente i livelli pre-pandemici, ma gli squilibri tra domanda e offerta di materie prime – e, in particolare, di quelle energetiche – hanno contribuito ad alimentare una dinamica inflattiva progressivamente crescente, anche se gli interventi di politica monetaria consentono di intrave-

dere i primi segnali di normalizzazione.

Ma tensioni inflattive ancora importanti impongono che l'attenzione della politica economica continui a essere rivolta anche alla figura del consumatore.

In questo contesto, la tutela del suo benessere assume una dimensione non solo individuale, e non solo economica, ma anche collettiva e sociale, soprattutto quando aumentano le disuguaglianze e si ampliano le fasce di povertà nella popolazione. È noto, infatti, che l'inflazione grava più sulle famiglie che hanno una minore capacità di spesa; come ripetono spesso gli economisti è la "tassa più odiosa": colpisce i bisognosi più dei ricchi, riduce il valore dei risparmi e pesa particolarmente sui lavoratori a reddito fisso. Infatti, per il 20 % delle famiglie meno abbienti, l'inflazione effettiva arriva a essere quasi il doppio di quella delle famiglie più

ricche⁵.

Tuttavia, l'inflazione da costi, derivante in particolare dai rincari energetici, pesa anche sul mondo delle imprese – soprattutto su quelle di piccole dimensioni – per le quali ha comportato generalmente una riduzione dei margini di profitto⁶.

In questo quadro macroeconomico – ha ricordato Rustichelli – l'Autorità ha modulato le proprie attività con l'obiettivo prioritario di tutelare i consumatori finali da condotte potenzialmente scorrette, aggressive o abusive che possono incidere sul potere d'acquisto delle famiglie. Vorrei menzionare, ad esempio, le istruttorie e l'indagine conoscitiva avviate nel settore della distribuzione dei carburanti, i procedimenti di tutela del consumatore relativi alle modifiche dei contratti per la fornitura di energia, l'attività di monitoraggio sulle imprese soggette al prelievo sui sovra-profitti.

Resta fermo, comunque, che l'attività di tutela della concorrenza non è diretta a ridurre le fisiologiche imperfezioni dei mercati, ma è volta ad assicurare che il loro funzionamento non sia distorto da comportamenti patologici delle imprese che configurano precise violazioni di legge.

Del resto, anche in una fase di instabilità macroeconomica, il valore degli interventi a tutela della concorrenza va letto in una prospettiva di medio periodo. In quest'ottica, le numerose istruttorie in corso non hanno solo un valore contingente, ma anche prospettico.

Dalla stima effettuata secondo la consolidata metodologia sviluppata dall'OCSE, emerge che gli interventi dell'Autorità in materia di concorrenza hanno generato benefici a favore delle imprese e dei consumatori di circa un miliardo nel 2022, e di cinque miliardi e mezzo negli ultimi quattro anni.

Lo scorso anno, l'attività a tutela della concorrenza si è consolidata nel solco delle direttrici di intervento tracciate negli ultimi

anni e, al tempo stesso, si è sviluppata in direzioni innovative per le fattispecie trattate e per i settori esaminati, nonché per le tecniche di analisi impiegate.

In particolare, l'Autorità ha concluso 12 procedimenti per intese restrittive della concorrenza, riconducibili, in funzione della natura dell'accordo e dell'esito dell'istruttoria, a tre macro-aree.

La prima macro-area di intervento concerne **la lotta ai cartelli** – che, da sempre, riveste un ruolo di rilievo primario nell'ambito dell'attività istruttoria dell'Autorità – e ha interessato in larga parte la collusione in occasione di gare pubbliche.

La seconda macro-area di intervento comprende due istruttorie concluse con l'accettazione di impegni, volti a rimuovere i possibili **effetti restrittivi della concorrenza** di specifiche intese denunciate all'Autorità. Il primo intervento ha portato alla rimozione dei rischi concorrenziali derivanti dallo scambio indiretto di informazioni relativo alle **polizze RC Auto** tra la maggior parte delle principali imprese assicurative attive in Italia, realizzato per il tramite delle principali società che offrono servizi online di comparazione di prezzo. Il secondo procedimento, nel settore dell'**editoria scolastica**.

La terza macro-area di intervento riguarda l'esame di due accordi che configurano dei progetti idonei a incidere prospetticamente sul funzionamento di alcuni importanti settori dell'economia. Il primo accordo concerne un progetto di **coinvestimento nelle telecomunicazioni** e va inquadrato nell'ambito del processo di sviluppo delle reti di accesso di nuova generazione, che costituisce un importante capitolo del progetto di ammodernamento tecnologico e infrastrutturale del Paese, previsto anche dal PNRR. Nell'esame dell'intesa, l'Autorità è stata chiamata a bilanciare con attenzione i benefici in termini di condivisione degli investi-

menti con i rischi di restrizioni che possono derivare da una riduzione della concorrenza infrastrutturale. Il procedimento si è concluso mediante l'adozione di impegni che assicurano una sufficiente contendibilità della domanda e favoriscono l'infrastrutturazione e la concorrenza basata sugli investimenti.

L'Autorità ha altresì svolto un'articolata istruttoria che ha portato al divieto del progetto di modifica del modello di **remunerazione dei prelievi in circolarità dagli sportelli Bancomat**, rilevando che il nuovo insieme di regole comuni era idoneo a determinare effetti di natura anticoncorrenziale e un aumento significativo delle commissioni medie di prelievo in circolarità per gli utenti, senza concrete e comprovate efficienze sulla capillarità della rete.

Alcuni dei descritti interventi sono stati affiancati – in una relazione di complementarità sotto il profilo settoriale e/o sostanziale – da due istruttorie per abuso di posizione dominante.

Proprio nel **settore dei pagamenti**, sono state affrontate, per la prima volta in un procedimento per abuso di posizione dominante, le ricadute concorrenziali della trasformazione digitale che sta investendo il settore. L'istruttoria ha riguardato, in particolare, l'interazione tra le regole dei circuiti di pagamento e i vincoli tecnologici posti dai sistemi operativi dei dispositivi mobili, che necessariamente si integrano per rendere possibile il **funzionamento delle carte tramite smartphone**.

L'Autorità ha reso obbligatori impegni che garantiscono al mercato la libertà di decidere come impostare i POS per i pagamenti tramite smartphone, in base a scelte orientate unicamente da dinamiche imprenditoriali e concorrenziali.

Il secondo procedimento si colloca nell'ambito del quadro sistematico degli interventi più tradizionali volti a tutelare i benefici

della concorrenza per il mercato, avendo avuto ad oggetto le **condotte ostruzionistiche** e dilatorie che hanno determinato un ritardo pluriennale nel subentro del nuovo gestore dei servizi di **trasporto pubblico locale su gomma in Toscana**.

Nell'ambito degli interventi di repressione degli abusi di posizione dominante, sono state altresì concluse quattro istruttorie che sviluppano due importanti direttrici di intervento dell'Autorità: il legame tra tutela della concorrenza e sostenibilità ambientale e la fattispecie dell'abuso di sfruttamento.

Tutela della concorrenza e sostenibilità ambientale presentano spesso profili di marcata complementarità, come dimostrano anche gli interventi del 2022, che hanno interessato condotte potenzialmente escludenti nella filiera del **riciclo dei rifiuti di apparecchiature elettriche ed elettroniche**, nonché in quella del **riciclo dei rifiuti di beni in polietilene**.

In entrambi i casi, l'Autorità ha accettato e reso vincolanti gli impegni presentati dalle parti. Gli impegni resi obbligatori dall'Autorità sono volti a garantire ai sistemi collettivi concorrenti di avvantaggiarsi pienamente di eventuali efficienze generate nello svolgimento delle proprie attività, qualora si traducano in ribassi dei contributi ambientali offerti ai produttori, rendendo questi ultimi pienamente contendibili e assicurando alle imprese la possibilità di scegliere liberamente il proprio fornitore del servizio di compliance.

Sono stati conclusi, invece, con l'accertamento e l'irrogazione della sanzione, due procedimenti per abuso di posizione dominante per prezzi eccessivi. Il primo ha riguardato una strategia abusiva concernente un farmaco orfano per la cura di una malattia ultra-rara; il secondo ha avuto ad **oggetto le condizioni di offerta del servizio di traghettamento sullo Stretto di Messina**.

RED



Presentazione dei risultati dell'indagine 2023
**GLI ASSETTI E LE COMPETENZE DEGLI ENTI
TITOLARI DEL SERVIZIO DI T.P.L. SU GOMMA**

PROGRAMMA COMPLETO

Mercoledì 12 luglio 2023
ore 9.30

Residenza RUI - Sala Celimontano
Via Palestro, 7 - Roma

PROGRAMMA DELLA GIORNATA

Coordinamento della giornata a cura di
Giulio Guerrini
Staff Presidenza federMobilità

- ore 9.30**
Accoglienza e registrazione dei partecipanti
- ore 9.45**
Saluto introduttivo
Eugenio Patanè
Assessore alla Mobilità di Roma Capitale
- ore 10.00**
Apertura dei lavori
Anna Donati
*Comitato Esecutivo federMobilità
Presidente e Amministratrice Delegata
Roma Servizi per la Mobilità*
- Ore 10.15**
I risultati della ricerca
Carlo Carminucci
Direttore della Ricerca ISFORT
- ore 10.40**
La regolazione locale nel nuovo contesto
Ivana Paniccia
*Direttore Ufficio Servizi e Mercati Retail
dell'Autorità di Regolazione dei Trasporti*
- ore 11.00**
Regolatori e regolati, a che gioco giochiamo?
Giuseppe Catalano
Università di Roma La Sapienza
- ore 11.20**
TAVOLA ROTONDA
Modera
Alberto Orioli
Vice Direttore Il Sole 24 Ore
Interventi di
Angelo Mautone
*Direttore del Ministero delle Infrastrutture
e dei Trasporti*
Cesare Paonessa
*Direttore Generale AMP
Agenzia della Mobilità Piemontese*
Angelo Costa
Amministratore Delegato Arriva Italia
Antonio Decaro *
Presidente ANCI
Michele De Pascale*
Presidente UPI
Luca Cascone
*Commissione Infrastrutture
della Conferenza Regioni e Province Autonome*
Andrea Gibelli*
Presidente ASSTRA
e rappresentanti* di
*Regione Liguria
Agens
Anav*
- ore 12.45**
Intervento finale
a cura di un rappresentante del Governo*

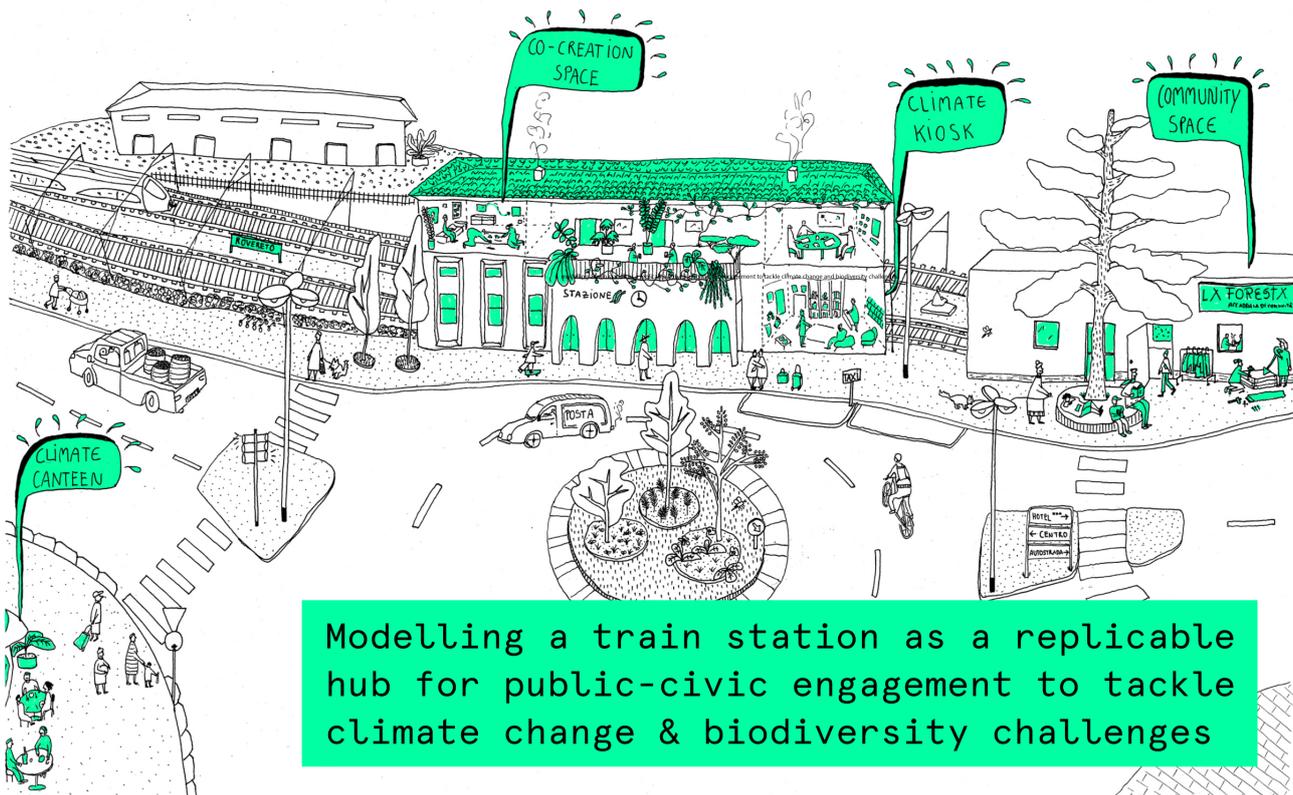
*invitato, in attesa di conferma

A conclusione dell'incontro sarà offerto un buffet ai presenti

Ferrovie

A Rovereto la stazione diventa un Green Innovation Hub

Station for Transformation



Modelling a train station as a replicable hub for public-civic engagement to tackle climate change & biodiversity challenges

Grazie al progetto vincitore del primo bando EUI – European Innovative Actions, del gruppo capitanato dal Comune di Rovereto e alla collaborazione di RFI – Ferrovie dello Stato Italiane, la Stazione di Rovereto si trasformerà in luogo di comunità e sviluppo in chiave di sostenibilità

E' di quasi cinque milioni di euro il valore del finanziamento che il progetto "Station for Trasformation" riceverà dall'Europa: la comunicazione è arrivata giovedì scorso, a Bruxelles, nel corso della cerimonia di premiazione del primo bando internazionale "EUI – European Innovative Actions", una azione strategica portata avanti dall'Unione Europea per rigenerare le città in un'ottica

di sostenibilità ambientale e di creazione di comunità cooperanti.

Il Comune di Rovereto, in rete con la Comunità della Vallagarina e con le realtà associative e di impresa sociale che dal 2017 sviluppano l'esperienza de "La Foresta – Accademia di comunità", nell'ala Nord del fabbricato viaggiatori della stazione ferroviaria di Rovereto, in locali concessi in comodato d'uso gratuito da RFI, all'interno delle attività di solidarietà e sostenibilità portate avanti con la rete ONDS, ha sviluppato una idea innovativa, ovvero recuperare le aree oggi non più in uso della Stazione ferroviaria per trasformarle in un Green Innovation Hub, ovvero un polo per lo sviluppo

di idee innovative, la promozione di buone pratiche, finalizzato ad accelerare e rendere attraente la transizione ecologica con un focus sull'intreccio tra cambiamento climatico, biodiversità territoriale e scambio inter and intra comunitario.

“Siamo orgogliosi che il valore e la capacità di essere innovativo di questo progetto siano stati riconosciuti dall'Europa” – ha detto il Sindaco Francesco Valduga – . Si tratta di un ulteriore passo in avanti in quel percorso, iniziato già nel 2017 grazie alla collaborazione con RFI, che ci ha portato a realizzare prima uno spazio di comunità come La Foresta, per il quale i fondi sono arrivati grazie al fatto di essere riconosciuta come “Città accogliente” e poi l'apertura di una stazione bifronte che non è più un elemento di divisione tra due parti della città, ma un luogo centrale e di collegamento, oltre alla sua naturale funzione di connessione. La rigenerazione urbana si collega così anche ad una rigenerazione “umana”, dove la relazione tra le persone diventa focale. Gli spazi ristrutturati della stazione diventeranno luoghi del pensiero e della promozione di una visione che si delinea nell'Agenda 2030 dell'Europa stessa”.

Il progetto, nato grazie alla collaborazione tra Comune di Rovereto, Comunità della Vallagarina, La Foresta, Università di Trento, Campomarzio, Europe Consulting ONLUS, Trentino Social Tank, COFAC – Cooperativa de Formação e Animação Cultural C.R.L. (Università Lusófona), Centro per la Cooperazione internazionale, è reso possibile grazie alla disponibilità del Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane, che ha accolto la proposta in un'ottica di rendere sempre più le Stazioni italiane luoghi vissuti all'interno delle città. Si tratta di un progetto particolarmente innovativo, è la prima volta che una stazione ferroviaria viene rinnovata non solo come hub intermodale, ma anche per la sua centralità nel patrimonio culturale e identi-

tario di una comunità.

“La nostra partnership in questo progetto si fonda sull'aderenza delle sue finalità alla strategia che il Gruppo FS Italiane persegue per la modernizzazione e lo sviluppo delle oltre 2.000 stazioni della rete, da punti di accesso al sistema ferroviario ad hub territoriali, accessibili, sicuri, interconnessi con i sistemi di mobilità locale e dotati di servizi generatori di valore condiviso con le comunità” – ha spiegato l'arch. Sara Venturoni, Direttrice Stazioni RFI – Gruppo Ferrovie dello Stato Italiane. “I fattori di successo di “Station for Transformation” sono la pre-esistenza di una rete di collaborazione consolidata tra i soggetti proponenti e la vocazione del progetto a rappresentare un “caso-studio”. Un modello potenzialmente replicabile a larga scala, che valorizza la centralità delle stazioni nel tessuto sociale ed economico locale, sfruttandone la presenza capillare sul territorio nazionale”.

“Si tratta di una progettazione che rientra perfettamente nell'ambito dell'agenda 2030” – ha spiegato l'Assessore Andrea Miniucchi – “Anche attraverso linguaggio della rappresentazione architettonica, in una rigenerazione urbana che pone la funzionalità degli edifici in connessione con la necessità di rafforzare l'essere comunità, possiamo creare città innovative, capaci non solo di dare risposte, ma di essere esse stesse risposta alle problematiche connesse al cambiamento climatico. Questo progetto ha vinto anche per il particolare approccio che risponde al New Bauhaus europeo, che propone anche il tema della replicabilità. Rovereto diventa così un laboratorio dove viene portato avanti un modello che potrà essere ripreso da altre città europee”.

“Con “Station for Trasformation” è stato possibile mettere a fattore comune diverse esperienze, sapendo mettere al centro dell'azione del gruppo non solo l'obiettivo, ma il metodo. L'Hub sarà un centro civico



**24-25
ottobre
2023**

 Misano World
Circuit Marco
Simoncelli

DRIVERS OF INNOVATION

Gli automezzi si evolvono, cambiano energia e sono più sicuri. Un evento unico nel suo genere, dedicato a operatori del TPL e bus operator che potranno testare e confrontare i veicoli e le tecnologie più all'avanguardia.

Scopri di più



Organized by

**ITALIAN
EXHIBITION
GROUP**
Providing the future

www.expoibe.com
www.iegexpo.it

di discussione per la costruzione di piani di azione. Si crea così un movimento di cambiamento che potrà diramarsi su tutto il territorio. Metà delle risorse saranno utilizzate per le opere strutturali, ma gran parte serviranno per rendere vivi, abitati, questi luoghi”.

“Rovereto è il territorio più piccolo ad aver vinto questo premio, superando città capitali, come Budapest e Tallin e altre molto più grandi” – ha ricordato Arianna Miorandi, consigliera delegata ai Progetti Europei – “E’ stato un grande lavoro di squadra, che ha permesso di arrivare ad un risultato straordinario: sono stati 99 i progetti presentati, da 21 Stati Europei e di questi sono 13 quelli premiati”.

A spiegare nel dettaglio il progetto Chiara Mura e Flora Mammana, del Centro “La Foresta”. Nell’ex-edicola al piano terra, alla destra della biglietteria, verrà realizzato un “climate kiosk”, un luogo in cui il territorio racconta come si sta muovendo rispetto all’urgenza del cambiamento climatico. Sarà uno spazio in cui vengono anche offerti servizi (es. tour turistici per vedere le buone prassi rispetto alla mitigazione del cambiamento climatico in ambito agricolo, urbano ed industriale), ma anche prodotti del territorio che derivano dalla attuazione di tecnologie sostenibili ed innovative che contribuiscono alla transizione ecologica e che hanno consentito di bypassare il cambiamento climatico nelle sue manifestazioni territoriali difendendo la biodiversità. Al primo piano della stazione (incluse due ampie terrazze), verrà progettato un “climate & biodiversity community hub”, nel quale fare formazione, laboratori ed eventi dedicati alla transizione ecologica e alla creazione di comunità resilienti e “un climate codesign and working space”, dedicato a nuove pratiche e nuovi modelli economiche/ci legati alla transizione ecologica. Ospiterà anche l’ufficio operativo del team di progetto. In-

sieme alla Stazione, verrà coinvolto anche l’edificio antistante, l’ex bar Iris di proprietà del Comune, che diventerà una “biodiversity canteen” ovvero un laboratorio di trasformazione e sperimentazione culinaria a Km0 che mira a coinvolgere la cittadinanza attraverso delle attività a bassa soglia (mensa take away, laboratori, mercato e laboratori nel parco antistante al bar), con il coinvolgimento di chef e artisti del food.

Alla conferenza stampa hanno preso parte anche Alessandro Radicchi, Presidente di Europe Consulting Onlus; Marta Visca, Esperta in europrogettazione e innovazione sociale; Chiara Sighele, Direttrice del Centro per la Cooperazione Internazionale; Stefano Bisoffi, Presidente della Comunità della Valagarina e gli architetti Ambrosini e Busana del collettivo Campomarzio.

Il costo complessivo del progetto è di circa 6,2 milioni di euro. La progettazione inizierà a settembre e i lavori di realizzazione e messa in funzione dovranno concludersi entro tre anni.

RED

Anniversari

A Catania compie due anni la fusione strategica tra la vecchia "AMTS" e la società "Sostare"

Compie due anni la fusione strategica tra la vecchia AMT e Sostare, che ha visto nascere la nuova e moderna Azienda Metropolitana Trasporti e Sosta Catania SpA. Era, infatti, il 28 giugno 2021 quando veniva formalizzato, mediante l'atto pubblico di fusione, il "soggetto unico" della mobilità urbana, a valle di un lungo percorso di razionalizzazione voluto dal Comune di Catania, deliberato dalla Giunta Comunale su indicazione del sindaco Pogliese e dell'assessore Bonaccorsi, nonché dal consiglio comunale dell'epoca e dai consigli di amministrazione delle due società coinvolte. Oggi i risultati confermano le aspettative di una visione e di una gestione sempre più agili, snelle ed economiche, oltre che

proiettate in un futuro sempre più presente. A dirlo sono i numeri della società unica catanese, che per conto del Comune di Catania gestisce non solo il trasporto pubblico cittadino ma anche i parcheggi scambiatori, le strisce blu della sosta a pagamento, i siti e i servizi di Car e Bike sharing, le ZTL ed Aree Pedonali, oltre ad avere la gestione della segnaletica stradale orizzontale e dei punti semaforici della città.

"Snellire" e "pianificare" sono state subito le due parole d'ordine principali, a cui se n'è

aggiunta una terza, altrettanto fondamentale: "integrare", considerando appunto la mobilità sostenibile del capoluogo etneo sempre più integrata ed ecologica e non digiunta da altri fattori strategici. Non a caso, il Nuovo Piano integrato per la mobilità sostenibile è stato già ampiamente condiviso con il Comune di Catania e Ferrovie Circumetnea e finanziato anche con Fondi Strutturali e di Investimento Europei e PON Metro.

"Ancora una volta i numeri ci confortano e rivelano che stiamo procedendo su un percorso virtuoso, iniziato in stretta sinergia e con il supporto prezioso del Comune di Catania – dichiara l'amministratore unico di AMTS, Giacomo Bellavia. – Abbiamo

sempre considerato la mobilità sostenibile e integrata, con tutte le sue molteplici sfaccettature, come obiettivo prioritario per la città, pianificando e mettendo in atto tutti quegli aspetti che possono migliorarla. Viene oggi consegnata all'Amministrazione Comunale, ed in particolare al nuovo primo cittadino, Enrico Trantino, un'azienda della mobilità con una visione e una prospettiva moderne, che sarà certamente in grado di essere strumento efficiente per l'attuazione delle politiche di mobilità che la nuova am-



ministrazione intenderà promuovere”.

Tra gli aspetti positivi, certamente figurano i conti dell’Azienda. Nei giorni scorsi, infatti, è stato approvato il bilancio di esercizio al 31 dicembre 2022 con un utile pari ad Euro 2.303.445, in linea con i risultati conseguiti dall’attuale Amministrazione negli anni precedenti, che hanno registrato un cospicuo utile in tutti e 4 gli ultimi esercizi di gestione. Risultati positivi che rivelano un’Azienda sana, che oggi può vantare un patrimonio netto doppio rispetto a quello del 2018 (27 mln euro, a fronte dei 13,5 mln del 2018). Una gestione economica positiva che ha visto tra i fattori di crescita l’eliminazione di tutti gli affitti: dopo via Sant’Euplio, infatti, sono state dismesse anche le locazioni di via Proserpina (ex sede Sostare) e via Aldebaran (ex deposito della rimozione auto), con la concentrazione di tutti i servizi rivolti all’utenza attivati in via Plebiscito n. 747, sede di proprietà aziendale, mentre gli uffici direzionali e tecnici sono stati concentrati nella sede della zona industriale, la cosiddetta “Rimessa 8”. È qui, tra l’altro, che proprio in questi giorni, alla presenza del sindaco di Catania Enrico Trantino e di numerose autorità politiche, religiose e militari, è stata inaugurata la nuova Sala Operativa di AMTS, che rappresenta un importante passo strategico compiuto dal Comune e dall’Azienda sul fronte della maggiore operatività ed efficienza in termini di mobilità ed anche su quello di una maggiore sicurezza sia per i cittadini e gli utenti sia per gli operatori aziendali. Un’infrastruttura all’avanguardia, con tre sistemi di ultima generazione: il sistema AVM (Monitoraggio automatico dei veicoli), il sistema di teleassistenza dei parcheggi e il controllo di videosorveglianza delle ciclostazioni Bike Sharing.

Un filo diretto e altamente sofisticato, dunque, su quanto avviene nella circolazione in città. Qui, tra l’altro, sono state introdotte da tempo le nuove tariffe per la sosta negli

stalli blu, con un aumento nelle zone centrali (euro 0,87 per la prima ora di sosta e euro 1,00 per le ore successive) e agevolazioni in quelle periferiche, al fine di scoraggiare sempre più l’uso dei mezzi privati in città e incentivare invece quello dei mezzi pubblici e dei parcheggi scambiatori.

Per il secondo anno consecutivo, poi, ha registrato un grande successo tra utenti e cittadini l’attivazione di CATANIA TU-GO, l’abbonamento integrato voluto e finanziato dal Comune di Catania, mediante i fondi PON Metro, che consente con soli 20 euro l’anno di utilizzare bus, metro e parcheggi scambiatori. Il segno tangibile che sia stata ancora una volta una iniziativa molto apprezzata sta nel fatto che in pochi giorni, durante le operazioni di richiesta, gli abbonamenti sono andati esauriti.

E se da un lato i trasporti pubblici incidono moltissimo sulla gestione positiva della città, in termini ecologici e di circolazione stradale, dall’altro lato un aiuto concreto è arrivato anche dall’attivazione delle Aree Pedonali e delle ZTL attraverso il controllo di telecamere e varchi elettronici. Il borghetto marinaro di S. Giovanni Li Cuti (Area Pedonale), la centralissima via Etnea, nel tratto da piazza Duomo a Villa Bellini ed a piazza Teatro Massimo (Area Pedonale), la ZTL “Bellini” (nelle aree del centro storico): tutte zone strategiche della città. Zone oggi raggiungibili ancora meglio, grazie anche al potenziamento delle linee “preferenziali” degli autobus AMTS, in particolare con le linee BRT1 e BRT5.

E se di potenziamento parliamo, è da citare in questi due anni anche quello di AMIGO, l’innovativo servizio di Car e Bike Sharing, con l’attivazione di 38 nuove ciclo-stazioni. Nella pianificazione aziendale di questi anni è rientrato anche il rinnovo del parco mezzi, iniziato già nel 2018, con 42 nuovi autobus; nel 2019 ne sono arrivati altri 27; poi, l’acquisto di 39 autobus elettrici nel corso



EUROPEAN TRANSPORT CONFERENCE 2023

6-8 SETTEMBRE 2023
POLITECNICO DI MILANO

Early Booking

La 51a edizione della European Transport Conference si terrà in Italia dal 6 all'8 Settembre 2023 presso il Politecnico di Milano (campus Bovisa).

Il programma della Conferenza tratterà di questioni sovranazionali, politiche nazionali, nonché di pianificazione e attuazione di progetti in ambito locale sulle seguenti tematiche: **Human Wellbeing, Transport Equity, Sustainable Travel, Supply Chain Challenges, Funding and Financial Sustainability, Regulatory Issues, Cities and Transport.**

Prenota entro il 30 Giugno 2023 per beneficiare di uno sconto del 10% sulle tariffe relative ai 3 giorni di Conferenza!

	3 giorni*
- Socio individuale AET o ECTRI	€840
- Socio organizzazione AET o ECTRI	€800
- Non soci	€995
- Studenti	€115

* Tutte le tariffe indicate sono soggette al 20% di IVA. Uno sconto del 50% sulle tariffe è inoltre riservato ai giovani professionisti di età inferiore ai 26 anni o con meno di 5 anni di esperienza lavorativa.

Tutti i dettagli su come prenotare il tuo posto sono disponibili su: www.aetransport.org

Per ulteriori informazioni, invia un'email a: sanderijn.baanders@aetransport.org
fulvio.silvestri@aetransport.org

del 2023 (di cui 18 già in servizio); inoltre, l'acquisto di 100 bus elettrici (lungi, corti e cortissimi) e 10 bus a idrogeno entro il 2025; la realizzazione di una infrastruttura elettrica di ricarica da 5 MW e di un impianto fotovoltaico da 500 kW; la realizzazione di una infrastruttura elettrica di ricarica da 15 MW e di stoccaggio/rifornimento H2. In calendario anche la realizzazione di un Nuovo progetto Smart Parking da 3,5 milioni per la creazione di un sistema di sosta intelligente.

Tra i nuovi mezzi acquistati dall'Azienda, da citare anche 6 nuovi carroattrezzi per la rimozione dei mezzi e il supporto al personale addetto alla sosta negli stalli blu.

Nuove anche le divise di tutto il personale AMTS, presentate nei mesi scorsi al Comune di Catania e che rivelano una maggiore eleganza ed autorevolezza di tutti gli addetti al trasporto pubblico cittadino: dagli autisti ai controllori, dagli operai della manutenzione agli addetti alla sosta e ai parcheggi.

Tutti aspetti fondamentali e numerosi volti di un'unica, strategica fusione: quella, appunto, tra AMT e Sostare, che ha portato anche ulteriori risultati, già entrati nella storia aziendale.

È infatti sempre nel 2021, anno della fusione, che si inaugura il servizio "Ricicla e Viaggia" per sostenere l'ambiente e consentire ai cittadini catanesi di risparmiare ottenendo gratuitamente biglietti di viaggio da utilizzare sui mezzi AMTS, in cambio della consegna di bottiglie in plastica. Ed ancora, il potenziamento delle linee di trasporto pubblico verso il mare, come la Linea D, con una nuova veste grafica e che serve come sempre gli spostamenti verso gli stabilimenti della Playa e ritorno al centro città; e poi la Linea 935, che si è aggiunta alla 534 per potenziare il servizio sul lato della scogliera. A questi servizi si sono poi aggiunti l'integrazione metro-bus con potenziamento delle linee a disposizione dei cittadini in

corrispondenza della nuova stazione FCE di Cibali, il lancio del concorso di idee per la realizzazione del nuovo logo di AMTS, e dell'"Operazione Bus Sicuri".

Nell'ottobre 2021, arriva il nuovo Shuttle che collega la stazione ferroviaria "Fontanarossa" all'aeroporto e viceversa; e a novembre dello stesso anno arriva l'onda verde con la sincronizzazione di tutti i semafori, grazie all'installazione di centraline "intelligenti".

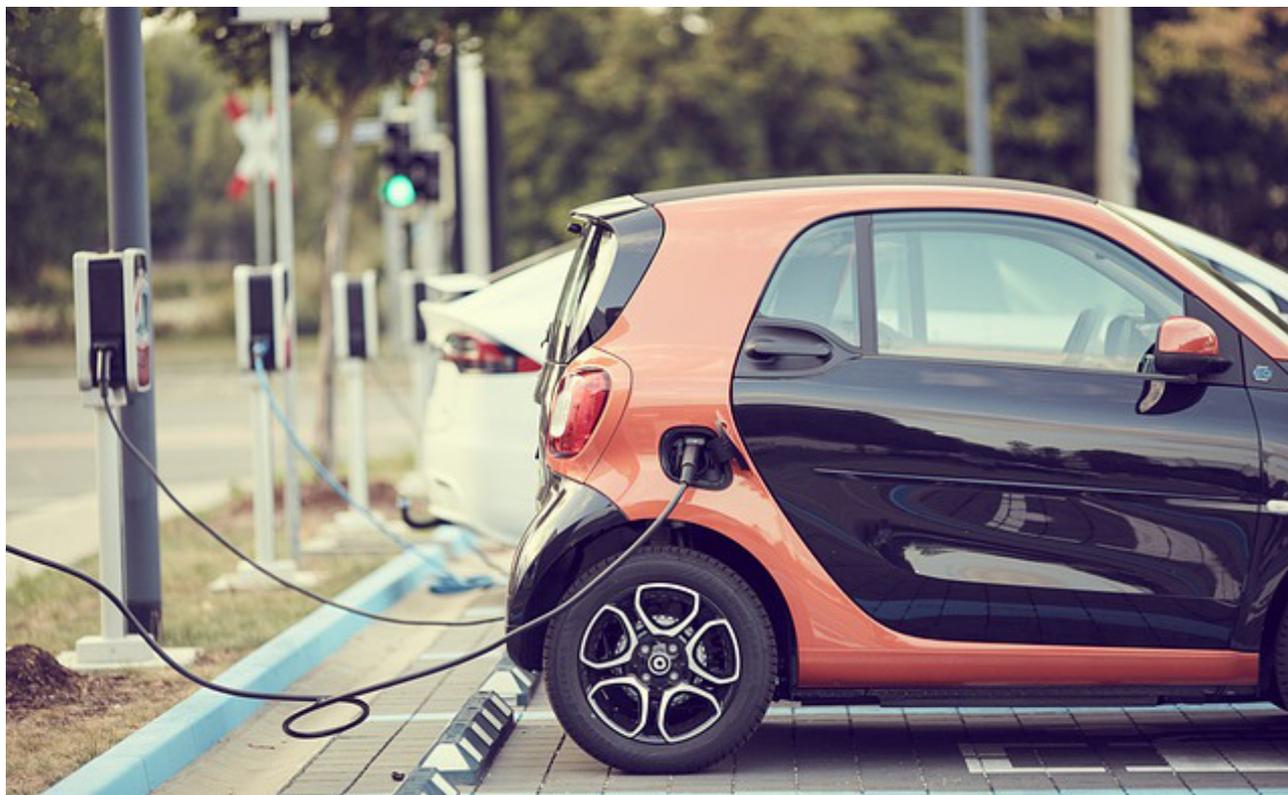
E se il 2021 si è infine concluso con l'adesione, a dicembre, di AMTS ad AGENS (progetto che riunisce le migliori realtà metropolitane nazionali in tema di mobilità e trasporto pubblico) e con l'assunzione di ulteriori 20 nuovi autisti tramite concorso, a cui se ne sono aggiunti altri 20 nel 2022, lo scorso anno si è aperto con l'adozione della piattaforma di Pago PA, con la presentazione del nuovo logo aziendale, realizzato tramite l'apposito concorso di idee e con l'apertura del nuovo Parcheggio Corso Sicilia, aperto H24 e dotato di sistema di automazione di ultima generazione e sistema di videosorveglianza.

Numerose e molto utili, infine, le iniziative già concretizzate sul fronte delle App: dalla partnership strategica avviata lo scorso aprile con Moovit, applicazione per la mobilità urbana che permette agli utenti dei trasporti pubblici di individuare le soluzioni migliori per giungere a destinazione, conoscendo in tempo reale l'orario di arrivo dei mezzi; all'attivazione da dicembre 2022 di Smart Parking, per gestire la sosta in ogni momento e rivolta sia agli utenti privati che alla categoria business; fino all'app CT Mover, dedicata al servizio di Bus on demand, che collega la zona industriale con il parcheggio scambiatore di AMTS e la stazione FS di Fontanarossa.

RED

Elettrico

Il paradosso dell'auto elettrica in Italia: Cresce l'interesse, ma cala la propensione all'acquisto



Gli italiani e l'auto elettrica, un rapporto sempre più contraddittorio. Cresce l'interesse per questa tecnologia, ma la disponibilità ad acquistarle non procede di pari passo, anzi diminuisce: i costi dei modelli disponibili sul mercato, complice anche l'incertezza economica, sono percepiti come ancora troppo elevati da gran parte degli italiani.

Sono queste le principali evidenze che emergono dalla nuova instant survey "La tua prossima auto, come sarà?" condotta da Areté (azienda leader nella consulenza strategica) nel mese di giugno per indagare sul campo la reale propensione all'acquisto di nuove vetture da parte degli italiani. Lo studio arriva a quasi un anno da una simile precedente analisi e consente di mettere a confronto i dati emersi.

Il 74% degli intervistati dichiara di utilizzare l'auto per gli spostamenti abituali. Alla domanda "La tua prossima auto che alimentazione avrà?" la maggioranza relativa degli intervistati (il 41%) ha risposto indicando l'ibrido, seguito dall'elettrico (27% del totale e in calo di 11 punti percentuali, dal 38% dichiarato nel 2022) e poi da benzina (14%) e diesel (10%). Una dichiarazione di intenti che oggi non trova conforto nel mercato delle immatricolazioni dove l'elettrico è limitato ancora sotto il 4% e che si scontra poi con la capacità di spesa oggi insufficiente per i costi medi di queste vetture. L'incertezza economica spinge 2 italiani su 3 a ipotizzare l'acquisto del secondo bene più importante dopo la casa attraverso strumenti alternativi al pagamento con un'unica soluzione, come finanziamenti, noleggio

a lungo termine e leasing.

Tra coloro che in futuro si affideranno alle vetture alla spina il 30% ritiene di utilizzarla solo in città, il 61% anche per gli spostamenti extra-urbani.

Sono due le ragioni per cui l'elettrico sta diventando sempre più appealing, almeno nei desiderata degli italiani: in primis per l'impatto sull'ambiente, il 46% dichiara che lo sceglierà per la sua capacità di ridurre le emissioni allo scarico; il 40% lo farà per i risparmi che questa tecnologia consente in termini di manutenzione e di consumi.

Che nel nostro Paese esista un forte interesse per gli e-vehicles è testimoniato anche dal fatto che 9 italiani su 10 si dichiarano interessati a provarli e testarli per qualche giorno.

Il principale freno all'acquisto resta però il costo di questi modelli che fatica ad incrociare la domanda. Oggi il 76% degli italiani ha a disposizione un budget inferiore ai 30mila euro da destinare alla nuova auto e questo preclude una fetta importante del mercato, decisamente sopra questa soglia. Guardando all'auto del prossimo futuro, proprio il rapporto qualità/prezzo è la caratteristica giudicata più importante dagli automobilisti (la indica il 27% del campione), seguita dalla sicurezza e dai consumi ridotti (13%) e dai costi di manutenzione contenuti (12%).

Interrogati su alcuni macro-trend della mobilità (elettrificazione – condivisione – guida autonoma – acquisti online), gli italiani vedono più vicina la diffusione massiva delle auto elettriche (il 63% ne è convinto), ri-

spetto allo sviluppo della guida autonoma (il 58% dei rispondenti ci punta), agli acquisti senza recarsi in concessionaria (il 45% è convinto che presto saranno realtà) e all'abbandono della proprietà per la condivisione dell'auto (38%).

“I dati della nostra nuova instant survey”, sottolinea Massimo Ghenzer - Presidente di Areté, “rivelano un interesse crescente per le auto elettriche nel nostro Paese che però stenta a trasformarsi in reale propensione all'acquisto che addirittura risulta in calo nel confronto con lo scorso anno. La tecnologia elettrica interessa gli italiani per le emissioni di CO2 azzerate e si aspettano risparmi nei consumi e nei costi di manutenzione, tuttavia il prezzo attuale delle elettriche lo rende un prodotto di nicchia”.

RED

**Ferpress.it e Mobility Magazine
i canali giusti per la tua pubblicità**

WEB - SOCIAL - DOW JONES

The image shows a close-up of a car's instrument cluster. On the left, there is a large digital display showing a speedometer with a needle pointing to approximately 100 km/h. On the right, there is a smaller digital display showing a tachometer with a needle pointing to approximately 1500 RPM. The background is dark, and the text is overlaid in red and white.

Elettrico

Tanti auguri Bicicletta: 204 candeline e un ruolo sempre più strategico per il futuro



La bicicletta compie 204 anni. Il primo brevetto per un “velocipede” (senza pedali e senza freni) è stato infatti registrato a New York il 26 giugno 1819, data considerata da allora, in modo convenzionale, la data di nascita della bicicletta moderna, anche se l’invenzione dell’antenata della bici sarebbe da attribuire al barone tedesco Karl von Drais nel 1817.

FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta celebra questo importante anniversario sottolineando il ruolo strategico delle due ruote in tantissimi ambiti:

LA BICICLETTA È LA SOLUZIONE PER LA SICUREZZA STRADALE...DI TUTTI.

Le statistiche di tutto il mondo dimostrano che i paesi con le strade più sicure sono quelli dove è maggiormente diffuso l’uso quotidiano della bicicletta. Infatti, come ben espresso dal principio “Safety in numbers” (già recepito nel Piano Generale della

Mobilità Ciclistica approvato nell’agosto del 2022 all’unanimità nella Conferenza unificata Stato-Regioni) più sale l’uso della quotidiano della bici e più si riducono le vittime per tutti gli utenti della strada: pedoni, ciclisti e automobilisti.

LA BICICLETTA È LA SOLUZIONE URBANISTICA

Lo sviluppo della mobilità ciclabile è la soluzione ai problemi del traffico e della congestione delle città. In Italia due terzi degli spostamenti in auto sono su tragitti inferiori ai 3 km, distanze minime che possono essere percorse più facilmente e più velocemente in bicicletta. Grazie alle bici a pedalata assistita, inoltre, la bicicletta non è più appannaggio di territori piatti come l’Olanda o città di pianura come Ferrara, ma diventa un mezzo alla portata di tutti, anche in contesti urbani su più livelli e per il pendolarismo periurbano su distanze più lunghe.

LA BICICLETTA È LA SOLUZIONE PER LA SALUTE...AD OGNI ETÀ.

L'obesità tra i bambini, con i tassi più alti d'Europa, è una delle emergenze sanitarie del nostro Paese, conseguenza dell'eccessiva sedentarietà. Come raccomanda la Società Italiana di Pediatria (SIP), con cui FIAB collabora da anni, è fondamentale garantire ai bambini il diritto di andare tutti i giorni a scuola a piedi o in bicicletta, azione che sta alla base della "piramide dell'attività motoria".

Muoversi in bici è un'attività salutare ad ogni età. È dimostrato che, tra gli anziani, chi usa quotidianamente la bicicletta ha un'età biologica di otto anni inferiore rispetto a chi usa sistematicamente l'auto. In un Paese come il nostro, tra i più anziani al mondo, questo salutare cambio di abitudini può offrire ai non più giovani ben otto anni in più di vita autonoma e di qualità, con meno carico sulle famiglie e sul sistema sanitario.

LA BICICLETTA È LA SOLUZIONE PER LA TRANSIZIONE ENERGETICA E CLIMATICA

La bicicletta è uno strumento "pronto all'uso" in grado di perseguire in modo semplice ed economico gli obiettivi di transizione energetica e climatica. I costi per le infrastrutture per la bici sono enormemente più bassi rispetto a qualsiasi altra forma di trasporto.

Le due ruote sono la soluzione chiave per accelerare la transizione ecologica in corso.

LA BICICLETTA È LA SOLUZIONE PER LA SOVRANITÀ ENERGETICA E DIFESA DEL REDDITO DEGLI ITALIANI

Un mezzo a consumo zero perfetto per sostituire una buona fetta degli attuali spostamenti in auto può dare un grande contributo alla sovranità e alla sicurezza energetica di un Paese come il nostro, ancora troppo dipendente dalle importazioni di energia

e quindi assai vulnerabile alle instabilità internazionali, dalla crisi di Suez di mezzo secolo fa all'odierna invasione dell'Ucraina. Una svolta, che è anche opportunità di enormi risparmi per le famiglie nel quotidiano e in grado di difenderne il potere d'acquisto in caso di aumenti improvvisi e incontrollati dei combustibili.

"Nella giornata del compleanno della bicicletta, di fronte agli enormi vantaggi che essa potrebbe portare al nostro Paese, ci auguriamo che la politica su questo fronte abbandoni in modo bipartisan pregiudizi e scetticismo per passare, finalmente, dalla ricerca del facile consenso al coraggio di perseguire il bene della collettività", dichiara Alessandro Tursi, presidente di FIAB-Federazione Italiana Ambiente e Bicicletta.

RED

FONDAZIONE



2013 - 2023

UNA BELLA STORIA ITALIANA



*La bellezza di un viaggio
senza tempo*

www.fondazionefs.it

Foto: Francesco Colerio