

Mobilità e trasporti protagonisti a Genova di un confronto internazionale

di redazione > redazione@mobilitylab.it

■ *Il Forum organizzato da ClickUtility e Columbia Group è stata l'occasione per un confronto sull'innovazione tecnologica, la mobilità ed il trasporto pubblico*

L'innovazione tecnologica per la mobilità e il trasporto pubblico è stata al centro del **Forum MobilityTech**, l'evento svoltosi a Genova il 20 e 21 novembre 2006 organizzato da ClickUtility e Columbia Group. Tre le fasi caratterizzanti: gli eventi congressuali di profilo internazionale, i workshop tematici specialistici ed il **"Salotto della Mobilità"**, un'area dedicata all'incontro tra i fornitori di sistemi/tecnologie ed i partecipanti al Forum.

Il primo giorno dell'evento è stato dedicato all'apertura dei lavori, che ha visto protagonisti le autorità locali e nazionali, nonché alla sessione introduttiva del convegno **Città Elettriche 2006**, organizzato anche quest'anno da **Columbia Group**. Un workshop dedicato all'evoluzione dei sistemi flessibili ed ai servizi taxi ha arricchito l'offerta di eventi.

La seconda giornata è stata dedicata all'**Urban Pricing** - l'insieme di provvedimenti e tecnologie per il controllo degli accessi - e al **Progetto Civitas-Caravel**. Sempre il 21 novembre si è svolto il convegno sui fondi strutturali europei, tema di fondamentale importanza nell'ambito dei trasporti in un momento particolarmente critico per le finanze locali.

La **prima sessione del Forum** si è aperta con l'intervento del Consigliere Regionale **dott.ssa Cristina Morelli**, che ha portato i saluti del Ministro dell'Ambiente Pecoraro Scanio (impegnato a Nairobi per una conferenza europea sul tema dell'inquinamento). "I trasporti, con le loro emissioni di CO₂, sono tra le principali cause dell'effetto serra - ha esordito la Morelli - in Italia i decessi per inquinamento e polveri sottili sono circa 9000 all'anno, di cui la maggior parte nelle città più congestionate". "In base a una direttiva in vigore dal 1° gennaio 2005, le polveri sottili non dovrebbero superare una certa soglia ma, vista la difficoltà di rispettare il limite, si è concessa la possibilità di superare il livello di emissioni per 35 giorni all'anno. Nonostante tale concessione, sono comunque moltissime le città che, nel 2006, hanno superato il numero di giorni consentiti: solo per fare un esempio l'inquinamento a Genova ha superato i limiti più di 50 giorni in un anno.

Nel 2010 questa soglia diminuirà ulteriormente, quindi è necessario prendere i provvedimenti adeguati per ridurre le emissioni di PM10, per allinearsi agli obiettivi europei e per attuare una politica di prevenzione della salute. Con l'obiettivo di realizzare prov-



La tradizione è solida...

vedimenti economico-strutturali sostenibili, il Ministero ha stanziato 20 milioni di euro in due diverse fasi, ciascuna di 10 milioni di euro, a favore della mobilità e della qualità dell'aria. Il primo contributo del Governo è stato stanziato per il potenziamento della rete di distribuzione del metano, mentre il secondo è stato finalizzato allo sviluppo dei servizi di trasporto flessibili. Buona parte dei finanziamenti hanno quindi contribuito ad avviare il progetto di car sharing, per ora attivo in otto città italiane.

I primi dati dicono che l'attivazione del car sharing, favorendo l'uso collettivo dell'auto, contribuisca a ridurre il numero di veicoli privati. Il finanziamento va anche a supporto di una politica di rottamazione, con lo stanziamento di bonus a chi decide di rottamare i veicoli convenzionali per passare al car sharing. Altre convenzioni sono state stipulate con la Coop, che si è resa disponibile ad istituire sistemi di car sharing per i soci e per i dipendenti. L'ultimo intervento del Ministero è stato lo stanziamento di 70 milioni di euro per gli interventi sulla qualità dell'aria e, quindi, per l'adeguamento dei trasporti, in una politica di sostenibilità. Questa somma verrà suddivisa tra le regioni che avranno fatto dei piani per la qualità dell'aria giudicati validi dalla commissione europea.

In alto - Filibus d'epoca AMT in Piazza De Ferrari; Sotto - Alcuni veicoli esposti in Piazza Matteotti



... l'innovazione è continua

Anche i provvedimenti nella Finanziaria 2006 sono, secondo il Ministero dell'Ambiente, un valido aiuto alla mobilità sostenibile: dei 270 milioni che sono passati alla fiducia, molti verranno utilizzati per il potenziamento del car sharing, la realizzazione di percorsi pedonali e di piste ciclabili.

Secondo la dott.ssa Morelli a livello regionale "serve l'impegno ad attuare un sistema di mobilità più pianificato, con la partecipazione di Comune e Provincia - e aggiunge - la Liguria non ha ancora un piano dei trasporti, sta cominciando a lavorarci ora, perché le amministrazioni precedenti non hanno colto l'importanza di un piano completo: solo con una mobilità integrata e seria, con parcheggi di interscambio fuori città, con sistemi integrati di trasporto pubblico su ferro e su gomma, si potranno convincere le persone a lasciare a casa l'auto privata". A tal proposito "è importante che le istituzioni diano il buon esempio, a cominciare dalla sostituzione di tutti gli autobus e di tutti i mezzi di trasporto pubblico altamente inquinanti con veicoli a basso impatto ambientale".



Il trasporto pubblico locale, per quel che riguarda i trasferimenti statali alle regioni, è fermo al 1999: serve un aggiornamento normativo.

Secondo **Luigi Merlo, Assessore ai Trasporti della Regione Liguria**, il forum MobilityTech cade in un momento importante,

in cui le Province Liguri stanno lavorando a un protocollo d'intesa per definire un modello regionale unico in tema di bigliettazione elettronica. Quello che manca è una pianificazione delle regioni nell'ambito dell'integrazione ferro-gomma.

Come la dott.ssa Morelli ha ricordato, la Liguria è una delle poche regioni che non ha un piano generale dei trasporti. Per ovviare a questa mancanza "la Regione ha avviato uno studio che ha l'ambizione di realizzare un'organizzazione integrata del servizio anche tra ferro e gomma; oltre a collocare le risorse necessarie, l'obiettivo è quello di stendere un nuovo piano triennale sul car sharing, sul trasporto marittimo (in una Regione come la Liguria sarebbe assurdo non considerare il mare come una risorsa per il trasporto pubblico locale) e sull'integrazione dei servizi.

Trasporto pubblico e salvaguardia dell'ambiente

Secondo il Presidente **Alessandro Repetto**, la Provincia di Genova ha dimostrato in più occasioni la propria capacità di stare sul mercato: è, infatti, azionista di maggioranza di ATP, l'azienda di trasporti che, con la recente fusione, ha accresciuto notevolmente **capacità di fatturato e capacità produttiva**. L'attenzione della Provincia al **trasporto pubblico** è dovuta al ruolo fondamentale che quest'ultimo riveste nello sviluppo del territorio: è infatti la variabile che, ad esempio, può incidere sullo svuotamento di una regione o, al contrario, può determinarne la ripresa economica e sociale.

Un altro ambito in cui la Provincia di Genova ha investito molto è il **monitoraggio dell'ambiente**: negli ultimi anni, attraverso una serie di investimenti sia sul territorio cittadino, sia sull'intera provincia, sono stati effettuati numerosi controlli per mezzo di



centraline che registrano preziose informazioni sul fenomeno delle polveri; i dati raccolti sono d'aiuto nell'individuare politiche adeguate di trasporto urbano.

Inoltre la Provincia, che partecipa alla società di trasporti, ha partecipato allo sviluppo del sistema di bigliettazione elettronica, anche su scala extra-provinciale. Una prova tangibile dell'impegno nell'ambito della bigliettazione è data dalla VOLOcard, l'abbonamento integrato dedicato in una prima fase alla popolazione studentesca e che, da quest'anno, potrà essere richiesto anche da tutte le altre classi di utenti.

Infine Repetto auspica una politica della mobilità coordinata a livello provinciale, regionale e interregionale. La proposta di realizzare parcheggi di interscambio a Genova, non si è concretizzata perché erano mancate la collaborazione tra i vari comuni, nonché una visione complessiva di mobilità provinciale.

"Per essere efficiente il trasporto non può prescindere dall'integrazione tra: infrastrutture, aree territoriali, soggetti politici".

Il concetto di tecnologia e di mobility vanno estesi: la tecnologia dovrebbe avere un ruolo fondamentale non solo nel monitorare gli accessi, o nel tenere sotto osservazione le emissioni, ma anche nel realizzare progetti di più ampio respiro.

Un esempio riuscito di integrazione tra infrastrutture, tecnologia e politica è stato realizzato dalla Provincia di Genova che, grazie ai finanziamenti della regione, ha incrementato il numero di autobus a basso impatto ambientale, mirando al completo ammodernamento della flotta trasportistica.

A nome dell'amministrazione comunale di Genova, l'**assessore Merella** ringrazia **ClickUtility** per aver scelto Genova come sede di un Forum internazionale su temi di grande interesse. In un contesto italiano





Giorgio Molinari, Alessandro Sasso, Arcangelo Merella e Domenico Braccialarghe

che mira al cambiamento e che sempre più vuole inserirsi in un discorso europeo, la mobilità delle persone e delle merci è destinata ad aumentare sensibilmente.

Qualche anno fa si ipotizzava che – entro il 2010 - la mobilità delle merci sarebbe aumentata del 40% e quella delle persone del 20% - dati che non è possibile verificare ma che, comunque, danno un'idea del fattore di crescita del fenomeno.



La mobilità oggi trascende i confini delle circoscrizioni amministrative.

Quello dei trasporti è un settore difficilmente controllabile ma che, al tempo stesso, può dare una spinta propulsiva all'economia, allo sviluppo, alla società nel suo complesso; è indicatore dello stato di benessere di una comunità: "dove c'è tanta congestione c'è aumento del prodotto interno lordo". Quindi il tema della mobilità ha il vantaggio di accompagnare la crescita di un Paese. Genova in questi anni ha fatto moltissimo, dimostrando di saper gestire e coordinare progetti molto importanti, tra cui il **progetto Civitas**.

MobilityTech - Prima Sessione plenaria: "L'innovazione tecnologica al servizio del cittadino"

La **prima sessione tecnica** del Forum, derivante dall'esperienza delle prime due edizioni del Convegno Città Elettriche, ha affrontato argomenti relativi alla **mobilità su ferro e su gomma**, con particolare riferimento ai veicoli e sistemi a propulsione

elettrica, alle **politiche per il miglioramento della qualità ambientale**, nonché alla **sicurezza nel trasporto pubblico**.

Sul tema dell'innovazione tecnologica al servizio della sicurezza dei cittadini, con particolare riferimento al campo dei trasporti, grande rilievo ha avuto la partecipazione al forum dell'**Arma dei Carabinieri**, grazie ad un apprezzato intervento nella sessione plenaria ed all'esposizione di attrezzature e veicoli. Di spicco la presenza dell'innovativa Alfa 159 di prossima adozione dai Nuclei Radiomobili ed, in tema di ecologia, di una "600 elettrica" dell'Arma. Infine, a significare la continuità negli anni del servizio di pronto intervento, era esposta la storica Alfa Romeo Giulia del 1964, che ha suscitato grande interesse e curiosità.

Alla sessione tecnica sul tema dell'innovazione tecnologica, è seguito l'intervento dell'assessore **Luigi Merlo** sulle prospettive del trasporto regionale.

Il trasporto ferroviario ha – in Liguria - una vocazione profondamente radicata e irrinunciabile, per l'importanza dei collegamenti che rende possibili: rappresenta una risposta non solo alternativa, ma molto spesso unica, a qualsiasi altra forma di trasporto pubblico.

Nella fase attuale si rende però necessaria una profonda riconsiderazione del trasporto ferroviario regionale. Oltre alle infrastrutture in Italia si rende necessario rinnovare il materiale ferroviario, intervento che richiede circa 10 miliardi di euro; una cifra che è assai molto di più di quella indicata (7 miliardi) dall'Amministratore Delegato di Trenitalia Moretti per riequilibrare il sistema ferroviario italiano. Solo per la regione Liguria sarebbero necessari dai 600 ai 700 milioni di euro. Non si può accettare di avere il 90% del

materiale rotabile di età media di 26-27 anni - ci riferiamo naturalmente alle carrozze, perché i locomotori tra poco compiranno i 50 anni. Questa situazione richiede una riorganizzazione del servizio, a prescindere dal tema della competitività e della gara degli affidamenti perché, qualunque sia il gestore – Trenitalia, Transdev, altri – questi sono i temi di fondo che vanno risolti (indipendentemente da chi mette le risorse).

Azioni e prospettive

Per quanto concerne i provvedimenti a livello regionale, si potrebbero introdurre nel mercato italiano lotti di materiale rotabile attraverso la costituzione di società *ad hoc* (anche con la compartecipazione delle regioni) o l'aiuto degli operatori stranieri.

Il mondo bancario italiano si è dimostrato interessato a questo tema, ma al tempo stesso si è rivelato impreparato, in quanto non ha la necessaria flessibilità per lavorare su questo aspetto. In ambito bancario il nostro Paese non eguaglia l'efficienza degli operatori stranieri – francesi e soprattutto inglesi. "All'estero – continua l'assessore Merlo – ho riscontrato una buona preparazione in termini di planning, quadro di riferimento delle risorse, quadro delle richieste, consulenza sul materiale rotabile e opportunità sull'intero mercato globale del materiale rotabile mentre in Italia la maggior parte delle banche fanno a stento dare indicazioni sul leasing operativo. Non possiamo certo pensare di risolvere gli attuali problemi allocando 100 milioni di euro all'anno per l'intero sistema Paese (anche se è già un dato positivo rispetto alla mancanza di fondi degli ultimi 5 anni).

Servono un riadeguamento della norma e una scelta strategica complessiva. Il trasporto ferroviario si dovrebbe integrare con il trasporto metropolitano: solo così si potrebbe offrire un servizio di qualità e favorire la crescita aziendale.

Domenico Braccialarghe, responsabile regionale di Trenitalia, ha riportato la situazione della Regione Liguria, prima in Italia per la quantità di binari in rapporto al territorio: "è la regione in cui la mobilità ferroviaria ha il più alto peso specifico". Questo perché il trasporto ferroviario è la soluzione più adatta al territorio, mentre altri tipi di trasporto sarebbero difficilmente attuabili.

Il treno ha un grande futuro nelle realtà fortemente urbanizzate. Ma come far fronte a una domanda sempre più crescente? Come riuscire a dare una risposta non solo di quantità ma di qualità? Le esigenze di chi

utilizza i mezzi di trasporto pubblico sono cresciute enormemente. Trent'anni fa, per esempio, nessuno pretendeva l'aria condizionata sul treno. Mentre oggi basta una vettura senza aria condizionata per scatenare decine di proteste.

Nella fase attuale i valori economici di Trenitalia indicano un'azienda in difficoltà. Il bilancio del 2006 chiuderà con un deficit di circa 2 miliardi di euro. Perché questa situazione?

Il bilancio Trenitalia

Trenitalia ha due forme di entrate: da un lato i contratti con lo Stato e con le Regioni, dall'altro le tariffe pagate dagli utenti. Entrambe queste fonti sono bloccate da anni. Non sono cresciuti né il contratto con lo Stato né il contratto con le Regioni e, le tariffe, hanno avuto incrementi nemmeno sufficienti a bilanciare il livello di inflazione. Di conseguenza ogni anno è cresciuta la forbice tra i costi e i ricavi dell'azienda.

Servono interventi radicali: questa è una Società per Azioni, bisogna coniugare - come per le aziende di trasporto su gomma - le esigenze di socialità con esigenze di bilancio; bisogna decidere come coprire le spese: se fare pagare di più chi utilizza effettivamente il servizio oppure tutti i cittadini, attraverso le tasse (compresi quanti magari utilizzano poco o per niente il servizio).

Il responsabile regionale di Trenitalia conclude constatando le difficoltà del trasporto ferroviario di sfruttare al meglio le risorse: "In Liguria abbiamo una linea ferroviaria concepita per il traffico merci del porto di Genova che va verso Novara e verso il Piemonte, una linea che è stata fortemente voluta ed è stata costruita ma che ora è fortemente sottoutilizzata. Lo è perché, purtroppo, i costi di chi deve spedire un container a Torino piuttosto che nell'Alessandrino trova più conveniente farlo via gomma. Alcuni Paesi - penso all'Austria o alla Svizzera - hanno fatto una scelta molto importante in questo ambito: hanno decretato che le merci non possano viaggiare su gomma.

Integrazione ferro-gomma

A livello di trasporto regionale abbiamo treni che trasportano passeggeri in numero addirittura inferiore alla portata di un autobus; lo fanno tutti i giorni, tutto l'anno. Il

sistema ferroviario della Regione ha costi elevatissimi e, laddove le frequenze sono da bus, non ci si può permettere di tenere un treno che costa trenta volte di più, è necessario sostituire le corse sottoutilizzate con un sistema su gomma.

Trasporto su ferro e su gomma vanno concepiti entrambi come parte di un servizio pubblico, che necessita di una forte integrazione, non solo a livello tariffario, ma in termini di programmazione e di pianificazione. La strada da percorrere è quella di un'azienda unica, oppure di più aziende che agiscono sulla base di un'unica pianificazione e di un unico momento di valutazione di costi.

L'Assessore al traffico di Genova, **Arcangelo Merella**, sostenitore delle politiche per la gestione della mobilità e per il miglioramento della qualità ambientale, ha portato le conoscenze derivanti da anni di esperienza nel settore della mobilità e dei trasporti. "Mettere mano al sistema della mobilità significa interferire sulle abitudini del cittadino, che concepisce l'auto come un privilegio da cui difficilmente è disposto a staccarsi e come un mezzo di trasporto individuale da usare quando e come vuole, senza limitazioni. E' pur vero che, con un'azione coordinata e graduale, l'amministrazione comincia a incontrare la comprensione dei cittadini".



Luigi Merlo, Assessore ai Trasporti della Regione Liguria

Gli interventi realizzati a Genova hanno optato innanzitutto per un trasporto pubblico più efficiente, secondo i criteri del risparmio energetico e della qualità. Genova aveva un sistema di trasporto pubblico estremamente ramificato e radicato sul territorio, ma anche molto costoso e non sempre apprezzato dai propri utenti. Secondo Merella, il Comune di Genova, fino a qualche anno fa, non aveva realizzato iniziative concrete sul tema della mobilità (atte, per esempio, ad aumentare la pedonalizzazione) né interventi importanti sulla struttura fisica della città: "Mancava una gestione della sosta, per cui alle 7 del mattino tutte le aree adibite al parcheggio erano piene di vetture, e non vi era sensibilità sui temi della mobilità e della logistica ad essa collegata".

La pedonalizzazione e la gestione della sosta sono stati quindi i primi ambiti su cui la Provincia è intervenuta, anche facendo

ricorso alla tecnologia.

Genova è la città dove i veicoli si muovono meno rispetto ad altre parti, vengono lasciati in sosta ai lati delle vie cittadine.

E' la città dove la ripartizione modale supera il 50%, un valore di gran lunga superiore a quello di qualsiasi altra città italiana. A Ravenna, per esempio, è molto diffuso l'uso della bicicletta, ma la ripartizione modale è bloccata al 4% (trasporto pubblico). Milano, dove la quota è abbastanza alta, raggiunge le cifre di Genova solo nel centro cittadino. Uno dei problemi di Genova è quello delle due ruote (motocicli), con una dotazione pro-capite elevatissima: 18 motocicli ogni 100 abitanti (insieme a Imperia, Genova conta la percentuale più alta di veicoli a due ruote in Italia e in Europa).

Ruolo dell'iniziativa privata e della ricerca

Genova sta investendo molto nella tecnologia, soprattutto grazie all'attività di piccole aziende e di piccole società che stanno facendo della ricerca l'elemento fondante del loro business. Grazie alla collaborazione di una Software House, Genova ha introdotto il sistema del bus a chiamata e ha realizzato un'agenzia dei **servizi flessibili**, soggetta ad una continua implementazione.

"Siamo intervenuti pesantemente sul sistema della sosta per limitare il traffico parassitario" - annuncia l'assessore ai trasporti e prosegue: "Avvalendoci delle esperienze di Torino, Firenze, Bologna e, in parte, di Milano abbiamo impostato il provvedimento Zona Blu che ora sta dando grandi risultati, con una drastica riduzione del traffico ed un consistente aumento degli utenti del trasporto pubblico".

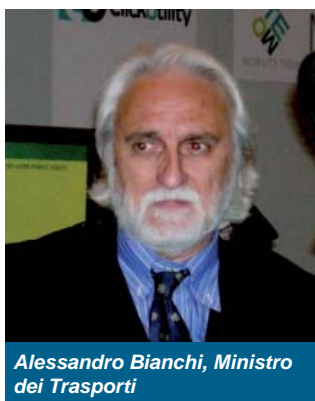
Diverse sono le iniziative, concertate tra loro, già in atto o in via di attuazione per combattere il traffico privato: potenziamento e rivalutazione del TPL (anche con l'avanzamento della rete metropolitana), introduzione di sistemi flessibili (bus a chiamata), imminente collaborazione con l'università (dal mese di febbraio) per l'attivazione di taxi collettivi.

Genova, in breve tempo, ha raggiunto il più alto numero di abbonati al **car sharing** ed è stata tra le prime città a studiare il **van sharing**, ovvero un sistema di distribuzione della merce che utilizza il concetto di veicoli merci *shared*, condivisi.

In generale le iniziative promosse, quindi, mirano a favorire l'uso del trasporto collettivo (non necessariamente pubblico), riconoscendo sempre più importanza ai siste-

mi di trasporto flessibili: **bus a chiamata, taxi, car sharing e car pooling.**

Il **progetto Civitas**, sostenuto da un finanziamento di quasi 20 milioni di euro, ha come scopo quello di raggiungere (entro quattro anni dall'inizio del progetto) un forte miglioramento in termini di qualità ambientale. Entro il 2009 quindi, contiamo di migliorare la qualità dell'aria e di ridurre le emissioni nel capoluogo ligure. E' stata valutata la possibilità di introdurre la flotta a metano: obiettivo di avere almeno ¼ (100-150 veicoli) del parco circolante a metano.



Alessandro Bianchi, Ministro dei Trasporti

Da gennaio sarà in esercizio la **linea filoviaria**, che si configurerà come una "linea di forza", destinata a trasportare decine di migliaia di persone al giorno e che, insieme

alla **metropolitana**, contribuirà a trasformare il centro di Genova (tra Principe e Brignole) in una grande **isola ambientale.**

Inoltre il trasporto di merci nel centro storico verrà regolato dai **Crediti di Mobilità**, definiti ormai anche dal punto di vista tecnico.

Mario Margini, Assessore allo Sviluppo Economico del Comune di Genova, ha illustrato il lungo processo con il quale Genova è stata dotata di una rete metropolitana che collega Brin-Certosa a De Ferrari, e che prevede un'ulteriore espansione fino a Brigno-

le. L'assessore Margini ha messo in luce come la tempistica rappresenti un problema fondamentale nel completamento dei grandi progetti infrastrutturali: nel caso

della metropolitana genovese, ad esempio, le vicissitudini politiche hanno allungato i tempi di costruzione, determinando evidenti problemi di aggiornamento e di validità del progetto.

Conclusione

Quelle del MobilityTech sono state giornate intense: sappiamo già di committenti e di fornitori che stanno fabbricando soluzioni dagli spunti avuti.

Alcuni *decision makers* ne parlano, documentano e pubblicizzano già in questo numero di MobilityLab.

Uno su tutti, un tassello che mancava, come detto nella sessione dedicata: la nuova disponibilità di pagamento automatico titoli di viaggio e relativo incasso in armonia con gli operatori bancari, di cui abbiamo richiesta di diversificati interventi nei prossimi numeri.

Genova, Città Elettriche 2006

di Alessandro Sasso > sasso@crt.unige.it; Riccardo Genova > genova@crt.unige.it

■ Buon risultato per la terza edizione del convegno internazionale sulla propulsione elettrica

Anche quest'anno i filobus sono stati l'asse portante di "Città Elettriche 2006", il convegno internazionale sulla propulsione elettrica in ambito urbano organizzato da Columbia Group, giunto ormai alla sua terza edizione.

Promosso da un conosciuto gruppo di ricercatori dell'Università di Genova che operano presso lo spin-off consulenziale *Enterprise*, l'evento ha riunito tecnici e dirigenti delle aziende di Trasporto Pubblico Locale, che hanno potuto così confrontarsi in maniera critica con la composita offerta di mercato e porre in maniera comune le proprie istanze nei confronti dei pubblici amministratori locali e nazionali. Tra i numerosi interventi, particolare attenzione ha destato quello del Ministro dei Trasporti, Prof. Alessandro Bianchi. Di particolare significato l'esposizione di veicoli, che ha



Il filobus da 24 metri di Ginevra

visto la presenza degli autobus elettrici prodotti dalla società Altra, dei veicoli a basso impatto ambientale BredaMenarinibus (esposto da ATP Genova), di un autobus della Riviera Trasporti attrezzato col sistema di sicurezza europeo "Eurosecurity" e di alcuni filobus, fra i quali lo storico Fiat 668F dell'AMT di Genova e il nuovissimo Van Hool/Vossloh Kiepe destinato a Lecce. Una flotta di 17 esemplari analoghi, nella versione da 18 metri, sarà consegnata nei prossimi mesi proprio a Genova.

Sempre in tema di **forniture filoviarie**, in attesa dell'esito della gara in corso a Milano, si è discusso della interessante commessa di 3 nuove vetture, sempre con componentistica Vossloh, destinata alla rete di Modena. Fra i costruttori, interessante la presenza dell'impiantista svizzero Kummeler+Matter e, altra firma elvetica nel settore, del carrozziere Hess, costruttore noto in tutta Europa per i suoi filobus "su misura" come i 9 metri di Lione o gli imponenti "Megatrolley" di Ginevra da ben 24 metri.

Il tema dello sviluppo di **ferrovie e metropolitane** è stato oggetto di diversi interventi fra i quali quello di Ansaldo Trasporti e Sistemi Ferroviari, fra i leader europei nel settore. Altrettanto interesse ha suscitato settore dei sistemi intermedi, ben rappre-



Il "Salotto della Mobilità"

sentati a Città Elettriche da Translohr e Van Hool che hanno presentato rispettivamente la nuova **tranvia** appena inaugurata a Padova e i **moderni filobus ed autobus** per il mercato europeo. Proprio questi ultimi hanno dato spunto per l'intervento dell'Assessore ai Trasporti di Lecce, Giovanni Peyla, che ha illustrato il lungo processo tecnico e finanziario che ha portato alla realizzazione del nuovo impianto filoviario cittadino. Infine, anche la mobilità individuale ed il trasporto merci sono state ben rappresentate, con i quadricicli presentati da Italcar, i maxi scooter di Vectrix e con le biciclette a pedalata assistita.

Ancora una volta, quindi, Città Elettriche è stata caratterizzata da un importante approccio scientifico che ha consentito di sviluppare i temi in esame con metodo critico e completezza di informazione.