

# MobilityTech 2012

di Paolo Benevolo

## NAPOLI RINNOVA LA MOBILITÀ

Intervista all'assessore a Mobilità e Infrastrutture del Comune di Napoli.



Foto Wikimedia Commons - NIM

Un tavolo di confronto tra le diverse esperienze territoriali nel campo dei trasporti e un momento di incontro tra amministratori pubblici, imprese private e operatori di settore, ma anche e soprattutto un'occasione utile per riflettere e far riflettere tutti i cittadini sul futuro della mobilità urbana e, più in generale, sul possibile miglioramento delle nostre città. Così si presenta la settima edizione di MobilityTech, forum sull'innovazione tecnologica per lo sviluppo della mobilità e del trasporto, che affrontando quest'anno il tema "Città digitale, città sostenibile" propone al pubblico due specifiche edizioni, distinte e integrate tra loro: la prima organizzata a fine primavera a Napoli (11 e 12 giugno) e la seconda, come ormai tradizione, ospitata in autunno a Milano (22



L'assessore Anna Donati.

e 23 ottobre). La manifestazione, ricordiamo, ha ottenuto il patrocinio istituzionale, tra gli altri, dell'Automobile Club d'Italia.

Dopo tre anni di assenza, il MobilityTech torna dunque nel capo-

luogo partenopeo, con un'edizione che si preannuncia densa di eventi e di novità. Un'edizione fortemente voluta, tra i tanti, dalla Giunta Comunale guidata dal sindaco Luigi de Magistris, come ha spiegato ad Onda Verde l'assessore alla Mobilità e Infrastrutture della città di Napoli, Anna Donati, da sempre impegnata sul fronte dei trasporti per il rilancio del TPL e dei servizi ferroviari, per la crescita di aree pedonali, ZTL e corsie riservate, per l'innovazione tecnologica e la telematica.

**Assessore Donati, perché la scelta di ospitare a Napoli il MobilityTech 2012?**

"Napoli storicamente è una città che ha investito molto sui sistemi di trasporto e sulla linea di

metropolitana, che stiamo ancora costruendo, ma sul fronte dell'innovazione nel campo della mobilità, della regolamentazione e delle piattaforme di dialogo con l'utenza dobbiamo recuperare terreno. Con MobilityTech, vogliamo volgere lo sguardo alle migliori esperienze italiane ed europee: ascolteremo con interesse tutti quelli che hanno un'idea e un progetto che funziona".

**Che ruolo rivestono eventi come il MobilityTech nell'ambito di una moderna politica per la mobilità sostenibile?**

"Il sindaco de Magistris crede fortemente nell'idea di sostenibilità e di innovazione nel rapporto tra l'amministrazione e la città. In campagna elettorale, ha intercettato un'esigenza di dialogo e

**NAPOLI RINNOVA LA MOBILITÀ →**

di cambiamento, di rispetto delle regole, di pulizia in strada, di riqualificazione urbana, di più animazione e più trasporto pubblico. È da un anno che siamo insediati e l'impegno dell'amministrazione è stato quello di restituire mobilità e sostenibilità alla città. Napoli ha una discreta rete di trasporto pubblico, ma vive anche una grande congestione su alcuni assi. Mentre ci impegniamo per far crescere la metro, abbiamo avuto tagli pesantissimi sulla rete degli autobus. Dobbiamo liberare il cuore della città dalla morsa del traffico. A settembre 2011, in occasione della settimana europea per la mobilità sostenibile, abbiamo lanciato la ZTL Centro Antico, riservando via Duomo e via Pessina al trasporto pubblico. Il tutto presidiato da varchi telematici e con un sistema di contrassegni di accesso per i soggetti che hanno diritto: residenti, carico e scarico, eccetera. Il provvedimento è entrato definitivamente in funzione il 13 febbraio. La centralina di controllo della qualità dell'aria esterna e a ridosso della ZTL al Museo, che lo scorso anno nel primo trimestre aveva registrato 26 giorni con rilevazioni fuori legge, quest'anno nei mesi da gennaio a marzo ha registrato solo 4 giorni di sfioramento dei limiti. ZTL significa anche Zona a Talento Liberato: più animazione di strada, per invitare i cittadini a riprendersi lo spazio pubblico. In occasione della regata America's Cup, sul lungomare Caracciolo dal 7-15 aprile, è stata lanciata la ZTL Chiaia con 200 ettari di territorio chiusi al traffico per la durata di un mese. Anche questo provvedimento ha aperto una prospettiva interessante, tuttavia la straordinarietà del provvedimento ha fatto sì che il dialogo instaurato con cittadine, cittadini e operatori economici

fosse minore a quello che avevamo perseguito in occasione della ZTL del Centro Antico. E il primo giorno, devo ammetterlo, si è creato un vero ingorgo ai varchi di accesso presidiati dalla Polizia Locale. Ma poi il provvedimento ha funzionato, è stato apprezzato e nei tre mesi estivi esploreremo una pedonalizzazione di via Caracciolo sul Lungomare".

**Al di là delle campagne di sensibilizzazione, ritiene opportuna anche una partecipazione attiva dei cittadini ai processi decisionali in tema di ambiente e di mobilità?**

"Su questo fronte c'è molto da fare. Quando si libera una strada dal traffico, si torna a respirare, ma la strada che prima era in funzione dell'auto ha marciapiedi stretti e poco spazio per i pedoni. Con la ZTL Centro Antico, ab-

biamo fatto volantini informativi, per la cittadinanza in generale e per specifiche categorie, abbiamo organizzato incontri presso l'Assessorato e la Municipalità, e un lungo periodo di dialogo. Siamo partiti tra grandi polemiche, pian piano abbiamo ragionato con tutti i soggetti e con i commercianti, anche per decidere come impiegare i fondi Unesco per la riqualificazione degli spazi nel centro storico. Quel che è emerso è che i cittadini chiedono di estendere la ZTL, chiedono più trasporto pubblico e riqualificazione urbana. Il dialogo in questa fase è fondamentale".

**La settima edizione del MobilityTech punta molto sui giovani, soprattutto per il loro diverso approccio alle nuove tecnologie della comunicazione. Web, smartphone, app e social network sono strumenti con cui i**

**ragazzi hanno oggi grande familiarità: a Napoli sono utilizzati per sviluppare progetti di mobilità sostenibile rivolti, in particolare, alle fasce giovanili?**

"Quando gli organizzatori di MobilityTech mi hanno proposto il tema della città digitale ne sono stata entusiasta. Fino ad oggi, i giovani usavano il mezzo pubblico per andare a scuola, crescendo tendevano a liberarsene per utilizzare l'auto privata e il motorino. Coinvolgere i giovani e l'Università con iniziative come gli Hackaton della Mobilità è fondamentale per far passare il messaggio che la mobilità sostenibile è un fattore di innovazione, non un residuo del passato. Oggi dobbiamo intercettare le opportunità offerte dalle tecnologie digitali per coinvolgere i giovani e dare risposte in tempo reale ai cittadini. La società di trasporto ANM, con l'Università di Napoli e giovani ricercatori e ricercatrici, ha avviato con successo la sperimentazione di una APP per ottenere informazioni in tempo reale sul passaggio degli autobus e abbiamo ottimi riscontri di critica e di uso del servizio".

**Per quanto riguarda invece lo sviluppo e l'applicazione dei più moderni sistemi tecnologici, anche Napoli si avvia a diventare presto una vera e propria "smart city"?**

"Il filone smart city è una grande opportunità per le città. Ci vogliono tempo, risorse e determinazione, ma su questo fronte Napoli recupererà terreno e si porterà su un livello interessante. Oggi stiamo lavorando col vicesindaco e assessore all'Ambiente Tommaso Sodano per partecipare al bando che coinvolge quattro regioni del Sud: abbiamo creato un gruppo di lavo-

## Gli Hackathon della mobilità

Che cos'è un hackathon? Un hackathon (neologismo dall'universo hacker) significa niente più di un meeting in cui programmatori si incontrano per una sessione di programmazione informatica collaborativa. Una sorta di brainstorming da cui far nascere nuove idee. Lo spirito dell'hackathon si manifesta nell'attività vera e propria di programmazione, ma soprattutto nell'approccio libero da consegne troppo dettagliate e metodologie di lavoro imposte. Ed è per questo motivo che un hackathon non ha una durata precisa ma può variare generalmente da un paio di giorni ad una settimana. MobilityTech ospiterà a Napoli la prima edizione degli hackathon della mobilità: la città digitale, smart city, si mette alla prova per coinvolgere e includere nei suoi processi di apertura ai cittadini, le energie e la creatività dei giovani che verranno coinvolti per lavorare su temi tipici dell'universo trasporti. Il contesto culturale in cui viviamo evidenzia due fenomeni che si discostano nettamente dal recente passato. Il primo è l'esigenza di condivisione di fatti, episodi, emozioni, la seconda è il bisogno di farlo in diretta. Il successo dei social network e più in generale il mondo web è l'estrema sintesi di questa cultura; un grattacielo i cui pilastri sono trasparenza, velocità e comunione, dove la collettività può esprimere liberamente il suo potenziale. Cogliere le opportunità date da questa realtà significa da un lato avvicinarsi ad alcuni dei nostri target in modo nuovo e accattivante dando all'immagine delle istituzioni un impulso significativo di novità, e dall'altro di utilizzarne le capacità per fornire alla comunità nuovi e utili servizi a costi contenuti.

# MobilityTech 2012

ro per non disperdere le idee e tradurle in progetti di utilità pubblica".

## Quali progetti concreti vedono oggi protagonista il Comune di Napoli nel campo della mobilità "intelligente"?

"I progetti concreti sono numerosi: "Itaca", sistema di monitoraggio, controllo e regolazione del traffico mediante semafori intelligenti e varchi telematici di presidio; le aree pedonali e ZTL; i sistemi di prenotazione; la crescita della rete di metropolitana; il progetto di Infomobilità per l'utenza, non solo con le paline, ma pure con il cellulare e le app. Fin dal progetto "Sirio", realizzato a Bologna nel 1994, mi resi conto che il controllo con vigile e paletta è sì importante, ma non basta e non garantisce la necessaria flessibilità di gestione. Prendiamo ad esempio l'accesso in auto da parte degli anziani, soggetti con qualche difficoltà che vogliono comunque vivere la città. Si può decidere che una volta alla settimana possano accedere al centro con la loro auto: solo il sistema tecnologico consente di gestire questo genere di eccezione. Penso al sistema "5T" di Torino, che per noi è un esempio, dove tutte le modalità di accesso sono regolate con provvedimenti diversi e con un sistema tecnologico che si adatta alle esigenze specifiche delle città e delle sue funzioni".

## Quanto ritiene utile lo sviluppo dei sistemi di Infomobilità per risolvere i problemi del traffico e incrementare il ricorso al TPL, riducendo incidenti e inquinamento?

"Molto utile, anche per evitare giri a vuoto, conoscere se un parcheggio è libero o no, e po-

terlo prenotare. Entrando in una stazione della metropolitana si entra in una rete, con nodi di interscambio e una buona informazione, che permette di far dialogare i servizi della città, della Provincia e della Regione con la loro utenza. Ma questo sistema deve essere compreso in modo facile dall'utente, che altrimenti trova più comodo restare sulla propria auto; e in questa direzione abbiamo molto lavoro da fare a Napoli e in Campania".

## E l'auto elettrica? Napoli come si sta orientando nella promozione e nella sperimentazione dei veicoli a trazione alternativa?

"Siamo molto indietro. Abbiamo fatto un acquisto di mezzi (Microvett) per la manutenzione dei giardini e c'è stata una piccola sperimentazione con il car sha-

ring in un parcheggio. Abbiamo coinvolto Napolipark perché metta in campo un progetto più vasto. Abbiamo incontrato Enel e Renault, e spero che MobilityTech sia l'occasione per presentare il progetto. I mezzi elettrici a Napoli avranno l'accesso alle ZTL, ma non alle corsie riservate ai mezzi. Dobbiamo puntare a promuovere l'auto elettrica per una serie di spostamenti che necessitano dell'auto o per il car sharing".

## Secondo lei è possibile sostenere i costi dei nuovi progetti e delle nuove tecnologie senza gravare con ulteriori oneri sugli automobilisti, su quanti ogni giorno sono costretti ad utilizzare il mezzo privato in mancanza di efficaci alternative?

"Di questi tempi, credo che ogni progetto debba avere all'avvio

fondi provenienti da bandi pubblici, ma poi a regime debba avere una sostenibilità economica e reggersi col successo derivante dai suoi incassi. Il varco telematico serve a far rispettare le regole, non a far multe. Con gli incassi delle multe noi investiamo in sicurezza e manutenzione stradale, perché non dimentichiamo che a Napoli le buche sono una priorità e la loro risistemazione è un fatto di sicurezza e qualità urbana".

## Le esperienze condotte in altre città, italiane ed estere, che importanza rivestono per chi poi deve governare in concreto ogni giorno il traffico in una grande area urbana? Si può ipotizzare la creazione di modelli virtuosi, facilmente esportabili e replicabili?

"Non si possono esportare piani del traffico perché ogni città ha le sue caratteristiche. Napoli ad esempio ha una struttura morfologica unica al mondo. Ma alla base gli ingredienti per una ricetta che funzioni sono sempre gli stessi: TPL, corsie riservate, ZTL, aree pedonali, varchi telematici, sistema regionale di trasporto su ferro, ampliamento della rete metropolitana, Infomobilità, sistemi di prenotazione, veicoli innovativi (anche per anziani, disabili, e logistica merci). Sullo sviluppo della rete metropolitana, sono convinta che a Napoli siamo più avanti che in altre città. Le stazioni dell'arte per esempio, fatte da artisti e architetti, sono un nostro motivo di orgoglio: un'infrastruttura che dura nei secoli deve essere anche un esempio di bellezza e un'attrazione per il suo pubblico. In occasione di MobilityTech mostreremo la stazione Toledo che apre all'utenza il 30 giugno". ●

## Città elettriche 2012

Nell'ambito del MobilityTech la sessione di apertura dell'edizione napoletana di Città Elettriche 2012, realizzata in collaborazione con CIFI, Regione Campania, Comune di Napoli e Aziende Locali, è in programma l'11 giugno (ore 14,30-18,30) ed è dedicata ai sistemi di esercizio e al materiale rotabile per i servizi ferroviari su scala regionale e metropolitana, con il diretto coinvolgimento degli operatori del settore. A confronto, sui temi legati all'integrazione tra le reti di trasporto su ferro e all'efficienza di servizio e gestionale, esperti provenienti dal mondo della ricerca, delle Pubbliche Amministrazioni, delle Aziende Esercenti e dell'industria. Particolare attenzione è rivolta ai progetti in itinere nel bacino campano e alle più importanti innovazioni relative alle soluzioni possibili per il risparmio energetico.

La seconda sessione di Città Elettriche, in programma il 12 giugno (ore 9,00-13,00), è invece rivolta ai sistemi urbani dedicati al trasporto rapido di massa di superficie. In discussione i temi dell'efficienza del servizio e della qualità dello stesso con riferimento al comfort nonché ai sistemi su gomma innovativi a propulsione elettrica e tradizionale. Nel corso del dibattito è prevista l'illustrazione di esperienze con veicoli a guida assistita, ad impianto fisso (filobus), ibridi e fuel cell. Anche in questo caso a confrontarsi sono gli operatori del settore con esperti provenienti dal mondo della ricerca, delle Pubbliche Amministrazioni, delle Aziende Esercenti e dell'industria. Al termine della sessione è prevista una tavola rotonda sugli argomenti trattati nel corso della sessione tecnica.