

H₂



28%

CALENDAR

S	M	T	W	T	F	S
		1	2	3	4	5
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

140
milioni

MOBILITY INNOVATION TOUR 2020



vte
PUBLIC RELATIONS

TERZA
EDIZIONE

Un viaggio per l'Italia, il racconto
di un trasporto pubblico in trasformazione



Il gas anello della transizione energetica

Il metano rappresenta oggi il segmento "alternativo e sostenibile" che meglio è grado di coprire tutti i settori del TPL su gomma utilizzando autobus direttamente derivati da quelli tradizionali minimizzando le soggezioni rispetto a gap tecnologici, impiantistici ed operativi. I veicoli, conservando sostanzialmente le prestazioni rispetto a quelli

alimentati a gasolio, ne riducono drasticamente le emissioni e rappresentano in Italia il 28% del parco circolante. L'indagine sarà pertanto orientata ad evidenziare le caratteristiche del sistema metano, attraverso un benchmark tra le più interessanti esperienze nazionali analizzando l'attuale offerta di mercato.



Brescia

Febbraio

Una tecnologia consolidata



28%

Il gas naturale rappresenta oggi una tecnologia matura per l'ambito extraurbano. Il mercato è in crescita.



I bus alimentati a gas naturale rappresentano il 28 per cento del parco circolante italiano.



Brescia Trasporti ha scommesso sul metano per il tpl urbano: è coperto a gas il 100 per cento dei km percorsi in città.



Il futuro porterà a un crescente impiego del gas naturale liquefatto. I primi 15 intercity ad Lng in Europa sono stati consegnati a Tper.



Secondo uno studio dell'Iru, l'Lng rappresenta la tecnologia più valida per la transizione dei coach verso il 'diesel-free'



Le alimentazioni a gas azzerano il particolato e riducono in maniera cospicua le emissioni di Co2 ed NOx.

BIG DATA

Tpl, quando i Big Data diventano un valore

La rivoluzione digitale ha trasformato i dati in una nuova forma di ricchezza. Il nuovo petrolio, secondo una fortunata metafora. Le informazioni che produciamo rappresentano una miniera d'oro per fornitori di servizi e industria. Il trasporto pubblico, come altri settori, non può rinunciare ad avvalersi di questi strumenti. I big data sono un'opportunità tanto per i pianificatori quanto per gli esercenti di servizi di tpl: ai primi si presenta la

possibilità di profilare i flussi di spostamento per meglio delineare le caratteristiche della domanda di mobilità, i secondi hanno modo, tramite software innovativi, di monitorare le flotte e gestire informaticamente l'organizzazione del servizio. L'utilizzo dei dati sta anche alla base di applicazioni in grado di fornire all'utenza, in tempo reale, tempi di attesa e mezzi da prendere per raggiungere una destinazione.

Milano

Marzo

Big data e trasporto pubblico

140
milioni

140 milioni di spostamenti profilati. Generati da 2,8 milioni di utenti. Sono le coordinate dello studio svolto a Padova



Profilare i flussi consente di delinare i luoghi, gli orari e le direttrici dove insiste la domanda di mobilità, in modo da adeguare il servizio alla richiesta



Software innovativi di gestione delle flotte sono essenziali in vista della transizione all'elettrico, per mantenere lo 'state of charge' sotto controllo



Profilazione dei flussi, informazione real time all'utenza, monitoraggio delle flotte. Si può fare, applicando i dati al tpl



Applicazioni che consentono di acquistare il biglietto via smartphone sono ormai realtà. E contribuiscono all'attrattività del tpl



L'utilizzo e la gestione di grandi quantità di dati sarà cruciale per l'introduzione di forme via via più avanzate di guida autonoma

ELETTRICO

Mobilità elettrica, aziende energivore e bollette 'roventi'

Equiparare il trasporto pubblico alle imprese industriali energivore per fare più investimenti. Il settore del trasporto sarà centrale nella trasformazione delle aree metropolitane, una sfida giocata sulla mobilità elettrica, nel trasporto privato ma soprattutto in quello pubblico. Il trasporto sarà uno dei settori industriali più importanti per la crescita del paese e come tale dovrà essere trattato. Necessario coprire l'ammontare del beneficio fiscale tramite una voce nella bolletta che consentirebbe di stabilizzare una quota significativa, ma tendenzialmente crescente da destinare a investimenti, così come è avvenuto per i settori luce, gas e acqua.

Una cifra garantita, necessaria alle imprese per essere più competitive: perché in questo modo avrebbero finanziamenti certi in aggiunta al Fondo nazionale trasporti.

È possibile quantificare in 70-80 milioni all'anno il possibile ammontare di esborso in bolletta. Cifra fondamentale non solo per rilanciare gli investimenti, ma anche fondamentale per ottenere un effetto leva fondamentale per rinnovare il parco mezzi in direzione della sostenibilità prima, con la riduzione delle emissioni, e una maggiore efficienza dell'elettrico poi.



Non c'è
transizione senza
investimenti



Oggi le aziende di tpl pagano l'elettricità come il consumatore



Per garantire continuità agli investimenti occorrono politiche ad hoc



Senza dimenticare la necessità di accrescere la produzione da rinnovabili

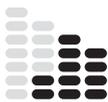


Come finanziare gli investimenti? Attraverso quali misure?

Equiparare le aziende di tpl alle imprese energivore

È questa la richiesta promossa a gran voce da Asstra. L'inserimento delle società di trasporto pubblico nel novero delle aziende energivore (equiparandole alle manifatturiere) si tradurrebbe nella possibilità di accedere all'acquisto dell'elettricità a prezzi agevolati

50



I milioni di euro spesi ogni anno da Atm Milano per l'elettricità

33%



La quota di consumi energetici derivante da attività di trasporto

3,7



I miliardi messi a disposizione dal Pnms per il rinnovo del parco

IDROGENO

Idrogeno, anche l'Italia punta all'impatto zero

La suggestione di poter usufruire di una fonte inesauribile di alimentazione per la trazione in grado di produrre emissioni atmosferiche nulle trova nella cella a combustibile (fuel cell) combinata con la propulsione elettrica lo strumento per perseguire tale obiettivo. Semmai le difficoltà sono da ricercarsi nella filiera dell'idrogeno e sui relativi costi indotti: anche la tecnologia adottata per i

veicoli, pur con significativi e costanti progressi, deve ancora raggiungere standard economici e funzionali allineati con gli altri analoghi sistemi. Lo studio originerà pertanto da un'attenta analisi dello stato dell'arte a livello continentale riportando i risultati di alcuni recenti progetti pilota: non mancherà il panorama di quanto viene proposto dal mercato.



600

I bus a idrogeno che il progetto H2BusEurope mira a mettere in circolazione

12

I mezzi a idrogeno acquistati da Sasa Bolzano

10%

Lo share dei bus a idrogeno nel mercato europeo dei Classe I nel 2030. Per UITP

HYDROGEN



I pro dell'idrogeno? Autonomia maggiore rispetto a un bus a batteria

CALENDAR

S	M	T	W	T	F	S
	1	2	3	4	5	
6	7	8	9	10	11	12
13	14	15	16	17	18	19
20	21	22	23	24	25	26
27	28	29	30	31		

Il 2019 ha visto un ritorno di popolarità per questa tecnologia



Le criticità? Il costo d'acquisto e il tema infrastrutturale

INTERMODALITÀ

Treno - pullman, prove generali di integrazione

Flixbus entra nel mercato ferroviario. Al ridesharing BlaBlaCar accosta un'offerta di viaggi in autobus. Italo completa la sua rete con Italobus. Arriva ed Fs restano player di primo piano. E in Europa? Mentre i grandi operatori ferroviari tornano sui propri passi, i newcomers utilizzano il tandem autobus - treno per aumentare la propria presenza sui mercati. Si tratta di due sistemi in competizione che, ad alcune condizioni, si integrano e si completano. Come evolverà la situazione nel prossimo

futuro? Le grandi piattaforme digitali come si inseriscono in questa cornice?

Lo studio, realizzato dal laboratorio TRASPOL del Politecnico di Milano e coordinato dal professor Paolo Beria, è la radiografia dei trend dell'intermodalità nel segmento della lunga percorrenza. Il lavoro, che sarà presentato il 9 giugno 2020, offrirà gli strumenti per capire i cambiamenti in atto



L'intermodalità si allunga



400 ore

Il tempo che un cittadino romano trascorre in automobile ogni anno a causa della traffico congestionato



40 miliardi

Di euro. Il costo sociale per una viabilità rallentata dal trasporto privato

7,3



1 mln di passeggeri trasportati in un anno dal maggiore operatore su gomma UE

200



1 milioni di passeggeri che ogni anno scelgono il treno regionale in Italia

5,2



1 milioni di italiani che in un anno utilizzano sistemi di sharing mobility

Uno studio di TRASPOL per capire come si evolveranno le direttrici

FILOBUS

Il filobus, l'Italia guida l'innovazione e il rilancio europeo

La tecnologia In Motion Charging, che si traduce nell'impiego di pacchi batteria in luogo del motogeneratore, ha consentito un ritorno alla ribalta del filobus. Che, oggi, fa parte a pieno titolo della categoria di veicoli a zero emissioni, per la sua capacità di circolare in modalità full electric anche nelle aree non coperte dal bifilare. Non è un caso se numerose città, in Italia, hanno ripreso a investire su questa tecnologia di veicolo.

Il Mobility Innovation Tour 2020 integra all'interno del proprio programma la quarta Giornata italiana

del filobus. Un'iniziativa che si pone l'obiettivo di proseguire nel percorso virtuoso già avviato per valorizzare le competenze nazionali, individuando le eccellenze italiane nel settore dei trasporti, della mobilità e delle smart cities.

L'attenzione della giornata, oltre che all'analisi del trend europeo del settore, sarà posta ai progetti di sviluppo in Italia con le istanze presentatesi a seguito del recente programma di finanziamento pubblicato dal Ministero Infrastrutture e Trasporti.

Milano

Settembre

Un mezzo tornato alla ribalta



Gli ordinativi per filobus Imc sono in crescita



La tecnologia IMC consente l'esercizio in full electric anche fuori da bifilare



Il filobus appartiene alla categoria degli 'autobus elettrici' a zero emissioni



In Europa si afferma il 24 metri. Che in Italia ad oggi non è omologabile

Il parco italiano in rapido rinnovo

Milano, Modena, Parma, La Spezia, Rimini, Verona. Sono alcune delle città italiane che, nell'ultimo triennio, hanno formulato progetti di rinnovo o espansione delle flotta e/o della rete filoviaria.

60



Atm Milano ha siglato un contratto quadro per 60 filobus articolati

18



Sono i mezzi in arrivo tra Modena e Parma

19



Atc La Spezia si è aggiudicata fondi del Mit per il rinnovo del parco