

Speciale

energia e ambiente



La sostenibilità parte dal risparmio

Speciale

energia e ambiente

- 04 A scuola di... ambiente - Paolo Covassi
- 05 Milano è ancora più green
- 06 Quando la casa inquina...
- 08 Nel magentino l'acqua si fa bella
- 10 E-Box: risparmiare senza rinunce
- 11 Il viaggio verso il futuro è elettrico
- 12 Silenzio, si parte
- 14 Brescia si muove sostenibile - Paolo Covassi
- 16 Carsharing: stavolta ci siamo
- 17 L'auto? La noleggio e risparmio - Pietro Teofilatto
- 18 Acqua: bene essenziale, primario e... sociale
- 20 L'isola ecologica diventa tecnologica



Supplemento a Strategie Amministrative,
mensile di notizie e commenti per
amministratori e funzionari degli enti locali

Anno XII numero 9 > Novembre 2013

A cura di Lo-C.A.L.
associazione promossa da Anci Lombardia
e Legautonomie Lombardia
in collaborazione con Upel

Direttore responsabile
Ferruccio Pallavera

Vicedirettori
Matteo Rossi, Sergio Tabacci

Hanno collaborato a questo numero
Paolo Covassi, Davide Pasquini,
Lauro Sangaletti, Pietro Teofilatto

Segreteria di redazione
Paolo Covassi

Per contattare la redazione
redazione@strategieamministrative.it
tel. 02.26707271 - fax 02.25362042

Edizioni on-line
www.strategieamministrative.it

Direttore responsabile
Ferruccio Pallavera

Redazione
Sergio Madonini, Lauro Sangaletti,
Massimo Simonetta

Direttore editoriale e commerciale
Simone Dattoli

Advertising e progetti speciali
Simone Dattoli (responsabile), Antonello Corrado,
Paolo Covassi, Davide Pasquini

Pubblicità
Concessionaria esclusiva
Ancitel Lombardia srl via Meucci, 1
Cologno Monzese tel. 02. 26707271
info@strategieamministrative.it

La rivista si vende solo per abbonamento
Abbonamenti annuali Singoli: euro 40,00
Cumulativi: (minimo 10 copie): euro 20,00

Modalità di sottoscrizione
presso le librerie specializzate, o direttamente
presso l'editore telefonando al n. 02.26707271

Editore
Ancitel Lombardia srl
P.zza Duomo, 21 - 20121 Milano

Progetto Grafico
Manuel Bravi, Francesco Camagna

Impaginazione
Manuel Bravi

Stampa
Presservice 80 srl
via Fonderia Rumi, 7
Seriante (Bg)

Distribuzione
La rivista viene inviata in 30.000 copie
agli amministratori, ai segretari
e ai dirigenti degli Enti Locali

Registrazione
Tribunale civile di Milano
n. 114 del 18/02/2002

Chiuso in redazione il 26 Novembre 2013

L'acqua del Sindaco torna moderna

Made in Italy dal 1983

Case dell'Acqua e distribuzione bevande. Tutta la filiera è ancora qui: le produciamo, installiamo e manteniamo.

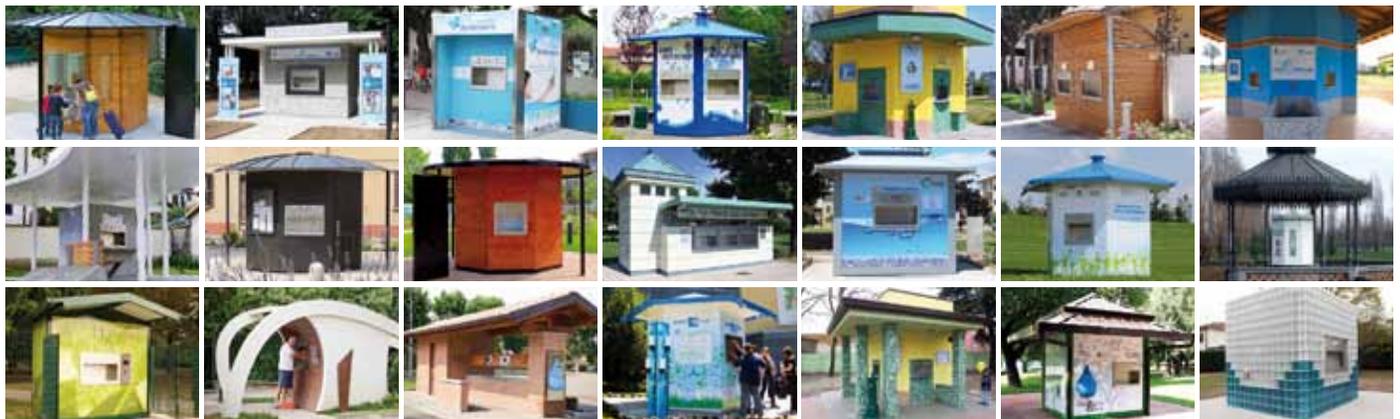
Già più 350 Case dell'Acqua

Stanno tutte funzionando in questo momento, anche le prime degli anni '90. Con costi di servizio irrisori.

Il Comune protagonista

L'acqua a Km 0 non solo aiuta i cittadini nella crisi, ma anche le casse comunali. Se resta pubblica, è un buon affare per tutti.

La vostra Casa dell'Acqua: Un bene è comune se dura nel tempo.



Formazione qualificata in campo ambientale per i comuni

A scuola di... ambiente

di Paolo Covassi

La Scuola per l'Ambiente è un'iniziativa di formazione nata quest'anno dietro iniziativa di Arpa Lombardia (Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente) e realizzata da Eupolis Lombardia. Una vera e propria Scuola, ultima nata tra quelle avviate da Eupolis Lombardia, rivolta agli Enti locali della Lombardia che ha raggiunto in un anno di attività oltre 300 Comuni e 450 partecipanti, con l'obiettivo di offrire una formazione qualificata in campo ambientale.

I Comuni lombardi hanno risposto molto positivamente alla proposta che interviene in un settore caratterizzato da altissima complessità normativa, competenze stratificate e interagenti nei diversi livelli istituzionali, ingenti ricadute sulla competitività economica dei territori e, non ultimo, da alta sensibilità da parte dei media e della cittadinanza. È stato particolarmente apprezzato che, unitamente alla Scuola per l'Ambiente, il Sistema regionale (in questo caso Arpa e Eupolis Lombardia) abbia attivato in un'ottica di servizio e supporto, un canale di comunicazione diretto e approfondito con gli Enti locali, mirando a innalzare le competenze ambientali che insistono sui nostri territori.

Una ricaduta particolarmente positiva dell'intervento formativo è stata la costante tendenza all'uniformazione nell'interpretazione della normativa, confrontando esperienze e pratiche diverse e assumendo le soluzioni più corrette per ciascuna problematica.

Con l'attivazione della Scuola per l'Ambiente si è aperto un filone di attività che promette di essere corposo, proprio perché grandi sono le esigenze del territorio che, quindi, non si fermano ai soli Comuni. Nel 2014 infatti, a fianco della formazione rivolta agli Uffici tecnici dei Comuni, si offrirà la formazione per tutte le Province lombarde comprendendo e supportando la direzione che verrà intrapresa nel riassetto istituzionale riguardante



questo livello istituzionale nonché un'attività rivolta al mondo delle imprese e ai professionisti.

L'azione formativa è tanto più importante in quanto tende a incidere su uno degli handicap di cui soffre il sistema produttivo italiano: l'onere burocratico e l'incertezza dei tempi (e degli esiti) delle autorizzazioni e dei controlli, incertezza legata anche all'ambiguità interpretativa rispetto alle norme ambientali. Nel 2014 la Scuola per l'Ambiente avvierà anche, su incarico della Direzione generale Ambiente, energia e sviluppo sostenibile di Regione Lombardia, la formazione rivolta ai SUAP sul tema dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), procedimento fondamentale per lo sviluppo delle attività produttive nella nostra regione.

I temi toccati dalla formazione, proposta in modo gratuito ai Comuni, sono molteplici: dall'inquadramento sulla normativa e sui ruoli istituzionali in campo ambientale, a tematiche specifiche quali il rumore, le bonifiche, i rifiuti. Ai Comuni viene proposta la frequenza ad un corso base che consta di quattro giornate.

A seguito di tale formazione di base, vengono proposte ulteriori giornate di approfondimento monografico su temi quali l'elettromagnetismo o le imprese a rischio di incidente rilevante. Viene inoltre consegnato ai partecipanti materiale didattico redatto ad hoc, che verrà costantemente aggiornato.

Accanto all'attenzione alle materie tecniche e istituzionali, la Scuola per l'Ambiente si contraddistingue per la cura della didattica e della metodologia, garantendo setting idonei all'apprendimento e al confronto di esperienze e di best practice.

INFO

Informazioni e contatti Scuola per l'Ambiente ARPA Lombardia - Agenzia Regionale per la Protezione dell'Ambiente:
www.arpalombardia.it

Eupolis Lombardia - Istituto superiore per la ricerca, la statistica e la formazione
Via Taramelli 12/F - 20124 Milano
www.eupolis.regione.lombardia.it
Tel. +39 02 67507.453/493
Fax. +39 02 66711701
scuola.ambiente@eupolisilombardia.it

Partito a maggio il servizio per l'efficienza energetica

Milano è ancora più green

Uffici, scuole, teatri, luoghi di culto, musei... un totale di ben 557 edifici che il Comune di Milano ha dato in carico a Cofely Italia per la gestione del servizio energia e che permetterà all'amministrazione meneghina di risparmiare il 6% ogni anno sulla bolletta energetica e di ridurre emissioni di CO2 per un totale di 5.500 tonnellate nel corso dei sette anni previsti dal contratto.

Il Comune di Milano ha aderito a una convenzione Consip del valore di 150 milioni di euro complessivi che prevede da parte di Cofely la gestione e manutenzione degli impianti energetici di 491 edifici di proprietà del Comune di Milano, pari a un volume di 8 milioni di m3, e di ulteriori servizi che coinvolgeranno altre 66 strutture tra

10 milioni di euro in questo progetto, di cui 8 per opere di efficientamento energetico ad alto profilo tecnologico, tra cui, per esempio, rilevatori di temperatura Wi-fi per ambienti a elevato afflusso di persone e sistemi di telecontrollo di ultima generazione. Auspichiamo che l'innovazione, in termini di efficienza energetica del capoluogo lombardo, sia d'ispirazione per altre realtà metropolitane in Italia ed all'estero".

Nell'ambito del servizio energia il gasolio da riscaldamento a basso contenuto di zolfo andrà progressivamente diminuendo a favore del metano e verranno adottate misure necessarie al contenimento dei consumi energetici, oltre alla riqualificazione impiantistica e dell'adeguamento normativo degli impianti.

termici e di 23.000 valvole termostatiche sui termosifoni, della sostituzione di generatori di calore tradizionali con altri a condensazione e di gruppi frigoriferi obsoleti con nuovi impianti a più alta efficienza.

Un segnale importante quello lanciato dall'amministrazione ai cittadini che, in Lombardia, sono molto sensibili al tema ambientale come ricorda Enrico Colombo: "Prendendo in esame i risultati regionali della campagna di incentivi fiscali per la riqualificazione energetica*, possiamo notare come la Lombardia si posizioni già al primo posto tra le Regioni per numero di pratiche avviate (87.851) e, in valore assoluto, per risparmio conseguito (527,18 GWh/a) e CO2 non emessa (112,29 kt/a), raggiungendo, così, da sola, una quota di mercato superiore al 21% rispetto al dato complessivo del Paese".

* Risultati della campagna di incentivi fiscali per la riqualificazione energetica 2010 - elaborazione dell'Università degli Studi di Tor Vergata su dati Enea, contenuta all'interno della ricerca "Obiettivi e strumenti innovativi per la politica energetica in Italia e in Europa. Prospettive e potenzialità dell'efficienza nella Strategia Energetica Nazionale", realizzata in partnership con Cofely Italia in occasione del III Premio Cofely per l'Efficienza Energetica e Ambientale.



cui edifici simbolo della città di Milano come: il Teatro degli Arcimboldi, il Castello Sforzesco e il Palazzo Comunale di via Pirelli, presso cui è inoltre previsto un presidio tecnologico fisso con personale qualificato.

Ma le attività previste non saranno di mera gestione, anzi, come ha dichiarato l'Amministratore Delegato e Direttore Generale di Cofely Italia "il Comune di Milano rappresenta per noi una referenza prestigiosa, oltre che una sfida importante in termini di sostenibilità, anche in vista di Expo 2015 Infatti investiremo circa

Dopo aver eseguito un'indagine energetica e costituito un'anagrafe impiantistica è già stato avviato il secondo punto del progetto: sulle strutture maggiormente "energivore", si procederà con la trasformazione delle caldaie termiche alimentate a gasolio in metano. Si tratta nel complesso di 30 centrali, di cui 14 saranno convertite già dai prossimi mesi.

Successivamente Cofely si occuperà anche dell'adozione di pompe di calore polivalenti ad alta efficienza per una decina di centrali termiche, dell'installazione di pannelli solari



Rete Irene per la riqualificazione degli edifici, più risparmio e meno inquinamento

Quando la casa inquina...

Si parla molto dell'inquinamento che, soprattutto nelle grandi città, viene generato dalle auto... ma in Lombardia è soprattutto la situazione delle abitazioni a essere preoccupante: una casa su tre risulta particolarmente "sprecona" e, quindi, inquinante, tanto che a Milano scaldare una casa costa mediamente fino a tre volte e mezzo in più rispetto a quanto accade a Parigi o Berlino!

Certo, un problema è dato dall'età media delle abitazioni, ma c'è anche da sottolineare che in Lombardia un milione e mezzo di abitazioni (in pra-

discutibilmente più rigido e l'energia costa meno.

Sono solo alcuni dei dati Finlombarda, rielaborati e analizzati da Rete Irene, il primo network di imprese lombarde specializzato in riqualificazione energetica.

Ci spiega più nel dettaglio come intervenire per modificare questa situazione Manuel Castoldi, presidente di Rete Irene: "Si tratta di numeri su cui si può e si deve intervenire con quella sensibilità e competenza che sappiamo individuare gli interventi più idonei alle esigenze di ogni singola casa o edificio. La riqualificazione energe-

SUV che circola in città percorrendo 10 mila chilometri l'anno (circa 1,7-2 ton di CO2)!

Se da qui al 2020 si intervenisse anche solo su un terzo dei 1.550.000 alloggi "spreconi" si ridurrebbero emissioni di CO2 per un totale di 750 mila tonnellate all'anno. Un risultato che equivarrebbe a eliminare dalla circolazione per un anno 500 mila vetture, o come ridurre di un terzo il traffico a Milano. Senza contare, ovviamente, il risparmio in termini di consumi energetici per famiglia e l'aumento del valore patrimoniale dell'immobile.

Questa situazione è dovuta essenzialmente all'alta percentuale di impianti di riscaldamento obsoleti e alla scarsa tenuta dell'involucro edilizio la cui efficienza è inversamente proporzionale all'età degli edifici: in sostanza un immobile che risale a prima del 1980 ha un fabbisogno di energia fino a tre volte maggiore di un immobile nuovo.

Per risolvere questa situazione non è possibile affrontare il problema da un unico punto di vista, ma è necessario avere un approccio a 360°. Proprio per questo motivo nasce Rete Irene, che mette insieme aziende con competenze differenti e complementari che vanno dalla produzione di materiali e sistemi isolanti all'installazione di impianti di nuova generazione, dalla progettazione e realizzazione di soluzioni energetiche alternative e rinnovabili al recupero e restauro di edifici o, ancora, nello sviluppo di strutture e rivestimenti per tetti e facciate. Il tutto grazie al cosiddetto Servizio REN (Riqualificazione Energetica): un'unica cabina di regia e un check-up completo dell'abitazione o dell'edificio che permette di individuarne tutti gli sprechi energetici e tutti i fattori causa di inquinamento, proponendo la soluzione più efficace e vantaggiosa.



tica una su due) non ha mai subito interventi di manutenzione e quindi consuma e inquina molto più del normale. Inoltre solo un edificio su 100 appartiene alla classe energetica A o A+, mentre una casa su due (il 51,6% degli edifici) è in ultima classe, la G. Considerando tutte le abitazioni certificate dal 2007 a oggi, il fabbisogno energetico medio a Milano si attesta su un valore di 202,8 kWh/m2. Un consumo che oscilla da 1,5 a 3,5 volte in più rispetto a città come Berlino, Vienna o Parigi, dove l'inverno è in-

discutibilmente più rigido e l'energia costa meno. Una casa infatti consuma e inquina proprio come un'automobile, anzi, molto di più. Si pensi che un appartamento di 80 metri quadri a Milano consumando in 12 mesi mediamente 20 m3 di combustibile per metro quadro (con un costo medio di circa 1550 €) immette nell'atmosfera circa 3,6 tonnellate di CO2, il doppio di un

INFO
www.reteirene.it

NIENTE È MEGLIO DELLA LANA.

LO DICE ANCHE LA MAMMA.

Lana di vetro e lana di roccia sono i materiali isolanti più utilizzati al mondo.

Da sempre il concetto di lana evoca in noi piacevoli sensazioni di calore, protezione, coccole.

Proprio come la lana di un maglione ci protegge, così anche la lana di vetro e la lana di roccia proteggono le nostre case.

Sono i materiali isolanti più utilizzati al mondo, e non a caso. La lana di vetro e la lana di roccia prodotte dagli associati F.I.V.R.A. assicurano:

ISOLAMENTO TERMICO

PROTEZIONE DAL FUOCO

COMFORT ACUSTICO

INVESTIMENTI VANTAGGIOSI

RISPARMIO ENERGETICO

SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

SICUREZZA PER LA SALUTE

perché mantengono gli ambienti più freschi d'estate e più caldi d'inverno

perché sono incombustibili

perché isolano gli ambienti dai rumori

perché fanno risparmiare sulle spese di riscaldamento e raffrescamento

perché contribuiscono a ridurre la dispersione di calore

perché meno riscaldamento significa riduzione delle emissioni di CO₂

perché prodotte nel rispetto della normativa vigente (Reg. CE n. 1272/2008)



Fabbriche Isolanti
Vetro Roccia Associate

Lana di vetro e lana di roccia: una soluzione per il risparmio energetico, un vantaggio per il pianeta.

www.fivra.it

Le aziende associate F.I.V.R.A.

fibran

ISOVER
SAINT-GOBAIN

KNAUF INSULATION

PAROC

ROCKWOOL
FIBRESAFE INSULATION

URSA
uralita

Strutture sicure, controllate e curate architettonicamente: case dell'acqua

Nel magentino l'acqua si fa bella

Nel corso di questi ultimi 4 anni abbiamo affrontato spesso il tema delle Case dell'Acqua. Si tratta di un'iniziativa che via via ha iniziato ad interessare un pubblico sempre più vasto, vuoi per la questione ambientale e una crescita sostenibile (tra l'altro ritornata di attualità in questi giorni con il Summit dell'ONU di Varsavia sul riscaldamento globale), vuoi per il risparmio economico per le famiglie in un momento di crisi generale, fatto sta che le Case dell'Acqua oggi vengono proposte in ogni forma e dimen-

idrico e che collabora con la società Dkr Drinkatering Srl, che abbiamo già avuto modo di conoscere in quanto produttori ed installatori di oltre 350 Case dell'Acqua in tutto il territorio italiano e non solo.

L'acqua è sempre più considerata una risorsa e, come tale, un bene di tutti da difendere. Quali sono le attività che mettete in campo nel territorio di Vostra competenza sia da un punto di vista culturale che strutturale?

A proposito di Case dell'acqua, le installazioni che avete realizzato fino ad ora sono caratterizzate da una particolare attenzione architettonica, qual è il motivo di questa scelta?

Bisogna tener presente che i nostri comuni soci appartengono a un territorio noto per il paesaggio e per le origini storiche, nel passato erano luoghi di soggiorno, pertanto non si poteva proporre loro delle strutture architettoniche definite da un aspetto meramente economico. Abbiamo sempre proposto soluzioni che si inserissero armoniosamente nel territorio e che valorizzassero l'area circostante; tutto questo è stato chiaramente molto apprezzato dai nostri Comuni e dai cittadini stessi.

Effettivamente si tratta di strutture molto importanti che ben si sposano ed integrano con l'ambiente circostante. Sig. Dalle Fratte, per chi realizza "concretamente" le Case dell'Acqua questa scelta di realizzare impianti su misura come viene giudicata? Per voi è molto lavoro in più...

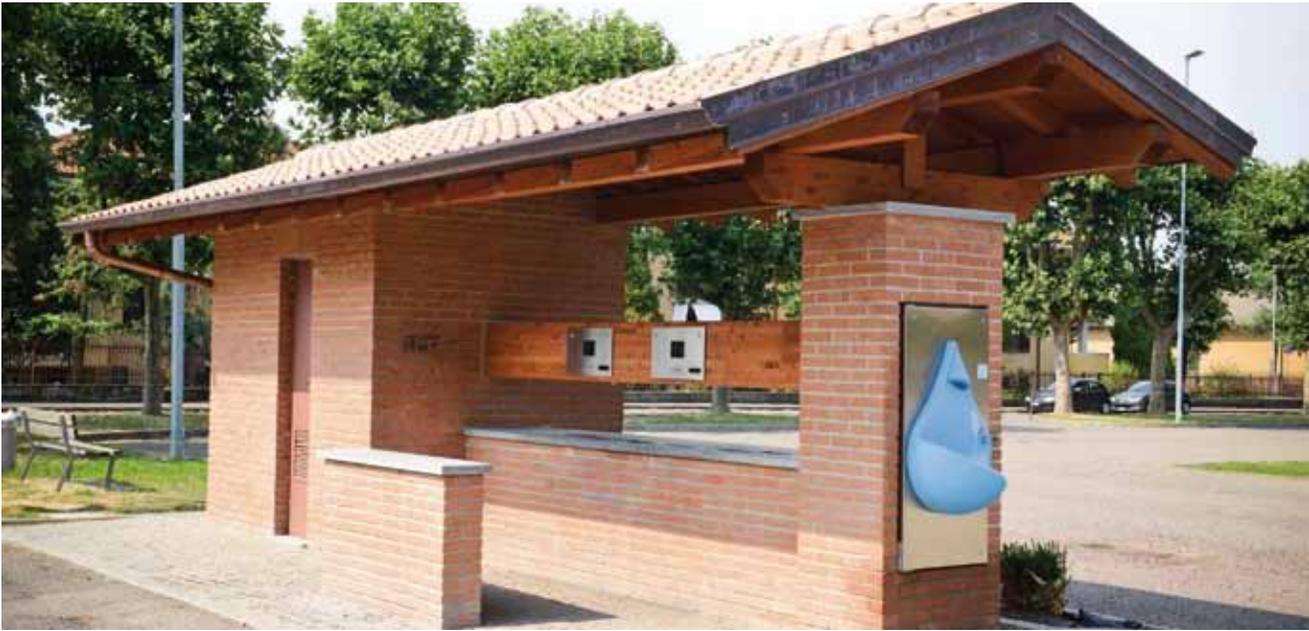
In un mercato dove tutto ormai si muove verso il ribasso del prezzo a discapito della qualità, noi cerchiamo di cogliere queste occasioni come vere e proprie opportunità per trasmettere il nostro livello di professionalità e capacità di costruire "cose nuove", belle e funzionali. Si tratta di vere e proprie opere che oltre a dare un servizio lasciano un segno importante sul territorio. Questo significa per noi maggiori sforzi, sono delle sfide impegnative, ma partecipare attivamente alla realizzazione di un'opera di valore architettonico, che resterà sul territorio per decine d'anni al servizio dei cittadini è sempre molto gratificante.

Come ASM, che riscontro avete da parte delle amministrazioni comunali e quale da parte della cittadinanza?



sione, molte stanno perdendo la loro caratteristica di "Casa" per avvicinarsi sempre di più ad un semplice "distributore automatico", nell'estetica e nei contenuti. Da qualche tempo a questa parte sono nate però strutture importanti, opere di architetti e progettisti che hanno potuto "dare libero sfogo" alla loro creatività dando a queste iniziative un significato più importante, lasciando un segno tangibile e identificativo sul territorio. Abbiamo pertanto incontrato l'Ing. Amadori, Direttore della ASM Azienda Speciale Multiservizi di Magenta, società strumentale, a totale capitale pubblico, di alcuni Comuni della provincia di Milano che opera in vari settori tra cui in quello

La gestione del servizio acquedotto ha rappresentato nella vita di ASM un peso importantissimo attraverso la realizzazione e la gestione di una rete moderna ed efficiente, nel 2011 abbiamo dovuto cedere la gestione ad Amiacque come previsto dalla normativa, ma proseguiamo le attività già intraprese nel passato come la collaborazione con le scuole per far conoscere l'importanza del "bene acqua", così come sosteniamo i nostri comuni soci per promuovere e realizzare le Case dell'Acqua. Tenga presente che per la gestione delle Case ci siamo dotati di strumenti come il Manuale di HACCP e della Certificazione UNI EN ISO 9001.



Abbiamo un riscontro quotidiano senz'altro molto positivo. Sia le amministrazioni, sia i cittadini hanno un ritorno in termini di risparmio economico e, molto importante, una riduzione dello smaltimento di rifiuti (bottiglie di plastica). Per dare due numeri: la sola casa di Robecco sul Naviglio (6900 abitanti) in meno di un anno ha erogato 480.000 litri, che tradotto in euro risparmiati dai cittadini significa circa 90.000 euro mentre l'ambiente ha beneficiato di 320.000 bottiglie di plastica in meno e per l'amministrazione 2.350 euro di risparmio sullo smaltimento delle stesse.

Sig. Dalle Fratte, analizzando invece il meccanismo di erogazione vero e proprio, che tipo di intervento realizzate sull'acqua? Cosa cambia rispetto a quella che arriva al rubinetto di casa?

Innanzitutto è doveroso sottolineare che l'acqua erogata dalle Case Dell'Acqua è la stessa che arriva nelle nostre abitazioni, che soprattutto qui in Lombardia è già di ottima qualità. Conoscendo molto bene l'acqua, abbiamo un approccio sempre attento e molto rispettoso, i sistemi di filtrazione se necessari devono essere ben progettati e dimensionati, ben realizzati e ben assistiti, altrimenti rischiano di diventare l'elemento più rischioso del sistema. Per questo evitiamo trattamenti inutili e dispendiosi sia in termini economici

che in termini di sostenibilità ambientale. Sempre più spesso sentiamo parlare di acqua microfiltrata, in realtà, spesso, è solo un pretesto commerciale che molte società private utilizzano per giustificare la vendita dell'acqua di rete. Restano molti interrogativi, la microfiltrazione si può fare con elementi da € 5,00 o da € 500,00, quindi, quanto viene microfiltrata l'acqua? Chi controlla realmente l'acqua erogata da quei distributori? Lo scopo originale, che condividiamo ancora oggi è quello di far capire ai cittadini che l'acqua di rete è buona e sicura, che l'impegno dei gestori degli acquedotti è reale e concreto e loro sono i veri garanti dell'acqua pubblica e della sua qualità.

In un periodo in cui (purtroppo) ogni spesa viene vista quasi con sospetto continuate a lavorare con partner pubblici e difendete l'erogazione gratuita dell'acqua. A cosa si deve questa posizione?

Siamo stati i primi a realizzare le Case dell'acqua nel 1996, siamo stati protagonisti della loro nascita e del loro sviluppo e siamo rimasti legati ai valori che le hanno generate, consideriamo l'installazione delle Case dell'Acqua come un'iniziativa per promuovere la bontà dell'acqua e non come una possibilità di business per vendere l'acqua pubblica. Le Fontane Pubbliche erano nate proprio per dimostrare ai cittadini che l'acqua di rete, a Km Zero, è

sicura, controllata, ottima da bere. Si tratta di un servizio, ma come giustamente lei diceva, è un periodo di crisi, e allora, perché non può essere il Comune il protagonista e gestore dell'iniziativa? Se per coprire i costi dell'acqua gassata è necessario farla pagare, i ricavi coprirebbero le spese di gestione e l'avanzo potrebbe essere utilizzato per opere pubbliche, così i soldi dei cittadini rimarrebbero ai cittadini. Bisogna considerare le Case dell'Acqua come una vantaggiosa opportunità per il Comune. Ad esempio, per venire incontro alle esigenze delle Amministrazioni e aiutarle in questo percorso, offriamo diversi servizi di gestione della Casa dell'Acqua, uno di questi prevede un'interessante formula: alla copertura delle spese "vive" di gestione, restituamo gli incassi all'Amministrazione. In alternativa, offriamo il nostro supporto tecnico e gestionale affinché la gestione venga affidata ad associazioni locali senza scopo di lucro, come ad esempio l'ANFFAS di Cinisello Balsamo (MI), che insieme ai ragazzi diversamente abili si prende cura di questi importanti beni pubblici. La soluzione della "convenzione" proposta da alcuni privati non è sempre la scelta migliore e più facile. Esistono delle opportunità che permettono di far crescere il proprio territorio, mantenendo risorse utili al servizio della comunità e trasformare un servizio in un'opportunità, economica e sociale, perché non valutarle?

Un brevetto tutto italiano per ridurre il costo dell'illuminazione pubblica

E-Box: risparmiare senza rinunce



Sembra banale, ma il primo modo per inquinare meno è... consumare meno. Anzi, in questo caso è consumare meglio. Sì, perché nasce proprio in Italia un sistema in grado di ridurre il consumo dell'energia elettrica senza che ne risenta la qualità dell'illuminazione. Se poi si considera che in Italia il costo dell'elettricità è superiore a quello medio in Europa ecco che i vantaggi sono almeno raddoppiati... La "scatola magica" che permette questi risultati si chiama E-Box e quello che fa non è magico, ma altamente tecnologico. Non ci dilunghiamo in disquisizioni tecniche sul funzionamento ma, tanto per capire meglio di cosa stiamo parlando, basti sapere che un Comune di 40.000 abitanti installando l'E-box può ottenere un risparmio di 165.000 kilowatt ora, per un risparmio di circa il 27% sul totale della spesa destinata all'illuminazione pubblica, che poi significa 116 tonnellate di monossido di carbonio in meno... Tutto questo con l'installazione di un semplice apparato che non prevede interventi costosi sull'infrastruttura e che si ripaga nel giro di poco tempo con il risparmio che genera oltre al fatto che, agendo come "regolatore" di tensione allunga la vita degli apparati elettrici stessi

e diminuisce i costi di manodopera e gestione.

Infatti ci sono già diverse amministrazioni che si sono rivolte a Heggy per installare l'E-box, come nel caso di Mezzolombardo in Trentino. Qui sono stati installati 26 E-Box su altrettante centraline che gestiscono l'illuminazione pubblica, cosa che sta facendo registrare un risparmio del 25% sulle bollette da parte del Comune che, quindi, non può che esprimere soddisfazione per un'attività che è a vantaggio delle casse comunali, dell'ambiente e (perché no) dell'immagine presso i cittadini che hanno dimostrato di apprezzare questa iniziativa.

Anche l'amministrazione di Gualtieri,

in provincia di Reggio Emilia, ha attivato le E-Box sull'intero territorio comunale. Un paese di poco più di 6000 abitanti, ma anche le realtà medio-piccole possono sfruttare questa tecnologia, soprattutto per i contenuti costi di installazione e la possibilità di non intervenire su infrastrutture o corpi illuminanti, operazioni che hanno spesso un costo di "avvio" elevato e fuori dalla portata delle amministrazioni sempre più vincolate nella spesa delle loro risorse economiche.

Un'altra testimonianza sulla bontà di questa soluzione viene da un altro comune della vicina Emilia-Romagna, infatti a San Lazzaro di Savena è dal 2007 che l'amministrazione risparmia grazie all'installazione degli E-Box tanto che ha deciso di allargare l'utilizzo di questo strumento a scuole ed edifici pubblici e non solo all'illuminazione stradale.

L'attenzione al risparmio energetico, infine, non riguarda solo aspetti ecologici ed economici, comunque fondamentali, ma consente alle amministrazioni di svolgere il non secondario compito di offrire un esempio positivo a cittadini e aziende, contribuendo alla creazione e alla diffusione di una sempre più attenta cultura attenta all'ambiente e alla sostenibilità del nostro vivere quotidiano.

INFO

www.heggy.it



Città più sostenibili grazie alla mobilità elettrica pubblica e privata

Il viaggio verso il futuro è elettrico

Se volessimo raffigurare la volontà dei cittadini e delle amministrazioni pubbliche di trasformare le città in Smart Cities, con l'immagine di un viaggio verso un futuro più sostenibile e funzionale per le nostre città, la mobilità elettrica sarebbe la prima tappa da compiere. Un viaggio che possia-

della vita e una crescita sociale delle persone e delle imprese, ottimizzando risorse e spazi per la sostenibilità. Se partiamo da questa visione è chiaro come il modello a tendere per le nostre città sia strettamente correlato al miglioramento della percezione e dell'esperienza che i cittadini hanno del loro vivere la città. I fattori trai-

sull'ambiente, basti pensare al fatto che ogni giorno più della metà del petrolio estratto in tutto il mondo viene utilizzato per alimentare le nostre automobili. Il consumo di combustibili fossili è la principale causa del crescente inquinamento che, soprattutto nelle aree urbane, sta spingendo le autorità ad attuare piani restrittivi sulla circolazione del traffico. Con l'aumento del prezzo del petrolio, l'attenzione dell'industria automobilistica e dei fornitori di energia si sta spostando verso sistemi di mobilità alternativi che permettano sia di abbattere i costi sia di ridurre le emissioni inquinanti. La mobilità elettrica è la risposta più accreditata a queste esigenze e i veicoli con propulsore elettrico ne rappresentano l'interprete ideale. Le città sono il luogo ideale per l'uso dei veicoli elettrici (pubblici e privati) soprattutto per gli spostamenti locali dei cittadini. Un luogo ideale che va costruito grazie all'implementazione di stazioni di ricarica e all'elettificazione del trasporto pubblico. Significa avere a disposizione un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici efficiente e affidabile che può rispondere alle diverse esigenze dei conducenti e degli operatori di servizi, rendendo la mobilità elettrica sostenibile ed efficiente.



mo immaginare di compiere a bordo di TOSA, il bus elettrico sperimentale a ricarica lampo e a zero emissioni realizzato da ABB in collaborazione con l'azienda comunale dei trasporti pubblici di Ginevra (TGP), l'Office for the Promotion of Industries and Technologies (OPI) e l'utility per l'energia di Ginevra SIG. Ad ogni fermata il bus elettrico è in grado di ricaricarsi in meno di 15 secondi durante le soste previste per far scendere e salire i passeggeri. Questo è un esempio concreto di come la mobilità elettrica può migliorare la qualità di vita delle nostre città, evidenza emersa anche dallo studio realizzato in collaborazione con The European House-Ambrosetti per contribuire all'evoluzione di una visione e di una strategia del Sistema Italia verso le città intelligenti. Dall'analisi, emerge una visione di Smart City come modello urbano capace di garantire un'elevata qualità

nanti di questa percezione sono oggi collegati principalmente alla mobilità, alla sicurezza e alla gestione ottimizzata e sostenibile delle risorse. La mobilità urbana è uno dei temi più sentiti anche per l'impatto che ha



Autobus a trazione elettrica per la mobilità del futuro... e del presente

Silenzio, si parte

Passignano sul Trasimeno è un piccolo comune che si affaccia sull'omonimo lago, molto distante dai ritmi, dai rumori e dall'inquinamento delle grandi città. Forse proprio per questo nascono in questa località in provincia di Perugia degli autobus elettrici all'avanguardia, silenziosi ed efficienti, quasi volessero portare la quiete di questi luoghi nelle città d'Italia e d'Europa.

Qui infatti si trova la sede della Rampini Carlo Spa, un'azienda con oltre 50 anni di storia alle spalle, leader nella progettazione e produzione di mezzi speciali, dai bus urbani diesel, elettrici e a idrogeno a mezzi ad alto contenuto

tobus, anzi, la nostra azienda produce attrezzature e mezzi speciali: gatti delle nevi, mezzi speciali per gli aeroporti, mezzi antincendio, regie mobili, per le trasmissioni satellitari, mezzi per impieghi militari...

Diciamo che sono tutti mezzi dedicati a settori specifici, e poi produciamo un autobus di circa otto metri mosso sia a trazione elettrica che diesel. Ovviamente quello più innovativo e interessante è quello elettrico, che a sua volta è disponibile in due versioni: una più "tradizionale" con le batterie che si ricaricano in deposito e uno invece dotato di pantografo, che quindi si ricarica quando sosta alla fermata.

abbiamo deciso di investire subito sui mezzi a trazione esclusivamente elettrica e possiamo dire che i risultati ci stanno dando ragione.

Proponete mezzi che hanno motore elettrico e batterie, avete anche mezzi a idrogeno?

Si abbiamo un prototipo che è stato omologato dal Tuf in Germania... da questo punto di vista noi quindi siamo pronti, ma sinceramente non so dirle se questa è davvero la tecnologia del futuro; le variabili in gioco sono davvero troppe per poter fare delle previsioni, in ogni caso è una possibilità interessante e per certi versi "matura", quindi se dovesse davvero svilupparsi e prendere piede noi siamo pronti.

A oggi sono diversi i vostri mezzi in attività, in quali città?

A Vienna, dove dall'autunno 2012 viaggiano i nostri Alè a pantografo, poi a Nizza, in Germania, a Gorizia, a Piacenza, Messina di proprietà del Cnr... abbiamo anche in corso un ordine per Siena, che è interessante perché alcuni ritenevano che la città non fosse adatta alla trazione elettrica, invece abbiamo eseguito una serie di prove e il nostro autobus funziona senza problemi.

Per quale motivo Siena non dovrebbe essere adeguata ai mezzi elettrici?

Alcuni ritengono che i mezzi elettrici possano avere dei problemi o trovarsi in difficoltà quando ci sono città che presentano forti dislivelli; in realtà il motore elettrico proprio per le sue caratteristiche (in particolare il valore di coppia molto elevato e disponibile a tutti i regimi) non ha problemi ad affrontare le salite, di contro in effetti c'è un problema legato all'autonomia, ma anche in contesti del genere possiamo assicurare oltre cento chilometri di autonomia, che noi calcoliamo con due terzi del carico e una fermata.



tecnologico per attività specifiche: telai destinati ad impieghi speciali, veicoli per regia mobile, per trasmissioni satellitari, attrezzature speciali per le forze armate, sistemi di livellamento e molto altro. Una realtà che crede in un futuro più sostenibile grazie all'impiego di mezzi a trazione elettrica, come ci ha raccontato Giuseppe Lepore, responsabile marketing della Rampini Spa.

La vostra azienda ha una lunga storia, oggi su cosa si concentra la vostra attività?

La nostra è una produzione piuttosto ampia, non realizziamo soltanto au-

L'Alè, questo il nome dell'autobus, dotato di pantografo è particolarmente interessante perché è dotato di riscaldamento e aria condizionata elettrici, quindi è completamente elettrico.

Quindi avete scommesso molto sulla trazione elettrica, non avete intenzione di realizzare mezzi ibridi?

No, riteniamo che il futuro sia totalmente elettrico e che i mezzi con trazione ibrida rappresentino soltanto un "passaggio intermedio". Anche nel campo dell'auto è così, ma in quel caso ci sono logiche e obiettivi diversi. Noi



Rispetto alla vostra esperienza quali sono i punti "critici" maggiori per cui gli autobus a trazione elettrica comunque faticano un po' a imporsi?

Il primo motivo è senza dubbio una certa diffidenza. I primi mezzi elettrici che sono stati proposti sul mercato (non da noi) e un'autonomia molto limitata, quindi molti hanno avuto esperienze negative e hanno una certa difficoltà a riprendere in considerazione questo tipo di mezzi. Noi abbiamo superato questi ostacoli grazie al progresso che c'è stato, soprattutto rispetto alle batterie, e, soprattutto, grazie a delle prove lunghissime: prima di metterlo in commercio abbiamo fatto girare il nostro mezzo per tre anni! Oggi con le batterie al litio possiamo assicurare circa 150 km di autonomia su un percorso prevalentemente (ma non esclusivamente) pianeggiante.

Il secondo motivo, forse anche più importante del primo, è che i mezzi elettrici costano circa il doppio di quelli "normali", anche se poi in realtà il mezzo elettrico consente nel corso della sua "vita" di ottenere un recupero di costi del 30% grazie ai risparmi di gestione. In questo modo il differenziale di costo si riduce.

E' evidente che nel momento in cui ci fossero delle sovvenzioni da parte dello Stato o delle Regioni il mezzo elettrico diventerebbe ancora più vantaggioso, perché garantirebbe un ammortamento elevato e bassi costi di gestione. Questo sempre considerando l'intero ciclo di vita del prodotto.

In particolare dove si evidenziano i maggiori risparmi?

Innanzitutto il motore elettrico è più efficiente, quindi significa che ha bisogno di un minor apporto di energia per ottenere le medesime prestazioni, inoltre il costo dell'energia elettrica è minore rispetto a quello del gasolio e, non ultimo, comporta minori costi di manutenzione.

Grazie alle lunghissime prove che abbiamo fatto siamo riusciti ad assicurare ai nostri clienti una gestione molto semplificata e costi di manutenzione decisamente più bassi di un mezzo diesel. Noi poi abbiamo una verifica diretta, perché a Nizza e Gorizia abbiamo in servizio sia mezzi elettrici che a gasolio e dal confronto tra i due possiamo verificare direttamente i diversi costi di gestione, senza contare i benefici ambientali in termini di emissioni inquinanti, odori e di rumore, che poi in realtà è il motivo principale che porta a scegliere questo tipo di veicolo.

Le amministrazioni che utilizzano i vostri mezzi riscontrano vi hanno dato?

Devo dire che sono tutti contenti. Rispetto alle premesse non abbiamo riscontrato problemi e, anzi, ci sono città come Gorizia dove, grazie a delle ricariche intermedie, riescono a coprire anche duecento chilometri al giorno. Attualmente i nostri Alè elettrici sono i mezzi che girano di più, anche più dei mezzi a gasolio, sia per un discorso di inquinamento, sia per un discorso di immagine, sia perché sono mezzi che vanno bene e nell'utilizzo quotidiano costano meno degli altri,

anzi, più vengono usati e più si risparmia. Non abbiamo invece dei riscontri diretti da parte degli utilizzatori finali, ma sappiamo che sono mezzi che vengono accolti sempre molto positivamente dai cittadini che ne apprezzano sia la mancanza di emissioni sia la silenziosità... soprattutto da quanti abitano vicino ai capolinea dove i mezzi sostano a lungo e, spesso, con i motori accessi...

Dal punto di vista della politica sui mezzi di trasporto che futuro possono avere i mezzi elettrici?

Sicuramente si svilupperanno ancora di più, avranno altre batterie e avranno più autonomia... oggi hanno questo vincolo e il fatto che possono trasportare un numero leggermente inferiore di persone rispetto all'analogo mezzo diesel per via del peso maggiore dovuto alle batterie. Sul nostro mezzo elettrico portiamo 44 persone, sul diesel 47 persone, che non è una grande differenza però c'è e su mezzi più grandi il problema del peso e diventa ancora più sentito. La massa complessiva a pieno carico del mezzo non può essere superiore a un determinato valore, ma se un domani ci fossero batterie più leggere ed efficienti questi problemi si risolverebbero. A quel punto credo che le politiche sul trasporto pubblico potrebbero favorire l'avvio di un circolo virtuoso (producendo più veicoli verrebbero a costare meno) e la vita nei nostri centri urbani assediati da smog e rumore potrebbero vedere migliorare sensibilmente la loro qualità della vita.

Metropolitana e bikesharing: così Brescia vince la sfida della mobilità sostenibile

Brescia si muove sostenibile

di Paolo Covassi



Federico Manzoni
assessore alla mobilità
del Comune di Brescia

L'Amministrazione comunale di Brescia, assieme alle proprie aziende di mobilità e trasporto (Brescia Mobilità, Brescia Trasporti e Metro Brescia), è fortemente impegnata sul fronte della mobilità sostenibile.

Pur essendo Brescia e provincia tra le aree italiane a più alto tasso di motorizzazione, occorre infatti evidenziare che la città capoluogo ha realizzato ingenti investimenti sulla mobilità sostenibile, che fanno della Leonessa d'Italia una realtà certamente all'avanguardia. La rete del bike sharing, con sessantadue ciclostazioni attive e una media di duemila utilizzi quotidiani, e la nuova metropolitana automatica, lunga oltre tredici chilometri e dotata di diciassette fermate, con oltre quarantamila passeggeri al giorno, sono emblematici di tale contesto e rappresentano un unicum tra i capoluoghi di provincia di tali dimensioni.

All'attuale Amministrazione tocca ora una complessa, ambiziosa e affascinante molteplicità di sfide, con un obiettivo di fondo: arrivare al 2018 con una quota modale di spostamenti quotidiani che sia, per almeno il 50%, frutto di pedonalità, ciclabilità e trasporto pubblico su gomma e su ferro. Tale risultato richiede un'azione ad ampio raggio, inscritta in una visione di insieme che andrà evidenziata e analizzata nel redigendo Piano Urbano della Mobilità e che troverà concretizzazione tramite due strumenti politico-amministrativi: la neonata Agenzia di bacino per il trasporto pubblico locale, prima in Lombardia a vedere la luce in attuazione della legge regionale n. 6 del 2012, e la "Giunta dei Sindaci", in fase di formalizzazione come

consulta permanente tra il Comune capoluogo e i comuni dell'hinterland per il governo dell'area metropolitana bresciana (circa quattrocentomila abitanti sul milioneduecentomila dell'intero territorio provinciale).

Grande attenzione è pertanto affidata alla fase programmatica e di gestione di così rilevanti infrastrutture a supporto della mobilità sostenibile, senza per questo trascurare alcuni investimenti di grande impatto che stanno venendo a maturazione: in particolare, l'arrivo della TAV a Brescia entro il 2017, col c.d. quadruplicamento nella tratta che va a Treviglio, e con la realizzazione di un nuovo sottopasso ferroviario nella stazione cittadina che collegherà il fascio dei binari alla stazione della metropolitana.

In questo ampio e variegato contesto, il ruolo del Comune, ben oltre quello (pur fondamentale e rilevante) di finanziatore dei servizi praticati all'utenza, esige un'interlocuzione serrata coi diversi attori istituzionali e sociali per una corretta corresponsabilità sul tema.

Con Regione Lombardia, anzitutto, dalla quale si è in attesa del riconoscimento di un corretto e adeguato corri-

spettivo chilometrico per il servizio di trasporto svolto dalla metropolitana automatica.

Con la Provincia di Brescia, con la quale si sta tessendo un interessante progetto di integrazione tariffaria nel campo del tpl, che dovrebbe anticipare i benefici effetti della nuova rete, frutto della gara che l'Agenzia di bacino dovrà bandire nei prossimi mesi. Con le Ferrovie dello Stato e le Ferrovie Nord, nelle rispettive diverse articolazioni societarie, per il doveroso rilancio del servizio di trasporto ferroviario regionale e l'opportuno recupero a fini di servizio suburbano dei binari che attraversano la città e l'hinterland.

Con gli enti e le aziende di dimensioni medio-grandi, chiamate a concorrere alla politica di mobility management dei propri dipendenti e nella compartecipazione ai costi per il miglioramento dell'infrastrutturazione leggera.

Con le Università cittadine, che posseggono un know-how importante in tema di ingegneria ed economia dei trasporti e che da sempre collaborano proficuamente con il Comune nella fase di progettazione e implementazione di sistemi e tecnologie a favore della mobilità sostenibile. E – last but not least – con la cittadinanza tutta, in una virtuosa e circolare relazione di promozione della mobilità sostenibile.

Bicimia

Bicimia a Brescia è nata un giovedì: il 5 giugno 2008. Non una data casuale, per altro visto che in quei giorni Brescia aveva fondato, con altre sei città, il club CCBS (Club delle Città per il Bike Sharing). E' sempre bene rinverdire le origini, anche per certificare una volta di più quale studio, cura e applicazione vi siano nell'elaborazione e messa in esercizio di sistemi di mobilità sostenibile. Grazie all'attenzione posta nello studio Bicimia ha fatto registrare immediatamente un ampio successo che è andato poi maturando e consolidandosi nel tempo, tanto da renderne necessari





rilievo, in considerazione del fatto che la seconda città italiana citata, Milano, si era fermata a 99 utenti e ancora di più se si considera che nel mese di settembre 2012 la cifra degli utenti era salita a 315!

Metro

I risultati della metropolitana leggera automatica di Brescia ad otto mesi dall'avvio dell'esercizio? Slightly less than excellent, but better than most. Vale a dire: un po' meno dell'eccellenza, ma meglio che molto. E un milione di passeggeri al mese di media - che sta a significare che a fine anno saranno dieci milioni i clienti saliti sulla metro - possono essere qualcosa di più di "molti". Certo, in inglese magari fa anche un altro effetto, ma è voluto: anche per significare l'internazionalità di un'opera che, forse, ha pochi eguali nel mondo per qualità dell'infrastruttura e del sistema. E Brescia ne è, giustamente, molto orgogliosa. Centrato l'obiettivo dei dieci milioni di passeggeri, Brescia Mobilità punta già al prossimo obiettivo: arrivare, nel sistema urbano, a fine 2014 a quota 50 milioni di trasportati (il 2013 chiuderà a quota 45 milioni) lavorando sull'integrazione di rete tra trasporto urbano ed extraurbano e sulla maggiore frequenza delle corse della metro grazie ai treni, che dai 12 attuali passeranno a 18.

ulteriori piani di sviluppo e implementazione. Infatti in quel fatidico mese di giugno 2008 il numero degli iscritti al servizio di prelievo e deposito bici mediante tessera elettronica raggiunse quota 667. Un anno dopo gli utenti erano già più che sestuplicati (3987) e il mese successivo avevano valicato anche la soglia psicologica dei "quattromila" (4055). Da qui, in avanti, un crescendo ancor più perentorio: 4172 nel settembre 2011, 5988 nell'aprile 2012, 7528 nel settembre 2012, oltre 11.000 nell'ottobre 2013.

to Bicimia suddivise nelle 62 postazioni distribuite nel territorio.

Un successo che, ancor prima dell'avvento della metro, aveva già richiamato su di sé qualche pubblico riconoscimento. Citiamo ad esempio nel maggio 2011 il primo posto nazionale assegnato a Brescia da un'indagine promossa da Ecosistema urbano, effettuata da Legambiente e Ambiente Italia, relativamente all'utilizzo del servizio di bike sharing, con una media di 177 utenti ogni 10.000 abitanti. Un dato di grande

Inevitabile la necessità di ampliare il servizio, assecondando sia le richieste sollevate dalle periferie, sia il gradimento manifestato a più riprese dalle realtà private (citiamo i proprietari di strutture ricettive e turistiche) e dalle università, sottoscrittrici di convenzioni in risposta a richieste specifiche o promozioni. In più, da marzo 2013, la novità costituita dall'entrata in esercizio della metropolitana di Brescia, con esigenze nuove da considerare. Quale miglior mezzo delle due ruote pronte all'uso per spostarsi in città, per i tanti utenti metro una volta scesi dai treni? Sono oltre 400 le biciclette presenti nel circui-



"Un nuovo modo di muoversi a Milano" non è solo uno slogan

Carsharing: stavolta ci siamo

Da quanto tempo si parla e si legge di progetti legati al carsharing, ossia alla possibilità di avere a disposizione una vettura senza averne il possesso? Quanti progetti inoltre sono nati e spariti? Il cambiamento che sottende un servizio di questo tipo non è certo semplice, si tratta di considerare l'auto un servizio e non un prodotto... mica facile!

A Milano però car2go sta crescendo a

fissi di noleggio. Questo è il concetto di noleggio "one-way", vero elemento innovativo del servizio. Si usa la Smart car2go per andare dal punto A al punto B e poi ci si dimentica del mezzo di trasporto. Questo meccanismo viene spesso ripetuto più volte al giorno dai nostri utenti, che si spostano così con estrema libertà e flessibilità a Milano. E' sufficiente iscriversi al servizio sul sito www.car2go.com, inserendo i dati personali, i dati della patente e della

pacchetto. Il costo di 0,29 euro al minuto include il carburante, il parcheggio nelle strisce blu e gialle, l'accesso all'Area C, la copertura assicurativa e l'IVA.

Il piano di sviluppo della società è ambizioso: dopo le 12 città europee (tra cui Amburgo, Amsterdam, Berlino, Londra e Vienna), le 12 nordamericane (tra cui Vancouver, Toronto, Washington, Seattle, Miami, San Diego, Minneapolis), entro il 2014 entreranno nell'orbita car2go 3 nuove città italiane che andranno ad aggiungere nuovi utenti agli attuali 500.000 attivi.

Nel nuovo linguaggio economico si sta facendo largo il concetto di sharing economy, di cui la sharing mobility è uno dei fenomeni trainanti. In tempi di crisi, la condivisione riduce gli sprechi ma non gli output del sistema economico che vede creazione di nuovo lavoro, in quanto a fronte di una riduzione dei costi, si riduce anche la soglia di accesso al servizio, ora disponibile per un numero sempre maggiore di cittadini e viaggiatori che sono protagonisti attivi di questo cambiamento epocale.



ritmi importanti e il suo servizio sta entrando sempre più nel "normale" modo di pensare alla mobilità cittadina, infatti nei primi 3 mesi dal lancio del servizio a Milano si è passati da 154 unità a 450 Smart ecologiche circolanti in meno di un mese per poi arrivare a ben 600 vetture a metà novembre. A 12 settimane dal lancio si contavano più di 50.000 iscritti e circa 120.000 noleggi, ossia 10.000 micro-noleggi "one way" a settimana. Si parla di micro-noleggi perché la durata media di uno di essi a Milano si attesta sui 25 minuti. Questo significa che l'utente preleva la vettura che trova nei parcheggi segnati dalle strisce gialle, blu a pagamento e bianche gratuite distribuiti in tutto il Comune di Milano e poco tempo dopo la rilascia nel luogo di destinazione, senza punti

carta di credito o carta prepagata e poi recarsi in uno dei punti di registrazione presentando questi documenti per ritirare la membercard al costo di 19 euro a tantum. Questa tessera, munita di tecnologia RFID, permette di riconoscere l'utente che la appoggia sul lettore posto dietro al parabrezza ed apre la vettura car2go. Dopo l'inserimento del PIN personale sul display touch screen all'interno delle Smart, si inserisce la chiave di guida alloggiata in una tasca nel cruscotto e si parte. Le auto possono essere individuate e prenotate con 30 minuti di anticipo rispetto all'inizio del noleggio, accedendo al nostro sito web o ad una app gratuita per smartphone. Un altro vantaggio del servizio, se rapportato ai costi di gestione di un'auto privata, è l'economicità e l'ecosostenibilità del



La PA potrebbe risparmiare fino a 300.000 con il noleggio a lungo termine

L'auto? La noleggio e risparmio

di Pietro Teofilatto - Direttore Associazione Noleggio a Lungo Termine Aniasa



Aspettando che i segnali di ripresa dell'economia siano più concreti, il mercato dell'auto continua a registrare in Italia una situazione di forte

crisi, che ha portato a dimezzare in pochi anni il numero delle immatricolazioni, scese a quasi 1.300.000. Anche le auto aziendali poste al riparo dalle correnti fredde della crisi ne stanno adesso risentendo, con un calo di immatricolazioni del 9,2% nei primi otto mesi dell'anno.

Il noleggio continua peraltro a mantenere una solida posizione nel contesto dell'automotive, rappresentando quasi il 20% del mercato ed al giro di boa del semestre ha registrato un fatturato in crescita del 2,2% e una stabilità nel numero degli addetti (-0,1%), fattori che in questi tempi pochi altri settori possono permettersi.

Gli operatori del noleggio restano pertanto fiduciosi, anche perché l'aspetto più importante in questo momento è la continuità dell'apprezzamento della formula del noleggio a lungo termi-

ne da parte della clientela, composta da 65mila aziende e 2.500 PA utilizzatrici; una clientela che apprezza i servizi, pur preferendo optare per un prolungamento dei contratti, passati da 36 a 48 mesi e una rimodulazione dei servizi in relazione alle esigenze contingenti. Proprio nella sfavorevole congiuntura si continua a considerare preziosi i positivi aspetti del noleggio sotto il versante finanziario, economico e gestionale.

Di questo se ne è reso conto anche il Parlamento che, con la Legge di stabilità per il 2013, ha visto il noleggio come lo strumento base per il monitoraggio e la riduzione dei costi degli autoveicoli della PA, sospendendo gli acquisti in proprietà e in leasing finanziario, ora limitati solo a casi particolarissimi in ambito sanitario.

E' interessante rilevare che secondo le valutazioni della Corte dei Conti, se tutti i veicoli censiti nelle flotte blu fossero a noleggio, si risparmierebbero a regime circa 300 milioni di euro all'anno.

Dunque le pubbliche amministrazioni costituiscono per le attività di noleggio un'opportunità di business, così come il renting rappresenta per il pubblico una non più rinviabile occasione di saving dei costi di gestione



della flotta.

Sono ben 45.000 i veicoli noleggiati a lungo termine a 2.500 differenti realtà della Pubblica Amministrazione per specifiche esigenze di mobilità e di trasporto, con un importo annuo di circa 240 milioni.

A rallentare questo processo win-win resta l'annoso e ancora irrisolto nodo dei ritardati e mancati pagamenti; dover sostenere i costi di acquisto e di manutenzione dei veicoli senza percepire i previsti corrispettivi pone le aziende del settore in una posizione molto delicata, tale a volte da far ripensare l'utilità del business. ANIASA sta svolgendo un ruolo di interfaccia propositiva con Consip Spa per perseguire l'obiettivo di un forte sostegno alle politiche di risparmio.

A luglio scorso Consip S.p.A. ha indetto una gara per la prestazione del servizio di noleggio di veicoli in noleggio a lungo termine per le P.A. del valore di circa 80 milioni, ripartita in cinque lotti a seconda della tipologia dei mezzi richiesti. Le innovazioni contrattuali mirate ad un ulteriore effetto moralizzatore nel settore della P.A., riguardano le modalità di recupero dei crediti (in linea con le previsioni del Decreto Letta sui pagamenti), la sospensione della fornitura per le amministrazioni insolventi, l'utilizzo della black box e una più esatta valutazione dei danni del veicolo a fine noleggio.



Qualità e controlli per l'acqua delle "casette" a garanzia del consumatore

Acqua: bene essenziale, primario e... sociale



La Lombardia è una regione ricca di acqua, ma quali sono i controlli che gli enti preposti operano per garantire a noi fruitori la qualità di

questo bene essenziale?

Ne abbiamo parlato con Gianfranco Carraro, direttore generale di AGESP, che si occupa anche della gestione del comparto idrico di Busto Arsizio e dei comuni limitrofi.

AGESP è una realtà che si occupa di diversi settori, che ruolo occupa la gestione dell'acqua della vostra attività?

La gestione dell'acquedotto rappresenta storicamente una delle prime attività di AGESP, che, infatti, prende origine dall'Azienda Acqua e Bagni del Comune di Busto Arsizio, nel lontano 1948. AGESP ha esteso negli anni il proprio servizio anche al di fuori del territorio di Busto Arsizio, assicurando nel tempo la gestione, non soltanto delle reti di distribuzione dell'acqua, ma anche delle reti fognarie oltre che degli impianti di depurazione. Attualmente l'azienda gestisce il servizio presso i Comuni di Busto Arsizio, Castellanza, Dairago, Fagnano Olona, Marnate e Olgiate Olona, secondo standard di qualità certificati in base alla norma UNI EN ISO 9001:2008 dal 2001. Dal 2006, inoltre, la società è certificata anche in sicurezza secondo la norma OHSAS 18001:2007. Dalle brevi puntualizzazioni riferite, è di tutta evidenza il marcato ruolo che costantemente nel tempo la società ha da sempre riservato al servizio acquedotto, sino ai giorni correnti in

cui è prossima la prospettiva che la gestione in parola venga conformata alle nuove logiche che preludono a un unico gestore del servizio idrico integrato su base provinciale.

AGESP è un ente storico per il territorio che serve, cosa ha voluto dire introdurre le casette dell'acqua?

Da sempre AGESP ha cercato di promuovere iniziative di carattere sociale che potessero supportare i propri

sottolineare il crescente successo ottenuto dall'installazione delle "casette dell'acqua", fenomeno che è andato oltre alle aspettative e che ha richiesto anche l'implementazione di fonti di approvvigionamento rispetto a quelle originariamente pianificate. AGESP è stata, altresì, tra i primi enti a livello della Provincia di Varese ad attivare una procedura a evidenza pubblica per l'individuazione di un soggetto a cui demandare l'intera iniziativa ed in tal senso ha fatto scuola.



clienti nel valorizzare la risorsa acqua. Ricordo, a tal proposito, tra le varie iniziative la proposta relativa alla sensibilizzazione al risparmio idrico realizzata nel 2007. Come naturale conseguenza, è seguita la proposta, da parte del management, dell'installazione delle "casette dell'acqua" nella prospettiva di contribuire fattivamente all'erogazione di un bene essenziale e primario, ma anche di rendere un servizio complementare il cui risultato si è rivelato vincente. E' superfluo

Che differenza c'è tra l'acqua che viene erogata dalle casette e quella che arriva direttamente nelle case?

L'acqua è sostanzialmente la medesima, se si escludono i trattamenti di refrigerazione e di addizione di anidride carbonica (per l'acqua "gasata"). L'unica differenza è che all'interno della casetta l'acqua viene microfiltrata e passata su un letto di carboni attivi. L'effetto dei micro filtri è quello di rimuovere eventuali depositi solidi che





talvolta sono presenti negli impianti interni delle abitazioni a causa di fenomeni di corrosione delle tubazioni (per questo motivo talvolta pur partendo dalla medesima acqua quella delle casette risulta, a volte, migliore rispetto a quella di casa). Per quanto concerne i carboni attivi questi rimuovono fondamentalmente il cloro presente dell'acqua negli acquedotti ove la disinfezione viene effettuata con tale prodotto. (AGESP non usa cloro per la disinfezione per cui da noi i filtri a carbone attivo sono superflui).

In Italia si continua a fare grande uso di acqua minerale in bottiglia, dal punto di vista della sicurezza quali garanzie offre l'acqua che erogate?

La qualità dell'acqua erogata dall'acquedotto è tutelata dal DECRETO LEGISLATIVO 2 febbraio 2001, n. 31 e s.m.i avente ad oggetto "Attuazione della direttiva 98/83/CE relativa alla qualità delle acque destinate al consumo umano". Tale decreto disciplina la qualità dell'acqua erogata e le modalità di controllo. Ogni azienda deve proporre alla competente ASL un piano di campionamento annuale sia sulle fonti (pozzi) sia lungo la rete di distri-

buzione andando ad esaminare sia gli aspetti microbiologici, sia i parametri chimici e fisici. Tale piano deve prevedere sia controlli interni effettuati dall'ente gestore dell'acquedotto, sia campionamenti effettuati dalla stessa ASL con frequenze stabilite. Spetta alla ASL approvare il piano o suggerire modifiche. Il rispetto dei parametri riferiti alla qualità dell'acqua è garantito dal doppio controllo del laboratorio dell'ente gestore e di quello della competente ASL. Per quanto concerne le "casette dell'acqua" è opportuno notare che esse sono, per l'ente gestore dell'acquedotto, a tutti gli effetti una utenza e, quindi, il decreto di cui so-

pra tutela l'acqua fino all'ingresso alla "cassetta dell'acqua". L'azienda che ha in gestione la suddetta "cassetta dell'acqua" pianifica, di concerto con l'ASL, una serie di ulteriori controlli analitici alla bocca di erogazione soprattutto con attenzione ai parametri biologici, ad ulteriore tutela del cliente finale.

Che risposta c'è stata da parte dei cittadini nei confronti di questa iniziativa?

Come già precisato il successo dell'iniziativa non ha avuto bisogno di supporti pubblicitari!!! I cittadini hanno apprezzato sin da subito la possibilità di attingere alle "casette dell'acqua" per soddisfare le proprie necessità in termini di approvvigionamento prevalentemente per uso alimentare segnatamente del "bere". In quasi tutti i Comuni l'affermazione dell'iniziativa ha indotto AGESP, e il proprio partner IMSA, a promuovere il raddoppio delle casette stesse ed in altri casi, dove è stato riscontrato un afflusso consistente e duraturo nel tempo, si è pensato di intervenire con l'aumento delle bocche di erogazione (da due a tre). Quello che più ha colpito è l'eterogeneità dei fruitori, in particolare anziani, studenti, gente comune che ha fatto delle "casette dell'acqua" un punto di "ritrovo sociale" tant'è che in alcuni casi abbiamo dovuto corredare il tutto con dell'arredo urbano (panchine e cestini rifiuti) e tale fenomeno si è consolidato soprattutto nelle zone in prossimità dei mercati e/o in adiacenza di alcune strutture di carattere ludico ricreative.

INFO
<http://www.aqvagold.it>



Un nuovo servizio per Comuni e aziende che semplifica la gestione dei rifiuti



L'isola ecologica diventa tecnologica

La gestione dei Centri Raccolta Rifiuti (le cosiddette isole ecologiche) comporta complesse esigenze, sia in termini gestionali che di sicurezza. Esistono infatti procedure per l'accesso a questi luoghi che devono rispondere a precisi requisiti normativi, così come è fondamentale per il gestore conoscere più dettagliatamente possibile lo stato di movimentazione del diverso materiale e poter analizzare i dati relativi alla raccolta che viene operata in questi ambiti.

Proprio per rispondere a queste necessità, avvertite da Amministrazioni locali e Aziende che gestiscono questi servizi, Linea Com – società del gruppo LGH– ha sviluppato easyECO, un sistema intelligente di gestione delle isole ecologiche.

Una risposta concreta ed efficiente a un'esigenza sempre più avvertita, quella del controllo efficace degli accessi alle "isole".

A spiegarci nel dettaglio il funzionamento di questo strumento è proprio il direttore generale di Linea Com, Gerardo Paloschi: "La soluzione è basata sull'automazione garantita dal

sistema CuboMat. I sistemi CuboMat sono dei terminali progettati e costruiti ad hoc per piattaforme ecologiche, che prevedono differenti configurazioni in risposta alle specifiche esigenze espresse dalle Amministrazioni Comunali e dalle società di gestione del ciclo di raccolta e smaltimento rifiuti". E' proprio il sistema di informatizzazione governato dal CuboMat che consente di avere un monitoraggio puntuale degli accessi e dei conferimenti eseguiti dai cittadini e dalle utenze produttive/commerciali domiciliate sul territorio, attraverso un lettore in grado di riconoscere dispositivi a microchip o con banda magnetica.

Per le "utenze domestiche", vale a dire i cittadini residenti in quel determinato comune, l'accesso alle isole ecologiche avviene tramite l'uso della C.R.S. (Carta Regionale dei Servizi), mentre per le utenze non domestiche l'alternativa è rappresentata dall'uso di una tessera a banda magnetica dedicata, il cui layout potrà essere modificato e adattato alle richieste stilistiche manifestate dall'Ente. L'impianto nella sua versione base ha l'obiettivo di ri-

servare l'ingresso al Centro di Raccolta ai soli abilitati, perché residenti sul territorio del Comune o contribuenti presso lo stesso, rendendo più agevole il flusso delle utenze presso il Centro di Raccolta sia in fase di ingresso che di uscita. All'ingresso della piattaforma ecologica il sistema segnala all'operatore, tramite la colonnina di accesso, se una tessera eventualmente non funzionante lo sia perché danneggiata oppure perché non abilitata all'ingresso.

Il risultato è che grazie al controllo puntuale degli accessi è possibile rendicontare tipologia e frequenza dei conferimenti, senza dimenticare che tutto ciò che viene conferito direttamente da cittadini e aziende o attività commerciali porta un immediato risparmio alle casse comunali per la diminuzione della raccolta a domicilio. Insomma, un sistema che rende un servizio più efficiente per i cittadini e più economico per le amministrazioni.

INFO
Linea Com tel. 030-7714258
www.lineacom.it/easyeco



Distributori di acqua alla spina refrigerata naturale e frizzante

Formula IMSA a costo zero per le amministrazioni comunali:

- Posa in convenzione
- Manutenzione e gestione nel rispetto delle normative vigenti
- Sistema di supervisione remota del corretto funzionamento
- Sistema d'allarme e di videosorveglianza
- Report periodici sull'utilizzo e sul risparmio ambientale
- Costo dell'acqua per il cittadino a soli 0,05 € al litro

Caratteristiche principali:

- Accetta monete, banconote e tessere ricaricabili utilizzabili in tutte le nostre cassette
- Tasti erogazione da 0,5 litri, 1 litro, 1,5 litri e 2 litri
- Impianto di refrigerazione e gasatura
- Filtro a carboni attivi e filtro sedimenti
- Filtro a raggi ultravioletti
- Vano erogatore in acciaio INOX AISI 304

Versione modulare da 1, 2 o 3 vani



Più di 100 cassette installate sul territorio!

IMSA

Via Statale, 717 Garlate (LC)

contatto commerciale

Telefono: 0341 682000 - info@aqvagold.it



NOI STAMPIAMO TUTTO
CIÒ CHE DESIDERI.
ANCHE I TUOI SOGNI

Ora c'è una soluzione di stampa che supporta la creatività del tuo business!

La nuova gamma KYOCERA dei sistemi TASKalfa5550ci e TASKalfa7550ci adotta tecnologia colore innovativa e, all'occorrenza, può diventare un sistema di produzione altamente professionale, grazie all'implementazione del controller EFI Fiery. Questo permette alle aziende di non ricorrere più all'outsourcing documentale per la stampa del materiale promozionale a supporto del proprio business.

Affidabilità, produttività, versatilità di finitura, unitamente alla condivisione in rete dei sistemi e loro personalizzazione tramite piattaforma di sviluppo HyPAS e/o adozione di soluzioni KYOCERA dedite al controllo del parco installato o alla gestione del workflow documentale, rendono questi nuovi multifunzione dei perfetti alleati dei processi documentali.

KYOCERA. COUNT ON US.

KYOCERA Document Solutions Italia S.p.A - Tel +39 02 92179.1 - www.kyoceradocumentsolutions.it
KYOCERA Document Solutions Corporation - www.kyoceradocumentsolutions.com



TASKalfa 7550ci series

TASKalfa 5550ci series

 **KYOCERA**
Document Solutions