

L'EDITORIALE WORKSHOP DEL MOVE PRO- JECT A CHIETI



ALESA e gli altri sei Partner del progetto MOVE si sono incontrati dal 2 al 4 ottobre 2006 a Chieti per discutere degli avanzamenti relativi al progetto e alle azioni a livello locale pianificate dai partner. Nei tre giorni di incontri si è discusso di vari argomenti tra cui l'applicazione del SUMO Model, uno strumento per la pianificazione, valutazione e gestione sistematica di progetti nel campo dei trasporti come supporto per l'implementazione delle azioni locali. Di particolare interesse è stato il corso di formazione tenuto da Sara Van Dyck della agenzia belga Mobiel 21 sulla gestione della mobilità e sulla corretta realizzazione delle campagne di sensibilizzazione sui trasporti sostenibili. Si è anche proceduto all'allestimento del sito web, consultabile all'indirizzo www.move-project.org, che sarà aggiornato con il contributo di ogni agenzia partner.

I PROGETTI LOCALI ALL'INTERNO DEL MOVE- PROJECT

Uno degli obiettivi del MOVE è la creazione di Agenzie Virtuali di Mobilità con il compito di organizzare e coordinare un network locale e regionale di *key actor* e *stakeholder* per promuovere le attività. Ogni partner inoltre realizzerà a livello locale i progetti presentati durante il Meeting di ottobre.



Energy Agency for Southeast Sweden

ESS lavora dal 1999 per aumentare l'uso delle energie rinnovabili (RES) nella regione Sud-Est della Svezia. Il suo principale obiettivo è disincentivare l'impiego nella regione dei combustibili fossili fino ad arrivare all'utilizzo delle sole RES già oggi adottate per il 50%. L'Agenzia svedese realizzerà per il Move lo "*Smart Traveller Project*" con l'obiettivo di ridurre l'uso dell'auto privata negli spostamenti casa-lavoro offrendo alternative come trasporto pubblico, carpooling, eco-driving e biciclette.



Klimaschutzagentur

Il Governo Tedesco ha identificato nella mobilità uno dei 21 fattori chiave della sua strategia nazionale dello sviluppo sostenibile. In linea con tale principio l'Agenzia tedesca intende organizzare un

network di attori locali nella Regione di Hannover che svilupperà un progetto di Walking Bus per gli alunni delle scuole.



Tipperary Energy Agency

La Contea di Tipperary in Irlanda è l'unica nella partnership del MOVE ad avere carattere rurale per cui una delle sue politiche chiave è l'Iniziativa Trasporto Rurale per lo sviluppo di progetti pilota sulla mobilità. TEA realizzerà con 12 scuole della Contea una campagna di informazione e con una di esse svilupperà un progetto di Walking Bus.



Energy Centre of Bratislava

Nella Repubblica Slovacca i consumi da trasporto su strada sono più alti del 50% rispetto al resto dell'UE a causa dell'altissimo uso di auto private. Il principale obiettivo di ECB è favorire il cambiamento verso modi di trasporto alternativi, quindi l'agenzia all'interno del Move lavorerà ad una campagna di informazione per l'organizzazione del "Car Free Day" il 22 Settembre 2007. inoltre darà vita ad una Agenzia Regionale di Mobilità che agirà come ente informativo e di consulenza per la gestione della mobilità.



EVE Ente Vasco de la Energía

Ente Vasco de la Energía

EVE è responsabile dell'implementazione delle politiche energetiche del Governo Basco. Uno dei maggiori aspetti della sua

strategia è l'introduzione di misure RUE (Rational Use of Energy) nei trasporti e di misure per migliorare la mobilità nelle città. L'Agenzia spagnola ha creato un'Unità di Trasporto e Mobilità al suo interno che si occuperà di organizzare un network locale che coinvolgerà gli stakeholder locali nella gestione della mobilità e realizzerà dei corsi di formazione di eco-driving.



Energy Agency of Plovdiv

Diminuire le emissioni di CO2 è l'obiettivo principale della politica regionale bulgara. EAP partecipa allo sviluppo del Programma Nazionale per l'incremento dell'efficienza energetica e per il Move lavorerà all'allestimento di un sito web sul car-sharing basandosi sull'identificazione di best practice e sulla costruzione di una partnership con le organizzazioni Europee che trattano tali tematiche.

A.L.E.S.A. NEL MOVE



L'Agenzia è impegnata nella redazione del Bilancio di CO2 della Provincia di Chieti. In questo studio sarà messo a punto il bilancio di produzioni ed emissioni del diossido di carbonio nel territorio in esame, vale a dire saranno stimati i flussi di energia che entrano ed escono, nell'unità di tempo, dal sistema insediativo considerato. Il bilancio di CO2 è attuato sulla base di una raccolta dati relativa ai consumi di energia nella Provincia ripartiti

nei seguenti macro-settori: 1) residenziale; 2) industriale; 3) agricoltura; 4) terziario e servizi; 5) trasporti.

L'A.L.E.S.A. sta inoltre attuando una campagna informativa sulla mobilità sostenibile attraverso incontri con i ragazzi delle scuole della



Provincia di Chieti nei quali il personale dell'agenzia illustra i modi di trasporto alternativi e i comportamenti virtuosi da adottare.

In una seconda fase sarà effettuata un'indagine tra gli studenti sottoponendo loro un questionario per capire quali sono le abitudini di viaggio casa-scuola degli insegnanti e dei ragazzi e per quantificare la percentuale di pendolarismo.

Sulla base dei dati emersi dall'analisi dei questionari sarà scelto un istituto scolastico situato in una delle città della Provincia di Chieti con particolari problemi di trasporto al fine di organizzare un "without car school day", una giornata nella quale gli studenti e i loro insegnanti saranno invitati a usare mezzi di trasporto sostenibili.



A.L.E.S.A. INFORMA

Rubrica dedicata ai VEICOLI PER IL TRASPORTO FLESSIBILE.

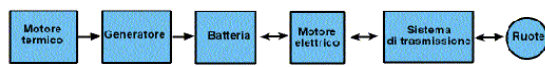
Tecnologia veicolare ibrida

Il veicolo ibrido è un tipo di mezzo

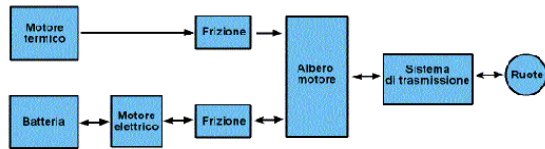
dotato di due (o più) sistemi di accumulo energetico collegati a due (o più) distinti convertitori in energia meccanica. Esso è dotato di un sistema composto da un motore termico e relativo serbatoio di carburante, collegato alla trasmissione e/o ad un generatore elettrico, da un sistema di accumulo energetico elettrico e/o meccanico e da un motore elettrico collegato alla trasmissione. Il veicolo ibrido risolve il problema della limitazione in autonomia del veicolo elettrico mediante la dotazione di una seconda sorgente di potenza, generalmente costituita da un motore a combustione interna (MCI). Mediante esso, infatti, si può opportunamente costituire una combinazione tale da avere sia i vantaggi della bassa emissione dei veicoli elettrici sia l'alta autonomia di percorso dei veicoli a combustione interna. Le potenzialità per una possibile riduzione delle emissioni di inquinanti deriva dal fatto che l'MCI viene fatto operare in maniera da eliminare il più possibile i transitori di potenza e i punti di lavoro meno desiderabili. Questa riduzione intrinseca può naturalmente essere associata ad ulteriori forme di controllo delle emissioni (ad esempio marmitte catalitiche), oppure ad utilizzo di combustibili alternativi per fornire effetti

integrati.

I veicoli ibridi sono generalmente classificati in: paralleli, serie e split.

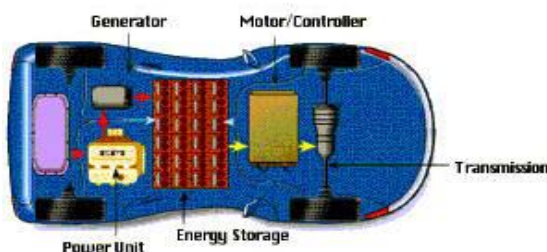


Veicolo ibrido serie: le ruote sono azionate dal solo motore elettrico



Veicolo ibrido parallelo: il motore termico e il motore elettrico sono accoppiati al sistema di trasmissione tramite dispositivi a frizione

Nel caso di ibrido parallelo solo una parte dell'energia primaria viene trasferita al sistema di accumulo mentre la rimanenza è applicata direttamente alla trasmissione meccanica. Nell'ibrido serie l'energia prodotta dal generatore primario è diretta verso il sistema di accumulo da cui successivamente è prelevata per le esigenze della trazione elettrica. L'ibrido di tipo split invece si riferisce ad un veicolo in cui il motore elettrico agisce su un asse, mentre il motore termico agisce su un altro.



Di queste tipologie, l'ibrido serie è il più diffuso. In ambito urbano, specie

in condizioni di congestione del traffico, l'ibrido serie garantisce migliori prestazioni ambientali, anche in virtù del fatto che la taglia del motore termico è inferiore a quella di un equivalente motore convenzionale. Utilizzando inoltre un dispositivo di tipo catalitico sui gas di scarico si riducono ulteriormente le quantità delle emissioni inquinanti.

Fonti

<http://www.move-project.org>

Ambrosino G., Romanazzo M., "I servizi flessibili di trasporto per una mobilità sostenibile", ENEA, Roma, 2002

The sole responsibility for the content of this publication lies with the authors. It does not necessarily reflect the opinion of the European Communities. The European Commission is not responsible for any use that may be made of the information contained therein.

A cura di A.L.E.S.A. srl:

**Cristiana D'Annunzio
Teresa Cavallo
Annarita Altobelli**

Via Nicolini, 2 Chieti 66100

Tel. 0871-41421

Fax 0871-41944

E-mail: info@alesachieti.it

Web: www.alesachieti.it