

INAUGURATO IL NUOVO PROGETTO COMUNITARIO EUROPEAN BUS SYSTEM OF THE FUTURE

# L'AUTOBUS EUROPEO si rinnova in una nuova LOGICA DI SISTEMA

di Paolo Benevolo

“Se è vero che negli ultimi anni il settore della fabbricazione di autobus è stato caratterizzato da vere e proprie innovazioni, è anche vero che le novità hanno riguardato principalmente le prestazioni tecniche dei veicoli e non hanno consentito ai clienti o alle autorità del settore di modificare la loro percezione del trasporto a mezzo di autobus. È giunto quindi il momento di innalzare il profilo e garantire il futuro dell'autobus migliorando la sua immagine e la percezione che il pubblico ha di questa modalità di trasporto”. Una premessa, quella espressa dai responsabili di UITP (Union Internazionale des Transports Publics), che giustifica la struttura e le finalità del nuovo progetto comunitario European Bus System of the Future (EBSF), inaugurato a Roma il 4 settembre scorso nel corso di una cerimonia ufficiale a cui hanno preso parte, oltre ai rappresentanti di UITP e ASSTRA, il vicepresidente della Commissione Europea, Antonio Tajani, l'assessore alla Mobilità e ai Trasporti del Comune di Roma, Sergio Marchi, e i vertici dell'azienda capitolina di gestione del TPL di superficie Trambus.

Quattro anni di lavoro e un budget totale di 26 mln di euro, finanziati nell'ambito del 7° Programma Quadro R&D,

**Coinvolti 47 partner europei con un budget di 26 mln per rendere il TPL su gomma più attrattiva e competitivo.**

quanto a numero e qualità dei partner coinvolti, che spaziano dall'industria di settore e dagli operatori del TPL ai più autorevoli centri di ricerca, a testimonianza della volontà di "mettere al



L'Hynovis Irisbus Iveco, presentato sul n. 115 di Onda Verde, sarà testato con ulteriori tecnologie a Roma nel 2010 nell'ambito del progetto EBSF.

per realizzare quello che si presenta come uno dei maggiori progetti di ricerca e sviluppo nel settore del trasporto di superficie che l'Unione Europea abbia mai avviato, con l'obiettivo di "ideare e sviluppare un innovativo sistema di autobus che valorizzi tutto il potenziale di una nuova generazione di reti autobus urbane, utilizzando le più moderne tecnologie disponibili nel campo dei veicoli puliti, e parimenti integrare tutti gli elementi necessari e imprimere una svolta nella progettazione di veicoli, infrastrutturare e attività, ponendo l'accento su un approccio di sistema e identificando il potenziale per l'armonizzazione

e standardizzazione tecnica". Il tutto, come ha ribadito a Roma la UITP, nel prospettiva di "accelerare l'ammodernamento dell'autobus così come si è fatto per la tranvia urbana o per il treno ad alta velocità, al fine ultimo di catturare l'immaginazione e l'entusiasmo di politici e cittadini".

Ben 42 i soggetti che partecipano al consorzio internazionale impegnato nel progetto EBSF (vedi box), il cui coordinamento è affidato alla UITP, ai quali vanno aggiunti i cinque maggiori produttori europei di autobus: Evo-bus/Mercedes, Irisbus Iveco, MAN, Scania e Volvo. Un consorzio senza precedenti in

centro il sistema stesso nel suo complesso e non più i suoi singoli aspetti", come ha spiegato il vicepresidente della Commissione Europea, Antonio Tajani, sottolineando uno degli aspetti più innovativi del progetto, "in quanto proprio l'efficienza del TPL come sistema risulta essenziale per intervenire in modo risolutivo sui diversi problemi dell'inquinamento, dei costi energetici, della mobilità e del traffico".

## UN APPROCCIO SISTEMATICO

Il ruolo insostituibile che riveste attualmente l'autobus all'interno dei centri urbani è

**L'AUTOBUS EUROPEO si rinnova in una nuova LOGICA DI SISTEMA**

# Trasporto Collettivo

stato ribadito più volte e con fermezza nel corso della presentazione del progetto EBSF. "L'autobus è un mezzo di trasporto pubblico molto efficiente, economico, flessibile e, in molti casi, adattato alle esigenze dei clienti finali in termini di capacità e velocità", sottolinea la nota stampa predisposta per l'occasione dalla UITP, "da una prospettiva economica, ambientale e sociale, l'autobus resta ancora oggi la soluzione più diffusa per uno sviluppo urbano equilibrato e sostenibile: non a caso circa l'80% dei passeggeri del TPL mondiale viene trasportato dagli autobus".

Non pochi, tuttavia, gli ostacoli che minacciano attualmente l'efficienza e la competitività del trasporto pubblico su gomma, considerato che gli autobus circolano per la maggior parte del tempo nel traffico misto, subendo in pieno le conseguenze di una congestione urbana sempre più allarmante e insostenibile.

"Nel corso degli ultimi decenni", evidenzia infatti la nota della UITP, "il crescente consumo di spazio stradale ad opera del trasporto motorizzato privato ha contribuito a provocare una situazione di forte congestione del traffico. Questo fenomeno ha ricadute dirette sulla velocità di esercizio degli autobus e, a cascata, sulla qualità e affidabilità del servizio, sul consumo energetico, sull'economia e sulla redditività globale".

Inevitabile, di conseguenza, il richiamo degli operatori del settore ad incrementare la dotazione di corsie riservate al TPL sui percorsi urbani (dalla semplice linea

dipinta sull'asfalto alle corsie sopraelevate, alle barriere mobili, alle corsie contro corrente, fino ai più avanzati sistemi di Bus Rapid Transit), ritenute determinanti per garantire la piena funzionalità e prestazione degli autobus e, dunque, la loro capacità di attrarre maggiormente la domanda di mobilità dei cittadini.

Da qui l'esigenza posta dal progetto EBSF di affrontare il problema del TPL su gomma nel suo insieme, in modo più organico e sistematico, concentrando tanto sull'innovazione tecnologica dei veicoli, con il proposito di realizzare e sperimentare nuovi prototipi, quanto sulle infrastrutture (corsie riservate, piattaforme di fermata, profili stradali ecc.) e sull'effettive modalità di esercizio. Un progetto, in conclusione, che intende avere un forte impatto sull'intera organizzazione della mobilità urbana e che mira a proporre un vero e proprio modello di "sistema autobus", come ha sottolineato nel suo intervento il presidente della UITP, Roberto Cavalieri, "esportabile e applicabile in diverse città europee, nel rispetto delle specificità locali, ma anche nel riconoscimento dei tanti aspetti comuni che caratterizzano oggi l'offerta e le problematiche del TPL di superficie".

## L'ARTICOLAZIONE DEL PROGETTO

Il progetto europeo EBSF, strutturato in quattro specifici sotto-progetti, nel perseguire le proprie finalità generali prevede, più in dettaglio, il conseguimento di tre obiet-

tivi specifici, così sintetizzati nell'Activity Report 2007 pubblicato dall'European Union Committee (EU-Committee) della UITP:

- Sviluppare un innovativo sistema di autobus di alta qualità: apportare innovazioni all'interno dei veicoli, nelle infrastrutture e nel governo delle attività, combinando i diversi elementi in modo integrato e all'interno di una visione riconosciuta e condivisa da tutte le città europee.
- Imprimere una svolta nella progettazione dei veicoli, delle infrastrutture e delle attività, enfatizzando un approccio di sistema: tutti i sottosistemi e i componenti dovranno avere nuove caratteristiche progettuali e architettoniche, progettate per essere integrate tra loro, con adeguate interfacce, in grado di creare sinergie, così che il valore della soluzione complessiva sia maggiore della semplice somma di quelli di ogni singola parte.

- Mantenere e rafforzare la posizione competitiva dei costruttori e degli operatori di autobus europei: promuovere una nuova concezione all'indirizzo del marchio "the European Bus System", in concorrenza con le soluzioni internazionali sviluppate nell'America del Nord e nell'America Latina, in Estremo Oriente e in Cina, e riunire all'interno del progetto le competenze dei cinque maggiori produttori europei di autobus nel settore della ricerca.

Nel corso dei quattro anni di durata del progetto (dal settembre 2008 al settembre 2012) i 47 partner dell'iniziativa, pertanto, lavoreranno congiuntamente, con un co-

stante scambio di informazioni e di know-how, per produrre veri e propri prototipi di "sistemi e sottosistemi" di autobus, mettendo a punto nuove tecnologie e nuove infrastrutture ed elaborando best practices di esercizio.

Le tecnologie e le pratiche messe a punto saranno quindi sperimentate, sempre nell'ambito del progetto EBSF, in sette città "vetrina" europee: Bremerhaven, Budapest, Gothenburg, Lione, Madrid, Roma e Rouen.

I risultati ottenuti, infine, saranno soggetti ad un'ulteriore fase di verifica e di approfondimento e verranno sottoposti anche alla valutazione di uno specifico User Group, composto da operatori, organizzazioni e amministrazioni interessate al settore, ma che non fanno parte del consorzio internazionale. ●

## Consorzio EBSF

**Coordinamento:** UITP.

**Costruttori:** Evobus/Mercedes, Irisbus Iveco, MAN, Scania, Volvo.

**Operatori:** ASSTRA, RATP, Trambus Roma, Veolia, TEC, Bremerhaven Bus, ATV Verona, ATM Milano, RATB, BKV, VDV, UTP, KNV.

**Autorità TPL:** Sytral Lyon, Västtrafik Gothenburg, Nantes, Metropole, Consorzio Regional de Transportes Madrid.

**Fornitori:** Hübner, Init, Digigroup, Ineo, Pilotfish, Actia, Hogia, Vultron, Tekia.

**Centri di ricerca e consulenza:** D'Appolonia, Helmut Berends Con, CERTU, Chalmers, CEIT, Fraunhofer, Transys, FIT Consulting, Newcastle University, PE International, INRETS, Università di Roma 3, Università di Roma - DITS, TIS, CRF.