

# agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

N° 05

MARZO  
2014

EXPO 2015:  
L'ITALIA  
IN MOSTRA



# agorà

IDEE PER LA MOBILITÀ DEL FUTURO

N° 05 - MARZO 2014



---

**DIRETTORE  
RESPONSABILE**

Francesco Delzio

---

**DIRETTORE EDITORIALE**

Vittorio Bo

---

**COORDINAMENTO  
EDITORIALE**

Silvia Gambadoro  
Stefano Milano  
Leonie Smushkovich  
Isabella Spinella

---

**MANAGING EDITOR**

Cecilia Toso

---

**REDAZIONE**

Cristina Gallotti

---

**COLLABORATORI**

Silvia Ceriani  
Emanuela Donetti  
Daniela Mecenate  
Enrico Remmert

---

**TRADUZIONI**

Laura Culver  
Olivia Jung

---

**ART DIRECTION  
E PROGETTO GRAFICO**

Undesign

---

**RICERCA ICONOGRAFICA  
E PHOTOEDITING**

White

---

**IMMAGINE DI COPERTINA**

Palazzo Italia,  
progetto del padiglione  
per l'Expo 2015

© Nemesi & Partners

una rivista di

**autostrade** // per l'italia

via A. Bergamini 50  
00159 Roma  
[www.autostrade.it](http://www.autostrade.it)

edita da  
Codice Edizioni



via G. Pompa 17  
10123 Torino  
t +39 011 19700579  
[www.codiceedizioni.it](http://www.codiceedizioni.it)  
[agora@codiceedizioni.it](mailto:agora@codiceedizioni.it)

distribuzione esclusiva  
per l'Italia  
Messaggerie Libri spa  
t 800 804 900

EXPO 2015:  
L'ITALIA IN MOSTRA

editoriale

06



08

rubrica  
STRADE VISIONI

16

infografica  
L'EXPO IN NUMERI

18

intervista a Maurizio Lupi  
L'ITALIA IN MOSTRA: UNA GRANDE OPPORTUNITÀ  
di Stefano Milano

24

intervista a Giuseppe Sala  
ALLA SCOPERTA DELL'EXPO 2015: MILANO E L'ITALIA  
di Vittorio Bo

intervista a Eduardo Rojas-Briales  
LA SFIDA DI NUTRIRE IL PIANETA  
di Raffaele Oriani

30

DA LONDRA A MILANO:  
UNA FUCINA DI INVENZIONI E PROPOSTE  
di Daniela Mecenate

36

PADIGLIONE ITALIA: UN'IDEA DI PAESE  
di Diana Bracco

42

INFRASTRUTTURE LEAN PER RIPARTIRE  
di Ennio Cascetta

48



52

Autostrade del gusto  
A9 MILANO-LAGHI  
di Silvia Ceriani

58

reportage Gente di Autostrade  
INFOBLU: LA STRADA RACCONTATA DAI PROTAGONISTI  
di Emanuela Donetti

64

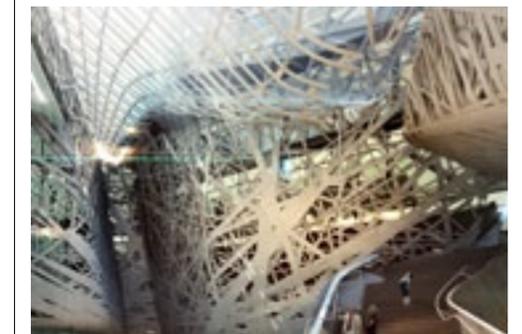
rubrica  
MOBILITECH  
di Emanuela Donetti

66

Muoversi con le parole  
TUTTA LA STRADA CHE C'È  
di Enrico Remmert

english version

70



«PARLARE DELL'EXPO È RACCONTARE  
UN'AREA CHE RINASCE, UN'ECONOMIA  
CHE SI RIANIMA, NUOVE IDEE.  
INSOMMA, È UN'OCCASIONE DI PORTATA  
STRAORDINARIA PER UN PAESE  
CHE CERCA DI RIPARTIRE»



**MAURIZIO LUPI** - Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del governo Letta, è stato confermato nello stesso ruolo dal governo Renzi. Milanese, ha ricoperto diversi ruoli nel Consiglio comunale di Milano di cui è stato vicepresidente, presidente della Commissione Urbanistica e assessore comunale allo Sviluppo del Territorio, Edilizia privata e Arredo urbano sotto la giunta Albertini. Eletto nel 2001 alla Camera dei Deputati è stato capogruppo di Forza Italia nella VIII Commissione (Ambiente, territorio e lavori pubblici) e responsabile nazionale del Dipartimento Lavori pubblici e Territorio di Forza Italia.



**GIUSEPPE SALA** - Commissario unico delegato del Governo per Expo Milano 2015 è laureato in Economia e Commercio all'Università Bocconi e ha iniziato la sua carriera nella società Pirelli dove, nel 1994, è diventato direttore Controllo di Gestione e Pianificazione Strategica del settore pneumatici e, nel 1998, amministratore delegato della Società Pneumatici Pirelli. Nel 2001 è stato nominato Senior Vice President Operations, responsabile delle strutture industriali e logistiche del settore pneumatici e nel 2009, dopo alcuni incarichi dirigenziali in Telecom, è diventato direttore generale del Comune di Milano e in seguito, dal giugno 2010, amministratore delegato di Expo 2015 S.p.A.



**EDUARDO ROJAS-BRIALES** - Commissario generale per il coordinamento delle iniziative delle Nazioni Unite all'interno di Expo Milano 2015, è vicedirettore e responsabile del dipartimento forestale dell'organizzazione delle Nazioni Unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO). Dopo un master in scienze forestali conseguito presso l'Università di Friburgo è stato consulente forestale a Monaco e ha poi ottenuto un dottorato al Politecnico di Madrid nel 1996. Professore associato di politiche forestali a Lleida, dal 2001 al 2010 ha insegnato nella facoltà di Agronomia del Politecnico di Valencia, di cui è stato vicepresidente.



**DIANA BRACCO** - Presidente Expo 2015 S.p.A. e commissario generale di sezione per il Padiglione Italia, nella sua carriera imprenditoriale ha ricoperto diversi ruoli di grande rilevanza, come quello di presidente di Assolombarda e Federchimica. Laureata in Chimica all'Università di Pavia è vicepresidente di Confindustria, fa parte del Consiglio della Camera di Commercio, Industria, Agricoltura e Artigianato di Milano ed è presidente e amministratore delegato del Gruppo Bracco e presidente di Fondazione Bracco. Nominata Cavaliere del Lavoro, nel 2002 ha ricevuto la Medaglia d'oro del Comune di Milano e, nel 2004, è stata insignita dell'onorificenza "al merito della Repubblica" di Cavaliere di Gran Croce.



**ENNIO CASCETTA** - Ordinario di Pianificazione dei sistemi di trasporto presso l'Università degli Studi Federico II di Napoli, è anche docente presso il MIT di Cambridge. Dal 2000 al 2010 è stato assessore ai trasporti della Regione Campania e dal 2011 è presidente del comitato scientifico della Fondazione Caracciolo dell'ACI. Autore di testi accademici e di oltre 150 lavori pubblicati a livello internazionale, ha partecipato a numerosi progetti di ricerca ed è stato coordinatore scientifico per la redazione del Piano Generale dei Trasporti e della Logistica (PGTL) e direttore del Secondo Progetto Finalizzato Trasporti del CNR.



**I**l conto alla rovescia è cominciato: manca poco più di un anno all'inaugurazione dell'Expo 2015 e si stanno intensificando i preparativi per accogliere a Milano istituzioni, espositori, visitatori e le molte opportunità che l'Esposizione internazionale porterà in Italia. Dell'Expo si parla dal 2008, quando la città lombarda è stata preferita alla turca Smirne dagli Stati membri del Bureau International des Expositions. Ma è oggi che, con la presentazione dei primi padiglioni e con il concretizzarsi delle prime strutture, l'Expo comincia davvero a prendere forma e a diventare reale. Con questo numero, Agorà vuole fare il punto della situazione e iniziare a dare uno sguardo a ciò che accadrà nei sei mesi dell'Expo a Milano, a quanto è stato fatto fino ad ora e a cosa significherà questo evento internazionale per la città, la regione e il Paese.

In un momento economico poco favorevole come quello che stiamo vivendo, l'Expo è stata origine di dibattiti, polemiche e opinioni contrastanti. Ma perché sarà un evento importante per il nostro Paese? Per scoprirlo, Agorà ne parla con il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, che ci racconta come il dover tenere testa agli impegni presi sia stato per il Paese motivo di slancio economico e organizzativo.

Nelle parole di Giuseppe Sala, Delegato unico per il Governo, e di Diana Bracco, Presidente dell'Expo S.p.A, scopriamo l'Esposizione in fatti e numeri: visitatori, economia, padiglioni, Paesi partecipanti, obiettivi.

Ripercorrendo la storia delle Esposizioni internazionali, quella di Milano si manifesta in tutta la sua particolarità e modernità. Emerge il bisogno, anzi l'urgenza di affrontare il tema della nutrizione mondiale – quello raccontoci da Eduardo Rojas-Briales, Commissario generale per l'ONU all'Expo – che renderà Milano la “tavola rotonda” attorno alla quale i capi di Stato e di Governo, provenienti da tutti i continenti, si siederanno per prendere decisioni. Perché un'alimentazione sana, sicura e sostenibile per tutti non può solo essere discussa: va trasformata in realtà. Ma l'Expo è anche innovazione tecnologica: grazie alla collaborazione tra Infoblu, azienda del gruppo Autostrade per l'Italia, e il Politecnico di Milano nasce E015, un aggregatore virtuale di informazioni sulla viabilità intermodale che permette all'utente di ricevere indicazioni sulla mobilità urbana – compresi i trasporti pubblici collegati all'Esposizione – autostradale e ferroviaria, a seconda della localizzazione e del tempo a disposizione. Parlare di un evento come questo, infine, è per Agorà un modo per raccontare un'area che rinasce, un'economia che si rianima, nuove idee architettoniche: insomma, l'Expo dimostra di essere un'occasione di portata straordinaria per un Paese che cerca di ripartire. Un Paese già “in mostra”, esposto a rischi e a pregiudizi, che dovrà essere capace di presentare il suo volto migliore a milioni di visitatori internazionali.

# BOSCO VERTICALE

LE OPERE DELL'EXPO

MILANO SI PREPARA A STUPIRE IL MONDO CON INNOVAZIONI ECOSOSTENIBILI CHE SARANNO SOTTO I RIFLETTORI SOPRATTUTTO DURANTE L'EXPO 2015. LE DUE TORRI DEL BOSCO VERTICALE, ANCORA IN COSTRUZIONE, DELLO STUDIO DI STEFANO BOERI TINGERANNO DI VERDE LA ZONA DEL QUARTIERE ISOLA CON 900 ALBERI E OLTRE 2000 PIANTE DISPOSTE SECONDO LA POSIZIONE DEL SOLE. CIRCA 14.000 MQ DI BOSCO CHE CONTRIBUIRÀ A GENERARE UMIDITÀ, PRODURRE OSSIGENO E ASSORBIRE CO<sub>2</sub> E POLVERI SOTTILI. DUE TORRI PER RIGENERARE AMBIENTE E BIODIVERSITÀ.

*fotografia*  
Mappe Bing

# DARSENA

VIE D'ACQUA E LA NUOVA DARSENA SARANNO L'OMAGGIO DI EXPO ALLA CITTÀ DI MILANO. IL CONSORZIO DI SOCIETÀ DI SONDRIO, MODENA, BOLOGNA E MILANO È INFATTI AL LAVORO PER RESTITUIRE LA DARSENA ALL'ANTICO SPLENDORE DI PORTO DELLA CITTÀ. DOPO ANNI DI ABBANDONO, NEL BACINO TORNERÀ A SCORRERE L'ACQUA E SARANNO RESTAURATE LE MURA SPAGNOLE E LA CONCA QUATTROCENTESCA REALIZZATA PER TRASPORTARE I MARMI PER LA COSTRUZIONE DEL DUOMO E RIPRODOTTA DA LEONARDO NEL *CODICE ATLANTICO*.

*fotografia*  
Mappe Bing

IN OCCASIONE DELL'EXPO 2015, LA CITTÀ DI MILANO HA INIZIATO DIVERSE OPERE DI RIQUALIFICAZIONE. PORTA NUOVA NE FA PARTE: CANTIERE PIÙ GRANDE D'EUROPA CON I SUOI 340.000 MQ DI SUPERFICIE, IL PROGETTO COMPRENDE I QUARTIERI GARIBALDI, VARESINA E ISOLA E COINVOLGE VENTI ARCHITETTI, ITALIANI E STRANIERI. A LAVORI TERMINATI, NELL'AREA SORGERANNO OLTRE VENTI EDIFICI TRA GRATTACIELI, UFFICI E CENTRI CULTURALI, E A LIVELLO SOTTERRANEO GALLERIE, TRA CUI QUELLA PER LA QUINTA LINEA DELLA METROPOLITANA, E PARCHEGGI.

*fotografia*  
Mappe Bing

# PORTA NUOVA

L'EXPO È ANCHE UN'OCCASIONE PER RIPRENDERE IN MANO IL QUARTIERE STORICO DELLA FIERA DI MILANO. CITY LIFE È IL PROGETTO DI TRE ARCHITETTI INTERNAZIONALI - ZAHA HADID, ARATA ISOZAKI E DANIEL LIBESKIND - PER RIQUALIFICARE LA VECCHIA LOCATION DELL'IMPIANTO FIERISTICO: 255.000 MQ, LA PIÙ VASTA AREA PEDONALE DI MILANO, MA SOPRATTUTTO I TRE GRATTACIELI A FIRMA DI OGNUNO DEGLI ARCHITETTI.

*fotografia*  
Mappe Bing

# CITY LIFE

# L'EXPO IN NUMERI

Per 184 giorni, nei sei mesi dell'Expo 2015, più di venti milioni di spettatori transiteranno per i 60 padiglioni di Milano. Un evento di portata mondiale che sta alimentando aspettative e ambizioni nazionali e che ha richiesto e richiederà importanti investimenti. Agorà fa un bilancio dell'Expo in numeri.

## MOTORE ECONOMICO (IN EURO)

**Investimenti:**  
**1235 MILIONI** per la preparazione e la costruzione del sito espositivo  
**359 MILIONI** per i collegamenti tra il sito espositivo e il territorio  
**91 MILIONI** per aumentare la capacità ricettiva del territorio e dell'evento  
**61 MILIONI** per opere tecnologiche e di sicurezza

**Finanziatori:**  
**1486 MILIARDI** dal Governo  
**654 MILIONI** dagli enti locali  
**260 MILIONI** dal settore privato

**Benefici economici stimati per il territorio:**  
 oltre **34 MILIARDI** di Euro  
**23,6 MILIARDI** di produzione aggiunta

## PERSONE

**21 MILIONI** di visitatori previsti  
 da **160.000** a **250.000** visitatori al giorno  
**142** Paesi partecipanti

## INFRASTRUTTURE

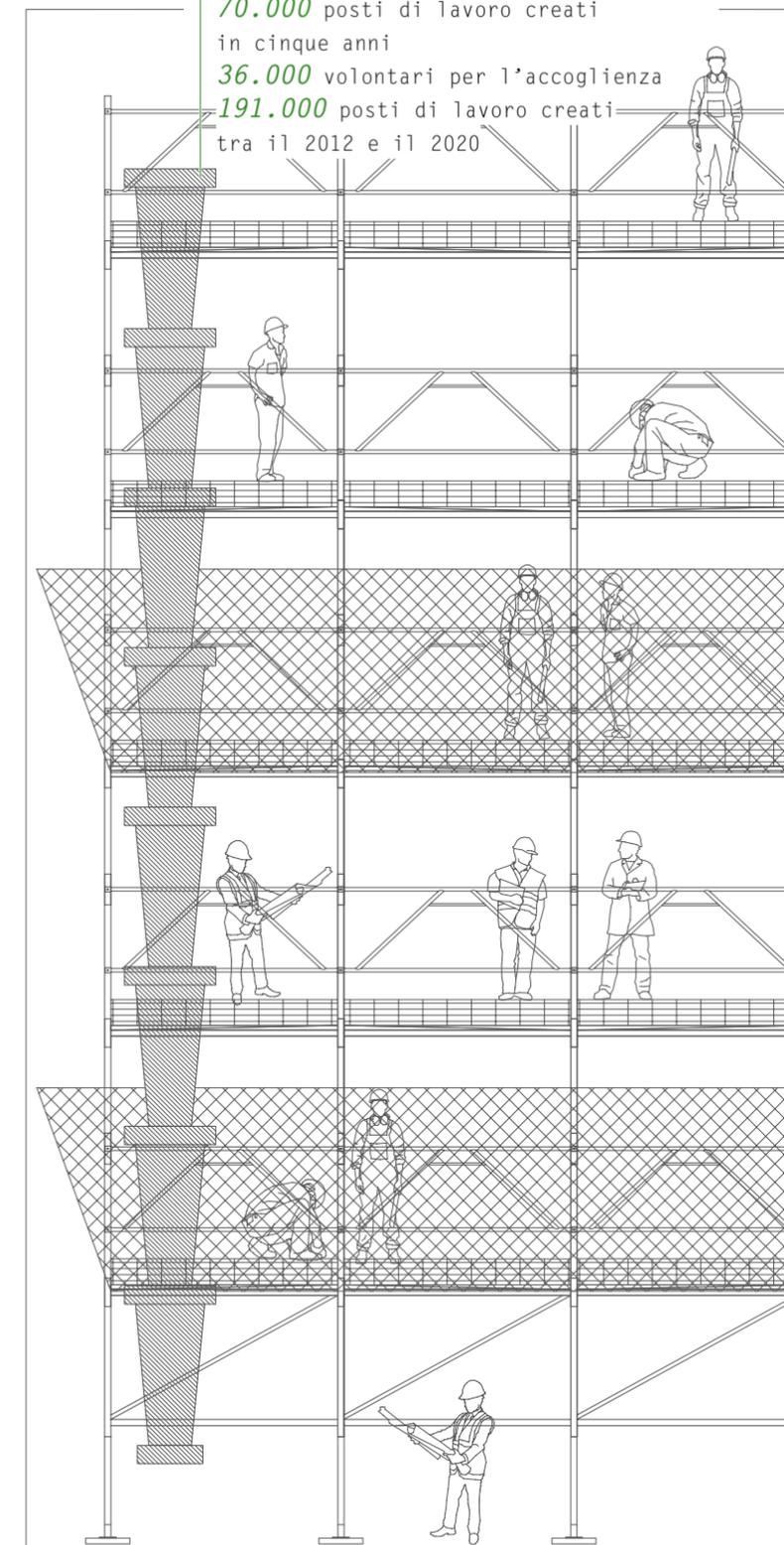
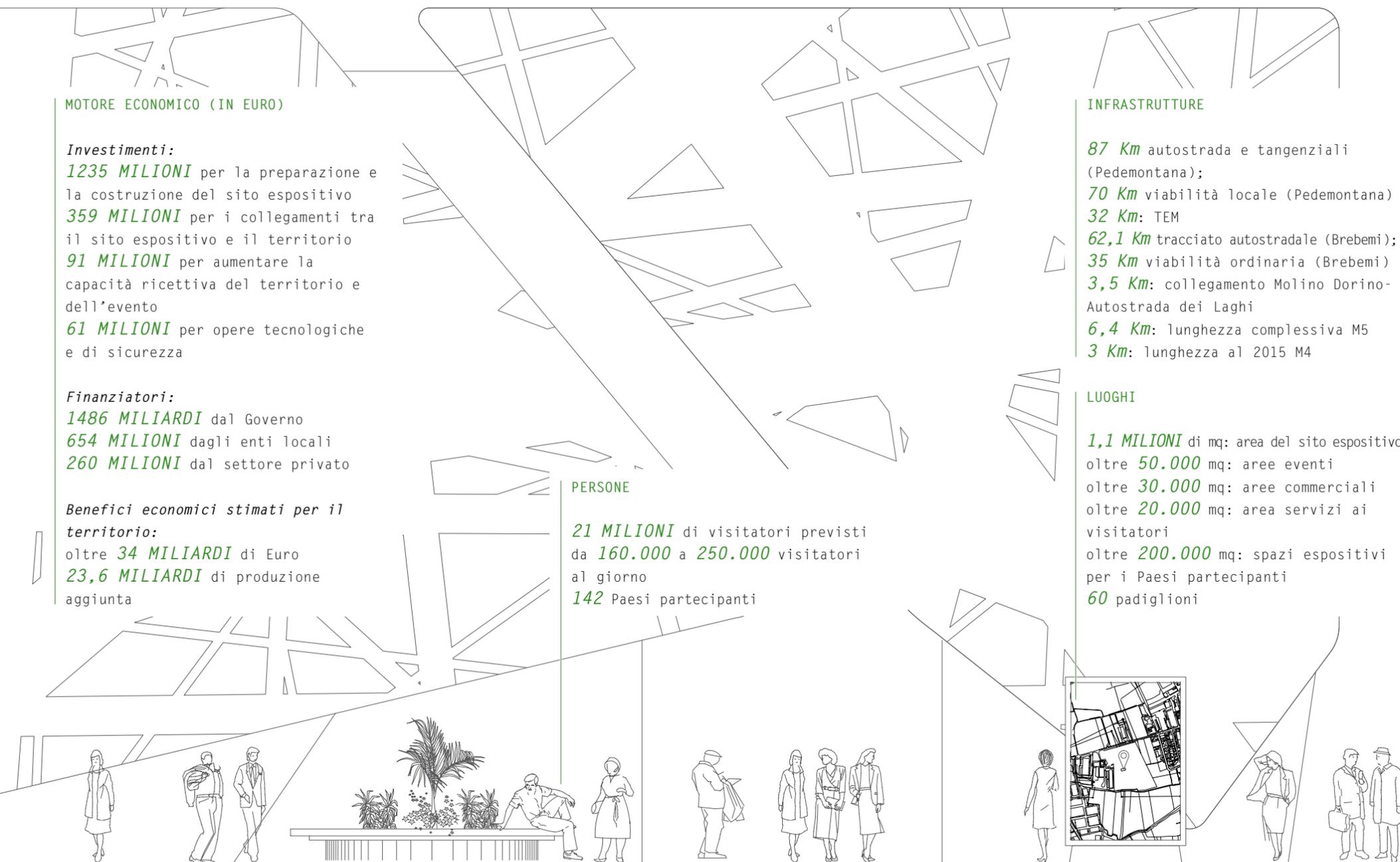
**87 Km** autostrada e tangenziali (Pedemontana);  
**70 Km** viabilità locale (Pedemontana)  
**32 Km:** TEM  
**62,1 Km** tracciato autostradale (Brebemi);  
**35 Km** viabilità ordinaria (Brebemi)  
**3,5 Km:** collegamento Molino Dorino-Autostrada dei Laghi  
**6,4 Km:** lunghezza complessiva M5  
**3 Km:** lunghezza al 2015 M4

## LUOGHI

**1,1 MILIONI** di mq: area del sito espositivo  
 oltre **50.000** mq: aree eventi  
 oltre **30.000** mq: aree commerciali  
 oltre **20.000** mq: area servizi ai visitatori  
 oltre **200.000** mq: spazi espositivi per i Paesi partecipanti  
**60** padiglioni

## LAVORO

**70-80** cantieri attivi contemporaneamente  
**100.000** candidature da diverse regioni italiane  
**70.000** posti di lavoro creati in cinque anni  
**36.000** volontari per l'accoglienza  
**191.000** posti di lavoro creati tra il 2012 e il 2020





# L'ITALIA IN MOSTRA: UNA GRANDE OPPORTUNITÀ

*intervista a*  
MAURIZIO LUPI

di Stefano Milano

COSTRUIRE UN'ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE IN UN MOMENTO ECONOMICAMENTE COMPLESSO POTREBBE SEMBRARE UNA SFIDA IMPOSSIBILE. MA L'ITALIA L'HA ACCOLTA E I RISULTATI OTTENUTI FINO A OGGI, E QUELLI PREVISTI PER IL FUTURO, RACCONTANO UN PAESE IN GRADO DI OTTIMIZZARE LE RISORSE E DI DIMOSTRARE LE SUE REALI CAPACITÀ ORGANIZZATIVE. AGORÀ NE PARLA CON MAURIZIO LUPI, MINISTRO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI.

*fotografie*

Buena Vista Images/J. Hicks/A. Baxter/S. Amantini/S. Kim

**L'Italia, l'Europa e altri Paesi dell'Occidente hanno vissuto, sotto il profilo economico e finanziario, una delle più gravi e travagliate crisi del dopoguerra. Nonostante questo, l'Expo 2015 pare ormai avviata a realizzare gran parte degli importanti obiettivi che si era prefissa. Come è stato possibile raggiungere lo stesso un simile risultato?**

Le crisi economiche e finanziarie hanno sfumature diverse a seconda dei sistemi economici in cui si manifestano. Nel caso italiano, la crisi finanziaria prima ed economica poi hanno avuto anche un altro aspetto, quello relativo alla credibilità della politica, cioè quello connesso alla speranza che la politica sia risolutiva dei problemi. Nel caso dell'Expo, semplicemente la politica ha scelto di decidere, ha scelto di fare: ha stabilito le norme per la rimozione dei lacci e dei vincoli previsti per l'esecuzione delle opere, ha trovato, a impatto zero sul bilancio dello Stato, le risorse necessarie alla copertura finanziaria, ha individuato per ogni opera connessa all'Expo la road map per il rispetto dei tempi, mettendo in fila responsabilità e competenze, azioni e soldi e ha individuato alcuni poteri in capo a un commissario unico Expo.

**Soprattutto sul versante delle infrastrutture l'Expo intende dimostrare come questo Paese sia in grado, quando vuole, di voltare veramente pagina. È evidente quanto sia oggi importante, direi vitale, il potenziamento delle strutture di servizio non solo nella grande Milano, ma anche nelle altre regioni italiane. Con l'Expo, come cambierà faccia la mobilità del Nord Italia? Sono opere Expo gli interventi nel terreno dell'esposizione, i suoi parcheggi, lo "stralcio gamma", ma anche la rete metropolitana M4 e M5, la Brebemi, la TEM, la Pedemontana Lombarda, la Rho-Monza, l'accessibilità ferroviaria al terminal Malpensa. Sono opere Expo le connessioni di ultimo miglio e di razionalizzazione o completamento dell'esistente: sono opere Expo quelle di coesione interne all'area e di decongestio-**

namiento dei traffici. Nel 2016, a Expo finito, la mobilità lombarda avrà raggiunto un livello di accessibilità interna che da un lato permetterà lo sviluppo dell'area milanese verso ovest, dall'altro la connessione ferroviaria e autostradale veloce con l'est. Dopo l'Expo avremo un sistema autostradale di "gronda" su Milano, un sistema decongestionato di accesso all'area metropolitana, un sistema metropolitano degno di questo nome, la razionalizzazione dei flussi di traffico che interessano l'area vasta milanese. L'Expo è l'occasione non tanto per aumentare i chilometri di strada o di metropolitana, quanto per offrire a un'area vasta e densamente abitata una gamma di servizi di trasporto più ampia possibile.

«L'Expo è l'occasione per offrire a un'area vasta e densamente abitata una gamma di servizi di trasporto più ampia possibile»



**Gli investimenti sono notevoli, ma il risultato dovrebbe poter rilanciare il Sistema Paese anche dopo l'Expo. Quali sono le tappe successive, negli anni a venire, di sviluppo di questa rete infrastrutturale?**

Qualche tempo fa alcuni miei collaboratori mi hanno dimostrato che l'intensità dei traffici, la qualità degli scambi, l'accessibilità delle rotte mondiali raggiungibili dal porto di Genova, fanno sì che Milano abbia a disposizione un livello di servizi connesso al trasporto marittimo quasi equivalente a quello di una città dotata di un'infrastruttura fondamentale per il trasporto marittimo: il mare. La disponibilità di servizi e l'osmosi tra uno specifico territorio, e il resto del sistema in cui è calato si chiama accessibilità. L'accessibilità diffusa di un intero territorio a uno specifico sistema territoriale, si chiama coesione territoriale. La coesione territoriale ha come strumenti le infrastrutture di trasporto e il livello di servizio possibile su quelle infrastrutture: solo in questo caso la coesione diventa economica.

Il territorio nel quale è calata l'Expo non è un deserto infrastrutturale: non sono opere Expo la TAV Torino-Milano oppure la Treviglio-Brescia, così come non saranno opere Expo la TAV Brescia-Padova, il sistema aeroportuale di Milano, la linea ad alta velocità da Torino a Salerno e l'adeguamento lungo il corridoio tirrenico delle caratteristiche dell'alta velocità sulla Salerno-Reggio Calabria, compreso l'ammodernamento dell'asse autostradale.

Parte di quella coesione economica che caratterizza la mobilità del Nord Italia ad oggi è disponibile, esiste, produce connessione. L'Expo è un collante tra gli interventi di dimensione nazionale e una cerniera di connessione interna di un'area.

**L'Expo 2015 è la grande carta che ci giochiamo per tornare ad attirare, in Italia, quei capitali stranieri che oggi, in gran parte, hanno deciso di andare altrove. Quali sono, secondo lei, le prime tre cose da realizzare, in modo sistemico, perché il vento possa finalmente cambiare direzione? In certi casi gli investimenti non hanno nazionalità. Se un ambiente economico**



In queste pagine: Milano e il suo centro, i palazzi storici e la modernità che avanza.

non è favorevole agli investimenti stranieri non lo è neanche per quelli domestici. Detto questo ritengo che il modo migliore per attirarli sia diventare competitivi come Sistema Italia: abbattendo il costo del lavoro, diminuendo le tasse per i lavoratori e per le imprese e dando a chi vuole investire una certezza del diritto, cosa che rende necessaria al nostro Paese una giustizia civile più veloce ed efficiente.

**In che modo il suo ministero sta affiancando il Commissario unico per riuscire a raggiungere il successo di questa importante tappa per l'Italia? Quali sono le misure che sono state messe in atto per garantire la trasparenza degli appalti?**

Le dicevo che lo sforzo maggiore è consistito nel porre in fila competenze e responsabilità, attività mirate al superamento dei vincoli e disponibilità finanziarie. Partirei da queste ultime per spiegare meglio gli sforzi compiuti: il valore degli investimenti complessivi nelle sole infrastrutture di trasporto sull'Expo ammonta a circa sette miliar-

di di euro, per i quali l'impegno pregresso dello Stato ammontava a circa sei miliardi integrati dal governo Letta per circa un miliardo. Ma oltre all'assegnazione di nuove risorse, pure significative in un momento come questo, le attività svolte dal mio ministero hanno riguardato anche l'individuazione delle competenze del commissario unico delegato, che può provvedere in deroga alla legislazione vigente a mezzo di ordinanza, nei limiti indicati con delibera del Consiglio dei Ministri sentito il presidente della regione Lombardia e che opera in virtù di contabilità speciali, disponendo cioè di fondi intestati.

**Sono anni, anzi decenni, che si scrive che il nostro "petrolio" è il turismo, tanto che potrebbe essere facilmente "monetizzato" in termini di PIL. In che modo le infrastrutture dell'Expo contribuiranno allo sviluppo del turismo? E in che modo i ministeri stanno lavorando congiuntamente a un piano strategico finalizzato ad attrarre più turisti?**

Le attività turistiche connesse all'evento Expo sono oggetto, proprio in questi giorni, dell'avvio di una programmazione supportata finanziariamente anche dallo Stato. Un decreto del ministro per gli Affari regionali disciplina i criteri per l'utilizzo delle risorse per gli interventi in questo settore e prevede anche risorse per interventi dei Comuni attraverso una convenzione con L'Anci. La legge Destinazione Italia prevede il finanziamento di progetti per promuovere il coordinamento dell'accoglienza turistica, tramite la valorizzazione di aree di tutte le regioni italiane, di beni culturali e ambientali, nonché il miglioramento dei servizi per l'informazione ai turisti. I progetti possono essere presentati dai Comuni, e da più Comuni in collaborazione tra loro. Siamo il Paese degli ottomila borghi, l'Expo è anche l'occasione per continuare con un programma di piccoli interventi nei borghi d'Italia. Ogni Comune o rag-

«Siamo il Paese degli ottomila borghi, l'Expo è anche l'occasione per continuare con un programma di piccoli interventi nei borghi d'Italia»



gruppamento di Comuni potrà presentare un solo progetto articolato in uno o più interventi fra loro coordinati, con una richiesta di finanziamento che non potrà essere inferiore a un milione di euro e superiore a cinque milioni. Questa volta il fattore tempo sarà decisivo: l'impegno finanziario per questi progetti deve essere assunto entro il 30 giugno 2014 e vanno ultimati entro venti mesi da quella data. La valorizzazione della dotazione di beni storici, culturali, ambientali e di attrattività turistica sarà anche in parte dovuta all'Expo e distribuita sull'intero territorio nazionale.

IL MODO MIGLIORE PER ATTIRARE GLI INVESTIMENTI, ESTERI E DOMESTICI, È DIVENTARE COMPETITIVI COME SISTEMA ITALIA: ABBATTENDO IL COSTO DEL LAVORO, LE TASSE PER I LAVORATORI E LE IMPRESE





# ALLA SCOPERTA DELL'EXPO 2015: MILANO E L'ITALIA

*intervista a*  
GIUSEPPE SALA

di Vittorio Bo

OGGI LE ATTENZIONI SONO CONCENTRATE SU MILANO, CHE SARÀ LA SEDE DELLA PROSSIMA ESPOSIZIONE INTERNAZIONALE. MA NON TUTTI SANNO CHE COSA UN'EXPO COMPORTI E SOPRATTUTTO CHE COSA ASPETTARSI DA QUELLA DEL 2015. PER CHIARIRE I DUBBI, CONOSCERE LA SITUAZIONE E INCOMINCIARE AD ASSAPORARE QUELLO CHE SUCCEDERÀ DURANTE I SUOI SEI MESI DI SVOLGIMENTO, AGORÀ NE HA PARLATO CON IL COMMISSARIO UNICO, GIUSEPPE SALA.

*fotografie*

Mondadori Portfolio/Forster + Partners/D. Dal Zennaro/P. Jacques/Simmetrico Network

In questa pagina:  
il padiglione degli  
Emirati Arabi Uniti  
progettato da Forster  
+ Partners.

# N



Nominato nella primavera del 2013 dal governo Letta Commissario unico per Expo Milano 2015, Giuseppe Sala ricopre un ruolo non semplice. Come tutte le grandi opere anche l'Expo di Milano attira moltissimo interesse ma anche domande sulla capacità dell'organizzazione di tenere il passo e arrivare pronti al primo maggio del prossimo anno, giorno dell'inaugurazione. Sala racconta la "sua" Esposizione Universale e risponde con ottimismo e numeri, con grandi aspettative e molta fiducia.

**Dottor Sala, ormai da tempo è comune per tutti sentire parlare dell'Expo 2015 di Milano. Ma se dovessimo chiedere ai cittadini, milanesi e non, che cosa sia davvero l'Expo siamo sicuri che saprebbero spiegarci di cosa si tratta? Possiamo provare a spiegarglielo noi?**

L'Esposizione Universale è un evento di grande fascino e importanza. Insieme a Olimpiadi e Campionati mondiali di calcio è uno dei più grandi eventi planetari esistenti. E in tutti e tre i casi si tratta di appuntamenti molto coinvolgenti per le persone. Ma, mentre le manifestazioni sportive hanno un naturale nutrito seguito di appassionati, l'Esposizione Universale deve dare di più: educazione, approfondimento, innovazione e intrattenimento. Spiegarlo non è così facile e immediato. Per questo, in termini semplici, potremmo definirlo un momento di incontro in cui i Paesi e i capi

di Stato di buona parte del mondo s'incontrano per affrontare insieme tematiche di grande importanza in modo da far nascere proposte, idee e strategie per risolvere tali problemi. Da sempre le esposizioni internazionali sono portatrici di grandi innovazioni: la prima trasmissione televisiva è stata effettuata all'Expo di New York del 1939 e anche il primo telefono è stato presentato in un'esposizione internazionale. Oggi il tema in discussione, "Nutrire il pianeta, energia per la vita", riguarda il nostro futuro e la nostra sopravvivenza su questo pianeta attraverso un'alimentazione sana, sufficiente e sicura per tutti.

**Certo, con l'aumento demografico cui stiamo assistendo e la crescita economica dei Paesi in via di sviluppo sono molte le decisioni da prendere per il futuro. Perché è proprio di alimentazione che si parlerà a Milano?**

Perché l'Italia è conosciuta nel mondo per la qualità del cibo, per la ricchezza della produzione agroalimentare, per una dieta - quella mediterranea - ritenuta dalla comunità internazionale tra le più salutari. Il mondo che vede soffrire un miliardo di persone di fame chiede di poter affrontare questo tema, e a Milano, per farlo, metteremo insieme tutte le voci possibili: da quella dell'agricoltura tradizionale che promuove la biodiversità alla voce della scienza che dà spazio all'opzione degli OGM.



«A oggi sono oltre 140 i Paesi e le organizzazioni internazionali che hanno aderito all'Expo: a Milano si incontreranno centinaia di capi di Stato, facendo dell'Esposizione Universale un evento di incredibile importanza»

Il mondo associa l'Italia all'idea di gusto, qualità e stili di vita sani. Credo che sia anche per questo che stiamo raggiungendo buoni risultati in termini di adesioni internazionali.

**Parliamo allora un po' di numeri. Paesi, investimenti, visitatori. Quanto ci costa l'Expo e quanto è importante?**

Il valore degli investimenti per questo evento non è un segreto: il settore pubblico contribuisce con circa 1,3 miliardi di euro. I Paesi investono per la loro partecipazione complessivamente un miliardo di euro; mentre il contributo dei privati è stimato a circa 300 milioni di euro. I numeri che stiamo raggiungendo, sul fronte del coinvolgimento dei Paesi e delle imprese mi fanno essere ottimista. A oggi sono oltre 140 i Paesi e le organizzazioni internazionali che hanno aderito; questo vuol dire che l'anno prossimo centinaia di capi di Stato si incontreranno proprio a Milano, facendo dell'Esposizione Universale un evento di incredibile importanza! Durante i sei mesi dell'evento sono attesi circa 20 milioni di visitatori, di cui 6-8 milioni provenienti dall'estero. E un mondo che si muove per venire a Milano darà nuova linfa a tutto il Sistema Paese, a partire dal settore turistico che avrà benefici per circa cinque miliardi di euro.



**Lei pensa, Dottor Sala, che Milano sia pronta ad accogliere questo flusso di persone durante svariati mesi?**

Si tratta, ovviamente, di una grande sfida. Milano è abituata a gestire abbondanti flussi di turisti e visitatori. Ma in questo caso non si parla dei pochi giorni del Salone del Mobile o della Settimana della Moda: dobbiamo tenere alta l'attenzione dei visitatori per sei mesi, 184 giorni. È chiaro, e ci auguriamo vivamente, che chi verrà da lontano coglierà l'occasione dell'Expo per visitare Milano, la regione Lombardia e tutto il Paese. Immagino che un cittadino proveniente dalla Cina (secondo gli ultimi dati i cinesi che viaggeranno per turismo nel 2015 saranno 130 milioni, più di tutti gli europei messi insieme) che verrà a Expo Milano 2015 ne approfitterà per scoprire le bellezze d'Italia, vedere le nostre città, e conoscere la nostra produzione agroalimentare ed enogastronomica. Noi italiani siamo conosciuti in tutto il mondo per i nostri prodotti, ne esportiamo in quantità. Nonostante questo il mercato dell'*italian sounding* – dei prodotti falsi – vale 60 miliardi. Ora, perché non credere che chi ha sempre sentito parlare di *parmesan cheese*, e verrà fino a Milano per visitare un'esposizione che tratta proprio i temi del cibo, non abbia voglia anche di andare a vedere come viene prodotto il vero Parmigiano? Expo Milano 2015 deve diventare la tappa principale di un viaggio che da Milano toccherà tutte le regioni del nostro Paese alla scoperta delle loro eccellenze.

**Il turismo certo è un elemento importante. Ma quali altre ricadute ci saranno per il Paese in quei sei mesi?**

A mio avviso sono due gli elementi fondamentali di Expo Milano 2015. Il primo è il lavoro. Ci sarà lavoro e sappiamo quanto questo sia importante oggi. Non mi riferisco solo alla crescita occupazionale, molto importante, che si registrerà nel settore turistico, come indotto dell'evento. Ma anche all'interno della nostra società abbiamo siglato un accordo con i sindacati che prevede la ricerca di diverse figure professionali che – con contratti di apprendistato, a tempo determinato o di stage – potranno contribuire direttamente all'organizzazione

dell'Esposizione Universale. Non bisogna poi dimenticare che i Paesi investiranno oltre un miliardo di euro per la costruzione dei padiglioni ed è probabile che abbiano bisogno della manodopera italiana e di fornitori di servizi. Per questo motivo abbiamo avviato il "Catalogo per i Partecipanti", una piattaforma attraverso cui i Paesi potranno entrare in contatto diretto con le aziende registrate in questo database. L'altro elemento decisivo per il successo di questa manifestazione è l'internazionalizzazione. La nostra città, il nostro territorio, il nostro Paese hanno fortemente bisogno di una visione e di un orizzonte internazionali. Le economie emergenti guardano l'Italia come punto di riferimento culturale, storico, artistico, dove si vive bene. E l'Expo di Milano può rafforzare questa immagine. È importante e significativo che, per esempio, praticamente tutta l'Asia sia rappresentata nell'Esposizione Universale che stiamo organizzando. Riempi di orgoglio sapere che così tante realtà differenti tra loro vedano nel nostro progetto un'occasione utile per raccontare la propria storia e contribuire alla sfida che abbiamo lanciato al mondo. Poi ci sono gli sforzi infrastrutturali, la nascita di una nuova area e il rinnovamento di altre. Siamo in una fase di grande operatività. E siamo sempre più convinti che il lavoro che abbiamo fatto abbia portato a un progetto estremamente interessante, che può essere realmente vincente.

**E che cosa rimarrà all'Italia e a Milano quando l'Expo chiuderà i cancelli l'ultimo giorno?**

L'eredità di Expo Milano 2015 sarà molteplice. Dobbiamo partire, innanzitutto, dal suo tema, perché lo scambio di idee e soluzioni potrà stimolare la ricerca di strumenti, strategie alimentari ed ecosostenibili innovative, in grado di rispondere all'obiettivo di assicurare cibo sano, sicuro e sufficiente al numero più alto possibile di persone in tutto il mondo, preservando le risorse ambientali. Expo Milano 2015 darà poi visibilità al nostro Paese e ci auguriamo che questo possa risvegliare gli investimenti esteri. Grazie alla sua tradizionale accoglienza, l'Italia saprà mostrarsi nelle sue eccellenze e peculiarità. Poi ci saranno

dei vantaggi più circoscritti, più riferiti all'area di Milano: dall'opera di riqualificazione della Darsena alle nuove infrastrutture tecnologiche con cui stiamo attrezzando il sito espositivo – per farlo diventare una moderna Digital Smart City – che potranno avere un futuro nobile e utile adattandosi a differenti usi e contesti urbani. Insomma, l'Esposizione Universale è un'occasione da non perdere.

**A poco più di un anno dalla sua apertura le aspettative e le curiosità crescono. Cosa ci offriranno i padiglioni?**

Le idee, le sorprese che si troveranno sono davvero tante, troppe per poterle raccontare tutte. Posso però fare un esempio, parlando dell'idea che hanno avuto gli svizzeri, che mi sembra rappresentativa di come il dialogo di questa edizione possa essere vario e in continua evoluzione. Il padiglione elvetico sarà composto da alcune torri che conterranno prodotti alimentari. Proprio attorno a questi alimenti si animerà un dibattito, sulla loro diffusione, evoluzione, richiesta, produzione. Ma c'è dell'altro. Al fondo di ogni "silos" un rubinetto permetterà ai visitatori di prendere quanto desiderano di quel prodotto. Con un unico dettaglio: una volta finite, le scorte non saranno sostituite. Da qui nascerà un altro tipo di riflessione sul consumo consapevole e sulla ripartizione equa delle risorse alimentari.

Ma, come dicevo, le idee sono numerose e ogni Paese porterà il suo sapere, per fare di questa Esposizione Universale un momento di grande dialogo e pianificazione futura.



In queste pagine: la Settimana della Moda, la galleria del Corso e il logo ufficiale dell'Expo, ispirato all'Uomo di Vitruvio di Leonardo. Qui sotto il padiglione dell'Azerbaijan progettato e realizzato da Simmetrico Network, Arassociati e AG&P.



UNO DEGLI ELEMENTI DECISIVI PER IL SUCCESSO DI QUESTA MANIFESTAZIONE È L'INTERNAZIONALIZZAZIONE. LA NOSTRA CITTÀ, IL NOSTRO TERRITORIO, IL NOSTRO PAESE HANNO FORTEMENTE BISOGNO DI UNA VISIONE E DI UN ORIZZONTE INTERNAZIONALI

# LA SFIDA DI NUTRIRE IL PIANETA

*intervista a*  
EDUARDO ROJAS-BRIALES

di Raffaele Oriani

È UN OBIETTIVO AMBIZIOSO QUELLO DELL'EXPO 2015: PENSARE LE STRATEGIE CHE SARANNO IN GRADO DI NUTRIRE UN PIANETA SEMPRE PIÙ POPOLOSO. UN TEMA CHE RIGUARDA TUTTI E SU CUI LAVORANO DA TEMPO LE ORGANIZZAZIONI INTERNAZIONALI. AGORÀ NE DISCUTE CON CHI PORTERÀ IL MESSAGGIO DELL'ONU A MILANO, IL VICEDIRETTORE DELLA FAO, PER CONOSCERE OBIETTIVI, ASPETTATIVE, INTENZIONI E POSSIBILI RISPOSTE ALLA DOMANDA: COME FAREMO AD ALIMENTARCI QUANDO SAREMO NOVE MILIARDI?

*fotografie*

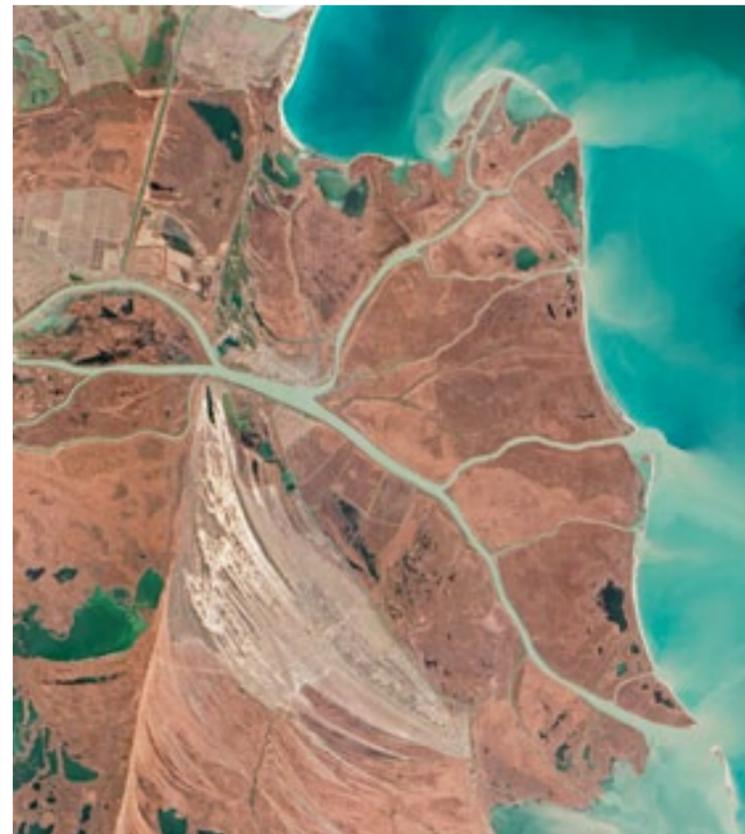
P. Mastrovito/R. Ressmeyer/Nasa/K. O'Sullivan/D. Kadlubowski



S



«Un'Expo come quella di Milano, dedicata all'alimentazione, offre alle Nazioni Unite la possibilità di rilanciare la Sfida Fame Zero. Sarà proprio questo il nostro messaggio principale, perché siamo convinti che la fame nel mondo può essere eliminata nell'arco della nostra vita»



Spagnolo di Valencia, l'agronomo Eduardo Rojas-Briaies è vicedirettore generale della FAO di cui guida anche il dipartimento delle Foreste. Nel marzo 2013 il Segretario generale Ban Ki-moon lo ha chiamato a coordinare la presenza delle Nazioni Unite all'Expo Milano 2015: un esperto di suolo e di alimentazione per un evento globale che ha già stimolato oltre 140 Paesi a confrontarsi sul tema "Nutrire il pianeta, energia per la vita". Se ogni Stato avrà il suo padiglione, rinnovando così una tradizione che conta più di 160 anni di onorato e spesso trionfale servizio, quella dell'ONU sarà una presenza diffusa, trasversale, con eventi ad hoc, spazi tematici, inserimenti all'interno del Padiglione Zero. Rojas-Briaies è convinto che questa sia la dimensione giusta per l'incontro tra Nazioni Unite ed Esposizione universale, quasi a dire che le attività dell'ONU e della FAO sono pervasive e universali come lo è il tema della rassegna. È un approccio ambizioso, ma al Palazzo di vetro di New York – e alla sede romana della FAO – sanno che la posta vale l'impegno:

l'Expo milanese è un'occasione unica per avviare un dialogo serrato sulle incognite e le opportunità legate al cibo, alla sostenibilità, all'alimentazione del futuro.

#### Qual è il messaggio con cui l'ONU si presenta a Expo Milano 2015?

Un'Expo come quella di Milano, dedicata all'alimentazione, offre alle Nazioni Unite la possibilità di rilanciare la Sfida Fame Zero. Sarà proprio questo il nostro messaggio principale, perché siamo convinti che la fame nel mondo possa essere eliminata nell'arco della nostra vita.

Questa sfida è stata lanciata nel 2012 dal Segretario Generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-moon, durante la Conferenza sullo Sviluppo Sostenibile Rio+20. E, in linea con la cornice nella quale è stata presentata, abbiamo scelto, come altro messaggio chiave, "Uniti per un mondo sostenibile".

La Sfida Fame Zero si basa su cinque obiettivi: zero bambini sotto i due anni con deficit di sviluppo; 100% accesso a cibo adeguato, sempre; che tutti i sistemi alimentari siano sostenibili; aumento del 100% della produttività e del reddito dei piccoli agricoltori; zero perdite o sprechi di cibo.

Le Nazioni Unite lavorano con governi, organizzazioni non governative, società civile e altri partner per far sì che tutte le persone abbiano accesso al cibo e, allo stesso tempo, che anche le generazioni future possano soddisfare i loro bisogni primari. Ma sconfiggere la fame nel mondo è responsabilità di tutti, ognuno di noi può fare qualcosa per centrare quest'obiettivo: un'opinione pubblica informata è fondamentale perché vi sia un'azione politica forte e perché le risorse necessarie per sconfiggere la fame vengano erogate.



#### Più in generale, cosa si aspetta l'ONU da Expo 2015? Con che criterio ne valuterà i risultati?

L'Expo di Milano offrirà una piattaforma eccezionale per confrontarsi e per sensibilizzare su sicurezza alimentare e accesso al cibo. L'obiettivo della nostra partecipazione è di sensibilizzare i visitatori sul tema e di invitarli a impegnarsi nella Sfida Fame Zero. Vorremmo che ognuno, come produttore o consumatore, capisse che può giocare un ruolo nella sfida ed essere parte della soluzione; che imparasse che come le Nazioni Unite, attraverso tutte le sue agenzie, contribuiscono alla lotta globale contro la fame e alla riduzione della povertà e che anche lui può agire, infine, al termine della visita, si chiedesse cosa può fare per contribuire al raggiungimento del traguardo.

La sfida nella sfida sarà, inoltre, la *legacy* immateriale: mantenere viva, oltre i sei mesi dell'esposizione universale, l'attenzione della comunità internazionale, e di tutte le persone, sul diritto al cibo. Nel 2015, inoltre, puntiamo a raggiungere un nuovo accordo globale sul clima. L'Expo di Milano sarà un ulteriore punto di incontro per discutere le strategie da portare alla Conferenza delle Nazioni Unite sul Cambiamento Climatico in programma a Parigi alla fine di quell'anno.

#### Il 2015 sarà anche l'anno clou per gli Obiettivi del Millennio lanciati dall'ONU nell'ormai lontano 2000. Sarà raggiunto il primo obiettivo che prevede di dimezzare il numero delle persone che patiscono la fame?

Il traguardo di ridurre della metà la percentuale di popolazione mondiale che vive in condizioni di povertà estrema è stato raggiunto già nel 2010, cinque anni prima della scadenza; in base ai dati disponibili, l'altro traguardo del primo obiettivo, quello di dimezzare la percentuale di popolazione che soffre la fame, è a portata di mano.

In base all'ultimo rapporto sullo stato dell'insicurezza alimentare nel mondo, pubblicato ogni anno da FAO, IFAD e WFP, sono ancora 842 milioni le persone al mondo che soffrono di fame cronica e che non hanno abbastanza cibo per condurre una vita sana e attiva.



Anche se i numeri rimangono allarmanti, la percentuale di persone sottanutrite che vivono nelle regioni in via di sviluppo è passata dal 23,2% del biennio 1990-92 al 14,9% del 2010-12. Nonostante i dati non siano uniformi, rileviamo che i Paesi in via di sviluppo nel loro insieme hanno fatto notevoli progressi verso il traguardo indicato nel primo obiettivo del millennio e, quindi, se il trend dovesse proseguire, potremmo centrarlo. La Sfida Fame Zero è un ulteriore invito a impegnarsi per raggiungere l'obiettivo.

Quanto alla situazione dei singoli Stati, il 16 giugno 2013 la FAO ha consegnato un riconoscimento a venti Paesi che hanno centrato l'obiettivo di dimezzare la percentuale di popolazione che soffre la fame: Algeria, Angola, Bangladesh, Benin, Brasile, Cambogia, Camerun, Cile, Repubblica Dominicana, Isole Figi, Honduras, Indonesia, Giordania, Malawi, Maldive, Niger, Nigeria, Panama, Togo e Uruguay. Ci sono inoltre altri otto Paesi sulla strada giusta per raggiungere il traguardo: Bahamas, Ciad, Cina, Etiopia, Gabon, Ruanda, Isole Salomone e Vanuatu.

**Esaurita la fase degli Obiettivi del Millennio, quali saranno i prossimi passi**

In queste pagine: biodiversità e risorse, i progetti delle biosfere nel mondo e i fiumi Gange e Danubio.

### per ridurre ulteriormente il numero di affamati nel mondo?

Per far sì che tutte le persone abbiano accesso al cibo di cui hanno bisogno è necessario investire in agricoltura e in sistemi alimentari orientati alla nutrizione; favorire delle condizioni di lavoro decenti e produttive; promuovere, insieme all'assistenza alimentare diretta, delle misure e delle reti di protezione sociale mirate; aumentare l'acquisto di riserve alimentari da produttori locali; supportare delle politiche commerciali e dei mercati giusti, aperti, e prevenire un'eccessiva volatilità dei prezzi del cibo.

Non bisogna dimenticare il ruolo fondamentale che giocano le donne nella lotta alla fame: se le piccole agricoltrici avessero eguale accesso alle risorse rispetto agli uomini, il numero di persone che soffrono la fame scenderebbe di 150 milioni.

La chiave del successo è racchiusa nella cooperazione a livello globale tra governi, organizzazioni internazionali e non governative, di agricoltori e di consumatori, aziende private e società civile. Ed è proprio in questa chiave che il Segretario generale delle Nazioni Unite, Ban Ki-moon, ha lanciato a Rio+20 la Sfida Fame Zero. Il consenso riscosso è già grande: venti Paesi, tra cui Antigua e Barbuda, Messico e Pakistan, stanno

intraprendendo, insieme a partner nazionali e internazionali, programmi in linea con i cinque "pilastri" della sfida. Le amministrazioni di Città del Messico e Londra hanno dichiarato la loro ambizione di diventare "Città a Fame Zero".

### La popolazione mondiale aumenta, ha bisogno di più cibo e quindi di più terreno per coltivarlo. Non si rischia così di aumentare ulteriormente l'impatto sulle foreste primarie del pianeta?

Si stima che la popolazione mondiale raggiungerà gli 8,3 miliardi di persone nel 2030 e i 9 miliardi nel 2050; per soddisfare la crescita prevista della domanda di cibo, la produzione di generi alimentari dovrà aumentare del 60%. Bisogna per questo puntare su dei sistemi alimentari sostenibili che utilizzino le risorse naturali in modo efficiente in ogni fase che va dalla terra alla tavola. È necessario, quindi, intervenire contro le perdite durante la produzione e lo spreco da parte dei consumatori: i nostri dati mostrano, infatti, che circa un terzo della produzione mondiale di cibo – pari a 1,3 miliardi di tonnellate l'anno – viene buttato a causa di processi produttivi inefficienti o abitudini alimentari scorrette.

Dal punto di vista delle foreste bisogna ricordare che queste, oltre a essere importanti per la produzione agricola perché proteggono il suolo e aiutano a regolare il clima, sono anche una fonte di cibo per milioni di persone. Sono quindi una risorsa rilevante per affrontare il problema della sicurezza alimentare in termini di accesso, disponibilità, utilizzo degli alimenti e stabilità; e, contemporaneamente, si tratta di un elemento che contribuisce a creare diete diversificate, garantendo quantità, varietà, diversità e contenuti nutritivi. Si devono quindi favorire delle politiche di agro-forestazione, includendo gli alberi da frutto e forestali nella produzione agricola. Più di due miliardi di persone, infatti, usano ancora legna da ardere per cucinare.

**L'Expo di Milano sarà incentrata sul "cibo di domani". Ma da chi dobbiamo aspettarci le maggiori innovazioni: dai piccoli**

### proprietari terrieri o dalle multinazionali dell'alimentazione?

Il futuro, nel campo dell'alimentazione, è sicuramente nelle mani dei piccoli proprietari terrieri. Alcuni dati per capire di cosa stiamo parlando: dei 2,5 miliardi di persone che vivono nei Paesi poveri, 1,5 miliardi sono famiglie di piccoli agricoltori; l'80% delle terre coltivabili nell'Africa Subsahariana e in Asia sono gestite da contadini che coltivano appezzamenti fino a dieci ettari; nelle stesse regioni i piccoli proprietari terrieri producono l'80% delle riserve alimentari.

Al contrario di quello che si può pensare, i piccoli proprietari terrieri possono essere molto produttivi e diversificati, soprattutto se adottano un'agricoltura sostenibile. Ma la loro vitalità economica e il loro contributo alla diversificazione produttiva e culturale è minacciata dalla globalizzazione e dall'inglobamento in grandi aree economiche comuni. Il loro destino è o quello di sparire, riducendosi a produrre solo per la loro sussistenza diretta, o di ingrandirsi in modo da poter competere con i coltivatori industriali. Quindi il settore privato e le grandi multinazionali possono giocare un ruolo fondamentale supportando i governi nell'implementazione delle politiche sulla sicurezza alimentare e attraverso programmi di inclusione dei piccoli produttori locali nella loro filiera.

Il 2014 è l'anno internazionale dell'agricoltura familiare. Porteremo con noi all'Expo i risultati che raccoglieremo durante questi dodici mesi.

«Sconfiggere la fame nel mondo è responsabilità di tutti, ognuno di noi può fare qualcosa per centrare quest'obiettivo: un'opinione pubblica informata è fondamentale perché vi sia azione politica forte e perché le risorse necessarie per sconfiggere la fame vengano erogate»



# DA LONDRA A MILANO: UNA FUCINA DI INVENZIONI E PROPOSTE



di Daniela Mecenate

STORIA DELLE ESPOSIZIONI UNIVERSALI:  
160 ANNI DI CAMMINO COL MITO DELLA  
MODERNITÀ E DEL PROGRESSO.  
DALLA PRIMA EXPO DI LONDRA NEL 1851,  
CON LE SUE STRABILIANI INVENZIONI, A  
QUELLA DI MILANO 2015, CON LA PRESA  
DI COSCIENZA DELLE VERE PRIORITÀ  
PER L'ESSERE UMANO.



*fotografie*  
L. Chiesa/G. Changyao/H. Leue/J&L. Merril/  
Topic/L. Zennaro/X. Zhengkui

# C

Crescere insieme, senza frontiere. Con lo sguardo rivolto verso quel mito di sempre: la modernità. Oggi lo chiamiamo progresso, oppure evoluzione, o magari *trend*: qualunque nome gli vogliamo dare, fin dall'inizio il bisogno dell'essere umano di immaginare il suo futuro e confrontarsi sul cammino della civiltà, sui suoi rischi e sulle sue opportunità è stato il battito che ha fatto pulsare il cuore delle Esposizioni Universali. Un cuore che palpita da più di 160 anni. Londra, 1851: è qui che per la prima volta si riuniscono ben 28 nazioni per un totale di oltre sei milioni di visitatori, un successo enorme in un periodo in cui certo non esistevano aerei né autostrade. Il tema è eloquente e racchiude subito, nel titolo della prima edizione, lo spirito delle altre Expo che seguiranno per oltre un secolo e mezzo: *Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations*. L'industria, simbolo del progresso e della speranza per un futuro di benessere e crescita, battezza dunque la lunga storia delle Expo. Il mito della modernità e la voglia di guardare avanti non smetteranno più di caratterizzare queste gigantesche manifestazioni. Che hanno richiamato nel tempo milioni di visitatori, hanno svegliato milioni di coscienze, hanno mostrato al mondo città e Paesi, culture e visioni diverse, hanno riscattato economie e innalzato bandiere globali. Certo oggi, quando parliamo di



In queste pagine: le strutture delle edizioni passate dell'Expo. Genova, Lisbona, Shanghai, Taejon.

benessere e crescita, quando progettiamo il nostro futuro e pensiamo alla "modernità", non ci riferiamo necessariamente all'industria: anzi, la modernità, declinata nel terzo millennio, è immaginare un futuro più sano e sostenibile, in cui l'equilibrio tra l'uomo e il suo ambiente sia recuperato, in cui non ci siano esclusi e in cui i bisogni primari tornino a essere protagonisti come base del vivere civile. Ce lo spiega il Direttore Generale della

OGGI NON C'È PIÙ BISOGNO  
DI MOSTRARE QUEL CHE SI HA  
E CHE SI SA. QUELLO CHE SI DEVE  
FARE OGGI È RIUNIRSI PER TROVARE  
SOLUZIONI CONCRETE,  
LASCIARE UN SEGNO TANGIBILE



Divisione Gestione Evento di Expo 2015: «In un mondo in cui oltre un miliardo di persone soffre di fame, o al contrario di obesità – spiega Piero Galli – il tema scelto per l'Expo 2015, ossia "Nutrire il pianeta, energia per la vita", nasce dall'obiettivo di rispondere a sfide decisive per la sopravvivenza umana». Un concetto moderno di modernità.

Ma tra quella prima edizione londinese del 1851 e quella milanese che si terrà nel 2015, c'è una lunga storia. Spesso generosa di colpi di scena, curiosità, grandi e piccole eredità. La prima, appunto quella del 1851, ad esempio, mise in mostra e lanciò qualcosa che sembrava assolutamente strabiliante: la doccia. O anche il primo orologio con la sveglia. Ma l'Esposizione più famosa di tutte resta quella di Parigi del 1889, organizzata per celebrare il centenario della rivoluzione francese: eredità tangibile dell'evento fu quello che ancora oggi è considerato il simbolo di Parigi e della Francia, la Tour Eiffel. Tre anni di lavori, 18.000 pezzi di ferro, mezzo milione di chiodi, la torre costituiva l'entrata dell'Esposizione e doveva rimanere al suo posto per soli vent'anni, anche perché su di lei piovvero critiche feroci: era considerata un mostro inguardabile dalla maggior parte dei francesi e fu accusata di essere una vera rovina per l'immagine della città. Lo scrittore Guy de Maupassant certo non immaginava che sarebbe diventata un monumento tra i più visitati al mondo quando la bollò come "uno scheletro sgraziato e gigantesco" e andò via da Parigi per tutta la durata dell'Expo per sottrarsi all'umiliazione di quella violenza alla città. La Tour Eiffel è ancora là, e le Esposizioni continuarono a susseguirsi per molti anni nelle capitali europee con alcuni "sconfinamenti" negli Stati Uniti e uno (nel 1880) in Australia, a Melbourne.

Anche l'Italia ebbe la sua esposizione Universale. E proprio a Milano. Fu nel 1906 e contribuì a lanciare l'Italia nel novero dei Paesi industrializzati e a fare di Milano la capitale economica del Belpaese. Il mondo si accorse dell'Italia come nazione economicamente al passo

con le altre potenze europee, percepì il capoluogo lombardo come una città industriale dal volto moderno. L'esposizione del 1906 era dedicata ai trasporti, era infatti l'anno in cui veniva inaugurato il nuovo e modernissimo traforo alpino del Sempione, nonché la nuova linea ferroviaria Parigi-Milano: la città ebbe un vero e proprio risveglio, 200 padiglioni furono allestiti per accogliere i visitatori da tutto il mondo, un intero quartiere venne dedicato all'Expo e anche in questo caso si volle costruire un edificio che rimanesse a ricordo di quell'appuntamento. Lo vediamo ancora, è l'Acquario Civico, il terzo acquario più antico d'Europa ed emblema dello stile Liberty milanese. Insomma, col tempo si capì che le Esposizioni Universali, che richiamavano l'attenzione di milioni di visitatori, erano un appuntamento di interesse mondiale e potevano costituire non solo un momento di confronto e crescita su argomenti cruciali per l'umanità, ma anche una vetrina fenomenale per il Paese che le ospitava. Si pensò quindi di disciplinarle e di regolamentarne l'organizzazione: nacque così nel 1928 il Bureau International des Expositions, il BIE, un'organizzazione intergovernativa che delinea i diritti e i doveri degli organizzatori, stabilisce il luogo e approva o meno i temi scelti. Fu deciso che le Expo si dovessero tenere ogni cinque anni e che dovessero trattare temi globali, degni di una riflessione che coinvolgesse il mondo intero, e che nel mezzo si potessero organizzare manifestazioni più mirate ad argomenti particolari. Da allora le Esposizioni Universali sono un appuntamento atteso e codificato, grandioso e organizzato nei minimi particolari. Solo un evento grave e terribile come la seconda guerra mondiale frenò la corsa dell'umanità a confrontarsi sui temi del suo progresso: l'Esposizione che si sarebbe dovuta tenere a Roma nel 1942 fu cancellata ma lasciò ugualmente le sue tracce, ossia l'elegante e moderno quartiere EUR della capitale con i suoi imponenti edifici di marmo in perfetto stile fascista, che fu costruito proprio per



accogliere degnamente la manifestazione e prende il nome appunto dalla sigla "Esposizione Universale di Roma". Dopo la parentesi della guerra, le Esposizioni ripresero il loro corso. Bruxelles, Seattle, Montreal, fino a spostarsi verso Levante: nel 1970 per la prima volta il Giappone ospita un'Expo (a Osaka) e apre la strada all'Asia come grande culla delle Esposizioni Universali. Sarà ancora la volta del Giappone, infatti, nel 2005 (Aichi) e il testimone passerà poi alla Cina nel 2010, dove a Shanghai si è tenuta l'ultima Esposizione Universale prima di quella di Milano 2015. L'ingresso dei Paesi asiatici segna l'avvento di un'era nuova. È l'era della microtecnologia e della crescita con gli occhi a mandorla, certo, ma è anche il momento in cui il mondo si accorge delle emergenze ambientali, della necessità di tornare a un concetto di benessere che non voglia dire solo ricchezza ma anche salute e armonia con il proprio mondo. Non a caso le ultime Expo evocano la natura, la vita, l'ambiente. Quella di Aichi nel 2005 s'intitolava "La saggezza della Natura", quella di Shanghai del 2010 "Better city, better life", quella di Mila-



no come sappiamo sarà dedicata all'alimentazione, alla nutrizione del pianeta e delle persone che lo abitano. «Ma a differenza che nel passato – spiega Piero Galli – il nostro non sarà uno slogan: sarà un tema. Se nelle edizioni precedenti ci si riuniva in un luogo per fare il punto sui risultati ottenuti o mettere a disposizione il *know-how* su un certo argomento, a Milano 2015 non sarà così: noi abbiamo sollevato un tema e su questo vogliamo discutere con tutto il mondo per elaborare e proporre soluzioni che possano cambiare il futuro. Guardiamo avanti, vogliamo lasciare un'eredità concreta. Noi la chiamiamo *legacy*: un lascito». E d'altronde lo ricorda anche il BIE: «Un'Esposizione è una manifestazione che, qualunque sia il suo titolo, ha come scopo principale l'educazione del pubblico e l'innovazione, ma soprattutto quello di indicare prospettive per il futuro. Ed è di vitale importanza – spiega il Segretario Generale del BIE, Vicente González Loscertales – che la comunità internazionale dimostri ancora una volta il suo impegno per costruire qualcosa di tangibile e che le nazioni presentino progetti

«L'industria, simbolo del progresso e della speranza per un futuro di benessere e crescita, battezza la lunga storia delle Expo. Il mito della modernità e la voglia di guardare avanti non smetteranno più di caratterizzare queste gigantesche manifestazioni»

che siano in grado di "catturare" il visitatore per portarlo dentro al tema, un tema che è di vitale importanza per il pianeta e per tutti noi». A Milano non per esporre, quindi, ma per proporre. È la nuova filosofia delle Esposizioni Universali? «Pensiamo di sì – risponde con orgoglio Piero Galli – noi vogliamo spargliare. Oggi non c'è più bisogno di mostrare quel che si ha e che si sa: con le nuove tecnologie, ormai, tutto il sapere è a disposizione di tutti e non c'è più bisogno di riunirsi in un luogo per scambiarsi informazioni. Quello che si deve fare oggi è riunirsi per trovare soluzioni concrete, lasciare un segno tangibile. È un approccio nuovo che influenzerà anche le Expo del futuro». Ecco dunque dove ci ha portato la storia. Da quella prima lontana Esposizione Universale in cui l'industria era la regina, siamo arrivati all'Expo che parlerà di cibo e di fame nel mondo, di quanto è preziosa la terra, di quanto è importante un seme o vitale l'acqua. Siamo tornati indietro? «Siamo tornati all'essenziale – conclude Piero Galli – e se la prossima Esposizione Universale, quella del 2020 che si terrà a Dubai (dunque di nuovo in Asia) saprà accogliere questo approccio, avremo avuto un autentico successo: avremo capito che la modernità non consiste nell'invenzione della doccia o dell'orologio con la sveglia, ma nella capacità di trovare soluzioni intelligenti ai bisogni dell'umanità».



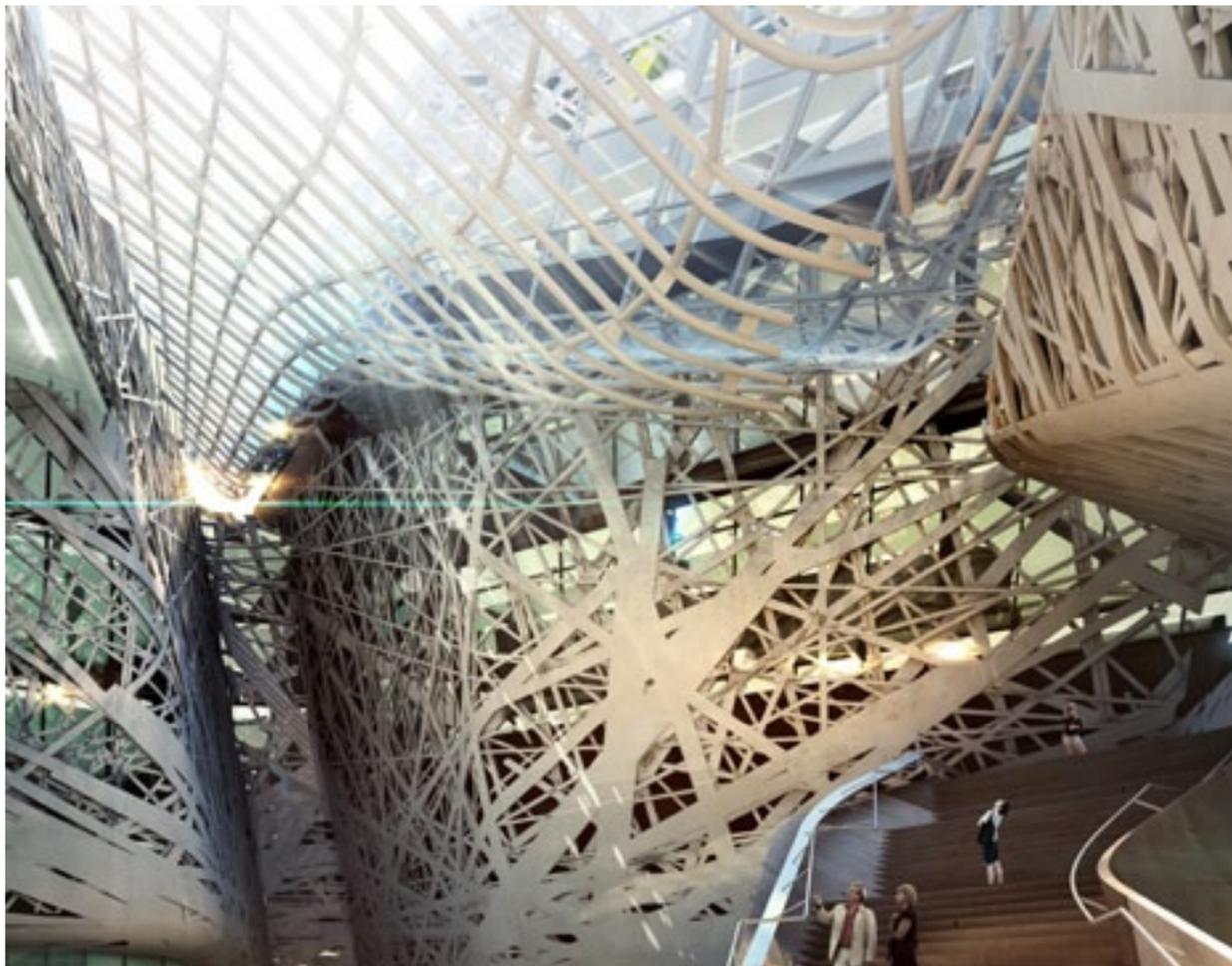
# PADIGLIONE ITALIA: UN'IDEA DI PAESE

di Diana Bracco

IL 2015 SARÀ UN ANNO CRUCIALE PER L'ITALIA E IN PARTICOLARE PER LA CITTÀ DI MILANO: SI PREVEDE INFATTI CHE L'EXPO SARÀ IN GRADO DI GENERARE IMPORTANTI CIFRE A LIVELLO OCCUPAZIONALE SU TUTTO IL TERRITORIO E METTERE FINALMENTE IN MOTO LA REALIZZAZIONE DI INFRASTRUTTURE, CHE I CITTADINI LOMBARDI ASPETTANO DA ANNI. IL RILANCIO DELL'IMMAGINE DEL NOSTRO PAESE NEL MONDO, IL CUI FULCRO SARÀ IL PADIGLIONE ITALIA, PENSATO COME UN LUOGO DI INCONTRO E DI SCAMBIO IN NOME DELLA RISCOPERTA DEL SENSO COMUNITARIO.

*fotografie*  
Nemesi & Partners






---

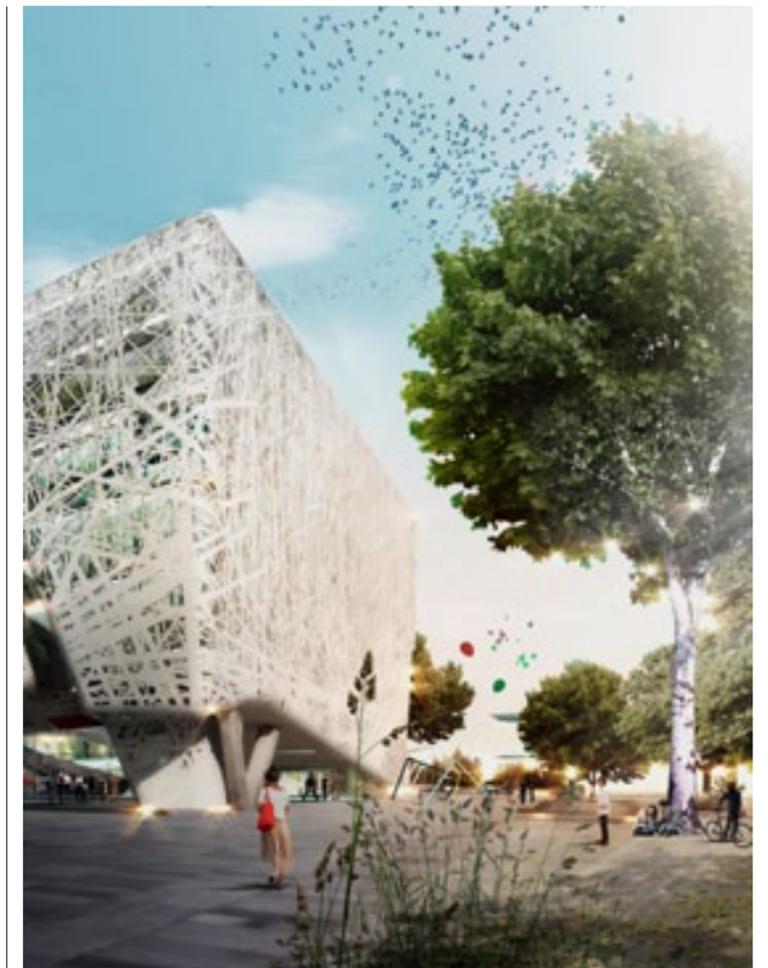
I POSTI DI LAVORO CREATI DA EXPO TRA IL 2012 E IL 2020 SARANNO 191.000 COSÌ SUDDIVISI: 102.000 A MILANO, 27.000 NELLE ALTRE PROVINCE LOMBARDE E 62.000 NELLE DIVERSE REGIONI ITALIANE

---

# N

Nel 2015 Milano e l'Italia saranno al centro dell'attenzione del mondo; durante il semestre dell'Esposizione Internazionale arriveranno oltre 130 capi di Stato e centinaia di delegazioni ministeriali ed economiche per incontri B2B. Milano e l'Italia diventeranno "the place to be" del 2015, il luogo in cui bisognerà essere: ecco perché diciamo che l'Expo 2015 si traduce per l'Italia in una vera missione-Paese.

Uno studio commissionato dalla Camera di Commercio di Milano alla SDA Bocconi, e presentato lo scorso 21 dicembre, ha dimostrato che l'Esposizione sarà un volano anticiclico e un'occasione concreta di crescita economica e occupazionale, oltre che una straordinaria opportunità per il rilancio dell'immagine dell'Italia nel mondo. Secondo la ricerca, realizzata da una squadra di analisti economici coordinati dal professore Alberto Dell'Acqua, i posti di lavoro creati da Expo tra il 2012 e il 2020 saranno 191.000, così suddivisi:



102.000 a Milano, 27.000 nelle altre province lombarde e 62.000 nelle diverse regioni italiane. La stima dell'occupazione generata tiene conto degli investimenti di Expo Spa, dei Paesi partecipanti, dell'aumento dei consumi legato ai milioni di visitatori, e dell'incoming turistico. Fino al 2015 l'occupazione attivata da Expo riguarderà principalmente il settore delle costruzioni e del comparto industriale, invece nel corso dell'evento sarà la volta di turismo, servizi all'impresa, eventi, e servizi alla persona. Sul territorio nazionale la produzione aggiuntiva generata da Expo sarà di 23,6 miliardi di euro, di cui 15,8 a Milano e Lombardia; complessivamente questo volume d'affari genererà in Italia un valore aggiunto, cioè un margine economico effettivo al lordo delle tasse, di 10 miliardi di euro.

Tra l'altro l'Expo si sta dimostrando anche uno straordinario attrattore di capitali stranieri: gli investimenti esteri stimati



raggiungeranno un miliardo e trecentomila euro, e quelli dei global partner privati hanno superato i 250 milioni. I Paesi che hanno deciso di costruire un proprio padiglione nazionale sono ben 60, mentre all'Expo di Shanghai erano 45. Infine, durante i sei mesi dell'Esposizione ci aspettiamo che giungano in Italia oltre sette milioni di stranieri.

Dal punto di vista dei lasciti materiali l'Expo, come ogni grande evento, porterà al nostro Paese benefici duraturi. In Lombardia, in particolare, saranno finalmente realizzate infrastrutture come la Brebemi (il collegamento autostradale Brescia-Bergamo-Milano), parte della TEM (Tangenziale Est Esterna di Milano), la nuova linea della metropolitana milanese, e tanti altri servizi che i cittadini aspettavano da decenni. Alla città di Milano resteranno dopo l'Expo anche un grande parco, che sorgerà al posto di un'area precedentemente abbandonata, la riqualificazione della Darsena e dei Navigli che saranno resi fruibili, e il Palazzo Italia che sarà il cuore dell'intera Expo, dal momento che siamo il Paese ospitante.

Voglio ricordare brevemente le tappe del percorso di realizzazione di questa particolare costruzione. Il primo step – appena fui nominata dal Governo Commissario di sezione per il Padiglione Italia – fu la scelta del concept, che presentammo al pubblico alla Triennale di Milano, in occasione dell'evento "Disegnare l'Italia" del 20 novembre 2012.

In queste pagine:  
il padiglione  
dell'Italia (Palazzo  
Italia) progettato da  
Nemesi & Partners.

Elaborato dal nostro consulente artistico Marco Balich, il concept ruota attorno all'idea di vivaio, luogo e simbolo dello sviluppo di nuove generazioni. Connotato da cinque codici di realizzazione (acqua, energia, trasparenza, natura e tecnologia) e collegato all'evocativo simbolismo dell'Albero della Vita, il Padiglione Italia sarà dunque uno spazio protetto, di crescita, sviluppo, formazione: un laboratorio che aiuti i progetti e i talenti a "germogliare".

Una volta definito il concept, nell'aprile 2013 abbiamo deciso, nonostante la ristrettezza dei tempi, di lanciare un concorso internazionale di progettazione: una scelta coraggiosa, all'insegna della trasparenza e del coinvolgimento delle migliori energie creative per la realizzazione dell'opera che rappresenterà l'Italia, le sue istituzioni e i suoi territori di fronte a tutti i Paesi del mondo. Il vincitore del concorso, cui hanno partecipato

oltre 60 studi di diversi Paesi, è risultato il raggruppamento costituito da Nemesi & Partners Srl, Proger SpA, e BMS Progetti Srl. Queste tre realtà italiane di Roma, Pescara e Milano, hanno proposto un progetto che si presenta come una "foresta urbana", in cui l'architettura assume, attraverso la propria pelle e articolazione volumetrica, le sembianze di un albero-foresta in cui il visitatore potrà immergersi e vivere un'esperienza emozionale. Sottolineo anche che il progetto sviluppa l'idea di un organismo architettonico il più possibile energeticamente indipendente, in cui sarà garantito al massimo l'equilibrio tra produzione e consumo d'energia. Il percorso espositivo sarà un vero e proprio iter esperienziale, di viaggio e scoperta all'interno dell'edificio-albero alto 25 metri.

Nell'ottobre 2013, in tempi record, abbiamo indetto la gara per la costruzione del Padiglione, che è stata aggiudicata a dicembre: vincitrice è risultata l'Associazione Temporanea di Imprese di Italiana Costruzioni S.p.A. e Consorzio Veneto

«Il Padiglione Italia rappresenta l'idea che ognuno debba offrire il meglio di sé nell'interesse comune: è un simbolo di appartenenza e di unità nella varietà»

Cooperativo S.C.P.A. I lavori sono appena iniziati, e finiranno a marzo 2015, nel gennaio 2015, ci sarà invece l'avvio degli allestimenti, che rappresenta la fase finale della realizzazione del Padiglione.

Lo scorso gennaio, un'altra tappa importante: la presentazione del logo del Padiglione Italia avvenuta a Roma presso la sede della Stampa Estera. Il logo si presenta giovane, fresco, e simboleggia lo stare insieme di una serie di centri, ognuno portatore di un'identità unica e peculiare, fortemente e profondamente italiana. Il Padiglione Italia rappresenta l'idea che ognuno debba offrire il meglio di sé nell'interesse comune: è un simbolo di appartenenza e di unità nella varietà.

L'Expo 2015 e il Padiglione Italia, in particolare, hanno infatti una grande ambizione: far emergere la fiducia nell'Italia ai cittadini, a cominciare dai più giovani, riscoprendo insieme il senso della nostra comunità. Dobbiamo ritrovare la fierezza e l'orgoglio del nostro saper fare e del nostro saper accogliere.



# INFRASTRUTTURE LEAN PER RIPARTIRE

di Ennio Cascetta

PROGETTARE COMBATTENDO GLI SPRECHI: QUESTO L'OBIETTIVO DI UN MODO DI PENSARE ALLE INFRASTRUTTURE CHE TENGA CONTO DEL REALE BISOGNO DEGLI UTENTI E DELLE ESIGENZE DEL TERRITORIO, GIOCANDO D'ANTICIPO NELLA VALUTAZIONE DI COSTI E BENEFICI DI UN PROGETTO. È LA FILOSOFIA DEL LEAN DESIGN: PERDERE SPRECHI ACQUISENDO VALORE.

*fotografie*

A. Costa/L. Puricelli/Buena Vista Images



I ritardi infrastrutturali e i problemi relativi alla realizzazione di nuove infrastrutture in Italia sono evidenti da tempo. Negli anni, soprattutto dalla crisi economica del 2008, sono state fatte molte proposte da prestigiosi soggetti istituzionali oltre che da singoli studiosi. Sebbene la gran parte dei contributi sia di tipo giuridico ed economico, ricorre spesso il richiamo alla necessità di rivedere “al ribasso” la progettazione delle infrastrutture italiane, giudicate troppo pesanti, indebitamente costose, in una parola, mal progettate. Questa istanza è indicata in vario modo, dalla necessità di ridurre l'*overdesign*, al richiamo verso infrastrutture parche, fino al *frugal engineering*. Ma cosa si vuole veramente dire? Quali sono le basi tecniche e culturali cui si fa riferimento? Si invocano in sostanza infrastrutture meno costose ma poco è detto sul come raggiungere questo risultato. E comunque, è veramente questo l'obiettivo? Un'infrastruttura meno costosa è sempre preferibile, “a prescindere”? Non può essere così perché, al limite, converrebbe non costruire nessuna nuova infrastruttura, contraddicendo l'assunto di partenza.

Vorrei fornire un contributo a questo dibattito proponendo i concetti di *lean design* e *lean infrastructures*. Le idee alle quali stiamo lavorando in NETLab, il centro di ricerca e sviluppo del Gruppo NET Engineering International, con il coinvolgimento del Dipartimento di Ingegneria dei Trasporti

dell'Università Federico II di Napoli e del Dipartimento di Tecnica e Gestione dei sistemi industriali dell'Università di Padova, si basano sull'applicazione dei principi della *lean production*, la produzione snella, al caso della progettazione delle infrastrutture di trasporto.

Com'è noto quello della *lean production* è un concetto che nasce nel campo dell'organizzazione industriale, e in particolare dell'industria automotive. Lanciato in Toyota è stato applicato in tantissimi settori dell'industria manifatturiera e comincia a esserlo anche nel campo dei servizi. Le tecniche e, soprattutto, il modo di pensare *lean* si basano sull'idea di combattere gli sprechi, chiamati *muda*, termine giapponese con forte contenuto etico. Uno spreco non è solo un inutile consumo di risorse, ma un atto socialmente deprecabile. Gli sprechi sono definiti come tutti i consumi di risorse che non corrispondono a un aumento di valore per il cliente.

La traduzione di questo modo di pensare alle infrastrutture porta a conclusioni non banali o comunque non applicate nella prassi progettuale del nostro Paese. Le abbiamo sintetizzate nei sette principi del *lean design*. In sintesi: 1) La scelta di fondo della tipologia di infrastruttura deve essere motivata attraverso uno studio di fattibilità progressivo, il maggior costo rispetto alle soluzioni più economiche, da quella di non fare nulla, al potenziamento tecnologico delle infrastrutture esistenti, fino alle soluzioni più costose (nuove infrastrutture con caratteristiche progressivamente di maggiore prestazioni e/o capacità) deve essere giustificato da un aumento proporzionale del valore per i "clienti" – utenti dell'infrastruttura e del sistema di trasporto nel suo complesso, territorio, istituzioni locali, imprese – del progetto.

2) Il progetto deve essere flessibile e dinamico, ove possibile deve individuare le fasi funzionali di costruzione e attivazione. Si costruisce quello che serve quando serve: ciò che serve ora è più utile di ciò che potrebbe servire domani. Un'infrastruttura realizzata troppo presto rispetto ai reali bisogni è uno spreco e, quindi, i progetti *lean* devono tenere conto della possibilità di svilupparsi



«Le tecniche e il modo di pensare *lean* si basano sull'idea di combattere gli sprechi: uno spreco non è solo un inutile consumo di risorse, ma un atto socialmente deprecabile»

per fasi, rispondendo ai cambiamenti interni ed esterni. Tuttavia anche se si dimostra l'utilità di realizzare solo una prima parte di un'infrastruttura, bisogna prevedere sin dall'inizio le condizioni per lo sviluppo successivo (es. espropri e vincoli urbanistici), se ci si attende che nel tempo possa essere utile uno sviluppo ulteriore (per esempio un altro lotto dell'infrastruttura).

3) Gli elementi progettuali specifici della tipologia di infrastruttura devono essere tali da contenere al massimo i costi; le scelte progettuali devono essere motivate dal valore che creano per gli utenti e la collettività, non dall'applicazione di standard predefiniti (i regolamenti vanno intesi come indirizzi, non come norme vincolanti). Siamo in Europa, ma gli standard italiani sono spesso molto più pesanti di quelli di altri Paesi europei che pure hanno raggiunto livelli di sicurezza maggiori dei nostri, dalle gallerie ferroviarie e stradali alle stazioni metropolitane, fino alle barriere autostradali. Gli "standard progettuali normativi" hanno un'impostazione antiquata, deresponsabilizzano il progettista e non lo stimolano nella ricerca di nuove soluzioni.

4) La fase di progettazione deve avere tempi e risorse adeguati per effettuare le valutazioni necessarie. Un'opera mal progettata comporterà sprechi, costerà di più e impiegherà più tempo. Numerose esperienze accumulate indicano che le prime fasi della progettazione, soprattutto pre-fattibilità e fattibilità tecnico-economica, sono quelle nelle quali si spende di meno, mentre le de-

cisioni prese incidono in modo più rilevante sul valore dell'infrastruttura. La distribuzione delle spese di progettazione segue un andamento quasi sempre opposto: si spende (o più correttamente si investe) molto poco nelle prime fasi, mentre le fasi finali del progetto assorbono una notevole quantità di risorse e incidono su frazioni sempre più limitate del valore. Gli studi di pre-fattibilità e di fattibilità sono considerati uno spreco piuttosto che un investimento, tanto si è già deciso cosa fare... Quanti sono gli studi di fattibilità che concludono che una infrastruttura non è fattibile, non conviene? 5) Il progetto deve comprendere la costruzione del consenso sulle scelte. Un progetto infrastrutturale sul quale non c'è consenso comporta sprechi, costa di più e impiega più tempo. Quindi il *lean design* deve comprendere il *public engagement* come parte integrante della progettazione. Nello studio di fattibilità è necessario far rientrare prima la verifica del consenso per le diverse ipotesi di intervento, e anche per questa ragione, è opportuno che le risorse siano adeguate. Il *public engagement* dovrebbe proseguire nelle fasi successive della progettazione secondo il livello di decisioni relativo a ciascuna di esse.

6) Il valore di un'infrastruttura non è solo quello funzionale: un'infrastruttura bella e attenta all'ambiente può costare poco (o nulla) in più e avere un valore simbolico che arricchisce un territorio e facilita il consenso. Non cogliere il potenziale valore simbolico, estetico e di consenso di un'infrastruttura è uno spreco. L'infrastruttura *lean* sarà quindi attenta all'estetica nella sua geometria, nell'inserimento nel paesaggio, nelle sue opere d'arte (ponti, viadotti, stazioni e terminali). Un'attenzione che non deve essere la ricerca di sterile sensaziona-



In queste pagine: la progettazione e la costruzione in Italia.

lismo, con costi fuori controllo, ma deve essere commisurata al "valore" (simbolico, di consenso, di utilizzo), che essa produce. 7) L'infrastruttura deve essere progettata insieme alle tecnologie di monitoraggio, comunicazione, controllo, di gestione, di produzione dell'energia. Queste possono addirittura ridurre i costi di costruzione (ad esempio sostituendo o riducendo degli elementi fisici) e di gestione evitando, quindi, degli sprechi. Ormai i sistemi di trasporto intelligenti (ITS o Intelligent Transportation Systems) sono molto diffusi nei diversi ambiti, ma sono ancora concepiti e progettati indipendentemente dalla componente fisica dell'infrastruttura. Invece proprio dalla progettazione congiunta di infrastruttura e sistemi tecnologici si possono avere risparmi e/o una qualità dei servizi molto migliore: basti pensare alla possibilità di eliminare i caselli autostradali grazie a un sistema di pagamento in corsia (*free flow tolling*), oppure all'aumento del numero di treni che può utilizzare una linea ferroviaria con i sistemi di controllo dinamico della circolazione, fra qualche anno addirittura satellitari. In definitiva l'obiettivo della progettazione snella è di progettare infrastrutture che abbiano un chiaro valore per i clienti. Le infrastrutture snelle non sono necessariamente infrastrutture modeste o minimali; sono infrastrutture che avranno una maggiore probabilità di essere costruite e una migliore qualità. Alcuni critici del *lean thinking* ritengono che in fondo esso non sia altro che un modo ordinato di presentare il buon senso: ciò è probabilmente vero, ma questa, si ribatte, è esattamente la forza del pensiero *lean*. Comunque sia un po' di buon senso è a mio avviso assolutamente necessario per completare e/o ripercorrere i tanti, troppi, progetti di infrastrutture di trasporto che oggi affollano i documenti programmatici e i convegni del nostro Paese. Una *project review* seria, una bella cura "snellente" di cui abbiamo bisogno per rimettere in moto la macchina degli investimenti, oggi bloccata, fra l'altro, dall'evidente eccesso di promesse e di aspettative generate dagli ultimi quindici anni di Legge Obiettivo e di programmazione "concorrente". Quanto di meno snello si possa immaginare.

AUTOSTRADE DEL GUSTO

# A9 MILANO-LAGHI

DI SILVIA CERIANI

Con l'approssimarsi di Expo 2015 Milano non sarà protagonista solo in quanto città ospite di questo evento dal titolo molto ambizioso: "Nutrire il pianeta, energia per la vita". Perché per dirla in termini semplici, ammesso che semplificare sia possibile, chi varcherà le soglie dell'Expo avrà modo di vedere rappresentato il cibo prodotto in tutti i Paesi del mondo, e di comprendere come essi si stiano preparando ad affrontare una delle sfide più ambiziose del nuovo millennio: garantire la sicurezza alimentare agli oltre sette miliardi di abitanti del pianeta Terra, assicurando loro un'alimentazione sana e di qualità. Sotto i riflettori, saranno quindi i diversi Paesi del mondo, con le loro tradizioni gastronomiche, le loro innovazioni e le loro tecnologie produttive. E il fatto che la sede di Expo si trovi a Milano, darà modo al Made in Italy di promuovere e rendere protagoniste le proprie eccellenze. In questo breve itinerario, che si snoda in parte sul percorso della Milano-Laghi per poi deviare un poco più a est, è su una delle tante espressioni del Made in Italy che vogliamo focalizzare l'attenzione, ossia sulle produzioni tipiche della Lombardia, una terra forse meno rinomata di altre regioni, ma comunque molto interessante. In particolare, poiché è sui laghi che vogliamo restare, ci concentreremo su alcuni conservati ittici, ma anche sulle specie che si possono assaggiare nelle osterie locali.

La prima puntata gastronomica la facciamo nel **Comasco** dove, già dai tempi di Plinio il Giovane, i pescatori del posto erano soli-



*fotografie*

R. Harding World Imagery/M. Listri/L. Lescourret/J. Emmerson

ti far essiccare al sole i pescetti del lago. Quella che Plinio ci restituisce è la testimonianza più antica sulla preparazione dei "missoltini". Fra tutto il pescato lariano, quello che meglio si adatta a questa pratica di conservazione è l'agone, catturato nella parte più settentrionale del lago, dove l'acqua è più fresca e profonda: di dimensioni medio-piccole, l'agone è ricchissimo di grassi naturali e di omega 3 che lo conservano a lungo, una volta salato ed essiccato. Dopo una preparazione lunga e laboriosa, di cui sono in pochi a conoscere minuziosamente tutti i passaggi, i pesci vengono adagiati in tolle di latta, profumati appena con foglie d'alloro e delicatamente pressati, affinché il loro grasso affiori in superficie, garantendo una migliore conservazione.

Purtroppo oggi sono in pochi a dedicarsi alla pesca, che non è sufficientemente redditizia e patisce la concorrenza con prodotti importati da altrove, e in pochi conoscono le tecniche tradizionali di conservazione. Tuttavia, è ancora possibile sperimentare i missoltini in alcuni locali affidabili affacciati sul lago. Tre i locali che vi consigliamo per una sosta gustosa. Il primo è a **Mandello del Lario**, poco più a nord di Lecco, sul ramo orientale del lago. Qui c'è un'osteria il cui nome rimanda a una precedente attività: Sali e tabacchi. I missoltini li si può gustare come antipasto, ma anche come sugo dei tagliolini. Inoltre si possono

In queste pagine:  
l'Isola Bella e il  
lago di Como.



provare anche altri pesci di lago, come i lavarelli, proposti affumicati o in carpione. Diversamente, a **Proserpio**, 16 chilometri a est di Como, li ritroverete da Inarca, in una proposta interessante, la crema di borlotti con missoltini, in un menu che in generale pone in maggior risalto i prodotti di terra. Infine, se si vuole sperimentare la cucina lacustre autentica di un pescatore-ristoratore, non c'è che andare a **Bellagio**, da Silvio, che prosegue con orgoglio la tradizione di famiglia e il cui menu consente di assaggiare il meglio del pescato del Lario declinato in frittiture, patè, cotture al vapore o alla griglia. Secondo la pesca, vi saranno dunque proposti il lavarello, il persico, il luccio, cucinato con crema acida. Controllate bene il menu, e se la trovate, non perdetevi la tradizionalissima miascia – dolce povero a base di farina di mais, pane raffermo e frutta – e mettetene a confronto le diverse interpretazioni. Un altro lago noto per la pesca degli agoni è, più a est, quello di **Iseo**, lambito a sud dal tracciato della A4. Qui l'agone prende il nome di "sardina" ed è pescato tutto l'anno, eccetto che nei mesi primaverili, nel periodo della riproduzione. Come nel Comasco, la pesca avviene dal tramonto all'alba e la pratica di essiccazione, che nel tempo si è evoluta e non utilizza più i classici archèc (rami di frassino o carpino, piegati ad arco e tenuti in posizione da fili tesi legati alle estremità: le sardine si infilavano, una a una, in questi fili, gli archèc, appunto) avviene su appositi terrazzi ombreggiati, mentre per la conservazione si utilizzano recipienti di legno o di acciaio, dove le sardine sono pressate delicatamente e poi condite con olio d'oliva. Come mangiarle? La maniera più classica prevede di consumarle con la polenta, ed è proprio così che le propongono dai Cacciatori, un piccolo locale di **Sulzano**, sito sulla riva bresciana del lago. In alternativa, le si può provare come antipasto insieme ad altri pesciolini marinati o in carpione, e per il secondo si può fare affidamento su salmerini o coregoni alla piastra, o su delicati filetti di pesce persico dorato.

# C

## COSA COMPRARE

### PRESIDIO DEL MISSOLTINO DEL LAGO DI COMO ESSICCATO AL SOLE

Area di produzione: Lago di Como, province di Como e Lecco  
Referente dei produttori del Presidio: Cristian Ponzini  
031 950322

### PRESIDIO DELLA SARDINA ESSICCATA TRADIZIONALE DEL LAGO DI ISEO

Area di produzione: Lago d'Iseo  
Referente dei produttori del Presidio: Fernando Soardi  
338 4037775

## DOVE MANGIARE

### SALI E TABACCHI

Mandello del Lario, Piazza San Rocco 3  
Chiuso lunedì e martedì  
0341 733715

### INARCA

Proserpio, Via Inarca 16  
Chiuso il lunedì  
013 620424

### SILVIO

Bellagio, Via Carcano 12  
Non ha giorno di chiusura  
031 950322

### CACCIATORE

Sulzano, Via Molini 28  
Chiuso lunedì sera e martedì  
030 985184

fotografie

Paolo Montanaro/ Archivio Slow Food

## AUTOSTRADE DEL GUSTO



## PRESIDI SLOW FOOD



1 MISSOLTINO DEL LAGO DI COMO

2 SARDINA ESSICCATA DEL LAGO DI ISEO

AUTOSTRADE DEL GUSTO

# ECCELLENZA DA UN TERRITORIO

Tipica ricetta lariana, la **miascia** o *meascia* o, ancora, *turta di paisan* è un dolce povero, tradizionalmente realizzato con ingredienti di recupero come il pane raffermo e cotto nello stesso forno usato per la panificazione. Probabilmente trae origine da quel nucleo di ricette da cui si è sviluppato anche il migliaccio ma, col tempo, la ricetta originale si è progressivamente arricchita e le varianti si sono moltiplicate: al pane raffermo spesso si sostituisce un impasto di farina di grano e di mais; alcuni lo profumano con scorza di limone grattugiata e un po' di rosmarino tritato; altri ancora aggiungono all'impasto del cacao in polvere o dei fichi secchi. Nella preparazione rientrano anche latte, burro, uova, zucchero e frutta (mele, pere, uva e uva sultanina) e il risultato è un dolce molto nutriente, che anticamente poteva anche sostituire il pasto o costituire un'ottima merenda. Ora la miascia la offrono ancora alcune osterie del comasco. Se è presente in menu, il consiglio è ovviamente di provarla.

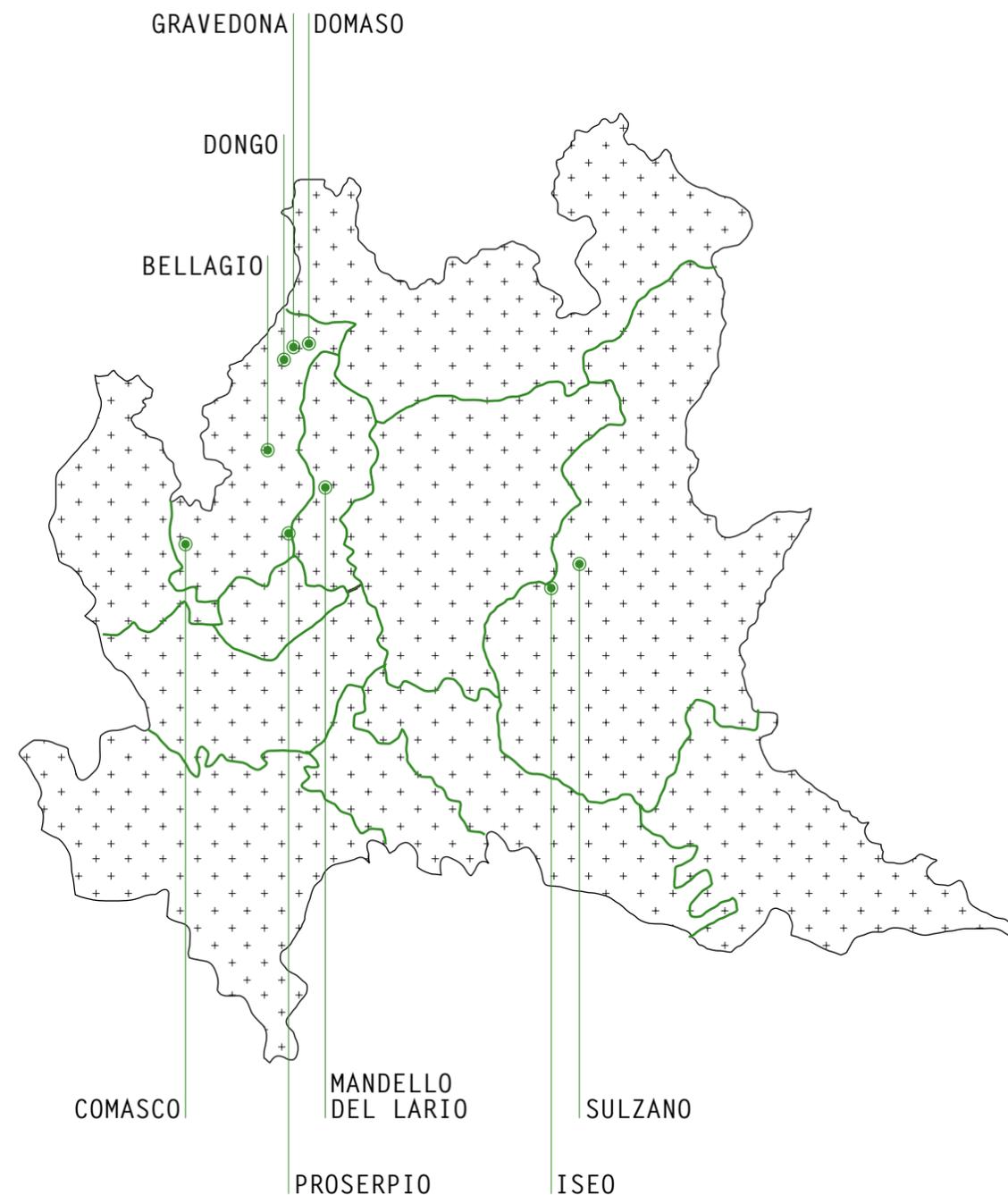


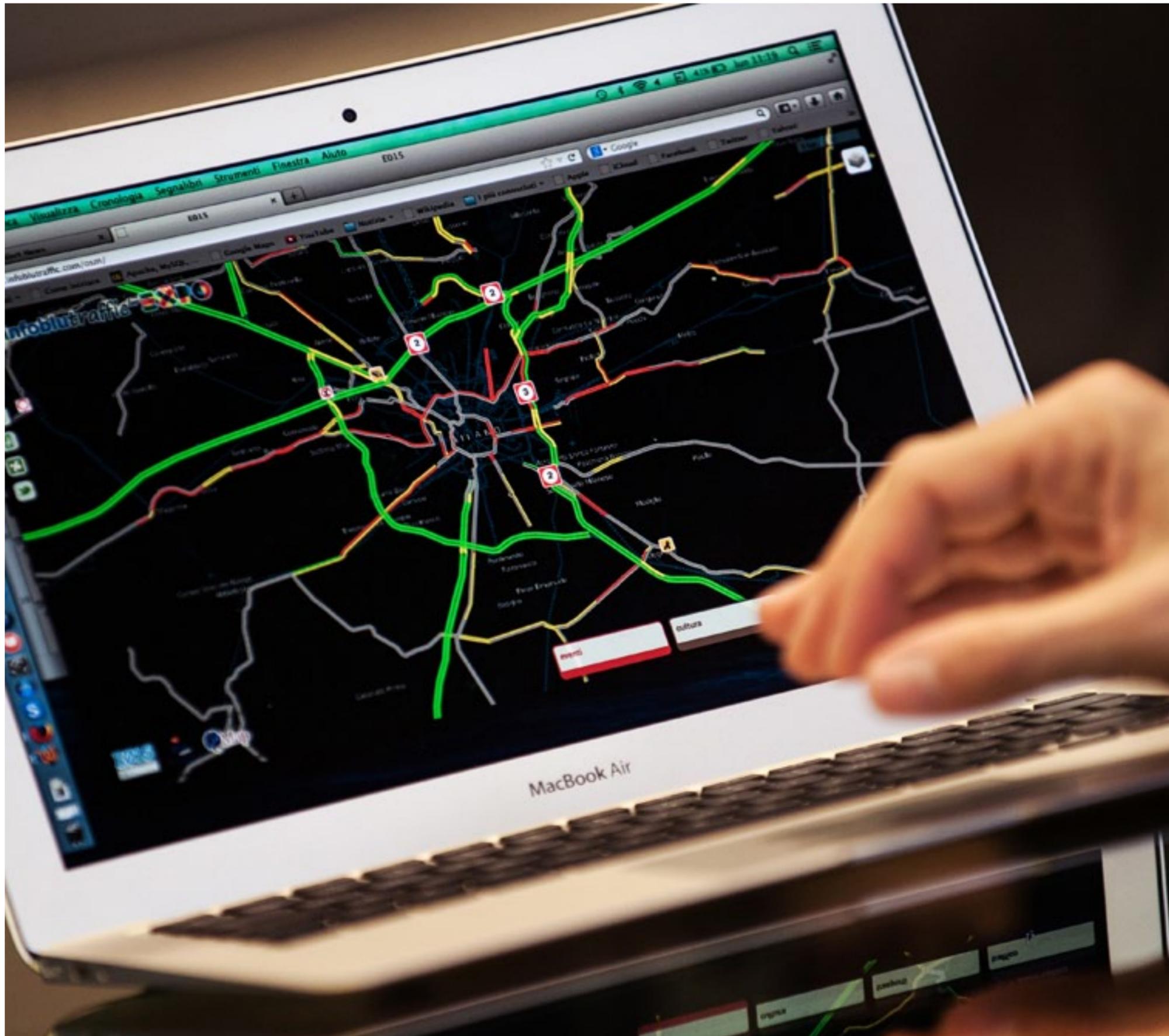
Quando ancora si faceva il burro artigianale, utilizzando il latte molto magro che derivava dalla sua produzione si realizzava anche il formaggio semuda o **furmagela**, che ora è molto difficile trovare in commercio. L'area di produzione comprende 18 Comuni nel Lario occidentale. Ancora oggi lo si consuma prevalentemente come condimento della polenta. Prodotto con latte crudo scremato, caglio e sale, viene stagionato per un periodo che può variare dai 40 giorni ai quattro mesi

e il suo sapore varia dalla delicatezza delle forme più giovani alla maggiore intensità di quelle più stagionate; anche il colore può variare dal giallo al paglierino al verdognolo. La produzione coincide con il periodo invernale, quando le vacche sono ricoverate in stalla, poiché con la stagione dell'alpeggio il loro latte è destinato ad altri prodotti e poiché il caldo rischierebbe comunque di compromettere il delicato processo di maturazione.

MILANO-LAGHI:

DOVE RINTRACCIARE IL GUSTO





GENTE DI AUTOSTRADE

# INFOBLU: LA STRADA RACCONTATA DAI PROTAGONISTI

DI EMANUELA DONETTI

FOTOGRAFIE - ANDREA STACCIOLI

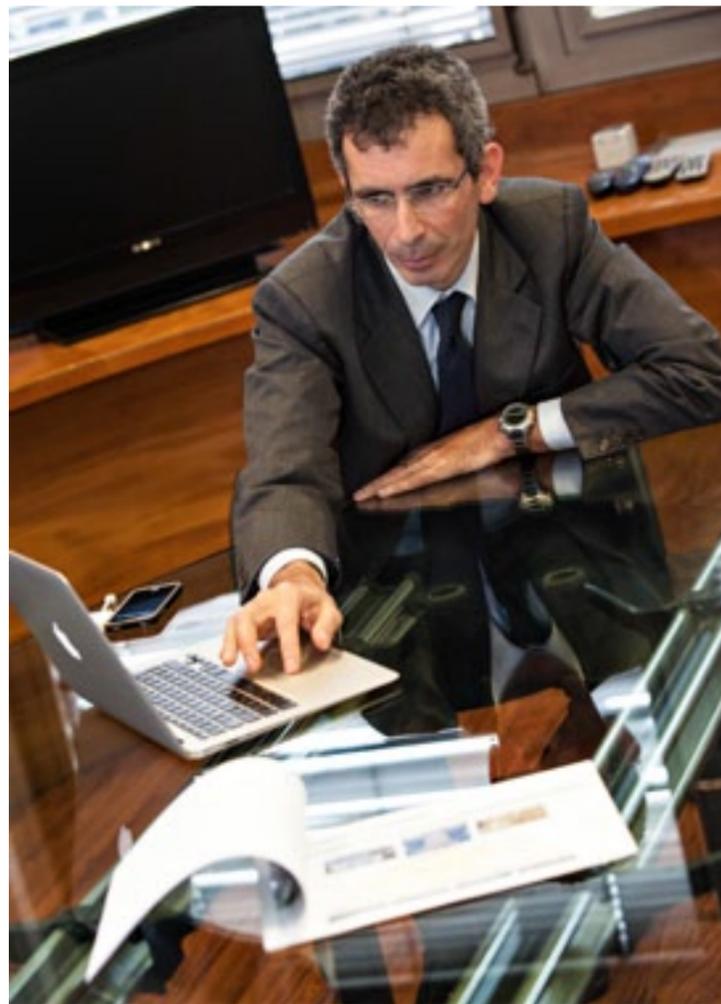
L'INFORMAZIONE STRADALE IN TEMPO REALE È QUELLA DI INFOBLU, L'AZIENDA FONDATA DA AUTOSTRADE PER L'ITALIA CHE È RIUSCITA A ELABORARE UN MODELLO "CROWDSOURCING" DI ALTA PRECISIONE PER FORNIRE DETTAGLI SUL TRAFFICO. UNA TECNOLOGIA CHE SI INSERISCE PERFETTAMENTE NELLA LOGICA DELLE SMART CITY E CHE SI MANIFESTA ANCHE NELL'IMPORTANTE RISORSA CHE INFOBLU HA PROGETTATO PER L'EXPO 2015.

# N

Nasce come uno strumento per fornire informazioni sullo stato di percorribilità della rete autostradale italiana, e si ritrova a essere una delle primissime aziende davvero smart d'Italia. È la storia di Infoblu, azienda fondata da Autostrade per l'Italia nel 2000, che oggi fornisce copertura informativa sulle strade e sulle principali aree metropolitane di tutta Italia, grazie all'integrazione dei dati provenienti da circa un milione e mezzo di veicoli dotati di blackbox sempre connessi e 300.000 smartphone con l'app Infoblu Traffic.

Elaborando questa quantità di dati eterogenei grazie alla piattaforma sviluppata *in house*, Infoblu è riuscita a creare un metodo innovativo per fornire informazioni dinamiche sul traffico in tempo reale, offrendo peraltro un vasto assortimento di servizi informativi di viabilità multicanale. Meglio di Waze e di Google Maps.

Com'è successo che un'impresa tutta ita-



In questa pagina:  
Fabio Pressi,  
Amministratore  
delegato di Infoblu.  
Nella pagina a fianco:  
il sistema di Infoblu,  
Fabio Pressi e  
Andrea Cerino,  
Responsabile sviluppo  
business e contratti.

liana sia riuscita a diventare competitor di Big G è presto detto. Concentrazione sul core business, buone idee, passione, preparazione. Ma soprattutto visione. Quella di Fabio Pressi, amministratore delegato di Infoblu, supportato da un team ristretto ma molto agguerrito, che si è trovato ad affrontare questa sfida che ogni anno diventava più interessante e coinvolgente, riuscendo a raggiungere risultati davvero impressionanti.

Per capire quali trasformazioni abbia vissuto il settore dell'informazione su strada, basta ricordare come ci si informava sulle condizioni del traffico negli anni Ottanta, e come lo si fa oggi.

Prima era un numero sul cosiddetto *avantielenco* (lo ricordate? Le prime pagine dell'elenco telefonico, con tutti i numeri utili), poi annunci via radio e tv, la radio dedicata, e poi una lunga scivolata con il numero verde, i pannelli a messaggio variabile

«Il tempo reale è fondamentale per chi si trova in strada. Consente di operare scelte immediate, di cambiare direzione, di evitare incolonnamenti, di diminuire il tempo alla guida, o di evitare del tutto un viaggio»



sulla rete, i navigatori a bordo, e ora le app su tablet e smartphone.

L'informazione sul traffico è diventata una questione quotidiana per chiunque, come il meteo e le notizie d'attualità. Condizionano le scelte di lavoro, gli orari degli appuntamenti, modificano i percorsi "soliti". «Il tempo reale è fondamentale per chi si trova in strada. Consente di operare scelte immediate, di cambiare direzione, di evitare incolonnamenti, di diminuire il tempo alla guida, o di evitare del tutto un viaggio – spiega Pressi – per questo è importante che una struttura come la nostra offra un servizio preciso, garanzia di efficacia». In cosa è diverso dagli altri navigatori sul mercato, in molti casi addirittura gratuiti? «Infoblu integra i dati provenienti da più flotte, in grado di generare ben cinquanta milioni di punti gps ogni giorno».

Le informazioni che Infoblu riceve sono estremamente precise: «A seconda dell'apparecchio a bordo, arriviamo a ottenere un dato di posizione fino a ogni due secondi. Questo significa che le informazioni che forniamo hanno un'accuratezza non paragonabile a quanto ottenuto finora, anche dalle telecamere posizionate lungo la strada».

Il segreto di Infoblu è quindi legato proprio al *crowdsourcing*. Non più "sensori su strada", collocati fisicamente sulla carreggiata, o nelle sue prossimità, perché i sensori di cui parliamo in questo caso sono le automobili stesse, grazie ai gps e alle carte sim degli apparecchi di bordo di cui sono dotate le "scatole nere" installate da alcune assicurazioni sui veicoli. Infoblu raccoglie dati dalla massa di mezzi in movimento, ne analizza percorsi, interruzioni, fermate, velocità. Elabora il tutto e re-invia le informazioni a tutti gli apparecchi connessi, sul sito internet, alle radio che partecipano al progetto, in un continuo scambio di dati e informazioni. Che potendo passare su vari canali (radio, televisivi, internet, app) trasformano Infoblu in un vero e proprio broadcaster crossmediale.

Se smart city è gestione dei Big Data e loro trasformazione in informazione, Infoblu si candida quindi a essere leader del settore in Europa nei prossimi anni, con una compe-

tenza ovunque invidiabile. «Grazie a questo effetto di raccolta di dati in crowdsourcing, e cioè potendo utilizzare i segnali inviati in automatico da un'enorme quantità di veicoli su strada, abbiamo potuto realizzare quella che abbiamo chiamato una "geografia di flussi veicolari". Una rete dinamica, sovrapposta all'infrastruttura effettiva, che rileva in ogni momento la condizione della rete, mostrando ad esempio la coda reale nel punto dove si trova esattamente in ogni istante, e non – come siamo abituati dai sistemi attuali – il traffico rilevato nel tempo dalle videocamere. Ad esempio, la colonna di auto segnalata avrebbe potuto intanto spostarsi altrove, proseguire, o avere inizio e fine in un luogo diverso. Perfino esaurirsi. Le telecamere offrono una visione limitata della carreggiata, da qualche decina di metri a un centinaio. Nello spazio tra una telecamera e l'altra, finora, le informazioni erano limitate ai controlli da elicottero. Ne conosce le conseguenze chi sente per radio la notizia di un incolonnamento, e poi su strada incontra il rallentamento parecchi chilometri prima di quanto comunicato». La precisione ora è data proprio dal poter trasformare ogni mezzo in un emettitore di segnale, e non più solo un ricevitore. Navigatore e smartphone diventano quindi un aggregatore di servizi destinati a chi si sposta: gps, notifiche push, app, web radio. E poco importa se il gps è integrato nel veicolo o se si utilizza il cellulare, l'importante è che lo strumento sia connesso, e possa ricevere e fornire dati in tempo reale. Quest'ultimo, e la sua interpretazione professionale, è fondamentale per la definizione del "miglior percorso" suggerito o in supporto alle decisioni personali. Il sistema è in grado di riconoscere variazioni anche minime delle velocità sulla rete, fornendo un allarme di inizio (o termine, ovviamente) di ogni situazione di traffico particolare, il tempo di attraversamento di una coda, l'incrocio di queste informazioni con quelle pianificate dal gestore della strada – lavori in corso, chiusure, riaperture, ecc. «Procedendo per crowdsourcing da tutti i soggetti protagonisti della mobilità, e quindi imparando a utilizzare dati sempre diversi, in grandissime quantità per ogni



In queste pagine:  
lo studio televisivo  
di My Way.

istante, abbiamo creato una competenza che ci consente ad esempio di distinguere una coda di traffico da un corteo di manifestanti o da un autobus. Chi si basa semplicemente sull'incrocio di dati provenienti da carte sim, infatti, si trova a confondere un pullman pieno di passeggeri con un enorme groviglio di piccoli veicoli. I segnali provengono dai cellulari delle persone a bordo, ma alcuni sistemi non hanno algoritmi che consentano una distinzione tra i veicoli. E questo è molto importante, se devo fornire informazioni e indicazioni certificate». Preoccupazione naturale, visto che Infoblu è la voce ufficiale di Autostrade per l'Italia, mentre altre app di navigazione – anche le più diffuse – non garantiscono sulle informazioni che forniscono. Vista l'altissima concorrenza di app consumer, peraltro gratuite, Infoblu si rivolge prevalentemente al mercato business dei gestori di infrastrutture e del traffico commerciale, avvantaggiandosi anche delle competenze di ITS (Intelligent Transport System) già in house grazie alle altre società del Gruppo, per operare come broadcaster di informazione a piattaforma crossmediale.

Infoblu, inoltre, fornisce i suoi contenuti a My Way, l'innovativo servizio di viabilità lanciato da Autostrade per l'Italia in collaborazione con Sky. Il servizio prevede 30 collegamenti televisivi giornalieri dalle 7.10 alle 21.40, in onda ogni mezz'ora sul canale 501 SkyMeteo24. Dal 3 marzo scorso il palinsesto di My Way si è arricchito di un nuovo servizio dedicato al traffico nelle grandi città di Roma e Milano. Anche CCISS e Polizia stradale stanno sperimentando la piattaforma come controllo dei dati reali, e pre-validazione della situazione del traffico, in modo da ridurre i tempi di verifica puntuale di ogni condizione sulle strade nazionali.

## E015

Forte di una competenza di altissimo livello, Infoblu non si è fermata sugli allori. Un board con una *vision* così definita non poteva infatti non intuire che Expo 2015 sarebbe stata l'occasione per fare la differenza anche con gli operatori e i turisti stranieri, e rivelarsi protagonista dell'infomobilità in ogni suo aspetto. Grazie alla collaborazione con il Cefriel del Politecnico di Milano, è stato



«E015 è un aggregatore di informazioni indispensabile per muoversi oggi e che consente di operare scelte logiche, come parcheggiare l'automobile e salire sul treno se in autostrada è segnalata una coda»

così aperto un tavolo per la promozione dell'infomobilità intermodale, che non ha portato a una nuova piattaforma, ma a un più innovativo "ecosistema digitale", E015. Un luogo virtuale dove ogni azienda coinvolta nel tema mobilità condivisa ha inserito i propri dati rinunciando alla "proprietà" totale degli stessi, in modo da poter costruire prodotti tecnologici davvero intermodali. Per poter fare questo, è stato redatto un protocollo di regole per stabilire il metodo d'uso. Ora su mappa – «usiamo un'infrastruttura condivisa di routing che si integra con OpenStreet Map, il protocollo "open" di mappe che l'Unione Europea e il governo italiano vorrebbero far adottare come strumento operativo per tutti i sistemi cartografici nazionali» dice Fabio Pressi – si trovano i dati della mobilità stradale sia sulle autostrade, sia sulle tangenziali e le principali strade di Milano, quelli di Ferrovie dello Stato, quelli di Trenord, Atm e di tutti gli altri partner. Un vero aggregatore di informazioni indispensabile per muoversi oggi, in particolare nelle aree più congestionate del Paese, e che consente di operare scelte logiche, come ad esempio parcheggiare l'automobile e salire sul treno se in autostrada è segnalata una coda. Un accordo con Regione Lombardia ha inoltre consentito di aggiungere alla mappa un layer di informazioni culturali, così da trovare sui percorsi anche le indicazioni turistiche: «Non è altro che la dimostrazione che il sistema E015 è in grado di offrire qualsiasi tipo di informazione a seconda della localizzazione e del tempo a disposizione». Infoblu mette a disposizione degli utenti anche un'app che offre informazioni sulle condizioni della strada, info per i pendolari, e salvataggio dei percorsi. A quella generalista nel tempo si sono affiancate anche app per le singole città, come Milano e Roma. L'app subirà un restyling nei prossimi mesi, per essere in grado di fornire un vero e proprio navigatore integrato con info dinamiche relative anche a parcheggi, bike sharing, voli e treni. Tenete sotto controllo i vostri store preferiti!

# MOBILITECH

a cura di Emanuela Donetti

Tra il Mobile World Congress di Barcellona e il Salone dell'Auto di Ginevra, il 2014 si candida a essere l'anno di rinascita per il settore dell'automobile. Perlomeno dell'automobile così come la conosciamo. Quello che è certo è che i prossimi anni vedranno cambiare radicalmente il modo in cui ci muoviamo e interagiamo con la nostra quattro ruote. E se un tempo questo era cosa da esperti meccanici, oggi, grazie alla tecnologia, il "fai da te" è alla portata, diciamo così, di tutti. E soprattutto di tutte.

## AUTOMATIC

È disponibile solo per il mercato americano, ma «stiamo lavorando per arrivare velocemente in tutti gli altri Paesi» dicono sul loro sito gli sviluppatori di Automatic, l'app geniale per mettere in relazione l'automobile con gli effetti, tutti, del proprio stile di guida. Basta inserire sotto il volante un sensore grande poco più di una carta di credito, il Link. Questo si metterà in contatto con il computer di bordo, e con satelliti e internet tramite il vostro smartphone. Una vera e propria "guida aumentata". Le informazioni derivanti dal cruscotto, perfino da quello più tecnologico e innovativo, vi sembreranno improvvisamente primitive e arcaiche. Automatic in pochi chilometri impara lo stile di guida di chi è al volante, in modo da poter avvisare o suggerire i casi di possibile risparmio di carburante, frenate eccessive, stato del veicolo in relazione alle condizioni esterne. Non solo. Grazie all'accelerometro interno Link e Automatic avvertono istantaneamente i casi di scontro o incidente, e sono in grado di effettuare un immediato avviso alle autorità locali, a quelle sanitarie e addirittura ai famigliari in caso di emergenza. E per chi è abbastanza "smanettono", basterà associare la programmazione di Automatic con gli strumenti di If This Than That, per attivare automatismi davvero incredibili. Basterà allora girare la chiave dell'accensione, per avvertire casa di buttare la pasta. Insomma. *Wait the Best.*



ifttt.com

apple.com/ios/carplay



Dal Salone dell'Auto di Ginevra, ecco le novità dell'azienda della mela morsicata. Apple non vuole lasciarsi scappare l'opportunità di diventare leader in un settore a forte interesse tecnologia, infomobilità e design, ed è così pronta a lanciare una nuova impostazione di integrazione iPhone per i sistemi di infotainment per auto. Si chiama CarPlay, e secondo l'azienda di Cupertino è «progettato per fornire un'esperienza incredibile utilizzando il proprio iPhone in auto». Costruito principalmente attorno all'uso di comandi vocali Siri, consentirà di impartire richieste o ottenere informazioni solo via voce, offrendo un'esperienza "eye free". Non solo: il sistema proporrà i percorsi (su Apple Maps) sulla base degli appuntamenti in calendario, dei testi dei messaggi e delle mail. CarPlay permetterà di accedere alle app di streaming musicale, tra cui Spotify, Beats Radio, iHeartRadio, e Stitcher, oltre che alla propria libreria di iTunes. Le prime auto a integrare nei loro veicoli futuri CarPlay – che arriverà come aggiornamento per iOS7 solo per gli iPhone a "prova di fulmine", (iPhone 5, 5S e 5C) – saranno Ferrari, Mercedes-Benz e Volvo, seguite nel corso del prossimo anno da Nissan, Peugeot, Jaguar, Land Rover, BMW e General Motors. Il cambiamento è davvero straordinario. Presto anche gli altri sistemi operativi saranno disponibili a bordo, integrando anche Android e Windows Mobile, ad esempio.

## CARPLAY: LA GUIDA È VOCALE

## MIRRORLINK. AUTO E TELEFONO SEMPRE CONNESSI

E se la tecnologia non è più "embedded" nel cruscotto dell'automobile, qualcuno dovrà garantire per i servizi via smartphone a cui ci si affiderà una volta avviata l'accensione. È nato per questo motivo il Consorzio di imprese Car Connectivity, che riunisce l'80% delle case automobilistiche e la maggior parte dei produttori di tecnologie. Il Consorzio ha presentato a Barcellona lo scorso febbraio MirrorLink, lo standard per la connettività auto-smartphone, durante il Mobile World Congress – l'evento che riunisce tutti i produttori e gli utilizzatori di device e sistemi per consentire una "vita in mobilità". Progettato per consentire la massima interoperabilità tra le gamme di smartphone e automobili, è l'unico standard di OS e OEM-agnostic per la connettività tra auto e smartphone; MirrorLink è un prodotto *cross industry*, e offre a tutte le aziende che progettano software per l'interazione tra smartphone/tablet e automobile il programma Developer Fast Track MirrorLink, che rende più semplice certificare le app pensate da portare a bordo.



mirrorlink.com

## SMART È SOPRATTUTTO CONDIVIDERE

car2go.com  
enjoy.eni.com  
evai.it

«La prendo dove la trovo e la lascio dove voglio». Accade da poco meno di un anno a Milano, e da pochissimi giorni a Roma. Il car sharing è diventato protagonista delle strade delle metropoli italiane. Un servizio perfetto per l'ultimo miglio, per "chiudere" il cerchio offerto dagli altri sistemi di trasporto pubblico locale. Prendi l'automobile che trovi parcheggiata a bordo strada, la usi per il tragitto che ti serve, e la lasci esattamente dove vuoi. A Milano, entro i confini cittadini, il servizio è offerto da Car2Go, società internazionale che opera in diversi Paesi, e da Enjoy, società partecipata da Eni. E presto vedremo il nuovo servizio pensato da Ferrari. Utilitarie da città di piccole e piccolissime dimensioni, soprattutto ecologiche: smart o fiat 500, le prendi, le lasci dove vuoi, e non paghi il parcheggio. La tariffazione è a minuto. Basta scaricare l'app, trovare l'auto più vicina, inviare il messaggio di richiesta e si riceve in cambio il codice di sblocco che consente di salire a bordo.

Lo stesso accade per il servizio di Evai, società partecipata Trenord e Regione Lombardia, che però svolge un servizio intercittadino: puoi prendere l'automobile (euro5 a benzina, o elettrica) in una città della Lombardia in cui il servizio è attivo, e recarti in aeroporto a Malpensa o Linate, in stazione a Milano, o in un'altra città a seconda delle esigenze. Parcheggiare e ripartire quando si vuole, senza pagare altro. Per i prossimi tre mesi Evai propone ai nuovi clienti una vasta scelta di offerte. Car2Go è attivo da pochissimi giorni anche a Roma. Per i primi mesi di attivazione nella città eterna saranno disponibili circa cinquecento Smart, in un'area operativa di 100 chilometri quadrati, potranno inoltre varcare tutte le Ztl e parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu, ma non percorrere le corsie preferenziali dedicate a bus e taxi (come invece avviene per la flotta del car-sharing del Comune). Anche qui il costo del noleggio è di 29 centesimi di euro al minuto "tutto compreso" (tasse, assicurazione, carburante, costi di parcheggio, primi 50 chilometri di percorrenza, spese di manutenzione dell'auto e Iva), con uno sconto per l'utilizzo per un'ora (14,90 euro) e per l'intera giornata (59 euro) sempre compresi i primi 50 chilometri.

MUOVERSI CON LE PAROLE

# TUTTA LA STRADA CHE C'È

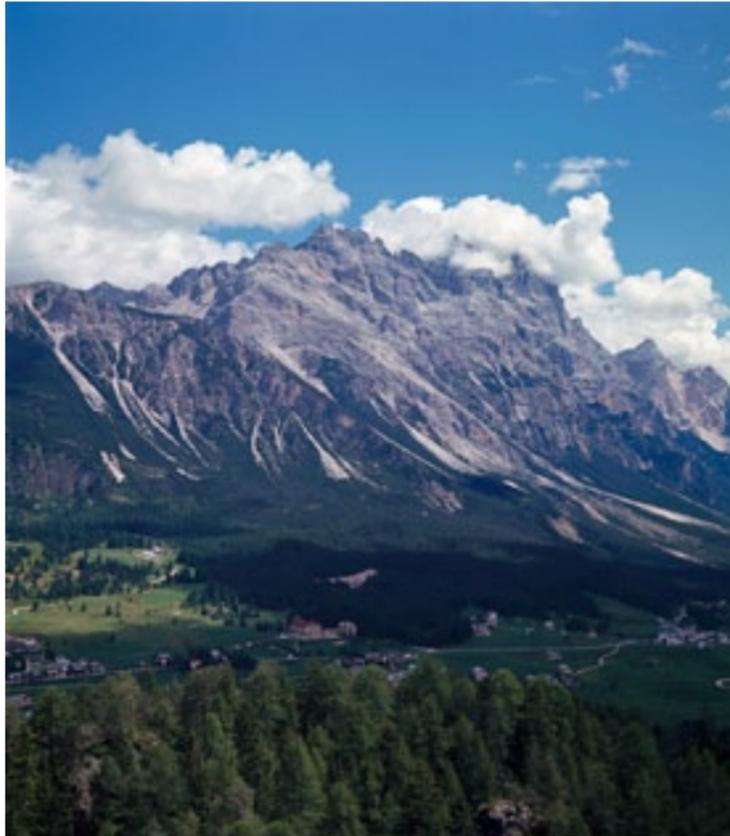
di Enrico Remmert

fotografie

O. Bjarnason/P. Gendrean/F. Fleischmann



**L**«L'autostrada sembra essere motivo di vanto, così, solo per il fatto di esserci. Solo perché riesce a far defluire le auto in maniera quasi irrilevante. Le poche in circolazione assomigliano a segnali di lotta, di esseri umani in scia a un determinato miraggio, guidati da chissà quale profumo». È un passo tratto da *E quel poco d'amore che c'è*, il secondo romanzo di Emmanuele Bianco, recentemente uscito per i tipi di Fandango Libri. È il libro perfetto per aprire la nostra rubrica dedicata alla relazione tra narrativa e viaggio, poiché si tratta di una sorta di diario autostradale che documenta la sofferta trasferta da Milano alla Sicilia di un padre e di un figlio – che non si parlano da anni – alla volta della madre morente, che ha espresso un desiderio impossibile da non esaudire: quello di rivederli insieme per l'ultima volta. Così, stretti nell'abitacolo di una vecchia Alfa 33, i due protagonisti, il padre Santo e il figlio Veniero, si trovano costretti a fare i conti con il passato e il presente, in una successione di silenzi, tentativi di disgelo, imbarazzi, rimproveri e recriminazioni. Il viaggio, come sempre, è salvifico: piano piano, lungo un Nord candido di neve e un Sud dove tutto è più mite, non solo la temperatura, i nodi del rapporto conflittuale che stringe i due lentamente si sciolgono. Emmanuele Bianco, classe '83 e Scuola Holden alle spalle, aveva pubblicato nel 2010 un fulminante romanzo d'esordio, *Tiratori scelti*, in cui raccontava la banlieu milanese e la sua gioventù bruciata tra co-



caina e guerre di bande, vite da ultimi che comunque hanno già perso. In *E quel poco d'amore che c'è* alza l'asticella un po' più in alto e ci racconta, con grazia toccante, di un figlio riflessivo e di un padre che guida come vive («tira sempre un po' le marce, con la speranza di spingere l'ingorgo col solo rombare della Alfa 33»), di ore di viaggio che pesano, auto in corsa, sorpassi tra tir che «assomigliano a un braccio di ferro, a qualcosa di sofferto» e chilometri lungo «l'interminabile asfalto grigio». Intorno il paesaggio sembra immutabile «anche quando di lì a mezz'ora sarà solo un attimo di ricordo e speranza», ma tanto si va avanti lo stesso «e se è vero che le cose passano è solo perché si sta ancora camminando. E se è vero che le cose tornano è solo perché si sta sempre camminando». Quest'ultima riflessione potrebbe tranquillamente far parte del secondo libro che segnaliamo in questo numero: *Le strade dell'uomo*, bellissimo volume a metà tra il reportage e il saggio, scritto da Ted Conover e pubblicato da EDT. Partendo dal presupposto che noi uomini del ventunesimo secolo sia-

In queste pagine:  
i molti volti dei  
paesaggi lombardi, dai  
laghi alle montagne.

mo i meglio collegati della storia, e che il continuo sviluppo delle reti stradali è una delle caratteristiche principali della nostra epoca, Conover tenta di comprendere che cosa significhi realmente tale connettività: se la rete stradale globale rappresenta il sistema circolatorio del genere umano, ebbene, dove ci sta portando? Per rispondere a questa domanda l'autore racconta sei strade che in qualche modo stanno contribuendo a rimodellare il nostro pianeta, e lo fa unendosi a chi le percorre ogni giorno. Alle sei strade sono legati sei temi: «sviluppo contro sostenibilità», raccontato seguendo a ritroso il viaggio di un carico di mogano attraverso le Ande peruviane, fino al bacino amazzonico dove viene illegalmente tagliato; «isolamento contro progresso», camminando sul letto ghiacciato di un fiume nel Ladakh, in compagnia di un gruppo di bambini che devono raggiungere la scuola; «occupazione militare e vita quotidiana», insieme ai soldati di pattuglia e ai lavoratori pendolari in Cisgiordania, tra posti di blocco, macerie e urbanizzazione selvaggia; «vie del commercio e trasmissione delle malattie», seguendo i camionisti sulle strade della prostituzione in Africa orientale; «mobilità e trasformazione sociale», raccontando gli incredibili eccessi del boom automobilistico cinese; «apocalisse urbana e futuro delle città», a bordo delle ambulanze che sfrecciano nel caos di Lagos, in Nigeria. Il libro termina con le parole del filosofo Ibn al-'Arabi: «L'origine dell'esistenza è movimento. L'immobilità non può avere alcun ruolo, perché se l'esistenza fosse immobile, ritornerebbe alla propria origine, che è il Vuoto. Tale è il motivo per cui il viaggio non si conclude mai, né in questo mondo né nell'aldilà». Conover ci racconta tutto di prima mano, con acume e profondità di sguardo, ricordandoci come, in un mondo ossessionato dalle reti informatiche, sono ancora le strade reali, e non quelle virtuali, a rivestire un'importanza vitale per la civiltà umana («Se ce l'avete, è perché un camion ve l'ha portato» non è solo l'adesivo più gettonato dai camionisti americani ma anche un ammonimento che troppo spesso dimentichiamo). Insomma: le strade continuano a rappresentare l'opera più estesa della terra e la loro ubicazione

permette il trasporto delle merci, determina i modelli di insediamento e la posizione di case e attività commerciali. È per questo motivo che le strade continuano a godere di ottima salute, anzi si trovano in un momento di sviluppo senza precedenti: la Cina si è data l'obiettivo di 85.000 km di autostrade entro il 2020, l'India ha appena varato un progetto di durata quindicennale per asfaltare circa 65.000 km di decrepite strade nazionali, il Kazakistan ha avviato il progetto «Nuova Via della Seta» per ripristinare una via di collegamento autostradale tra Cina e Russia, e così via. *Le strade dell'uomo - Viaggi nel mondo d'asfalto* colpisce il lettore con una mole di citazioni, mappe, fotografie, dati e statistiche, ma il libro è ricchissimo di altro: dentro si trovano storia e costume, letteratura e cronaca, un po' di sociologia ma, soprattutto, tanta vita vera. E Conover ci fa riflettere sul fatto che, se oggi da più parti si sente il bisogno di rimettere in discussione la cultura della mobilità a tutti i costi, la strada, pur con tutte le sue contraddizioni e i suoi pericoli, rimane il luogo in cui l'umanità incontra se stessa.

#### COSA LEGGERE

- *E quel poco d'amore che c'è*, di Emanuele Bianco, Fandango libri 2013. Un viaggio da nord a sud e un percorso all'interno di rapporti che si frantumano e si riformulano dentro a nuove circostanze.

- *Le strade dell'uomo - Viaggi nel mondo d'asfalto*, di Ted Conover, EDT 2011. L'importanza delle reti nella contemporaneità e sei strade che stanno rimodellando il nostro pianeta. Ogni strada un tema, ogni strada molti viaggiatori.



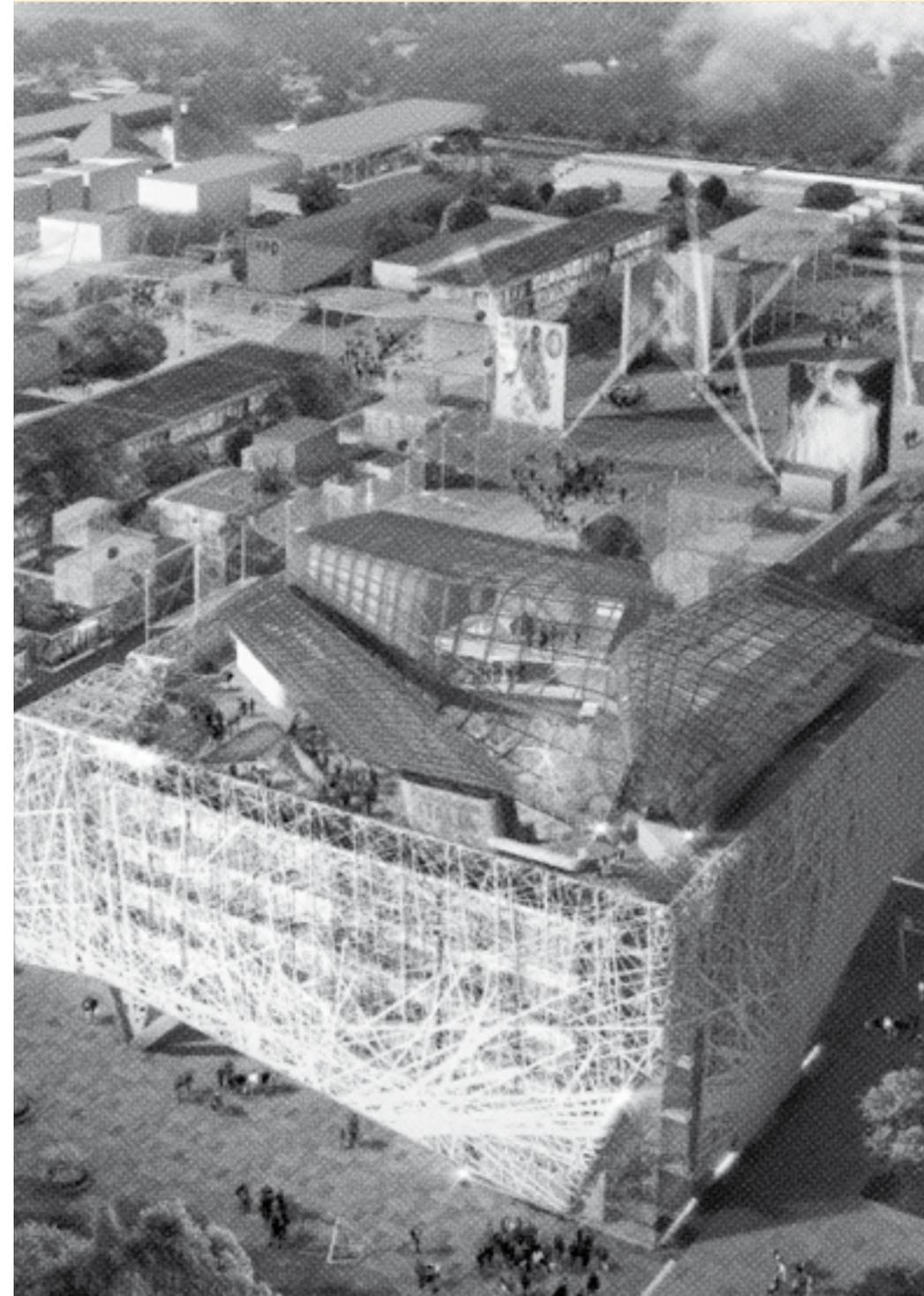
---

«TALKING ABOUT EXPO IS A WAY TO TALK ABOUT AN AREA THAT IS UNDERGOING A REBIRTH, AN ECONOMY THAT IS REVIVING. IN SHORT: THE EXPO IS PROVIDING TO BE AN OCCASION OF EXTRAORDINARY IMPORTANCE FOR A COUNTRY THAT IS TRYING TO RENEW ITSELF»

---

## EDITORIAL

**T**he countdown has begun: the opening of Expo 2015 is in little more than a year, and preparations are being intensified in Milan to welcome institutions, exhibitors, visitors, and the many opportunities that the International Exposition will bring to Italy. There has been much talk about the Expo since 2008, when the Member States of the Bureau International des Expositions chose this city in Lombardy over Smyrna in Turkey. But now, with the presentation of the first pavilions and the materialization of the first structures, the Expo has really started to take shape and become a reality. With this issue, Agorà wants to take stock of the situation, taking a look at what will happen within the six months of the Expo in Milan, at what has been done so far, and what this international event will mean for the city, the region, and the country. In an unfavorable economic climate like the one we are experiencing, the Expo has been a source of debate, controversy, and conflicting opinions. But why will it be an important event for our country? To find



out, Agorà has spoken to the Minister for Infrastructure and Transport, Maurizio Lupi, who told us that managing to keep up with these commitments has been the source of an economic and organizational momentum in Italy. The words of Giuseppe Sala, Chief Executive Officer of Expo 2015, and Diana Bracco, President of Expo S.p.A., portray the Expo in terms of facts and figures: visitors, economic aspects, pavilions, participating countries, and objectives. Retracing the history of the International Exhibition, this one in Milan stands out for all its uniqueness and modernity. As a matter of fact, the need, or rather, the urgency of addressing the issue of global nutrition has become a priority, as Eduardo Rojas-Briales, UN Commissioner-General for the Expo, explains: it will turn Milan into the 'round table' around which the Heads of State and Governments from every continent will sit to make decisions. Because healthy, safe, and sustainable nutrition for everyone should not be just discussed: this concept must be transformed into reality. But the Expo is also about technological innovation. Thanks to the collaboration between Infoblu, a company of the Autostrade per l'Italia group, and the Polytechnic University of Milan, E015 was created: this virtual aggregator of inter-modal traffic information allows users to receive information about urban mobility, including public transport linked to the Exposition, motorways and railways, depending on their location and time available. Finally, talking about an event like this is a way for Agorà to tell us about an area that is undergoing a rebirth, an economy that is reviving, and new architectural ideas: in short, the Expo is proving to be an occasion of extraordinary importance for a country that is trying to renew itself. Italy is a country that is already 'on display,' exposed to risks and prejudices, and it will have to put its best foot forward for millions of international visitors.

## ITALY ON DISPLAY, A BIG OPPORTUNITY

### Interview with Maurizio Lupi

Creating an international exposition at such an economically complex time might seem like an impossible challenge. But Italy has risen to this challenge, and the results achieved so far, along with those expected, reveal that this country is able to optimize its resources and demonstrate its real organizational skills. Agorà has spoken about this with Maurizio Lupi, the Italian Minister of Infrastructures and Transport.

by Stefano Milano



**I** Italy, Europe, and other Western countries have been experiencing one of the most serious and troubled economic ad financial crises since World War II. Yet Expo 2015 seems on track to fulfill most of the important goals it had set for itself. How was it possible to achieve such a result despite it all?

The economic and financial crises have different nuances depending on the economic systems where they occur. In

the case of Italy, the financial crisis first, followed by the economic one, also had another facet: political credibility; in other words, they have affected people's confidence in politics and in its ability to solve problems. But in the case of the Expo, the political sphere simply chose to take decisions and to act: rules were laid down for the removal of snags and constraints required for the execution of the works, the resources needed for funding it were found, with zero impact on the state budget. The road

map of every construction project related to the Expo has been made in compliance with the timeframes, lining up responsibilities and skills, actions and money, and certain powers have been placed solely in the hands of the Expo Commissioner.

**The Expo will demonstrate how this country is able to really turn over a new leaf, particularly in the area of infrastructures. It is evident today how important, I would say vital, it is to upgrade service facilities, not only in the large city of Milan, but also in all the other Italian regions. How will the mobility in Northern Italy change with the Expo?**

The Expo construction projects include interventions in the exposition's location, its parking lots, the highway construction of the so-called 'Excerpt range,' as well as the M4 and M5 underground networks, the Brebemi (Brescia-Milan highway stretch), the TEM (Milan's East Outer Ring Road), Lombardy's Pedemontana highway, the Rho-Monza stretch, and railway accessibility to Malpensa airport. Additionally, other Expo-related construction works also includes the last mile connections, the rationalization or completion of the existing structures, and even internal cohesion within the area and the traffic decongestion. In 2016, when the Expo is over, mobility in Lombardy will have reached a level of internal accessibility that will allow the development of the area west of Milan, on the one hand, and on the other, a railway connection and a fast highway in the eastern area. After the Expo, Milan will have a 'capillary' highway system with decongested access to the metropolitan area, an urban system worthy of a metropolis, with the rationalization of traffic flows that affect the vast area of Milan. Beyond providing the opportunity to increase the miles of roads or subway tracks, the Expo has also offered as wide a range of transport services as possible in a vast and densely inhabited area.

**The investments are considerable, but the result should have a flywheel effect to revive the national economy, even after the Expo. What are the next steps in the development of this infrastructure network in the years to come?**

Some time ago, some of my co-workers showed me that the intensity of the traffic, the quality of exchanges, and the accessibility of world routes from the port of Genoa, signify that Milan has such a level of services related to maritime transport that is almost equivalent to a city with an infrastructure fundamental for maritime transport: the sea itself.

The availability of transport services and the interplay between a specific territory and the rest of the system in which it is encompassed is called accessibility. The widespread accessibility of an entire area to a specific territorial system is called territorial cohesion. Territorial cohesion has tools such as transport infrastructures and the level of shipping services on those infrastructures: only under these conditions does cohesion become economic.

The territory in which the Expo is located is not an infrastructural desert: works that are not related to the Expo include the Turin-Milan TAV, the Brescia-Treviso stretch, the Brescia-Padova TAV, Milan's airport system, the high-speed railway from Turin to Salerno, and adaptation along the Tyrrhenian corridor of the high speed characteristics on the Salerno-Reggio Calabria line, as well as modernizing the highway.

Part of that economic cohesion that characterizes mobility in Northern Italy is available today, it exists, and produces connections. The Expo acts as a sort of glue holding together actions on a national scale, and a hinge of internal connection of an area.

**The Expo 2015 is the best card that we can play to start attracting foreign capital**

**to Italy once again, investments that are mostly going elsewhere nowadays. In your opinion, what are the first three things to accomplish systematically, so that our wind can finally change direction?**

In some cases, investments have no nationality. If an economic environment is not conducive to foreign investments, it isn't good for the domestic kind either. That said, I believe that the best way to attract them would be to become competitive as an Italian system: reducing labor costs, lowering taxes for workers and businesses, and providing legal certainty to those who want to invest, which makes it necessary for our country to have a faster and more efficient civil justice system.

**How is your ministry assisting the CEO to achieve the success of this important milestone for Italy? What measures have been put in place to ensure the contracts' transparency?**

As I was saying, the main efforts were lining up the skills and responsibilities, the activities aimed at overcoming constraints, and the availability of financial resources. I would start with the latter to better explain our efforts: the value of the total public investment in transport infrastructures for the Expo amounts to around seven billion euros the previous commitment of the State amounted to approximately six billion euros, then integrated by the Letta Government by another billion. In addition to the allocation of new resources, quite significant at a time like this, my Ministry's activities have also involved the identification of the CEO's responsibilities; among them, he can provide for an exemption in the legislation in force by means of an ordinance, within the limits specified by resolution of the Council of Ministers heard by the President of the Region of Lombardy and operating by virtue of special accounts, in other words providing earmarked funds.

**For years, even decades, it has often been written that tourism is our 'oil,' and could hence be easily 'monetized' in terms of GDP. How will the Expo's infrastructures contribute to the development of tourism? And how are the ministries working together on a strategic plan aimed at attracting more tourists?**

Tourist activities related to the Expo are subject these days to the start of a programming that is financially supported also by the State. A decree by the Minister for Regional Affairs has established the criteria for the use of resources for interventions in this sector, foreseeing also resources for interventions in the municipalities through an agreement with the ANCI (the National Association of Italian Municipalities). The 'Destination Italy' law provides funding for projects promoting the coordination of incoming tourism, increasing the cultural and environmental value of our heritage throughout all the regions of Italy, as well as improving information services for tourists. Projects can be submitted by individual municipalities, and by several municipalities in collaboration with each other. Italy is a country of eight thousand villages, so the Expo will also provide an opportunity to continue a program of small interventions in Italy's villages. Every municipality or group of municipalities may submit only one project divided into one or more actions coordinated between them, with a funding request no less than one million euros and no more than five million. The time factor will be decisive: the financial commitment for these projects should be undertaken by June 30, 2014, and they should be completed within twenty months after that date. The enhancement of Italy's historical, cultural, and environmental endowments and its attractiveness for tourists will also be partly due to the Expo, and will be distributed throughout the country.



## DISCOVERING EXPO 2015: MILAN AND ITALY

Interview with Giuseppe Sala

Attention is focused on Milan, which will host the next international exposition. But not everyone knows what an Expo involves and, more importantly, what to expect from the one in 2015. In order to clarify any doubts, to learn about the situation and to start enjoying what will happen during the six months of its implementation, Agorà has spoken with its CEO, Giuseppe Sala.

by Vittorio Bo

**I**n the spring of 2013, the Letta Government nominated Giuseppe Sala as the Chief Executive Officer of the Expo Milano 2015, a role that is not simple. Like all great works, the Milan Expo is attracting a lot of interest, as well as raising questions about the organization's ability to keep pace and be ready by opening day in May of next year. Dr. Sala talks about 'his' Universal Exposition and responds with optimism and numbers, with high expectations and a lot of confidence.

**Dr. Sala, for some time now we have all been hearing about Expo Milano 2015. But if we were to ask the citizens of Milan, and others, what the Expo really is, are we sure that they would know how to explain it? Can we explain it to them?**

The Universal Expo is an event of great charm and importance. It is one of the biggest events on the planet along with the Olympics and the World Cup. In all three cases, these events are very engaging for people. But while sports events naturally have a large following of fans, the Universal Exposition must offer even more: education, insight, innovation, and entertainment. Explaining it is not so easy and immediate. In simple terms, we could call it a meeting where countries and heads of state of most of the world can meet together to address issues of great importance in order to give rise to proposals, ideas, and strategies for

solving these problems in an innovative way. International exhibitions are always conveyors of major innovations: the first television broadcast was performed at the 1939 Expo in New York, and the first telephone was also presented at an international exhibition. Today the topic under discussion, *Feeding the Planet, Energy for Life*, concerns our future and our survival on this planet through healthy nutrition that is adequate and safe for everyone.

**Of course, with the population increase we are seeing and the economic growth of developing countries, there are many decisions to be made for the future. Why will the Milan Expo be addressing precisely nutrition?** Because Italy is known worldwide for the quality of its food, for the richness of food production, and for its diet; Mediterranean cuisine is in fact considered by the international community as one of the healthiest. The world, in which one billion people suffer from hunger, seeks to address this issue, and to do so we will bring all the possible voices together in Milan: from traditional agriculture, which promotes biodiversity, to the voice of science that gives space to the option of GMOs. The world associates Italy with the idea of taste, quality, and healthy lifestyles. I think that is also why we are achieving good results in terms of international membership.

**So let's talk a bit about numbers. Countries, invest-**

**ments, and visitors. How much will the Expo cost us and how important is it?**

The volume of investments for this event is no secret. The public sector has contributed about 1.3 billion euros. The countries are investing a total of 1 billion euros for their participation; while individual contributions are estimated around 300 million euros. The numbers we are reaching make me optimistic in terms of the involvement of countries and companies. To date, more than 140 countries and international organizations have joined, which means that hundreds of heads of state will meet in Milan next year, making the Universal Exposition an incredibly important event! During the six months of the event, we expect around 20 million visitors, of which 6-8 million from abroad. And the world that moves to come to Milan will give new life to the whole Country System, starting with the tourism sector, which will benefit from about 5 billion euros.

**Dr. Sala, do you think that Milan is ready to accommodate this influx of people during the six months?**

It is a great challenge, of course. Milan is accustomed to handling large flows of tourists and visitors. But in this case, we're not talking about a matter of the few days of the Salone del Mobile (Furniture Fair) or Fashion Week: we must keep the attention of visitors high for six months, 184 days. This is clear, and we sincerely hope that those who

come from far away will take the opportunity of the Expo to visit Milan, the Lombardy region, and the entire country. I imagine that someone from China (according to the latest data, 130 million people will travel from China for tourism in 2015, more than all of Europe combined) who comes to the 2015 Expo in Milan will take advantage of it to discover the beauty of Italy, to see our cities and experience our cuisine, food production, and wines. We Italians are known throughout the world for our products, which we export in large quantities. Yet the 'Italian soundin' market (of fake Italian products) is worth 60 billion euros. Now, why shouldn't we believe that anyone who has ever heard of parmesan cheese, and who comes all the way to Milan to visit an exhibition with the theme of food, wouldn't also want to go see how the real Parmigiano is produced? Expo Milano 2015 must become the main stop in a journey that starts from Milan, but that also touches all the regions of Italy to discover their excellence.

**Tourism is certainly an important element. But what other consequences will there be for Italy in those six months?**

In my opinion, there are two fundamental elements of Expo Milano 2015. The first is work. There will be work and we know how important it is today. I am not referring only to the very important growth in employment that has been recorded in the tourism sec-

tor due to the event. But also within our firm, we have signed an agreement with the unions that involves searching for various professionals who will contribute directly to the organization of the Universal Exhibition through apprenticeships, fixed-term, or internship contracts. And we must not forget that countries are investing more than one billion euros for the construction of their pavilions, and they will likely need Italian labor and service providers. For this reason, we have initiated the "Catalogue of Participants": a platform through which countries can come into direct contact with the companies in this database. The other element for this event's success is its internationalization. Our city, our region, our country, all need to have a strong vision and an international horizon. Emerging economies look to Italy as a cultural, historical, and artistic point of reference, where life is good. And the Milan Expo can strengthen this image. For example, it is important and significant that virtually all of Asia will be represented in the Universal Exposition that we are organizing. It fills us with pride to know that so many different realities are seeing our project as a useful opportunity to tell their own story and contribute to the challenges that we have launched in the world. Then there are the efforts to strengthen infrastructures, the emergence of a new area, and the renovation of others. We are in a phase of great indus-



triousness. And we are increasingly convinced that the work we have done has led to a very interesting project that can be really successful.

**And what will be left for Italy and Milan when the Expo closes its gates on the last day?**

The legacy of Expo Milano 2015 will be manifold. First of all, we must begin with its theme: the exchange of ideas and solutions will stimulate research tools, and innovative and sustainable food strategies capable of meeting the objective of ensuring healthy, safe, and sufficient food for the highest possible number of people around the world, while preserving environmental resources. Expo Milano 2015 will give visibility to our country and we hope that this will reawaken foreign investments. With its traditional hospitality, Italy will put all its excellence

and distinctive features on display. Then there will be some circumscribed benefits, mostly concerning the area of Milan: from the redevelopment work of the docks to the new technological infrastructures with which we are equipping the exhibition site (turning it into a modern Digital Smart City) so that it may have a future, one that is noble and useful, capable of adapting to different uses and urban contexts. In short, the Universal Exposition is an opportunity not to be missed.

**With little more than a year before its opening, expectations and curiosity are growing. What will the pavilions offer us?**

There will be so many ideas and surprises, too many to discuss them all. But I can give you an example, an idea that the Swiss had, which

I think is representative of how the dialogue of this edition can be varied and constantly evolving. The Swiss pavilion will consist of several towers containing food products. A debate will take place concerning these food items, their distribution, evolution, demand, and production. But there's more. At the bottom of each 'silo,' there will be a tap that will allow visitors to take however much they want of that product. With a single detail: once they run out, the stocks will not be replenished. This will lead to a different kind of reflection on conscious consumption and the equitable distribution of food resources.

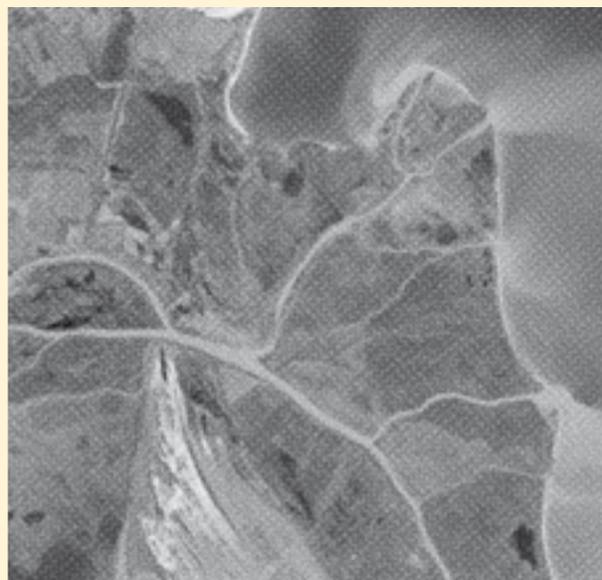
But, as I said, there are many ideas in play, and each country will bring its knowledge to make this Universal Exposition a time for great dialogue and planning.

## THE CHALLENGE OF FEEDING THE PLANET

### Interview with Eduardo Rojas-Briales

The theme of Expo 2015 is an ambitious one: thinking of strategies that will be able to feed an increasingly populated planet. This is an issue that affects everyone, and national and international organizations have been focusing on it for some time. Agorà talks to the person who will be bringing the UN's message to Milan, the assistant director-general FAO learn about the objectives, expectations, intentions, and possible responses that may arise to this question: how will we feed ourselves when there will be nine billion of us?

by Raffaele Oriani



**T**he Spanish agronomist from Valencia, Eduardo Rojas-Briales, is Assistant Director-General of the Food and Agriculture Organization of the United Nations (FAO), as well as the Chair of the Collaborative Partnership on Forests. In March 2013, Secretary-General Ban Ki-moon designated him to coordinate the United Nations' presence at Expo 2015 in Milan: an expert in soil and food security for a global event that has already stimulated over 140 countries to discuss the theme *Feeding the Planet, Energy for Life*. Each country will have its own pavilion, renewing a tradition of more than 160 years of honorable and often triumphant service, but the UN's presence will be widespread and transversal, with ad hoc events, and themed spaces inside Pavilion Zero. Ro-

jas-Briales is convinced that this is the right dimension for the meeting between United Nations and the Universal Exposition, almost as if saying that the activities of the UN and FAO are as pervasive and universal as the theme of the festival. This is an ambitious approach, the UN Headquarters in New York and the Rome headquarters of the FAO know that the stakes are worth the effort: the Milan Expo is a unique opportunity to begin an intense dialogue on the opportunities and uncertainties related to food security, sustainability, and nutrition in the future.

#### What is the message that the UN is bringing to Expo Milan 2015?

A World's Fair, like the one in Milan dedicated to food, offers the United Nations the chance to revive its Zero Hunger Chal-

lenge. That is precisely our main message, because we are convinced that world hunger can be eradicated in our lifetime.

This challenge was launched in 2012 by the Secretary-General of the UN, Ban Ki-moon, at the Rio+20 Conference on Sustainable Development. And, in line with the framework in which it was presented, we have chosen another key message: "United for a sustainable world."

The Zero Hunger Challenge is based on five objectives: zero children under two years of age with developmental deficits; 100% access to adequate food all year round; that all food systems be sustainable; 100% increase in the productivity and income of small farmers; and zero loss or waste of food.

The United Nations is working with governments, non-governmental organizations, civil society, and other partners to ensure

that all people have access to food and, at the same time, that the future generations will be able to meet their basic needs. But the eradication of hunger in the world is everyone's responsibility, each of us can do something to achieve this goal: informed public opinion is crucial to obtain strong political action and to allocate the resources needed to eradicate hunger.

#### More generally, what does the UN expect from Expo 2015? What criteria will be used to evaluate the results?

The Milan Expo will provide an outstanding platform for discussing and raising awareness on the issue of food security and access to food. With our participation we aim to raise awareness among the visitors and invite them to engage in the Zero Hunger Challenge. We would like everyone, producers and consumers, to understand that they can play a role in the challenge and be part of the solution; to learn, as the United Nations through all its agencies has done, how to contribute to the global fight against hunger and poverty reduction and, finally, at the end of their visit, to ask themselves what they can do to help achieve these goals.

The challenge within the challenge will also be its intangible legacy: keeping the international community and everyone's attention focused on the right to food for the more than the six months of the universal exposition. We also aim to reach a new global climate agreement in 2015. The Milan Expo will be an ulterior meeting point for discussing strategies to bring to the United Nations Conference on Climate Change, which will be held in Paris at the end of that year.

#### 2015 will be the year to highlight the Millennium Development Goals (MDG) launched by the UN back in 2000. The first goal was to cut in half the number of people starving; has it been achieved?

The goal of reducing the proportion of world population living in extreme poverty by half was already achieved in 2010, five

years before the deadline. The other goal of the first objective was to halve the proportion of people who suffer from hunger, and that target is at hand, according to the data available.

According to the latest reports on the state of food insecurity in the world, published annually by the Food and Agriculture Organization (FAO), the International Fund for Agricultural Development (IFAD), and the World Food Programme (WFP), there are still 842 million people in the world who are chronically hungry and do not have enough food to lead a healthy and active life.

Although the numbers are alarming, the proportion of undernourished people living in developing regions decreased from 23.2% in 1990-92 to 14.9% in 2010-12. Although the data is not uniform, we find that countries in the developing world as a whole have made considerable progress towards the target stated in the first goal of the millennium and, therefore, if the trend continues, we may reach it. The Zero Hunger Challenge is a further call for efforts to achieve this goal.

As for the situation of each Member State, on 16 June 2013, the FAO gave an award to twenty countries that have hit the target of halving the proportion of people suffering from hunger: Algeria, Angola, Bangladesh, Benin, Brazil, Cambodia, Cameroon, Chile, Dominican Republic, Fiji, Honduras, Indonesia, Jordan, Malawi, Maldives, Niger, Nigeria, Panama, Togo, and Uruguay. There are also eight other countries on track to reach the finish line: the Bahamas, Chad, China, Ethiopia, Gabon, Rwanda, the Solomon Islands, and Vanuatu.

#### Having completed the phase of the Millennium Development Goals, what are the next steps to further reduce the number of hungry people in the world?

In order to ensure that everyone has access to food, we need to invest in agriculture and food systems oriented to nutrition; fostering decent and productive work conditions; promoting targeted measures and social safety nets, along with direct food as-

sistance; increasing the purchase of food reserves from local producers; supporting trade policies and fair open markets, and preventing excessive volatility in food prices.

We must not forget the important role that women play in the fight against hunger: if female farmers had equal access to the resources that men have, the number of people suffering from hunger would be reduced by 150 million. The key to success is contained in the global cooperation between governments, international organizations, NGOs, farmers, consumers, private companies, and civil society. It is in this light that the Secretary-General of the United Nations Ban Ki-moon launched the Zero Hunger Challenge at the Rio+20 summit. The consensus received has already been great: twenty countries, including Antigua and Barbuda, Mexico and Pakistan, are implementing programs, along with national and international partners, that are in line with the five 'pillars' of the challenge. The governments of Mexico City and London have declared their ambition to become a 'Zero Hunger City.'

#### The world population is growing, it needs more food and therefore more land to grow it. Won't that further affect our planet's forests?

It is estimated that the world population will reach 8.3 billion people by 2030, and 9 billion in 2050; to meet the expected growth in food demand, food production will have to increase by 60%. This is why we have to focus on sustainable food systems that use natural resources efficiently at every stage, from the farm to the fork. Therefore, it is necessary to intervene to prevent losses during production and waste by consumers: in fact, our data shows that about one third of the world's food production (1.3 billion tons a year) is thrown away due to inefficient production processes or unhealthy eating habits.

From the point of view of the forests, it must be remembered that in addition to being important for agricultural production because they protect the soil

and help to regulate the climate, they are also a source of food for millions of people. Therefore, they are an important resource in addressing the problem of food security in terms of food access, availability, utilization, and stability; and, at the same time, they are also an element that contributes to creating a diverse diet, ensuring quantity, variety, diversity, and nutrients. Therefore, agricultural-forestry policies must be promoted, including fruit trees and forestry in agricultural production. More than two billion people use firewood for cooking.

#### The Milan Expo will focus on the "food of tomorrow." From whom can we expect major innovations: small landowners or big food corporations?

In the field of nutrition, the future is definitely in the hands of small landowners. Here are some figures to understand what we are talking about: of the 2.5 billion people who live in poor countries, 1.5 billion are families of small farmers; 80% of the arable land in sub-Saharan Africa and Asia is managed by farmers who cultivate plots of up to ten hectares; in the same regions, small landowners produce 80% of the food reserves.

Contrary to what you may think, small producers can be very productive and diversified, especially if they adopt sustainable agriculture. But their economic viability and their contribution to the diversification of production and cultural diversity are being threatened by globalization and by being incorporated into large common economic areas. Their destiny is either to disappear, reduced to only producing products directly for their livelihood, or to expand, in order to compete with the industrial growers. Therefore, the private sector and large multinational companies can play a key role in supporting governments in the implementation of food security policies and programs through the inclusion of small local producers in their supply chain. 2014 is the International Year of Family Agriculture, and we will bring the results collected during these twelve months with us to the Expo.

## FROM LONDON TO MILAN: A HIVE OF INVENTIONS AND PROPOSALS

The history of the Universal Exposition: the 160-year journey with the myth of modernity and progress. From the first Expo in London in 1851 up to the one in Milan 2015: from the first amazing inventions to raising awareness on the real priorities for human beings.

by Daniela Mecenate



Growing together, without borders. With an eye toward the myth of all time: modernity. Today we call it progress, or evolution, or maybe a trend: whatever name we give it, human beings have always felt the need to imagine their future and discuss the progress their civilization, its risks and its opportunities. This has been the heartbeat of the Universal Exhibition, a heart that has been beating for over 160 years. London, 1851: as many as 28 countries gathered for the first time, with a total of over six million visitors; it was a huge success at a time when there were certainly no planes or highways. The theme was eloquently and clearly embodied in the title of the first edition, along with the spirit for the other Expos to follow for over a century and a half: *Great Exhibition of the Works of Industry of All Nations*. Industry, a symbol of progress and hope for a future of prosperity and growth, therefore baptized the long history of the Expo. The myth of modernity and the desire to look ahead will always characterize these gigantic events that have attracted millions of visitors over

time, awakening the conscience of millions of people, showing the world different cities and countries, cultures, and viewpoints, which have redeemed economies and raised global flags. Nowadays, when we talk about well-being and growth, when we plan our future and think of 'modernity', we are not necessarily referring to industry: in the third millennium, modernity means imagining a more healthy and sustainable future where the balance between human beings and their environment is restored, where no-one is excluded, and where the basic needs are once again at the basis of civilized life. As the General Manager of Event Management of Expo 2015, Piero Galli, explained: "In a world where over one billion people suffer from hunger or, conversely, from obesity, the theme chosen for Expo 2015, *Feeding the Planet, Energy for Life*, stems from the objective of responding to the key challenges to human survival." A modern concept of modernity. But there is a long history between the first edition in London in 1851 and the one in Milan in 2015. A path often full of twists, curiosities, and large and small legacies. For example, the

first Expo of 1851 put on display and launched something that looked absolutely amazing: a shower; and also the first wristwatch with an alarm. But the most famous Exposition of all was the one in Paris in 1889, organized to celebrate the centenary of the French Revolution; the event left a tangible legacy, which is still considered the symbol of Paris and France: the Eiffel Tower. Three years of work, 18,000 pieces of iron, half a million nails. The tower was the entrance to the Exposition and it was supposed to remain in place for only 20 years, also because of the fierce criticism it received: it was considered a monstrous eyesore by most of the French population and it was accused of being a real disaster for the city's image. The writer Guy de Maupassant certainly never imagined that it would become one of the most visited monuments in the world when he labeled it "a huge and ungainly skeleton" and left Paris for the duration of the Expo in order to avoid the humiliation of that violence inflicted upon the city. Yet the Eiffel tower is still standing, and the Expositions continued to occur for many years, mainly in European capitals but

with some 'frontier crossing' in the United States, and in 1880 in Melbourne, Australia. Italy also had its Universal Exposition. It took place in Milan in 1906, and it helped launch Italy in the group of industrialized countries and made Milan the economic capital of Italy. The world saw Italy as a nation that was economically in step with other European powers, and perceived the Lombard capital as an industrial city with a modern face. The 1906 Expo was devoted to transport, and in fact, that was the year the modern Simplon Tunnel in the Alps and the new Paris-Milan railway line were inaugurated. The city had a real awakening: 200 pavilions were set up to welcome visitors from all over the world, an entire neighborhood was dedicated to the Expo, and in this case too, they constructed a building that would remain in memory of the event. We can still see it today: it is the Civic Aquarium, the third oldest aquarium in Europe and an emblem of Art Nouveau style in Milan. In short, it became clear over time that Universal Expositions, which attracted the attention of millions of visitors, were meetings of global concern; they could constitute

not only a moment of confrontation and growth over issues crucial for humanity, but also be a phenomenal showcase for the country that hosted it. So, to oversee them and to regulate their organization, the Bureau International des Expositions (BIE) was created in 1928: an intergovernmental organization that would outline the rights and obligations of the organizers, establish locations and approve or veto the themes selected. It was decided that the Expos would be held every five years and should treat global issues worthy of reflection that would involve the whole world, and include events targeting particular topics. Since then, the Universal Exhibitions have become highly anticipated and codified grandiose events that are organized down to the last detail. Only one serious and terrible event, the Second World War, hindered the race of mankind to discuss the issues of its progress: the Expo, which was to be held in Rome in 1942, was in fact canceled. But it left its traces nonetheless: the stylish and modern EUR district in the Italian capital, with its impressive marble buildings in fascist style, built to worthily accommodate the event, and which actually

took its name from the acronym for Esposizione Universale di Roma. After the war period, the Expos resumed their course. Brussels, Seattle, Montreal, and then moved eastward: in 1970, Japan (Osaka) hosted an Expo for the first time, and opened the way to Asia as the cradle of the great Universal Expositions. It was Japan's turn once again in 2005 (Aichi), passing then the baton to China in 2010, where the last World Exposition was held in Shanghai, before the upcoming one in Milan 2015. The entry of Asian countries marks the advent of a new era. It is the era of micro-technology and Asian growth, but it is also the time when the world becomes aware of environmental emergencies, the need to return to a concept of well-being that does not mean only wealth, but also health and being in harmony with the world. It is no coincidence that the last Expos have been dedicated to nature, life, and the environment. The 2005 Expo in Aichi was entitled *Wisdom of Nature*, the one in Shanghai in 2010 was named *Better City, Better Life*, and as we know, the one in Milan will be devoted to food, to nutrition of the planet and the people who inhabit it.

Piero Galli declared: "Unlike past editions, ours will not have a slogan: it will have a theme. Previously, we met in a place to take stock of results or provide know-how and expertise on a certain subject; but the Milan Expo of 2015 will not be like this: we have raised an issue and we want to discuss it with the whole world in order to develop and propose solutions that can change the future. We are looking ahead, we want to leave a concrete legacy." And besides, as the BIE also reminds us: "An Exposition is a demonstration that, whatever its title may be, has the primary purpose of educating the public and seeking innovation, but above all, indicating prospects for the future." The Secretary General of the BIE, Vicente González Loscertales explained, "It is of vital importance that the international community once again demonstrate its commitment to build something tangible, and that the nations present projects that are able to 'captivate' visitors and bring them round to the issue, an issue that is of vital importance for the planet and for all of us." Thus, come to Milan, not just to exhibit, but to propose. Is that the new philosophy

of the Universal Expositions? Piero Galli proudly responds, "We think so, we want to shuffle things up. Today there is no need to show what you have and what you know: with new technologies, today all the knowledge is available to everyone and there is no need to come together in one place to exchange information. What has to be done now is to come together to find practical solutions, leaving a tangible sign. It is a new approach that will also affect the future Expos." So this is where history has taken us. Since that first Universal Exposition a long time ago in which industry reigned, we have arrived to the Expo that will talk about food and hunger in the world, how precious our earth is, and how important a seed is or how vital water is. Have we gone back in time? "We have gone back to the essentials," Piero Galli concludes. "And if the next Universal Exposition in 2020, which will be held in Dubai (thus in Asia again), will welcome this approach, we will have been truly successful: we will have understood that modernity does not consist of the invention of a shower or a watch with an alarm, but in the ability to find clever solutions to the needs of humanity."





## ITALIAN PAVILION: A COUNTRY'S IDEA

2015 will be a crucial year for Italy and for the city of Milan in particular: it is estimated that the Expo will generate significant numbers in terms of employment throughout the country and that it will finally put in motion the construction of infrastructures that the citizens in Lombardy have been expecting for years. It will be a driving force for the revitalization of our country's image in the world. Its centerpiece will be the Italian Pavilion, designed by its creators to be a place of encounter and exchange in the name of rediscovering our sense of community.

by Diana Bracco

**I**n 2015, Milan and Italy will be at the center of the world's attention; during the period of the Exhibition, more than 130 heads of state and hundreds of ministerial and economic delegations will arrive for the B2B meetings. Milan and Italy will become 'the place to be' in 2015: which is why we can say that the Expo 2015 translates into in a real mission for the country of Italy. An SDA Bocconi study commissioned by the Milan Chamber of Commerce and presented last December 21, showed that the Exposition will be a countercyclical driving force and a real opportunity for economic growth and employment, as well as a tremendous opportunity for the revival of Italy's image in the world. According to research conducted by a team of economic analysts coordinated by Professor Alberto Dell'Acqua, the 191,000 jobs created by the Expo between 2012 and 2020 will be divided as follows: 102,000 in Milan; 27,000 in the other provinces of the Lombardy region; and 62,000 in various other Italian regions. These estimates take into account the employment generated by Expo S.p.A.'s investments, the participating countries, the increase in consumption linked to the millions of visitors, and the incoming tourism. Until 2015,

employment generated by the Expo will be mainly related to the construction and the industrial sectors; instead, during the event, it will be the turn of tourism, business services, events, and personal services. The additional production generated throughout the country by the Expo will be worth €23.6 billion, of which €15.8 in Milan and Lombardy; overall, this volume of business in Italy will generate an added value (that is to say, an actual economic margin before taxes) of €10 billion. Among other things, the Expo is also proving to be an extraordinary way of attracting foreign capital: foreign investments will reach an estimated one billion and three hundred thousand euros, while investments from global private partners have already surpassed €250 million. Over 60 countries have decided to build their own national pavilion, compared to the 45 present at the Shanghai Expo. Finally, during the six months of the Exhibition, we expect that more than 7 million foreigners will come to Italy.

From the point of view of the Expo's material legacy, like any big event, it will bring lasting benefits to our country. Particularly in Lombardy, where the Brebemi infrastructure (the Brescia-Bergamo-Milan highway link), part of the TEM (Milan's East Outer Ring Road), the new line of the Milan subway,

and many other services that citizens have been awaiting for decades, will finally be brought to completion. After the Expo, the city of Milan will still enjoy a great park where there once was only an abandoned area, the redevelopment of the marina, the canals (usable once again), and the Italian Pavilion, which will be the heart of the entire Expo, since we are the host country.

The development stages of this particular building are as follows. The first step began as soon as I was appointed by the Government Commissioner for the section of the Italian Pavilion: it consisted in choosing its concept, which we presented to the public at the Milan Triennial during the 'Designing Italy' event on November 20, 2012.

The concept was elaborated by our artistic consultant Mark Balikh; it revolves around the idea of a nursery (garden center), as a symbol of the development of new generations. It is characterized by five codes of construction (water, energy, transparency, nature, and technology) and it is connected to the evocative symbolism of the Tree of Life. The Italian Pavilion will therefore be a protected space for growth, development, and training: a laboratory to help projects and talents to 'sprout.'

The concept was defined in April 2013 and, despite the limited time, we decided to launch

an international design competition: it was a courageous choice, taken in the name of transparency and the involvement of the best creative energies in order to create the project that would represent Italy, its institutions, and its territories to all the countries of the world. Many countries participated by submitting over 60 studies; the winner was the group consisting of Nemesi & Partners S.r.l., Proger S.p.A., and BMS Progetti S.r.l. These three Italian firms from Rome, Pescara, and Milan proposed a project that resembles an 'urban forest': the architecture, through its skin and volumetric articulation, takes the form of a tree-forest where visitors can immerse themselves and enjoy the experience. I wish to point out that the project also develops the idea of an architectural organism that is as energy independent as possible, guaranteeing the balance between energy production and consumption. The exhibition path will be a real process of experiential travel and discovery within the 25-meter tall tree-building. In October 2013, we launched the tender for the construction of the pavilion in record time, which was awarded in December: the winner was the Tem-

porary Association of Italian Companies of Constructions S.p.A. and the Veneto Cooperative Consortium S.C.P.A. The work has just begun, and will be finished in exactly one year from now, in March 2015; then in January of 2015, we will start on the stands, which will represent the final phase of the Pavilion's construction.

In January, another milestone was reached: the presentation of the logo of the Italian Pavilion, which took place in Rome at the headquarters of the Foreign Press Association. The logo looks young, fresh, and symbolizes the togetherness of a number of centers, each a holder of a unique and peculiar, strongly and deeply Italian identity. The Italian Pavilion represents the idea that everyone should give the best of themselves for the common interest: it is a symbol of belonging and unity in diversity. The Expo 2015, and the Italian Pavilion in particular, have a great ambition: to restore the citizens' confidence in Italy, starting with the youngest, and to rediscover together our sense of community. We need to rediscover our pride, the confidence in our know-how, and our skill in welcoming people.



## LEAN INFRASTRUCTURES FOR STARTING UP AGAIN

Planning while fighting wastefulness: this is the objective of a way of thinking about the infrastructures; one that takes into account the real needs of the users and of the territory, anticipating the evaluation of the costs and benefits of a project. This is the philosophy of 'lean design': doing away with waste while acquiring value.

by Ennio Cascetta



**D** Delays in infrastructures and problems related to the construction of new infrastructures in Italy have been evident for some time. Over the years, and especially since the economic crisis of 2008, there have been many proposals from prestigious institutional actors as well as individual experts. Although most contributions are primarily of a legal and economic nature, there is often a recurring exhortation to revise by 'slimming' the design of Italian infrastructures, which are deemed to be too heavy and unduly expensive: in short, badly designed. This request is indicated in various ways: from the need to reduce over-designing, to more sober infrastructures, up to frugal engineering. But what does this really mean? What are the technical and cultural bases that are being referred to? Essentially, they are calling for less

expensive infrastructures, but saying little about how to achieve this result. And anyway, is this really the goal? Is a less expensive infrastructure always preferable, no matter what? That cannot be true because, then, it would be better not to build any new infrastructure, thus contradicting the starting assumption. I would like to make a contribution to this debate by proposing the concepts of lean design and lean infrastructures. NETlab is the center for research and development of the NET International Engineering Group, which works in collaboration with the Department of Transportation Engineering of the Federico II University of Naples and the Department of Industrial Engineering and Systems Management of the University of Padua. The ideas that we are working on in NETlab are based on the application of the principles of lean production and lean manufacturing in de-

signing transport infrastructures. It is well known that lean production is a concept that comes from the field of industrial organization, specifically from the automotive industry. It was launched by Toyota, it was applied to many sectors in the manufacturing industry, and it is now beginning to be used in the service sector too. Lean techniques, and especially the lean way of thinking, are based on the concept of waste reduction. The Japanese word for wastefulness, *muda*, has strong ethical connotations. Something that goes to waste is not only a futile consumption of resources, but it is also a socially deplorable act. All resource consumption that doesn't correspond to an added value for the client is considered a waste. When this way of thinking is applied to infrastructures, it leads to some important conclusions, which, however, haven't been applied to Italy's design practices.

We have summarized these conclusions into the seven principles of lean design:

1) The basic choice of the type of infrastructure must be substantiated by a study of its progressive feasibility, comparing the greater cost to cheaper solutions: from not doing anything, to technologically upgrading existing infrastructures, up to the more expensive solutions (new infrastructures with features of progressively higher performance and/or capacity). All of this must be justified by a proportional increase in value for the project's

tion of the infrastructure).

3) The project elements specific to the type of infrastructure must be designed to minimize costs. Design choices must be justified by the value they create for users and the community, and not by applying pre-defined standards (regulations are intended as guidelines, not as binding rules). We are in Europe, but Italian standards are often much stricter than in other European countries that have also achieved higher levels of security than ours, from railways, road tunnels and subways, to highway barriers.

creasingly limited fractions of value. Pre-feasibility and feasibility studies are considered a waste rather than an investment since a decision about what to do has already been made... How many feasibility studies have there been that have concluded that an infrastructure is not feasible or not convenient?

5) The project must include consensus-building concerning the choices. An infrastructure project for which there is no consensus is wasteful, it costs more, and it takes longer. Therefore, lean design should include Public

ism, with costs spiraling out of control: it must be proportionate to the 'value' (symbolic, of consent, of use) that it creates.

7) The infrastructure must be designed together with the technologies for monitoring, communications, control, management, and energy production. These can even reduce construction costs (for example, by substituting or reducing the physical elements) and management costs, thus avoiding wastefulness. Intelligent transportation systems (ITS) are now widely used in various fields, but they are still conceived and designed independently of the physical component of the infrastructure. But combining the design of infrastructures and technology systems can result in much better savings and/or quality of services: just think of the possibility of eliminating toll booths thanks to electronic toll collection (free-flow tolling), or increasing the number of trains that can use a railway line with dynamic control systems of circulation, which, in a few years, could even be via satellite. Ultimately the goal of streamlined design is to plan infrastructures that have clear value for the customers.

Streamlined infrastructures need not necessarily be modest or minimalistic infrastructures; they are infrastructures that will have a greater chance of being built and with better quality. Some critics of lean thinking believe that, in the end, it is nothing more than an orderly way of presenting common sense: that is probably true, but that is also exactly the strength of lean thinking. Be that as it may, in my opinion, a little common sense is absolutely necessary for completing and/or redoing the far too many transport infrastructure projects that fill planning documents and conferences in Italy today. A serious project review, a good natural 'slimming' process is needed to set in motion the investment machinery, which is currently blocked, among other things, by the apparent excess of promises and expectations generated in the last fifteen years of Objective Law and 'competitive' programming. Which are just about the least slim you could imagine.

'clients' (users of the infrastructure and of the transport system as a whole, the territory, local institutions, and businesses).

2) The project must be flexible and dynamic, and wherever possible, it must identify the functional phases of construction and operation. You build what you need, when you need it: what is needed now is more useful than what might be needed tomorrow. An infrastructure made too early compared to the real needs is wasteful; therefore, lean projects must take into account the possibility of developing them in stages corresponding to internal and external changes. However, even if the usefulness of building only the first part of an infrastructure is demonstrated, the conditions for its subsequent development should be made clear from the outset (i.e. expropriations and planning constraints) if further developments may be useful over time (for example, another por-

ers. The so-called 'regulatory design standards' are old-fashioned, they make the project designer unaccountable, and they do not stimulate the search for new solutions.

4) The design phase must have the time and resources necessary to carry out the necessary assessments. A poorly designed work will result in wastage, higher costs, and longer timeframes. Extensive accumulated experience indicates that fewer time and resources are spent in the early stages of design, especially for pre-feasibility and technical and economic feasibility studies; yet those decisions have the greatest impact on the value of the infrastructure. The distribution of the costs of design almost always follows an opposite trend: very little is spent (or more correctly, invested) in the early stages, while the final stages of the project absorb a considerable amount of resources and affect an in-



The Flavor Freeways  
A9 MILANO-LAGHI

by Silvia Ceriani

**W** With the approach of Expo 2015, Milan will not just be the host city of this very ambitious event entitled Feeding the Planet, Energy for Life. More simply, if it is possible to simplify, whoever crosses the threshold of the Expo will be able to see the food produced in countries all over the world, and understand that they are preparing to face one of the most ambitious challenges of the new millennium: guaranteeing food security for the more than seven billion people on planet Earth, and ensuring them food that is healthy and of good quality. The spotlight will be on many different countries around the world, with their culinary traditions, their innovations, and their production technologies. And the fact that the Expo takes place in Milan, will give the

“Made in Italy” products the chance to be promoted and make their excellence known. In this short itinerary, which travels along the A9 Milano-Laghi (Milan-Lakes) route and then veers east a little, we will focus on one of the many expressions of “Made in Italy”: the typical products of Lombardy, a region that is perhaps less well known than other regions, but which is still very interesting. Since we will travel around the lake area, we will focus specifically on preserved fish and other species that can be sampled in local taverns. The first stop on our gastronomic tour is in **Como**, where local fishermen have been drying the fish from the lake in the sun since the time of Pliny the Younger, who gave us the oldest evidence on the preparation of missoltini (dried fish)

that exists. Of all the fish in Lake Como (or Lario), the kind that is best suited to the practice of conservation is shad (*Alosa agone*), caught in the northern part of the lake, where the water is cooler and deeper: medium-small in size, shad is rich in natural fats and omega 3, which keep it preserved for a long time once it has been salted and dried. After a long and laborious preparation (a secret known by few), the fish is placed in a tin container, lightly scented with bay leaves and gently pressed to make the fat come to the surface, ensuring better preservation. Unfortunately, nowadays few people who devote themselves to fishing, which is not sufficiently profitable and suffers from the competition of products imported from elsewhere, and even fewer people know the traditional techniques of conservation.

However, you can still enjoy missoltini in some reliable restaurants overlooking the lake, three of which we recommend for a tasty break. The first is in **Mandello del Lario**, just north of Lecco, on the eastern branch of the lake. There is an inn here whose name refers to the premise’s previous activity: Sali e tabacchi (salts and tobaccos). Here the missoltini can be enjoyed as an appetizer, as well as in a sauce for tagliolini noodles, but you can also try other kinds of fish from the lake, such as the whitefish (*lavarello*), smoked or marinated. At the restaurant **Inarca** (in **Proserpio**, 16 km east of Como) instead, you will find an interesting cream of beans with missoltini, in a menu that generally puts greater emphasis on the products from the earth. Finally, if you want to experience the authentic lake cuisine of a fisherman-

The Flavour Freeways

THINGS TO BUY

**Lake Como Sun-dried missoltino**

Area of production: Lake Como, the provinces of Como and Lecco  
Presidium producers contact person: Cristian Ponzini  
Tel. (+39) 031 950322

**Lake Iseo Traditional Dried Shad**

Area of production: Lake Iseo (province of Brescia)  
Presidium producers contact person: Fernando Soardi  
Tel. (+39) 338 403775

WHERE TO EAT

**Sali e tabacchi**

Mandello del Lario  
Piazza San Rocco 3  
Closed on Monday and Tuesday  
Tel. (+39) 0341 733715

**Inarca**

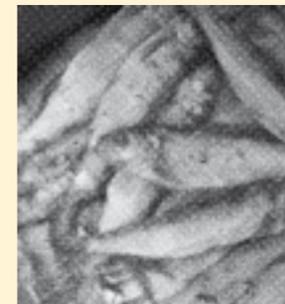
Proserpio  
Via Inarca 16  
Closed on Monday  
Tel. (+39) 013 620424

**Silvio**

Bellagio  
Via Carcano 12  
Open all week  
Tel. (+39) 031 950322

**Cacciatore**

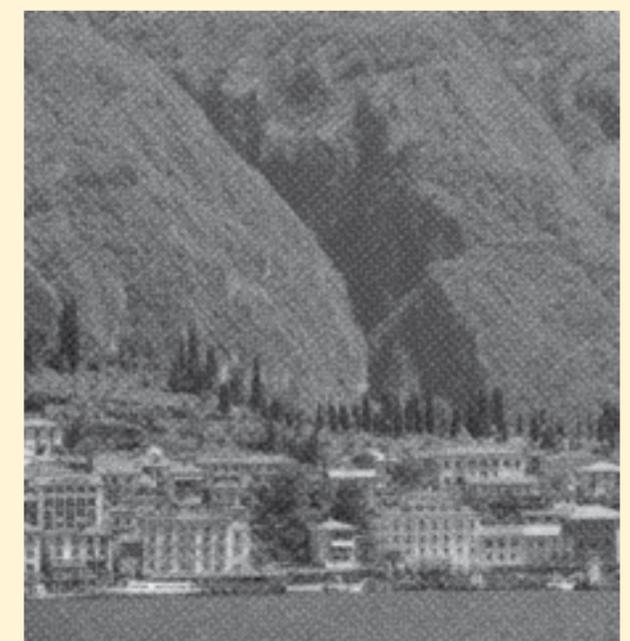
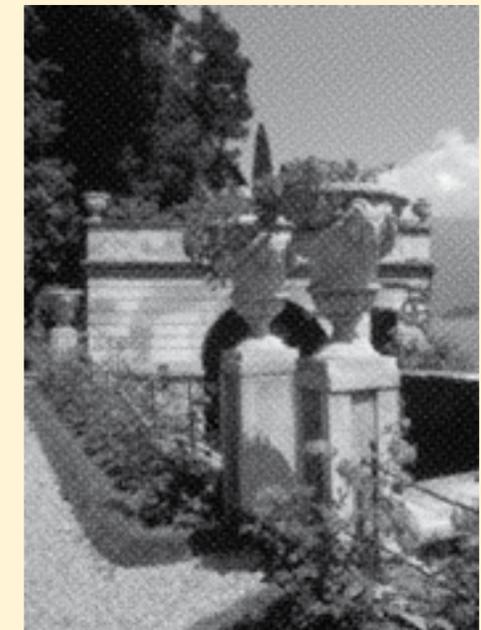
Sulzano  
Via Molini 28  
Closed Monday evening and Tuesday  
Tel. (+39) 030 985184



Lake Como Sun-dried missoltino



Lake Iseo Traditional Dried Shad



restaurateur, you should undoubtedly go to **Bellagio**, and eat at Silvio, which proudly continues the family tradition with a menu that allows you to sample the best catch from lake Lario, served fried, in pâté, or cooked by steaming or grilling. Therefore, depending on the day’s fishing, you may find whitefish, perch, or pike, cooked with sour cream. Be sure not to miss the very traditional miascia, if you find it on the menu: a simple dessert made from corn flour, bread, and fruit; try it and compare the different interpretations of it. Then there is **Iseo**, another lake known for shad fishing, further east and skirted by a stretch of the A4 highway along its southern shores. Shads are called “sardines” here, and they are caught throughout the year, except during their breeding season in the spring. Like Lake Como, fishing takes place

from dusk to dawn and the practice of drying, which has evolved over time, no longer uses the classic archèc: branches of ash and hornbeam bent into an arch held by taut wires connected to the ends, upon which the sardines are hung one by one. After the fish has dried on special shaded terraces, the sardines are gently pressed in containers of wood or steel and then drizzled with olive oil. How are they eaten? The most classical manner is to eat them with polenta, and that is precisely how they are served at Cacciatori (hunters), a small tavern in **Sulzano**, located on the Brescia side of the lake. Alternatively, you can try them as an appetizer along with other pickled or marinated fish, and as a second course, you can rely on grilled brook trout or whitefish, or delicate golden perch fillets.

## Highway people

### INFOBLU: ROAD INFORMATION FROM THE PROTAGONISTS

Infoblu is road information in real time. The company established by Autostrade per l'Italia has managed to find a highly accurate crowd-sourcing model to provide details on traffic. A kind of technology that fits perfectly in the logic of smart cities, and which is also reflected in the important resource that Infoblu has designed for the Expo 2015.

by Emanuela Donetti

Created as a tool to provide information on the feasibility of the Italian motorway network, it then became one of the first truly smart companies in Italy: this is the story of Infoblu, the company founded by Autostrade per Italia and OktoTelematics in 2000. Today it provides news coverage on roads and major Italy cities thanks to the integration of data from one million vehicles equipped with black boxes, and 300,000 smartphones with the Infoblu Traffic app. Thanks to a platform developed in-house that processes this amount of heterogeneous information, Infoblu has succeeded in developing a method for providing dynamic traffic information in real time, offering also a wide range of multi-channels of traffic information services. Better than Waze and Google Maps. How an all-Italian enterprise, has managed to become a competitor of Big G can be stated simply: focus on the core business, good ideas, passion, and preparation. But above all, vision. The vision of Fabio Pressi, Infoblu's Managing Director, supported by a small but spirited team; they have been tackling this challenge, which is becoming more interesting and engaging every year. And they have managed to achieve impressive results. To understand what transformations the field of road information has gone through, just remember how you received traffic news in the Eighties, and how it is done today. First it was a number in the first



pages of the phone book, in a section with all the useful numbers; then it was on the radio and in TV segments, followed by the specialized radio station; there was a long stint of toll-free numbers, variable message signs on the network, navigators on board, and now there are apps on tablets and smartphones. Information on traffic has become an everyday issue for anyone, just like the weather and the latest news. It influences our work choices, how we schedule appointments, and it changes our usual routes. "Real time is crucial for those who find themselves on the road. It allows you to make immediate choices, to change direction, to avoid queues, to decrease driv-

ing time, or to completely avoid a trip," Pressi explains. "For this reason, it is important that a facility like ours provides a specific service, guaranteeing effectiveness." How is it different from other navigators on the market, which in many cases are also free? "Infoblu integrates data coming from several fleets, capable of generating some fifty million GPS points every day." The information received by Infoblu is very precise. "Depending on the equipment on board, we can get a location signal every two seconds. This means that the information we provide is of an unprecedented level of accuracy, which surpasses even cameras positioned along the road." Infoblu's secret is therefore

linked to its crowd-sourcing. No more sensors on the road or in its proximity, because the sensors are the cars themselves, thanks to GPS and SIM cards of the on-board equipment in the 'black boxes' that some insurance companies install in vehicles. Infoblu collects data from the mass of moving vehicles, and analyzes routes, interruptions, stops, and speed. It processes everything and re-sends the information to all the devices connected, to the website, and to the radio stations participating in the project in a continuous exchange of data and information. Being able to go through various channels (radio, television, internet, app) turns Infoblu into a true cross-media broadcaster.

If a smart city means managing Big Data and transforming into information, then Infoblu is a candidate to be the industry leader in Europe in the coming years, with an enviable expertise everywhere. "Thanks to this effect of data collection in crowd-sourcing, namely being able to use the signals sent automatically from a huge number of vehicles on the road, we were able to accomplish what we called the 'geography of traffic flows'. A dynamic network, superimposed on the real infrastructure, which detects in real time the network's status, for example by showing exactly where the real queue is at all times; unlike the current systems we are used to, with traffic detected by fixed cameras over time. For example, the line of cars stuck in traffic could move elsewhere as time goes by, it could continue, or begin and end in a different place. Or even dissipate. Cameras offer a limited view of the roadway, from a few dozen to a hundred meters; and, so far, the information on the space between one camera and another was provided by helicopters. The consequences are known to whoever has heard a radio bulletin about a queue forming further down the road, but then ended up running into traffic many miles sooner than the broadcast anticipated." Now, the precision comes from being able to transform every device into a signal emitter, and not just a receiver. So navigators and smartphones become an aggregator of services for those who are traveling: GPSs, push notifications, apps, and Internet radios. It does not matter if the GPS is integrated into the vehicle or if you use your phone, all that matters is that the instrument is connected and it can receive and deliver data in real-time. The latter, and its professional interpretation, is essential to define the 'best route' suggested or in support of personal decisions. The system is able to detect even slight variations in the speed on the network, providing an early warning system about the start (or end, of course) of each particular traffic situation, the amount of time it takes to pass through the queue, and combining this data with that planned by the

road manager (work in progress, closures, re-openings, etc.). "By proceeding through crowd-sourcing from all the protagonists of mobility, and then by learning how to use data that is always different and in large quantities for every moment, we created a skill that allows us to distinguish, for example, between a queue caused by a protest or by a bus. Whoever acts based simply on the intersection of data from SIM cards, is likely to confuse a bus full of passengers with a huge traffic jam of small vehicles. The signals come from the phones on board, but some systems do not have algorithms that allow for a distinction between vehicles. And this is very important, if I need to provide you certified information and directions." This is a natural concern, since Infoblu is the official voice of Autostrade per l'Italia, and other navigation apps (even the most popular ones, such as Google, Nokia and Waze) cannot guarantee the information they provide. Because of the extreme competition between consumer apps (free of charge), Infoblu mainly targets the business market of those managing infrastructures and commercial traffic; it avails itself of the expertise of ITS (Intelligent Transport System, already in-house thanks to the other companies in the Group) in order to operate as an information broadcasters into a cross-media platform. Moreover, Infoblu also provides its data to My Way, the innovative traffic news service launched by Autostrade per l'Italia in collaboration with Sky: traffic information is provided every 30 minutes, thirty times a day (from 7:10 am to 9:40 pm), on channel 501 SkyMeteo24. From March 3<sup>rd</sup>, My Way's broadcasts was enhanced with the addition of a new traffic bulletin specifically about road conditions in Milan and Rome. CISS (the road safety coordination center) and the traffic police are also testing the platform as a way to control real data and to pre-validate the traffic situation in order to reduce the time required for a thorough examination of every condition on national roads.

## E015

With a high level of competence, Infoblu has not rested on its laurels for long. A board with such a defined vision, of course, sensed that Expo 2015 will be an opportunity to make a difference also with foreign operators and tourists, and a way prove to itself as the protagonist of info-mobility in all its aspects. Thanks to the collaboration with CEFRIEL (ICT Center for Research, Innovation, Education and Industrial lab partnerships) of the Polytechnic University of Milan, it was possible to open a round-table to promote intermodal infomobility, which has led to a new platform, but in a more innovative 'Digital Ecosystem': E015. A virtual place where every company involved in the shared mobility theme has entered their data, relinquishing 'ownership' so as to be able to construct technology products that are truly intermodal. To do this, a protocol of rules was drawn to establish the method of use. "We use a shared routing infrastructure that is integrated with OpenStreetMap, the 'open' protocol for maps that the EU and the Italian Government would like to adopt as the operational tool for all national mapping systems," explains Fabio Pressi, "so now on our map you can find traffic informa-

tion concerning, highways, bypasses, and Milan's main city streets, but also railway data from Ferrovie dello Stato and Trenord, public transportation information from ATM, and a multitude of data from all the other partners. E015 is a true aggregator of information that is indispensable for mobility today, particularly in the more congested areas of the country; it allows you to make logical choices, such as parking your car and getting on a train if a bottleneck is reported on the highway. An agreement with the Region of Lombardy has also allowed us to add a layer of cultural information to the map, so you can also find tourist indications on the routes. "It is nothing but a demonstration that the E015 ecosystem is able to offer any kind of information depending on the location and the time available." Infoblu also offers its users an app that provides information on road conditions, info for commuters, and rescue routes. Over time, alongside the general type, an app has been added for individual cities, such as Milan and Rome. The app will undergo some restyling in the upcoming months, in order to provide a truly integrated navigator with dynamic information also on parking, bike sharing, flights, and trains. Keep your eye on your favorite app stores!



## MOBILITECH

With the Mobile World Congress in Barcelona and the Geneva Motor Show scheduled to take place, 2014 is bound to be the year of rebirth for the automotive sector. At least, the car as we have known it so far.

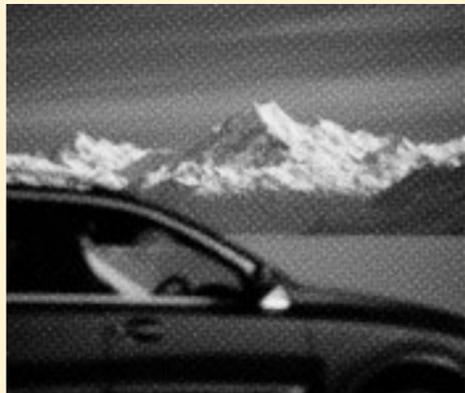
What is certain is that in the next few years we will fundamentally change the way we move around and interact with our cars. And if this once was a matter for expert mechanics, today, thanks to technology, a 'do it yourself' solution is within the reach of ... let's just say, everybody. And most of all... women.

by Emanuela Donetti

## AUTOMATIC

For now, it is only available on the U.S. market, but "we are working on getting it soon into all the other countries," states the website of the developers of *Automatic*, the ingenious app that puts your car into relation with all the effects of your driving style.

Just insert *Link*, a sensor slightly larger than a credit card, under the steering wheel. This will put you in touch with the on-board computer, and with satellites and the Internet via your smartphone: truly 'augmented driving.' The information originating from the dashboard, even from the most technological and innovative model, will suddenly seem primitive and archaic. *Automatic* learns the driving style of the person behind the wheel after just a few kilometers of driving, so it can warn you or make suggestions concerning possible fuel economy, excessive braking, and the condition of the vehicle in relation to external conditions. Not only that. Thanks to the internal accelerometer, *Link* and *Automatic* instantly send an alert in case of collisions or accidents, notifying immediately local authorities, medical assistance, and even family members in case of emergency. And for those who are a bit more adroit, just connect *Automatic* with the tools of *If This Then That* to activate some incredible automatic services. All you have to do is turn the ignition key, and you can let people at home know it's time to start boiling the pasta. In other words: *Wait for the Best*.



ifttt.com

CARPLAY. WHEN YOUR CAR  
FOLLOWS YOUR VOICE

The company with the bitten apple logo presented some big news at the Geneva Motor Show. Apple does not want to pass up the opportunity to become a leader in a sector with a strong interest in technology, mobile information, and design, and so it announced it was ready to launch a new formulation of iPhone integration for infotainment systems in cars. It is called CarPlay and, according to the company based in Cupertino, it is "designed to provide an incredible experience using your iPhone in the car." Built primarily around the use of Siri voice commands, it allows you to make requests or obtain information simply by using your voice, thus offering an 'eye free' experience. And not only that: the system will suggest routes (Apple Maps) on the basis of the appointments on your calendar, text messages, and e-mails. CarPlay allows you to access music streaming apps, including Spotify, Beats Radio, iHeartRadio, and Stitcher, as well as your iTunes library. CarPlay will come as an iOS7 update only for the iPhones that are 'lightning proof' (iPhone 5, 5S and 5C). The first cars to integrate CarPlay will be Ferrari, Mercedes-Benz, and Volvo models, to be followed during the next year by Nissan, Peugeot, Jaguar, Land Rover, BMW, and General Motors: there are just some of the big brand names that have promised to integrate *CarPlay* in their future vehicles.

This is quite an extraordinary change. Soon, the other operating systems will also be available on board, integrating Android and Windows Mobile, for example.

apple.com/ios/carplay

MIRRORLINK. CAR AND  
SMARTPHONE CONSTANTLY CONNECTED

If the technology is not embedded in the dashboard of your car, someone will have to ensure services via smartphones that can be relied on as soon as you turn the ignition on. Car Connectivity was created for this reason: it is a Consortium of companies that includes 80% of car manufacturers and most of the producers of technology. Last February, the Consortium presented MirrorLink, the standard for car-smartphone connectivity, during the Mobile World Congress, the event in Barcelona that brings together all the producers and users of devices and systems that enable a 'life on the move.' MirrorLink is designed to allow maximum interoperability between the various smartphones and cars, and it is the only OS and OEM-agnostic standard for the connectivity between cars and smartphones. It is a cross-industry product; all the companies that design software for the interaction between a smartphone/tablet and a car can avail themselves of the Developer Fast Track MirrorLink: a program that makes it easier to certify apps designed to be brought on board.



mirrorlink.com

## ABOVE ALL, SMART MEANS SHARING

"I take it wherever I find it, and leave it wherever I want." This has been going on for a little less than a year in Milan, and for just a few days now in Rome. Car sharing has become the protagonist of the streets in Italian cities. This service is perfect for the last mile, to 'close' the circle offered by other systems of local public transport. Take the car you find parked on the roadside, use it for the trip you need to make, and leave it exactly where you want to.

In Milan, the service is offered within city limits by Car2Go, an international company that operates in several countries, and by Enjoy, a company owned by ENI. And we will soon see the new service designed by Ferrari. Economy cars for city use that are small, but above all, ecological: just take one of the Smart or Fiat 500 models available, leave it where you want, and you do not even have pay for parking. The fee is calculated per minute. Just download the app, find the nearest car, send a request message, and in exchange, you will receive the code to unlock the car, allowing you to get in. The same goes for the service of EVAI, a subsidiary company of Trenord and the Lombardy Region, but it performs an inter-city service: you can take one of the cars (Euro5 gas or electric) in a town in Lombardy where the service is active, and drive yourself to the airport, either Malpensa or Linate, to the train station in Milan, or to another city, according to your needs. Park the car and start it up again whenever you want, without paying anything more. In the next three months, EVAI is proposing a wide range of offers to new customers. Car2Go has been active for a few days in Rome. For the first few months of activation in an operational area of 100 km<sup>2</sup>, approximately five hundred Smart models will be available; they will also be allowed to transit through the ZTL (limited traffic) areas and park within the blue lines for free, but they may not transit in the bus and taxi lanes (which the Municipality's car-sharing fleet is allowed to do). Here too, the rental cost is €0.29 per minute all-inclusive (taxes, insurance, fuel, parking costs, the first 50 miles, cost of car maintenance, and VAT), with discounts for use for one hour rentals (€14.90) and for the entire day (€59), always including the first 50 kilometers.

car2go.com / enjoy.eni.com / evai.it

Moving with words  
ALL THE ROADS AHEAD

by Enrico Remmert



**T**he highway seems to be a source of pride, just for the fact of being there. Just because it manages to make cars flow in a way that is almost irrelevant. The few in circulation resemble signs of struggle, of human beings in the wake of a certain mirage, driven by who knows what kind of perfume.” This is a passage from *E quel poco d’amore che c’è* (“And what little love there is”), the second novel written by Emmanuele Bianco, recently published by Fandango Libri. It is the perfect book to open our section dedicated to the relationship between fiction and travel. It is a sort of highway diary that documents the painful trip from Milan to Sicily, a trip undertaken by a father and a son who have not spoken in years, a journey motivated by his mother’s imminent death and by a wish that cannot be denied: to see them together for the last time. Thus, the two protagonists, Veniero and his father Santo, squeezed in an old Alfa 33,

are forced to reckon with the past and the present in a succession of silences, attempts to break the ice, embarrassment, reproaches, and recriminations. As always, the journey is a salvation: slowly driving from the snow-capped North to the South where everything is milder, not just the temperature, but also the hostility in their relationship slowly melts away. Emmanuele Bianco, born in ’83 and a graduate of the Holden School, published a striking debut novel in 2010, *Tiratori scelti* (“Sharpshooters”), in which he recounts life in the suburbs of Milan and his wasted youth amidst cocaine, gang wars, and the lives of losers who have already lost anyway. In *E quel poco d’amore che c’è* he raises the bar a bit higher, and tells us in a touching and graceful way about a pensive son and a father who drives like he lives (“he always pulls on the gear a little, hoping to push through the traffic jam with only the roaring of his Alfa 33”), the long and heavy hours of travel, cars racing by, trucks passing oth-

er trucks in what “looks like a tug of war, a struggle,” and long miles of “endless gray asphalt.” The surrounding landscape seems immutable “even though in just half an hour, it will only be a moment of remembrance and hope,” but one goes on just the same “and if it is true that things pass, it is just because you are still moving. And if it is true that things come back, it is only because you are still moving.” This reflection could easily be part of the second book that we present in this issue: *The Routes of Man: Travels in the Paved World*, a lovely volume that is part reportage and part essay, written by Ted Conover and published in Italy by EDT. Starting from the assumption that we humans of the twenty-first century are better connected than ever before, and that the continuing development of road networks is one of the main characteristics of our age, Conover attempts to understand what this connectivity really means: if the overall road network is the circulatory system of the human race, where is it leading us then? To answer this question, the author tells us about six roads that are helping to somehow reshape our planet, and do so by connecting those who use them every day. Six themes are linked to the six roads: “development versus sustainability,” which traces the journey of a cargo of mahogany through the Peruvian Andes to the Amazon basin where it is cut illegally; “isolation versus progress,” walking on the frozen river in Ladakh in the company of a group of children who have to go to school; “military occupation and daily life,” together with soldiers on patrol and commuters in the West Bank, including checkpoints, rubble, and unplanned urbanization; “trade routes and transmission of diseases,” following prostitution in East Africa; “mobility and social transformation,” recounting the incredible excesses of the Chinese car boom; “urban apocalypse and the future of cities,”

aboard ambulances whizzing around in the chaos of Lagos, Nigeria. The book concludes with the words of the philosopher Ibn al-’Arabi: “The origin of existence is movement. Im-mobility can have no part in it, for if existence was immobile it would return to its source, which is the Void. That is why the voyaging never stops, in this world or in the hereafter.” Conover tells us everything first hand, with insight and depth of vision, reminding us how, in a world obsessed with computer networks, there are still real roads, and not just virtual ones, that are of vital importance for human civilization (“If you bought it, a truck brought it” is not only the most popular bumper sticker among American truck drivers, but it is also a warning that we forget all too often).

In short, roads continue to represent the most extensive work on Earth and their placement allows for the transport of goods, determines settlement patterns, and the location of homes and businesses. This is why roads continue to enjoy good health, and they are actually experiencing a time of unprecedented development: China has set itself the target of 85,000 km of motorways by 2020, India has just launched a fifteen-year project to pave some 65,000 miles of its decrepit national highways, Kazakhstan has initiated the ‘New Silk Road’ project to restore a motorway link between China and Russia, and so on. *The Routes of Man: Travels in the Paved World* strikes the reader with a wealth of quotations, maps, photographs, data, and statistics, but the book is full of other treasures: it contains history and customs, literature and news, a bit of sociology but, more importantly, a lot of real life. And Conover makes us reflect on the fact that, although today many people feel the need to challenge the culture of mobility at all costs, the road, even with all its contradictions and its dangers, is still the place where humanity finds itself.

WHAT TO READ:

-*E quel poco d’amore che c’è* (“And what little love there is”), by Emmanuele Bianco, Fandango Books, 2013. A journey from north to south and a path into relationships that crumble and are restored under new circumstances.

-*The Routes of Man: Travels in the Paved World*, by Ted Conover, Italian ed. EDT 2011, English Ed. Vintage 2011. The importance of networks in the contemporaneity, and six roads that are reshaping our planet. Every road has a theme, every road has many travelers.



Testata registrata presso  
il Tribunale di Roma (n. 430012)

Finito di stampare nel corso di marzo 2014  
presso Stamperia Artistica Nazionale  
- Trofarello (TO)

---

codice  
EDIZIONI

IMMAGINE DI COPERTINA

Palazzo Italia, progetto del  
padiglione per l'Expo 2015

© Nemesi & Partners

ISBN 978-887578448-5



9 788875 784485

euro 12,00

