

Ambiente. Importante il contributo dei veicoli in affitto all'ecosistema dei centri pressati da traffico e smog

Trasporti intelligenti linfa della **smart city**

Maurizio Melis

La **smart mobility** è uno dei sei pilastri su cui poggia la "**smart city**" secondo la visione europea. L'idea di fondo è che la mobilità possa trarre grande giovamento dalla possibilità di far circolare rapidamente le informazioni.

Per esempio, grazie a smartphone e tablet è possibile dare indicazioni in tempo reale sui mezzi pubblici circolanti, la loro posizione e il tempo di attesa alla fermata; indirizzare chi cerca parcheggio al posteggio più vicino; consigliare agli automobilisti i percorsi meno affollati e altro ancora.

Tuttavia, dinnanzi al fatto che la superficie pubblica delle città è dedicata per oltre il 90% ai veicoli, mentre ingorghi e altre simili amenità rimangono una realtà quotidiana in moltissime città, un approccio serio alla questione della mobilità non può limitarsi a una limitazione di quanto esiste, magari con un po' più di mobilità elettrica al posto di quella tradizionale.

Invece, è necessario prendere atto, come d'altronde sta avvenendo, che la mobilità va rifondata su nuove basi. Serve un cambiamento radicale, come sempre accade quando un paradigma arriva a fine corsa. E il pa-

radigma che ha segnato lo sviluppo della mobilità in Italia - l'automobile privata - ha raggiunto, e probabilmente superato, i suoi limiti strutturali per quanto concerne la capacità di offrire soluzioni al bisogno crescente di mobilità di persone e merci. La situazione è tale che, ormai, più strade e più auto significano meno mobilità.

Dato ciò, un nuovo modello di trasporto, che offra più mobilità e di migliore qualità, non può che essere fondato sui mezzi pubblici, inclusi quelli individuali, come è certamente possibile definire il car sharing.

Il car sharing è una risposta potenzialmente molto efficace al tema della mobilità: le automobili passano circa il 95% del tempo parcheggiate, occupando inutilmente spazio e peggiorando l'ambiente urbano; di quello che resta, un terzo circa viene speso a cercare parcheggio lungo strade intasate da altre automobili.

I veicoli del car sharing, invece, avrebbero un tasso di utilizzo molto superiore, e perciò libererebbero spazio. Inoltre il car sharing è un cavallo di troia ideale per l'introduzione di un nucleo di mobilità elettrica, che darebbe enormi benefici in termini di riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, e

ha pochi rivali se parliamo di coprire il mitico "ultimo miglio".

Tuttavia, per convincere in massa le famiglie a rinunciare alla seconda o terza macchina e a sostituirla con il car sharing, i benefici per la collettività non sono una motivazione sufficiente senza un'effettiva capacità di offrire gli stessi servizi che l'auto privata, alla fine, comunque offre.

Da questo punto di vista il car sharing ha sempre sofferto di due gravi debolezze: bassa flessibilità e bassa capillarità. La buona notizia è che le tecnologie al cuore della **smart city** sembrano fatte apposta per rendere finalmente attraente quanto, fino a qualche anno fa, appariva un esercizio da "duri e puri" dell'ambiente.

Per esempio, proprio l'iniziativa di Eni a Milano, alla stregua di iniziative simili che si registrano in Europa, introduce il principio secondo cui è possibile prelevare e lasciare il veicolo un po' ovunque.

Questo è un elemento molto importante di flessibilità del servizio, ed è una via praticabile solo per effetto della recente, larga diffusione delle tecnologie per la geolocalizzazione (Gps, nelle tasche di tutti a bordo di smartphone e simili) e allo sviluppo delle reti per la con-

nettività mobile, grazie alle quali tutte le transazioni necessarie a perfezionare un piccolo contratto di autonoleggio e a garantirne il pagamento possono essere espletate quasi ovunque in pochi secondi.

Ora la sfida è rendere questo servizio sempre più capillare. E anche qui, sarà di aiuto il contesto che via via offrirà lo sviluppo di quel grande quadro infrastrutturale che è la **smart city**. Per esempio, lo studio Green Move del Politecnico di Milano ha evidenziato che ponendo attenzione allo sviluppo di standard comuni in questo settore, si potrebbe puntare a una forte interoperabilità tra soggetti diversi, con la possibilità di integrare il servizio di vari operatori, e persino di includere nell'offerta veicoli di privati cittadini o flotte aziendali.

In un certo senso, l'obiettivo dovrebbe essere realizzare qualcosa di simile al roaming telefonico, grazie al quale se non è disponibile la rete del proprio operatore, il traffico può transitare su quella di un altro, in modo (quasi) trasparente per l'utente.

Se questo scenario riuscirà a realizzarsi, non ci sarà bisogno di attendere un'invasione di auto in car sharing per trovarne sempre una libera a portata di mano.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

NELLE CITTÀ

Ingorghi e parcheggi difficili impongono una strategia per i trasporti più efficiente, fondata sui mezzi pubblici inclusi quelli «individuali»

