

Milano, 18 maggio 2017

Presentato il progetto sulla tecnologia elettrica nei Piani di mobilità urbana del mondo

Mobilità sostenibile, 4 licei italiani valutano i piani di 8 città del mondo

di Fabrizia Sernia

Los Angeles prima in classifica, Londra al penultimo posto. Sviluppo di mobilità elettrica e piste ciclabili i fattori comuni a tutti. Stoccolma punta ad essere una “walkable city”



(Rinnovabili.it) – Mobilità fa rima con creatività. In un futuro molto prossimo come si trasformerà la mobilità delle città? Con quali idee innovative la collettività dovrà affrontare un tema tanto fortemente legato anche alla salvaguardia del pianeta, dal forte impatto ambientale, tecnologico, economico e sociale?

Per rispondere a queste domande, l'azienda **H3**, realtà leader nel mercato innotech assicurativo, specializzata nel canale retail automobilistico, fondata nel 2009 da **Giorgio Meszely**, manager dalla lunga esperienza internazionale nel marketing sportivo e del digitale, si è rivolta agli utenti di domani, con l'intento di generare la consapevolezza che anche nel mondo assicurativo nascono sia nuovi canali, sia soprattutto nuove aree di rischio derivate dalle nuove forme di mobilità disponibili sul territorio. Grazie alla possibilità offerta dall'Alternanza Scuola-Lavoro, introdotta dalla legge 107/2015 – la cosiddetta “Buona Scuola”, che prevede obbligatoriamente per tutti gli studenti del secondo biennio e dell'ultimo anno delle superiori, un percorso di orientamento (400 ore per gli istituti tecnici e 200 ore per i licei) utile ai ragazzi nella scelta che dovranno fare una volta terminato il percorso di studio – sono stati coinvolti gli allievi delle scuole superiori di quattro città italiane, **Milano** (*Liceo Classico C. Beccaria*), **Monza** (*Liceo Scientifico P. Fris*), **Bologna** (*Liceo Classico L. Galvani*) e **Bari** (*Liceo Classico Flacco*), e con loro è stato aperto un tavolo di lavoro. Obiettivo: studiare e classificare i piani di mobilità sostenibile di quattro città europee – **Vienna, Stoccolma, Barcellona e Londra** – e quattro extraeuropee – **Los Angeles, New York, Cape Town e Sydney** – abbinare in 4 coppie,

ognuna delle quali assegnata a un liceo, con il compito di analizzarne e valutarne i rispettivi piani, in una scala di punteggio da zero a tre.



Da sinistra Giorgio Meszely, Stefano Boeri, Vittorio Passaquindici

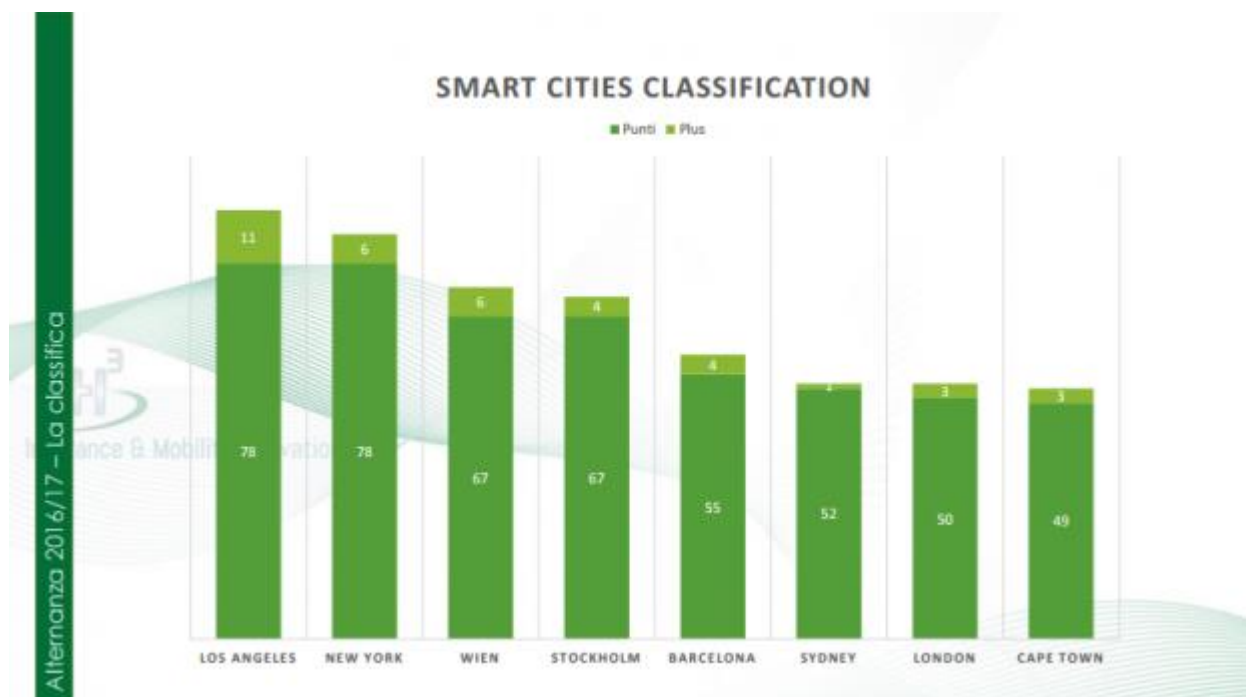
Cinque i criteri di assegnazione del punteggio: **impatto ambientale e urbanistico; impatto economico; integrazione con la mobilità esistente; modifiche alla mobilità pubblica e privata, non motorizzata e motorizzata e tecnologie introdotte.** All'interno dei cinque macro criteri, i ragazzi si sono spinti successivamente su aspetti più specifici, "imparando – come ha sottolineato la professoressa Incerti del Liceo Classico Beccaria di Milano – non soltanto a lavorare in gruppo, ma anche a condurre un autentico lavoro di ricerca scientifica. Se i ragazzi – ha osservato la professoressa – riuscissero ad applicare nei loro *curricula* ciò che hanno appreso analizzando i piani di mobilità, avremmo ottenuto un ottimo risultato". La corposa analisi realizzata dai ragazzi, il cosiddetto lavoro di ritorno dell'alternanza scuola- lavoro, ha portato sia a stilare la classifica delle città potenzialmente più *smart* e sostenibili, sia a concepire **nuovi pacchetti assicurativi per la mobilità elettrica – e-insurance – che includono fattori di rischio fino ad oggi non valutati**, quali l'Antivirus per la prevenzione hacking su connected cars; i danni causati, al veicolo o a terzi, per perdita di acidi o sostanze tossiche della batteria; l'RC limitata ad incidenti causati da malfunzionamento dei sensori; il Bonus "E-km", con riduzione sul premio della successiva polizza, in base ai km percorsi in modalità elettrica.

I risultati del progetto sono stati presentati e discussi alla Fondazione Mansutti, in presenza, oltre che dei liceali, di alcuni importanti attori del nuovo modo di concepire la mobilità: entusiasta dell'esperienza vissuta con i ragazzi, l'**architetto Stefano Boeri** ha tracciato lo scenario della mobilità alternativa che già si affaccia nel mondo, all'interno degli spazi urbani, inducendo una inevitabile trasformazione di questi ultimi.

Vittorio Passaquindici, AD di Share'ngo CS Milano e **Francesco Di Ciommo**, presidente di Ford Authos, hanno raccontato i rispettivi case histories di successo che hanno trovato linfa nel nuovo rapporto tra la grande distribuzione e le piattaforme di mobilità. Il primo – **Passaquindici** – ha vinto la sfida del car sharing con vetture elettriche, in un progetto italiano con capitali cinesi, avviato a Milano e diffuso a Roma, Firenze e, da oggi, anche a Modena. Il secondo – **Di Ciommo** -, con un innovativo autosalone aperto all'interno del centro commerciale LE CRU, ha ridisegnato le scelte di vendita in funzione del tempo dei 13 milioni di presenze che affollano annualmente LE CRU, triplicando in tre anni il fatturato.

L'analisi condotta da H3 insieme ai ragazzi ha portato alla seguente classifica dei piani di mobilità ([IPLANS pdf](#)):

1. Los Angeles – “Mobility Plan 2035”
2. New York – “Transportation Master Plan for 2030”
3. Vienna – “Urban Mobility Plan”
4. Stoccolma – “Urban Mobility Strategy”
5. Barcellona – “Urban Mobility Plan 2013-2018”
6. Sidney – “Long Term transportation Masterplan”
7. Londra – “The London Plan”
8. Cape Town – “Comprehensive Integrated Transport Plan”



Il volto futuro della mobilità sostenibile nelle città esaminate

Qual è l'elemento che più accomuna i piani di mobilità futura delle città analizzate?

L'incremento e lo sviluppo della **mobilità elettrica**, sia pubblica che privata, caratterizzano la totalità dei piani, puntando a contenere l'inquinamento, migliorando la qualità dell'ambiente. Un carattere comune a tutti i piani è la previsione di soluzioni **che riducono la convenienza del trasporto privato a fronte di un rafforzamento della rete di mezzi pubblici e di strumenti di car sharing e bike sharing**, in concomitanza

di un ingente ampliamento della rete di piste ciclabili. A cascata, tutti i piani prevedono l'incremento delle aree verdi e la creazione di numerosi posti di lavoro grazie alla necessità di costruire o adattare le infrastrutture esistenti.

Ma cosa ci racconta il lavoro propedeutico alla definizione della classifica? **Los Angeles**, megalopoli nota oggi per la scarsa e incompleta rete di mezzi pubblici e per l'alto tasso di inquinamento dell'aria e dell'acqua, a causa anche del massiccio uso delle auto, svetta in cima alla classifica con il suo piano che **punta per il 2035 a incrementare del 170% l'uso della bici come mezzo di trasporto, del 56% l'uso dei mezzi pubblici che prevedono una rivoluzionaria implementazione e del 38% gli spostamenti a piedi**. Los Angeles, cosciente forse della difficoltà che avrà a convertirsi alla mobilità elettrica punta, quindi, sul **forte incremento delle piste ciclabili e pedonali** (sicure) e sullo **sviluppo di sistemi tecnologici per la gestione del traffico**, progetto che prevede di **sperimentare un traffico intelligente su circa 80 miglia di strade attorno a Los Angeles**, grazie a un software che sarà in grado di distribuire il flusso delle auto su più vie di percorrenza così da rendere il percorso delle macchine sempre il più scorrevole possibile. Una serie di **App che possono agevolare la ricerca del parcheggio**, come il *Social Parking*, il *Car Finder* e *ParkinGo*, decongestionando il traffico, rappresentano la ciliegina sulla torta del piano californiano.

E se **New York** con il suo piano punta molto sullo sviluppo di una mobilità elettrica parallelamente all'incremento delle piste ciclabili e pedonali, città europee, come **Stoccolma** e **Vienna**, contraddistinte da una mobilità già molto più sostenibile, declinano soluzioni decisamente più sfavorevoli nei confronti del trasporto privato, attraverso esperimenti già in corso o in programma. A **Stoccolma**, che con il suo piano punta a diventare una **"walkable city"**, il trasporto privato motorizzato è meno pratico, mentre è favorito soprattutto lo spostamento a piedi rendendo sicura, comoda e attraente questa alternativa. **Vienna**, invece, ha **realizzato in via sperimentale una zona residenziale della città completamente car free**. Si tratta di un'area appena fuori Vienna in cui è stata creata una zona per 600 famiglie alle quali **viene chiesto di sottoscrivere un accordo che prevede la rinuncia a possedere un'auto**. Per raggiungere il centro, distante 8km, i residenti saranno costretti ad utilizzare biciclette o autobus. Tutto ciò porta una serie di sgravi fiscali. **Londra**, fanalino di coda nella classifica, dove precede soltanto **Cape Town**, all'ultimo posto, si mostra meno orientata, rispetto alle altre città europee, sia alla conversione all'elettrico, sia alla riduzione del traffico, pur destinando annualmente importanti investimenti per l'ammodernamento dei mezzi pubblici e per la costruzione di parcheggi fuori dalla città, al fine di decongestionare il traffico cittadino.