

# La città (intelligente) è mobile

La tecnologia "sharing", ormai usata da un italiano su 100, sta rivoluzionando i trasporti urbani

ROMA

Inpazza la «moda» della sharing mobility, più che una moda una vera e propria rivoluzione culturale, visti i numeri. Car sharing, car pooling, bus sharing, park sharing, scooter pooling, bike sharing: la mobilità si condivide ormai in tutte le sue possibili declinazioni. Non solo il cittadino/utente risparmia ma anche sul fronte dell'inquinamento si iniziano ad intravedere importanti risultati.

## Citytech

Secondo le stime dell'Osservatorio nazionale sulla sharing presentati martedì a Milano ben mezzo milione di italiani, ovvero quasi un abitante su 100, utilizza il car sharing, sia quello di Enjoy sia quello di Car2go e delle tante altre iniziative che stanno fiorendo nelle nostre città. «L'introduzione del car sharing ha avuto un effetto detonante nell'economia italiana - spiega Gianni Martino amministratore delegato di Car2go Italia - e Milano è diventato un caso di studio». Visto che si concentra qui ben l'80 per cento del mercato italiano del settore, con oltre 6.700 mezzi a disposizione e 350 mila abbonati. Un vero record che in 4 anni, anche grazie all'ingresso a pagamento in centro, ha permesso al capoluogo meneghino

di ridurre del 38 per cento le polveri sottili. Così come sono storie interessanti le esperienze che si sono presentate ieri a Roma nell'ambito delle due giornate di Citytech: da Jobjob, car pooling che conta già 50 grandi aziende tra i suoi clienti, a Blablacar, servizio di ride sharing per condividere viaggi su lunghe distanze, ai bus condivisi di Gogobus sino ai parcheggi messi in comune dai proprietari che partecipano a «Park sharing».

## Il ministro

«Il car sharing ha avuto più successo di quanto anche i più ottimisti potevano pensare e ci è sfuggito di mano - ha ammesso ieri il ministro dell'ambiente Gian Luca Galletti -. Credo che valga la pena fare una riflessione del punto di vista giuridico e che vada meglio regolamentato». L'obiettivo è quello superare il fai da te dei vari comuni, con regole che cambiano da città a città. Ma si pensa anche a nuovi investimenti a favore del trasporto sostenibile per centrare gli obiettivi previsti per il 2030, ovvero ridurre le emissioni di Co2 almeno del 40 per cento. [P.BAR.]



Le novità



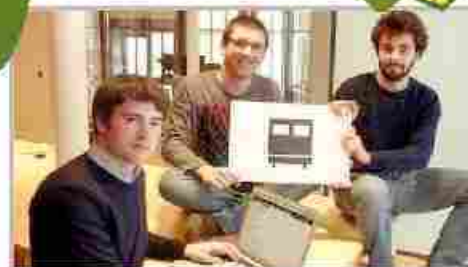
### Moovit alla prova del Giubileo

Moovit, app leader del trasporto nel mondo, allarga il ventaglio dei servizi e in occasione del Giubileo informerà gli utenti romani e non su condizioni del traffico, trasporti pubblici e code



### Arriva la app di «Bike to School»

Da movimento di mamme a nuova applicazione per organizzare in tutta Italia i «bicibus» per portare i figli a scuola utilizzando in sicurezza le due ruote. La nuova app pronta entro un mese



### Capitaine train anche in Italia

Con le offerte di Italo e Trenitalia, Capitaine Train (piattaforma per l'acquisto dei biglietti ferroviari inventata da 3 francesi) integra ben 13 compagnie europee e promette forti risparmi



### Waynaut, tutti i mezzi in un solo click

Andare ovunque nel mondo, da casa propria al posto più impensabile, utilizzando ogni mezzo possibile, dal car sharing al treno, a bus, taxi e aerei. In un solo click tutte le soluzioni migliori

## Analisi

PAOLO BARONI  
ROMA

# Il futuro è l'auto senza conducente e i semafori scompariranno

I ricercatori di Cnr e Mit: si passerà dal possesso all'accesso

Il futuro sta già cominciando», spiega Paolo Santi, ricercatore del Cnr che al «Senseable City Lab» del Mit di Boston coordina i progetti sulla mobilità incrociando tecnologie digitali, big data e sistemi di trasporto. «La città davvero all'avanguardia nel campo del trasporto pubblico è senz'altro Singapore - racconta -. Dove dal 2016 partirà un nuovo progetto a cui collabora anche il Mit per introdurre auto senza conducente in ambiente urbano aperto». Sarà un processo graduale: serviranno 5 anni per affinare le tecnologie e poi passare alla produzione di massa. «Si partirà con un decina di auto, all'inizio ci saranno dei conducenti/tutor che affiancheranno i passeggeri per superare la diffidenza iniziale di un'auto che si guida da sola. Nasceranno Ztl dedicate e si realizzeranno i primi semafori intelligenti». Un campo questo dove la ricerca dell'Mit è particolarmente avanti.

### Addio a semafori e code

Il progetto si chiama «Wave» (il demo video su senseable.mit.edu/wave) e facendo leva sulle auto senza conducente punta a sviluppare di qui a pochi mesi i primi prodotti commerciali in grado di assegnare di fatto una sorta di «slot» ad ogni vettura, abolire così i semafori, causa spesso di lunghe code e forte inquinamento, e consentire il raddoppio dei flussi di traffico rispetto al vecchio sistema riducendo del 30% le emissioni inquinanti.

L'altra chiave di volta della mobilità futura passa attraverso la sharing mobility che porta sempre più persone nel mondo, Italia compresa, a condividere auto, autobus e pullman. Nelle grandi metropoli, ma non solo, la «nuova frontiera» ora è però rappresentata dalla possibilità di condividere fra più utenti lo stesso viaggio in taxi. A New York, dove il 40% del traffico è prodotto dagli spostamenti dei famosi yellow cab, si contano in media 500 mila corse al giorno.



Carlo Ratti

«Ci sarà minor impatto ambientale e grande risparmio di denaro, tempo ed energie»



Paolo Santi

«La reazione sociologica e psicologica è ancora tutta da investigare»

Al Mit hanno analizzato ben 110 milioni di queste corse arrivando alla conclusione che quasi tutti questi spostamenti può essere condiviso, con un taglio dei viaggi in taxi del 40% servendo le stesse persone e soprattutto con una riduzione del traffico che oscilla tra il 16 ed il 20%. Un risultato davvero notevole che, secondo gli studi del Mit, può non vale solo per l'area superintesa di New York ma può essere replicato anche in città come San Francisco, Singapore o

Vienna. «L'unico problema semmai - aggiunge Santi - è l'effettiva volontà di condividere con uno sconosciuto il sedile posteriore della vettura. Abbiamo tanti dati a disposizione ma non sappiamo quale possa essere la reazione sociologica e psicologica dell'utente. E questo per noi rappresenta un campo ancora tutto da investigare».

### Negli Usa Uber fa «pool»

Anche in questo però non parliamo del futuro. Uber, il servi-

zio alternativo ai taxi nato nel 2009 negli Usa e che in Italia dopo il debutto è stato subito vietato, ha infatti lanciato in tre città (New York, Boston e di recente anche a San Francisco) Uberpool, che consente agli utenti di condividere la stessa corsa e quindi di risparmiare.

E la «sindrome» del compagno di viaggio come si risolve? «Il trust, la fiducia, è la più grande sfida che si trova ad affrontare chi fa car-pooling», spiega Gianluca Cecchetti di Blablacar Italia. «Noi l'abbiamo risolto introducendo un sistema di feedback». Negli Usa invece c'è una start-up che sta studiando il modo di incrociare i sistemi di prenotazione condivisa coi profili social dei possibili compagni di viaggio. Un po' come farà a breve, in Italia, Gogobus col suo «social bus sharing».

«L'amplificazione delle dinamiche di condivisione, la «sharing economy», è certo uno degli aspetti più promettenti tra quelli destinati a cambiare nei

prossimi anni dinamiche urbane e sistema dei trasporti pubblici», spiega Carlo Ratti, architetto/ingegnere, fondatore del Senseable City Lab del Mit.

### Dal possesso all'accesso

«Stiamo passando dal possesso all'accesso, in molti ambiti. E le dinamiche di sharing economy applicate ai trasporti, quello che accade con Blablacar e Uber, stanno già cambiando le carte in tavola. Questo perché le auto non sono un oggetto perfetto, in quanto sottoutilizzate. L'impatto e la possibilità di questo processo saranno evidenti con l'avvento delle «driverless car», le auto autonome. I principali istituti di ricerca - Google e Mit - hanno già lavorato ai primi prototipi, non si tratta dunque di una profezia».

«Il futuro prossimo? Potrebbe accadere che la «mia» auto possa darmi un passaggio al lavoro e poi, invece di restare ferma in un parcheggio, portare a scuola i miei figli o quelli del vicino o chiunque altro presente nella mia rete sociale - conclude Ratti -. Il risultato sarà una città in cui tutti possono viaggiare on demand con un quinto delle auto in meno rispetto a oggi, minore impatto ambientale e gran risparmio di denaro, tempo ed energie. E pure la possibilità di liberare lo spazio della rete stradale che potrebbe essere riconvertito in aree verdi».