84 | analisi |



di Dino Marcozzi* e Valeria Rizza**

I veicoli elettrici possono avere un impatto, positivo, sulla **qualità dell'aria**

Secondo l'ultimo rapporto dell'Organizzazione mondiale della sanità (Oms) "Ambient Air Pollution: a global assessment of exposure and burden of disease", pubblicato a settembre 2016, l'inquinamento atmosferico costituisce la principale fonte di rischio ambientale per la salute della popolazione mondiale, in particolare nelle aree urbane che costituiscono le zone maggiormente più popolate. L'Agenzia Europea dell'ambiente (Eea - Air Quality in Europe, 2019 Report) ha rilevato che, nel 2016, il particolato fine (PM2.5) ha causato circa 412 mila decessi prematuri tra i cittadini dell'Unione Europea, l' NO_2 ne ha provocati circa 71 mila e l' O_3 15 mila l'anno.

Il traffico veicolare rappresenta quasi ovunque la causa principale di questo inquinamento, con contributi variabili dal 40% all'80% secondo i diversi contesti territoriali geografici. Il parco veicolare è ancora per larga parte costituito da vetture Euro 4 o categorie inferiori, mentre una quota rilevante delle nuove immatricolazioni (circa il 58%) è rappresentato da vetture diesel. Sempre l'*Aea* rileva che dal 2000 al 2017, le direttive e i regolamenti europei (come quelli che comportano il passaggio a un altro carburante o l'individuazione di tecnologie alternative o l'eliminazione di dispositivi inefficienti) hanno contribuito alla riduzione delle emissioni di inquinanti atmosferici.

Inquinanti contraddittori

Questo calo delle emissioni totali d'inquinanti atmosferici non si traduce però automaticamente in riduzioni analoghe delle concentrazioni dei medesimi. Motus-E ha elaborato scenari di penetrazione della mobilità elettrica in Italia che possono essere alla base delle elaborazioni di sviluppo industriale della transizione per l'ecosistema della mobilità sostenibile.

Al fine di quantificare gli effetti derivanti da un'eventuale implementazione e comprendere i benefici che lo sviluppo della mobilità elettrica porteranno al clima delle nostre città, si sta svolgendo uno studio che considera scenari su modelli di flusso di traffico e regimi meteo rigorosamente scientifici, affidandone l'elaborazione al Cnr - Istituto sull'Inquinamento Atmosferico, partner di Motus-E.

I modelli elaborati per valutare l'impatto della penetrazione della mobilità elettrica considerano naturalmente le principali modalità di trasporto impattanti, quindi non solo

gli autoveicoli ma anche il trasporto merci leggero, molto importante nei centri urbani per lo sviluppo che ha e che sempre più avrà nel post lock down, il Trasporto Pubblico Locale e il trasporto merci pesante.

Questo studio esamina e confronta due scenari prospettici, rispettivamente al 2025 e al 2030, dell'attuale parco circolante di veicoli concernenti i seguenti comparti: trasporto privato, logistica dell'ultimo miglio e Trasporto Pubblico Locale su gomma di sei città italiane (Torino, Milano, Firenze, Roma, Bologna, Palermo). Per lo studio è stato adottato il modello di simulazione Adms (Advanced Dispersion Modelling System) -Roads in conformità a dati meteo specifici per ogni città esaminata e in funzione dei flussi di traffico reali relativi ad ogni comparto di mobilità urbana analizzato e forniti dalle stesse amministrazioni.

Di seguito è riportato il caso studio dell'area urbana di Torino per la quale Arpa-Piemonte, nell'anno 2018, ha condotto uno studio (https://bit.ly/2YN7c8s), dal quale si evince che il settore dei trasporti impatta in maggior misura sulle concentrazioni di PM₁₀ e sulle concentrazioni di NO₂, rispettivamente in media per il 38% e 77% della concentrazione complessiva.

Il database, contenente tutte le informazioni che si riferiscono ai flussi di traffico dei veicoli privati e dei veicoli commerciali leggeri inferiori a 3,5 tonnellate, è stato estratto dalle basi dati della Centrale Regionale della Mobilità della Regione Piemonte, gestita da 5T e riguardano le ventiquattro ore di un giorno feriale invernale.

Mappe di distribuzione di NO₂ e di PM₁₀







Mappe di distribuzione del NO. media oraria - Scenario base, Scenario 2025 e Scenario 2030







Mappe di distribuzione del PM, media giornaliera - Scenario base, Scenario 2025 e Scenario 2030

Scenari futuri

Gli scenari prevedono l'incremento della percentuale di penetrazione delle tecnologie ibride plug-in/elettriche sul parco veicolare circolante considerando contemporaneamente la riduzione delle percentuali concernenti e le tecnologie a combustione interna (benzina e diesel). Per ogni categoria, i veicoli sono disaggregati per alimentazione (benzina, gasolio, Gpl, gas naturale, energia elettrica e ibrido) e standard emissivo (Euro O, Euro 1, Euro 2, Euro 3, Euro 4, Euro 5, Euro 6). I fattori emissivi (g/km) relativi alle categorie di alimentazione di benzina, gasolio, Gpl, gas naturale e ibrido, utilizzati per il calcolo del tasso di emissione (g/km/s), implementato nel sistema per ottenere la stima delle concentrazioni, sono stati ricavati dalla banca dati dell'Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (Ispra) per l'anno 2017 relativi al contesto italiano, mentre i fattori di emissione per il veicolo elettrico siccome ad oggi non esiste alcuna metodologia consolidata la loro stima è stata desunta utilizzando i risultati della ricerca di Simons et al. (2013) e Timmers et al. (2016). I dati meteo (velocità e la direzione del vento, la stabilità atmosferica, la temperatura, l'umidità, il tasso di precipitazione, la nuvolosità) riguardano un tipico giorno feriale invernale.

Conosciuto il numero di veicoli per unità di tempo di ciascun arco stradale e la composizione del parco (cilindrata, tipo di combustibile usato, età dei veicoli), utilizzando i fattori di emissione tipici della classe ambientale di riferimento, è stata calcolata la quantità di inquinante emessa nell'unità di tempo (ora o giorno) e nell'unità di lunghezza (km), ovvero il tasso di emissione (g/s/km), il quale ha consentito di determinare le concentrazioni degli inquinanti, PM_{10} e NO_2 nei punti recettori. I risultati delle simulazioni sono mostrati in termini di concentrazioni al suolo degli inquinanti considerati e consistono in mappe di concentrazione al suolo degli stessi in diversi punti d'interesse, tra cui le centraline di monitoraggio della qualità dell'aria, appartenenti alla rete Arpa. Le concentrazioni relative a NO, simulate arrivano fino ad un massimo di circa 100 →g/ m³ nello scenario base. Si ricorda che il parco veicolare è costituito, in questo caso, dai soli due comparti del trasporto individuale privato e logistica dell'ultimo miglio. Sono esclusi dallo studio sia il Trasporto Pubblico Locale, del quale purtroppo non abbiamo alcun dato, e anche tutte le altre tipologie di veicoli (motocicli, veicoli pesanti ecc.) e altre sorgenti emissive non oggetto di studio. Negli scenari futuri assistiamo a una netta riduzione passando da una percentuale del 61% al 2025 fino ad arrivare a una riduzione del 93% al 2030.

Le percentuali di variazione sono state determinate facendo riferimento ai punti recettori discreti, rappresentati dalle centraline di monitoraggio dell'*Arpa-Piemonte*. Tale riduzione è riconducibile alla ridistribuzione delle tecnologie, alla rottamazione di quelle più inquinanti oltre che all'aumentare delle percentuali di penetrazione che si riferiscono alle tecnologie dell'elettrico e dell'ibrido. Per quanto riguarda le concentrazioni del PM10 dalla mappa di distribuzione della concentrazione media giornaliera di PM10, calcolata su tutti i punti del dominio, si evince che i valori del PM10, espressi in $\rightarrow g/m^3$, arrivino fino a un massimo di circa $25 \rightarrow g/m^3$ per lo scenario base. Le aree maggiormente interessate dal contributo del parco veicolare, che anche in questo caso comprende solo il trasporto individuale privato e la logistica dell'ultimo miglio, sono ovviamente legate alle aree in cui ricadono gli archi con i maggiori flussi di traffico. Si denota una riduzione delle concentrazioni, passando dallo scenario 2025 allo scenario 2030, rispettivamente del 36% e del 39%.

^{*}Motus-E

^{**}Cnr-Iia

OGNI GIORNO NEWS, ANALISI, DOCUMENTI E COMMENTI SUL MONDO DELL'ENERGIA







Abbonati per 365 giorni alla versione PRO del sito. Scopri i servizi.

www.qualenergia.it

Redazione: redazione-online@qualenergia.it Pubblicità: advertising@qualenergia.it

Seguici anche su **f** in **y**











www.qualenergia.it è anche IN VERSIONE MOBILE



di Maria Stella Scarpinella*

La **logistica urbana delle merci** nelle grandi città. Bologna, Firenze, Milano, Reggio Calabria e Roma quelle più attive

Il terzo Rapporto Mobilitaria 2020, elaborato da Kyoto Club e dal Cnr Iia con l'obiettivo di analizzare le politiche di mobilità e qualità dell'aria nelle città italiane, rispetto alle precedenti edizioni introduce un approfondimento relativo alla logistica urbana delle merci nelle 14 grandi città italiane: Bari, Bologna, Cagliari, Catania, Firenze, Genova, Messina, Milano, Napoli, Palermo, Reggio Calabria, Roma, Torino, Venezia. Le analisi sullo stato di fatto della logistica urbana sono state condotte sulla base dei seguenti indicatori:

- flussi del traffico delle merci in Ztl;
- stalli di sosta disponibili per il carico e scarico delle merci in Ztl e area urbana;
- regole vigenti per il carico e scarico delle merci in Ztl;
- incentivi comunali per l'utilizzo dei veicoli puliti per la logistica urbana;
- progetti attuati per migliorare la logistica urbana.

Dalle informazioni raccolte, soprattutto dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (Pums) di ogni città, è emerso che le più attive in tema di city logistics sono Bologna, Firenze, Milano, Reggio Calabria e Roma, poiché vi assegna un'importanza maggiore rispetto agli altri Comuni. Infatti, oltre ad attuare progetti speciali e prevedere incentivi per

l'utilizzo di veicoli commerciali più puliti, nei rispettivi *Pums* ha esaminato e raccontato in maniera più approfondita: lo stato di fatto dello spostamento urbano delle merci e non solo delle persone; le regole vigenti, in questi casi già incentivanti l'utilizzo di veicoli più puliti e/o leggeri, per la distribuzione delle merci in Ztl; l'eventuale penuria di stalli riservati al carico e scarico nelle aree più centrali; le misure e le regole sempre più restrittive previste dal *Pums* per migliorare e efficientare il sistema della logistica urbana (nel breve, medio e lungo periodo) e per l'utilizzo di veicoli merci più puliti in Ztl.

Il Pums metropolitano di Bologna dedica un notevole approfondimento alle logistiche merci includendo anche il Piano Urbano della Logistica Sostenibile (Puls), che prevede numerose misure tra cui l'istituzione di tre Ztl elettriche dentro la città di Bologna entro il 2030, dove potranno circolare solo veicoli elettrici anche per distribuire merci. I dati sui flussi di traffico delle merci in Ztl indicano che ogni settimana accedono circa 24.328 veicoli commerciali (pari al 16,2% del totale). L'89% di questi accessi si compie dal lunedì al venerdì. La media di accessi più alta si registra tra le 9.00 e le 10.00. La categoria con il più alto numero di accessi settimanali in Ztl con veicoli commerciali è quella degli installatori con sede all'interno della Provincia di Bologna (26.086 accessi). Inoltre il 42% dei proprietari di negozi, ricadenti nel territorio comunale, compie operazioni di approvvigionamento con una frequenza di una o più volte la settimana e la maggior parte dei veicoli utilizzati per la distribuzione delle merci ha classe ambientale Euro 4 (circa il 40% del totale). Nel centro storico di Bologna sono disponibili 417 stalli di sosta per il carico e scarico delle merci. Secondo il Pums l'offerta di posti/ora è superiore alla domanda oraria, nell'ipotesi di utilizzazione non in sovrapposizione di tempo delle piazzole. Le regole vigenti per il carico e scarico delle merci in Ztl stabiliscono una progressiva riduzione dei permessi per i veicoli più inquinanti secondo un calendario che mira a non rilasciare i contrassegni agli Euro 5 diesel nel 2025. Le operazioni di carico e scarico delle merci all'interno delle Ztl sono consentite solo ai veicoli muniti di contrassegno. Nella Ztl Sirio (centro storico) si possono effettuare durante gli orari di funzionamento della Ztl e con i soli veicoli puliti (elettrici e ibridi; diesel Euro 5 o 6; benzina da Euro 2 a 6; metano e Gpl da Euro 1 a 6); mentre, nell' Area T e Zona Universitaria sono consentite in fasce orarie specifiche e più restrittive per i veicoli maggiormente inquinanti (benzina da Euro 1 a 3). Tra i progetti attuati per migliorare la logistica urbana delle merci emergono: Sulpiter, che ha permesso di applicare un modello per la valutazione e l'ottimizzazione della logistica urbana per la creazione di azioni da integrare con il *Pums* e i servizi logistici per la vendita online come: ciclocargo PonyZero e Coop Alleanza 3.0.

Firenze

Il Pums metropolitano di Firenze, che prevede la redazione del Puls, intende migliorare la city logistics anche mediante il supporto alla creazione di servizi di cargo bike e di una rete capillare di punti di delivery per l'e-commerce. I flussi del traffico delle merci in Ztl, gli accessi in Ztl derivanti da tutte le attività economiche (compreso il trasporto merci) pesano complessivamente per circa il 33% del totale. Ciò è dovuto all'estrema frammentazione del tessuto economico. Il mese con più accessi di pickup e furgoni è ottobre (255.728 accessi), seguito da maggio (249.404 transiti); contrariamente, il mese con meno flussi con questa tipologia di veicolo è febbraio (126.884 transiti). Inoltre, un elevato numero di accessi di pickup e furgoni in Ztl si registra nelle ore di consegna delle merci con picco alle 8.30. Nella Ztl Centrale sono presenti circa 270 stalli di sosta per il carico e scarico delle merci ubicati soprattutto nelle vicinanze delle zone pedonali. Purtroppo, la difficoltà nel reperimento di stalli liberi porta spesso gli operatori a operare in sosta vietata nelle vicinanze dell'esercizio destinatario della merce. Le regole vigenti per il carico e scarico delle merci in Ztl non considerano quote di contrassegni operativi differenziate a seconda delle classi dei veicoli commerciali, ma prevedono fasce orarie di accesso leggermente diverse. Infatti, sia per le autorizzazioni continuative sia per quelle occasionali, la circolazione in Ztl è consentita: fino alle ore 9.00 per i veicoli commerciali <3,5t e fino alle 8.30 per i veicoli >3,5t. Il Comune di Firenze ha disposto incentivi comunali per l'utilizzo dei veicoli puliti per la logistica urbana, attraverso la promozione del *car sharing free flow* con 220 veicoli elettrici (compresi anche piccoli veicoli per il trasporto merci) ai quali è consentito circolare nella Ztl e zone pedonali e parcheggiare anche in corrispondenza delle colonnine di ricarica pubblica per il tempo strettamente necessario a completare la ricarica. Tra i progetti attuati con lo scopo di migliorare la logistica urbana delle merci emergono: *e-Van Sharing elettrico* di Nissan Italia che offre un servizio di noleggio di veicoli commerciali condivisi e 100% elettrici; *Sistemi infotelematici per il controllo e la gestione del traffico pubblico e privato sulla rete urbana* (Pon Metro 2014-2020) per migliorare la conoscenza sui flussi veicolari verso il centro urbano di Firenze e di ridurre l'afflusso dei veicoli privati più ingombranti e inquinanti.

Milano

Il Pums fa una rapida diagnosi degli spostamenti merci esistenti e annuncia che saranno redatti progetti specifici di logistica sostenibile. Il Pums prevede diversi interventi, come: un sistema di controllo delle aree di carico e scarico e Centri di Distribuzione Urbana (Cdu). Dai flussi sul traffico delle merci in Ztl emerge che il trasporto in conto proprio è ancora preponderante nel centro della città (63%) includendo i movimenti operativi, che costituiscono una componente di rilievo della mobilità (circa 30% nel centro). Più della metà degli spostamenti è percorsa da veicoli fino a 3,5t, componente di gran lunga maggioritaria nel caso del trasporto in conto proprio. Il numero di spostamenti a vuoto in area urbana è ancora rilevante (20-30%) mentre il carico medio è molto basso e non supera il 40% della capacità. La quantità di merce consegnata aumenta concentricamente in avvicinamento alla Cerchia dei Bastioni, dove oscillano da 940 a 1.890 consegne al giorno e dai 206.000 ai 589.000 kg di merce consegnata per Nuclei di Identità Locale. Nel Pums di Milano non sono presenti dati di analisi sulle consegne effettuate in bicicletta. All'interno dell'area comunale sono presenti circa 3.368 aree adibite al servizio del carico e scarico delle merci, delle quali 612 sono ubicate dentro ai Bastioni (area centrale). Le regole vigenti per il carico e scarico delle merci in Area B (pari a gran parte del territorio comunale) stabiliscono il divieto di accesso per i veicoli merci più inquinanti e più lunghi di 12 metri. Inoltre, il Comune ha stabilito un calendario decennale con la progressiva interdizione dei veicoli merci in base alla loro classe emissiva, con l'obiettivo di vietare l'accesso ai veicoli diesel pesanti Euro 5 e i diesel leggeri Euro 6 al 2030. L'accesso, ove consentito, non è soggetto a pagamento.

Le attività di carico e scarico delle merci in Area B possono essere effettuate dai veicoli commerciali ammissibili e rispettando le fasce orarie prestabilite, mentre i mezzi elettrici possono consegnare senza limitazioni orarie nell'arco delle 24 ore. Durante gli orari di funzionamento dell'Area C (interna all'Area B e corrispondente al centro storico) vige il divieto di accesso per i veicoli merci più inquinanti e di lunghezza superiore a 7,5 metri. I veicoli con i requisiti richiesti e che abbiano pagato la tariffa di accesso, possono effettuare operazioni di carico e scarico dalle 0.00 alle 8.00 e dalle 10.00 alle 24.00. Anche in questo caso i veicoli elettrici hanno libertà di accesso nelle 24 ore. Tra gli incentivi comunali per l'utilizzo dei veicoli puliti per la logistica urbana emergono i contributi di 7 milioni di euro per la rottamazione di diesel da Euro 0 a 4 immatricolati merci e loro sostituzione con veicoli meno inquinanti. Inoltre, con i bandi sull'acquisto dei Fap, il Comune dal 2017 al 2019 ha assegnato 1.370.800 euro di contributi per 474 veicoli merci.



I progetti riguardanti la logistica urbana delle merci che coinvolgono Milano sono: Smart Delivery, Fr-Evue (FReight Electric Vehicles in Urban Europe), Cyclelogistics Ahead e Converse (CONtrollo dinamico dei Veicoli merci e da lavoro con Sistema Real time di Segnalazione Ecologica).

Reggio Calabria

Il Pums fa un'analisi accurata della situazione della logistica urbana. Prevede diverse misure per l'efficientamento del sistema distributivo delle merci, proponendo anche l'istituzione di una Ztl merci, vari Cdu e l'avvicinamento delle piattaforme distributive all'area di consumo. I flussi sul traffico delle merci, nella Ztl Centro Antico indicano che ogni giorno accedono circa 4.082 veicoli commerciali, dei quali il 47% sono fino a 1,5 t, il 31% sono veicoli fino a 3,5 t e il 22% sono fino a 8,5 t. La fascia oraria con la percentuale più elevata di traffico merci è 7.00-9.00. Il 77% dei titolari di aziende situate all'interno del comune non svolge trasporto in conto proprio e il 17% che lo effettua ha a disposizione mediamente un furgone di proprietà. Circa il 35% dei furgoni circolanti è di tipo Euro 4. La percentuale più alta di operatori (37,8%) effettua consegne una o più volte al giorno; seguita dal 26,4% che consegna merci una o più volte alla settimana e dal 27,6% che consegna una o più volte al mese. Il mercoledì è il giorno della settimana in cui si registrano più consegne, circa il 25% del totale. Nell'area urbana sono presenti 93 stalli atti alle attività di carico e scarico merci nell'area urbana, secondo il *Pums* carenti rispetto alle esigenze. Per ciò che riguarda le regole vigenti per il carico e scarico delle merci in Ztl, nel *Pums* si sottolinea una mancanza di regolazione finalizzata a ridurre l'interferenza tra il traffico merci e passeggeri e a promuovere l'adozione di veicoli meno inquinanti e schemi distributivi più efficienti. Le operazioni per carico e scarico delle merci sono consentite nei giorni feriali dalle 06.00 alle 10.00 solo se effettuate con veicoli commerciali fino a 3,5t per i quali è necessaria un'autorizzazione. Tra i progetti attuati con lo scopo di migliorare la logistica urbana delle merci emerge *Reggio Calabria City Log*, un sistema che interviene sul centro storico cittadino (in particolare sull'area pedonale) per mitigare gli effetti della circolazione merci per il rifornimento di tutte le attività commerciali. A fianco alla creazione dei poli logistici, il sistema prevede il potenziamento della segnaletica orizzontale e verticale, l'istituzione di nuovi spazi di carico/scarico merci, il controllo elettronico dei varchi di accesso e l'acquisto e gestione di veicoli elettrici per il trasporto agevolato e sostenibile delle merci.

Roma

Il *Pums* di Roma dedica un paragrafo alla logistica urbana dell'area metropolitana mostrando una situazione di frammentazione. Tra le varie misure proposte dal *Pums* ci sono anche la dotazione di stalli per la sosta e l'ampliamento dei punti di ricarica per i veicoli commerciali elettrici.

I flussi del traffico delle merci indicano che la maggior parte dei veicoli commerciali che accede in Ztl arriva a 1,5t (57% del totale giornaliero), il 33% sono veicoli fino a 3,5 t e il 10% sono veicoli fino a 8,5 t. Il traffico di veicoli commerciali avviene soprattutto tra le 7.00 e le 13.00, con valori prossimi a: 1.600 veicoli fino a 1,5t; 1.050 veicoli tra 1,5 e 3,5t; 372 veicoli tra 3,5 e 8,5t. Nel caso specifico della Ztl Anello Ferroviario si riscontra un elevato numero di ingressi giornalieri, circa 300 mila. Tale valore sottostima gli accessi totali visto il mancato controllo sui restanti punti di accesso alla zona *Vam* ma evidenzia l'alto uso di questa parte di città, che può stimarsi in prima istanza intorno al 20% dei flussi totali cittadini. Nel *Pums* di Roma Capitale non sono presenti dati sulle consegne effettuate in bicicletta. Nell'area urbana di Roma sono presenti 1.607 stalli per il carico e scarico delle merci dei quali 31 ricadono nell'ambito del Centro Storico. Nella Capitale sono state adottate misure per il contenimento delle emissioni inquinanti e per la regolazione della domanda per i veicoli merci. Infatti, il sistema di regole vigente, sempre più stringente in prossimità alle aree più centrali, stabilisce limitazioni anche ai veicoli adibiti al trasporto merci:

- · nella vasta Area Verde sono interdetti i veicoli benzina e diesel Euro 0;
- · nell'Anello Ferroviario l'accesso è vietato in modo permanente ai veicoli diesel Euro 1 e 2, benzina Euro 1 ed ai ciclomotori e motoveicoli Euro 0 e 1;
- la Ztl Merci, istituita per regolare l'accesso dei veicoli commerciali nelle Ztl Tridente e Centro storico, è accessibile solo dai veicoli Euro 4 o superiori e penalizza i veicoli più inquinanti sia con un costo del permesso di ingresso più elevato che con fasce di accesso in Ztl più ristrette. I veicoli fino a 6,5t elettrici, Gpl, metano, ibridi e elettrici bimodali possono accedere senza limitazioni orarie.

Gli incentivi comunali per l'utilizzo dei veicoli puliti per la distribuzione delle merci in Ztl consistono nell'esenzione dal pagamento del contrassegno per i veicoli elettrici e nell'accesso in Ztl senza limitazione orarie per quelli fino a 6,5 t elettrici, Gpl, metano, ibridi e bimodali. I progetti a carattere nazionale come il *Van Sharing elettrico* per la distribuzione urbana delle merci nel centro storico, insieme a quelli a europei (Novelog, Citylab e Smartset) concorrono ad approfondire il tema della logistica urbana a Roma.

*Kyoto Club

QUALENERGIA

Exalto ti accompagna nella green economy

Efficienza nell'industria, smart cities, ricerca, consulenza strategica

Via Giusti, 02 - 90144 Palermo Tel. +39 091 8437660 Fax +39 091 6197706

Via Flaminia, 56 - 00196 Roma Tel. +39 06 45504019 Fax +39 06 45504151

www.exaltoenergia.it info@exaltoenergia.it



Condivisione "ristretta"

di Massimo Ciuffini

Ecco i dati della **sharing mobility** durante il lockdown e le sue prospettive per la ripartenza del Paese

É evidente che le misure di confinamento per l'emergenza Covid-19 abbiano avuto ricadute rilevanti sull'uso di tutti i servizi di mobilità condivisa. Alcuni analisti sono arrivati addirittura a concludere che questo modello di mobilità sia destinata al tramonto e che la mobilità individuale, in particolare l'auto di proprietà, sia l'unica soluzione a disposizione all'epoca del distanziamento sociale. In questo contesto, l'Osservatorio Sharing Mobility ha realizzato due diverse analisi in rapida successione. La prima è consistita in un'indagine - ideata e lanciata da *Playcar*, operatore di carsharing attivo a Cagliari che è stata rilanciata da molti degli operatori del network dell'Osservatorio trasformandola in un'iniziativa nazionale - per sondare le propensioni all'uso dei diversi sistemi di trasporto terminato il confinamento e il grado di pericolosità percepita di diverse soluzioni di mobilità (Fig.1). L'indagine è stata svolta durante il lockdown, dal 20 aprile al 10 maggio 2020, e ha interessato 12.688 persone. La seconda analisi è consistita in un monitoraggio dell'uso dei servizi di sharing mobility in alcune città italiane nei mesi di febbraio, marzo, aprile, maggio e in alcuni casi, quando possibile, anche nella prima settimana di giugno.

La composizione del campione analizzato è fortemente influenzata dal fatto che il questionario sia stato diffuso dall'Osservatorio e dagli operatori di sharing mobility a un bacino di riceventi atipico, spesso contattato proprio perché iscritto ad un servizio di sharing. Le persone raggiunte sono spesso già utilizzatori di servizi di sharing mobility (iscritti ai servizi, gruppi interessati alle tematiche ambientali, follower degli operatori sui social network etc.) ma questa distorsione è coerente con l'obiettivo dell'indagine. Il campione è composto per il 55% da maschi e per il 45% da femmine, oltre il 90% dei rispondenti ha tra i 18 e i 60 anni. Per quanto riguarda l'attività svolta, il 48% afferma di essere lavoratore dipendente, il 29% studente e il 15% libero professionista/imprenditore. Ben il 71% dei rispondenti dichiara di aver iniziato a lavorare in smart working o di aver attivato soluzioni di didattica a distanza dopo il Dpcm dell'8 marzo. Una quota non trascurabile (13%) ha continuato a recarsi sul posto di lavoro durante il lockdown mentre il restante 15% non ha un lavoro o è in ferie/congedo.

La tabella che segue (Tab. 1) mostra la percentuale di persone che, in pieno confinamento, ritiene di continuare a muoversi come faceva nel periodo pre Covid-19 e questo

secondo il mezzo di trasporto che utilizzava con maggiore frequenza in precedenza e della motivazione del proprio spostamento (lavoro, svago ecc.). Meno della metà (43%) di chi abitualmente utilizzava il trasporto pubblico, ha dichiarato che continuerà a farlo una volta che riprenderà a muoversi senza limitazioni. Questa quota di persone che intende conservare le proprie abitudini di viaggio sale a circa i due terzi quando si tratta di servizi di sharing mobility quali il carsharing (in media il 61%), il bikesharing (69%) lo scootersharing (66%).

Meno auto

Questo risultato deve essere messo in prospettiva che per la stessa auto privata è prevista una riduzione dell'uso da parte degli intervistati. Aspetto in larga parte riconducibile al fatto che gli intervistati prevedono comunque di ridurre la loro mobilità in termini generali. Dall'indagine emerge che un numero elevato di persone sceglierà di non spostarsi cercando un'alternativa tecnologica (es. smart working, spesa online, ecc.). Spicca il valore del 28% degli intervistati che utilizza il trasporto pubblico per spostamenti per lavoro e studio che intende adottare questo comportamento. Chi, durante il confinamento, ha continuato a recarsi al lavoro e dunque pensa al prossimo futuro sulla base di un comportamento che sta adottando, ha una propensione superiore alla media ad perseverare nelle proprie

FIGURA 1 Modal share del campione pre Covid-19 Prima del DPCM dell'8 marzo, quale mezzo utilizzavi più di frequente per ... (motivazione)? 100% 90% 80% 70% 60% 50% 40% 30% 20% 10% pagrure figli e visite Bicidetta / monopattino di proprietà Auto privata come conducente Scootersharing Monopattini in sharing ■ Pietli Auto privata come passeggero # Altro Bikes haring Scooter / motociclo di proprietà m integrazione di più mezzi **■** Carsharing Bus/metro/treno

TABELLA 1

Fonte: OSM

Propensioni al cambiamento per motivazione dello spostamento e servizio di mobilità condivisa

| | Carsharing | Bikesharing | Scooter- sharing | Monopattini in sharing | Trasporto pubblico | Auto privata |
|---|------------|-------------|---------------------|---------------------------|-----------------------|-----------------|
| Lavoro/studio | 60% | 71% | 75% | 52% | 42% | 86% |
| Spesa e commissioni | 64% | 67% | 69% | 56% | 42% | 84% |
| Accompagnare figli e visite | 63% | 72% | 62% | 68% | 44% | 86% |
| Sport e tempo libero | 57% | 67% | 63% | 59% | 38% | 79% |
| Affari personali/ appuntamenti di lavoro | 60% | 70% | 64% | 63% | 45% | 83% |
| Media | 61% | 69% | 66% | 59% | 43% | 84% |

Fonte: OSM

abitudini. L'83% di chi ha continuato ad andare al lavoro durante il confinamento e che utilizzava il carsharing prima dell'emergenza, continuerà a farlo, contro il 60% del totale del campione.

In conformità a questo primo blocco di risposte è possibile concludere che gli abituali utilizzatori di sharing mobility in futuro non metteranno in discussione le proprie abitudini di viaggio in funzione di una mutata predisposizione all'uso di questi servizi. Ciò che cambierà probabilmente è il proprio livello di mobilità complessivo, caratterizzato da una generale compressione del fabbisogno di mobilità quotidiano. Questa prima conclusione

è confermata dal fatto che gli intervistati, al momento di esprimere su una scala di valori da 1 a 5 la sicurezza percepita delle diverse modalità di trasporto, tende a premiare ovviamente il veicolo privato, poi i mezzi in sharing - con un punteggio migliore quando non prevedono un abitacolo - e all'ultimo posto il trasporto pubblico (Fig. 2).

La "classifica" cambia, con valori ancora più confortanti rispetto alla percezione di una supposta pericolosità dei servizi di sharing mobility, quando si confronta la percezione di chi oggi già usa questi servizi con chi invece non lo fa. Questo paragone evidenzia che, mentre per il veicolo privato e per il trasporto pubblico non c'è grande differenza, il punteggio mediamente assegnato ai servizi di sharing mobility è marcatamente più alto da parte di chi ne fa un uso abituale.

Propensione per lo sharing

Alla luce dei risultati esposti, l'analisi dell'Osservatorio si è poi concentrata nel verificare quanto le propensioni espresse nel sondaggio siano confermate dal monitoraggio di alcuni servizi di sharing mobility operativi in alcune città italiane: Bologna, Cagliari, Milano, Palermo, Roma e Torino. L'analisi ha messo a confronto i valori dei noleggi di febbraio 2020, considerato come riferimento, con i valori registrati durante il bimestre marzo-aprile e poi il mese di maggio. L'immobilità legata al confinamento ha ovviamente provocato una forte diminuzione dell'uso di tutti i servizi di mobilità condivisa. Durante il lockdown, in tutte le realtà osservate, il calo rispetto a febbraio è stato in media dell'80%, con punte vicine al 90%.



Si tratta di valori che devono essere letti nel quadro di un calo senza precedenti della domanda di mobilità. Isfort, per esempio, rileva che il tasso di mobilità (percentuale degli italiani mobili) durante il lockdown, che era in media dell'85% nel 2019, è sceso al 32% e che gli spostamenti e le percorrenze sono calati rispettivamente del 70% e dell'83%. Con la fine del lockdown, con la progressiva ripresa delle attività economiche e la conseguente mobilità delle persone, l'uso dei servizi di sharing nelle città considerate ha iniziato a risalire. Nel mese di maggio, confermando

quanto emerso dall'indagine sulla propensione, è possibile osservare come bikesharing e monopattini in sharing siano quasi tornati ai livelli pre *Covid-19* recuperando nell'arco di quattro settimane rispettivamente 60 e 70 punti percentuali. Anche il carsharing recupera quote di domanda ma lo fa in termini minori, recuperando in media circa 30 punti percentuali. Lo scootersharing presenta un recupero simile ma va tenuto conto che, nelle città analizzate, l'operatività di questo servizio non è pienamente ripresa nel mese di maggio. Nella città di Torino, per esempio, la prima settimana di giugno fa segnare un valore del noleggio medio giornaliero dello scootersharing pari a quello registrato a febbraio (Fig. 3).

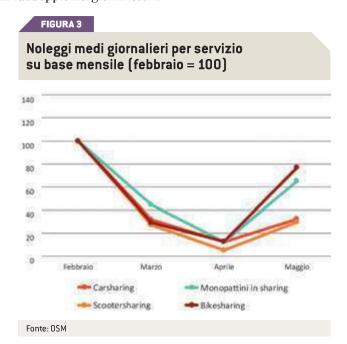
Le tendenze riportate sopra sono confermate da quanto rilevato da *Amat* a Milano a maggio nel confronto con lo stesso mese del 2019. Nel contesto di una diminuzione anche del trasporto privato (diminuzione percentuale del 24% degli ingressi nella zona a basse emissioni milanese, l'Area B, e del 21% e nella zona con ingresso a pedaggio, Area C, e di

una caduta dell'indice di congestione del 55%), cala drasticamente la quota di utenti della metropolitana che durante maggio si è attestata al -78% rispetto ad inizio anno. Nel corso di maggio i servizi sharing mobility, dopo un calo medio tra l'80 e il 90% tra marzo e aprile, hanno cominciato progressivamente a riguadagnare utenti attestandosi nell'ultima settimana di maggio rispettivamente al - 55% del carsharing, al - 46% dello scootersharing e al - 40% del Bikesharing. Anche se con delle particolarità dovute al recente lancio - e dunque al modo di fare confronti tra prima e dopo - si registra il dato estremamente positivo relativo ai monopattini in sharing che, non solo recuperano i valori pre-lockdown, ma segnano un più 50% dei noleggi di monopattini nei giorni feriali e un raddoppio nei giorni festivi.

I punti deboli

Durante il lockdown non è calata soltanto la domanda ma anche l'offerta. Alcuni servizi di sharing mobility hanno interrotto il servizio e altri hanno comunque ridotto le flotte a disposizione. La riduzione delle flotte ha interessato maggiormente il servizio dei monopattini in sharing e di scootersharing. Una buona parte di questi servizi interrotti, hanno portato a zero la quantità di veicoli in condivisione in flotta. Carsharing e bikesharing, anche se con alcune parziali riduzioni delle flotte a disposizione, hanno sempre mantenuto la continuità del servizio.

Il modo con cui gli operatori hanno garantito la continuità del proprio servizio ha fatto emergere ancora una volta la totale assenza di regolazione del settore. Nessun servizio di sharing mobility è considerato un servizio pubblico essenziale. Ciò nonostante, i servizi di carsharing sono spesso in esercizio grazie a delle convenzioni con le amministrazione locali e dunque sono soggetti al rispetto di alcuni requisiti di base. Altri servizi invece sono attivi in forza di una semplice segnalazione d'inizio attività e rispondono solamente all'impegno con i propri clienti.



Anche l'eterogeneità dei codici Ateco degli operatori e dei servizi ha prodotto un fermo delle attività a macchia di leopardo, in funzione degli obblighi derivanti dall'attuazione dei Dpcm. Indipendentemente da questo, ogni operatore a messo a punto una sua specifica strategia: chi interrompendo il servizio, chi invece ha inteso offrirlo gratuitamente a particolari segmenti della popolazione impegnata nel contrasto alla pandemia (medici, infermieri, protezione civile ecc.), chi invece ha optato per la riduzione del numero dei veicoli su strada...

Questa condizione sottolinea che, mentre è largamente condiviso il ruolo essenziale dei servizi di sharing mobility, di fatto non esiste una cornice giuridica nazionale per garantire la loro presenza e diffusione nel territorio. Mentre nel c.d. Decreto Rilancio, per esempio, sono contenuti indennizzi, sussidi e riduzioni dei canoni per l'uso delle infrastrutture per i servizi di mobilità condivisa tradizionali (servizi ferroviari, Tpl su gomma e su ferro), poco o nulla è previsto per il settore della sharing mobility né direttamente in favore degli operatori né indirettamente alle amministrazioni locali per ridurre i canoni che alcuni operatori di sharing versano per l'utilizzo dell'infrastruttura stradale (sosta, accessi nelle Ztl ecc.). Anche in questo frangente emerge come il livello dell'intervento pubblico sia ancora settoriale e non tenga conto della dimensione sistemica della mobilità come servizio condiviso.

98 I Italia I



di Alessandra Bonfanti*

Si può **ripartire dalla mobilità dolce**, piccoli borghi, natura e turismo sostenibile

La necessità di distanziamento fisico, dettata dall'emergenza sanitaria della pandemia, ha ridefinito i parametri della socialità contemporanea rilanciando la domanda di natura, salubrità dei luoghi, condivisione culturale e sociale fuori dagli assembramenti. Questa tendenza, sommata all'incertezza degli spostamenti fuori frontiera, sta caratterizzando la stagione estiva di quest'anno verso un turismo di prossimità e domestico, con una forte connotazione verso la sostenibilità e la mobilità dolce. Anche per questo motivo l'estate 2020 è diventata l'estate dei borghi, dei cammini e delle vie storiche, della montagna e del turismo lento e quello che era un fenomeno in crescita è esploso, indicando un importante vettore di rilancio economico per i luoghi del disagio insediativo e produttivo, ma ha anche da subito visto emergere le contraddizioni del turismo di massa e la necessità di costruire un modello di fruizione attento alla tutela e sostenibilità ambientale.

Dal Nord al Sud della Penisola sta crescendo la domanda di trekking, viaggi in bici, vacanze a piedi, in canoa o a cavallo, nell'entroterra, tra cammini storici e itinerari ciclabili che continuano a crescere, una tendenza che nei primi fine settimana della riapertura ha generato un vero assalto alla montagna, ai parchi e un diffuso malessere per le comunità locali alle prese con una difficile ripresa e la ricerca di un modello diverso di crescita e turismo.

Se è vero che la spesa turistica domestica è stata valutata da un'indagine di *Demoskopika* intorno ai 20,6 miliardi, di cui la metà pari a 9,8 miliardi di euro, a beneficio di quattro sistemi turistici regionali di Lombardia, Veneto, Emilia-Romagna e Lazio, è anche vero che ancora non ci sono definite misure organizzative e procedure per evitare che proprio le località turistiche più piccole diventino focolai

di contagio e molti operatori del settore, tra i più colpiti dalla crisi economica legata al lockdown, non sono sicuri di riuscire a rientrare e gestire la stagione e per questo il settore ha bisogno di indicazioni, programmazione e strumenti a medio e lungo termine.

L'emergenza Covid-19 costituisce un duro colpo anche per la mobilità dolce e il turismo responsabile, un sistema che stava muovendo i suoi primi passi e che rischia di tornare al punto di partenza. Anche la mobilità collettiva è a rischio di una forte riduzione dell'offerta e incremento dei costi che potrebbe produrre l'aumento del traffico motorizzato e quindi di un ulteriore aggravio dell'inquinamento ambientale diffuso. Emerge con forza l'urgenza di accelerare una transizione verso lo slow tourism coinvolgendo i territori, le regioni, le unioni montane, i piccoli comuni, le province, gli enti parco, insieme ai volontari, operatori ed esperti del settore, le imprese pubbliche e quelle private per riuscire a contare nelle politiche che il Governo sta costruendo, per indirizzare le tante risorse economiche per il rilancio, anche nelle aree interne e sui temi della mobilità dolce che può a pieno titolo essere considerata un settore della green economy italiana.

L'appello di Amodo per il turismo slow

Per questo molti soggetti si sono attivati in questo periodo in tavoli, confronti webinar e incontri con le Istituzioni. Tra questi, Amodo (Alleanza per la Mobilità Dolce), che riunisce oltre quaranta associazioni impegnate sul tema e ha presentato un appello rivolto a Governo, Regioni e sindaci per la fase due del post Covid-19: undici proposte concrete per ripartire dalla mobilità dolce e dal turismo sostenibile vivendo la natura e i piccoli borghi, con l'obiettivo di formulare «un'offerta semplice e definita per viaggiatori e turisti, con misure di sostegno immediate e di medio periodo».

L'appello che Amodo ha inviato lo scorso aprile ai ministri, Dario Franceschini (Mibact), Paola De Micheli (Mit), Sergio Costa (Mattm), al Presidente del Comitato di esperti economico e sociale presso la Presidenza del Consiglio Vittorio Colao, ai Presidenti delle Regioni e al Presidente dell'Anci, Antonio Decaro, le proprie proposte per la fase due dell'emergenza *Covid-19*, utili non solo per la fase emergenziale non solo per la prossima estate ma più in generale per una prospettiva a lungo termine di sviluppo del Paese. Fra i punti principali del documento, la richiesta di risorse economiche per imprese, aziende e lavoratori del settore per superare l'emergenza, il sostegno agli enti del terzo settore e del volontariato mediante lo sblocco delle erogazioni dei contributi già stanziati da parte dei Ministeri, incentivi e agevolazioni per l'editoria turistica ma anche il potenziamento dell'accoglienza con agevolazioni e comodati gratuiti e il sostegno economico per l'ospitalità low cost, alle prese con gli obblighi di sanificazione e di distanziamento. Oltre a questo è fondamentale dare impulso alla progettazione delle reti dei cammini e della ciclabilità anche urbana, dei percorsi di mobilità dolce e delle ferrovie turistiche, ripensando il paesaggio e le reti intermodali, prevedere investimenti per treni e ferrovie turistiche con esercizio in sicurezza sanitaria, la sperimentazione del ferrociclo. Non meno importante per il turismo dolce è la digitalizzazione diffusa, con connessioni efficaci per piccoli borghi, comuni, aree interne e zone montane, per attivare servizi su prenotazione e favorire lo smart working e il controllo digitale degli accessi specialmente nei parchi come richiesto da Federparchi. Infine è fondamentale dare sostegno alla domanda turistica con i buoni vacanza indirizzati su queste scelte e programmare il turismo scolastico su mobilità dolce, prevedendo campagne di promozione pubblica come quelle richieste dalla Rete dei Cammini Italiani con l'Istituzione dell'Anno delle Scuole in Cammino o quella richiesta da Amodo al Ministro Franceschini con l'Istituzione

dell'Anno del Turismo in Appennino per il 2022. «Ripartire dalla mobilità a piedi e in bicicletta, dalle ferrovie turistiche, la natura e i piccoli borghi, il turismo lento tra le bellezze d'Italia - ha dichiarato Anna Donati, Portavoce di Amodo - sono la soluzione per far ripartire il turismo, l'accoglienza locale e di lavoro, il godimento della natura, in tempi di distanziamento fisico per l'emergenza coronavirus». Un appello che ha avuto un positivo riscontro dal Mibact e dal Ministero ambiente ed è stato accolto con molto favore dalle associazioni e gli operatori turistici del settore, che ha suscitato interesse ed anche avviato progetti e idee concrete per la ripartenza del turismo nell'estate 2020.

Scatto per la mobilità dolce

In questi anni l'azione verso il Parlamento ha visto produrre innovazione normativa di cui oggi sono urgenti l'attuazione concreta di alcune fondamentali norme come la Legge 2/2018 per la ciclabilità e la Legge per lo sviluppo delle ferrovie turistiche 128/2017.

Allo stesso modo la crisi in corso richiede che siano impegnate le rilevanti risorse volute dal Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo (Mibact) per lo sviluppo dei *Cammini* seguendo il lavoro realizzato con l'Atlante dei cammini che mette a sistema 44 cammini storici. Anche il Ministero per le Infrastrutture e dei Trasporti, cui è stato assegnato il Piano straordinario per la mobilità turistica, sta seguendo la realizzazione del *Sistema Nazionale delle Ciclovie Turistiche* che riguarda 6 mila km di ciclabili in sede protetta. Uno sforzo importante su cui sono stati stanziati già 361 milioni di euro e su cui si stanno cantierizzando i primi lotti di progetto per ognuna delle dieci ciclovie previste con le leggi Finanziarie 2016 e 2017, organizzate in itinerari di lunga percorrenza interregionali, a parte il *Grab*, unica urbana che si snoda in siti d'interesse archeologico come l'Appia Antica all'interno della città di Roma.

Questi impegni devono trovare i necessari spazi di confronto e attenzione anche nella conferenza Stato-Regioni vista l'attuale articolazione delle competenze legislative, amministrative, rappresentando un'interlocuzione di primaria importanza, accanto a quella parlamentare e nazionale. Anche la *Fondazione Fs* e il *Gruppo Ferrovie dello Stato*, così come le *Aziende Ferroviarie regionali* (associate ad Asstra) stanno investendo e puntando al ripristino e uso di ferrovie locali su cui attivare treni storici e nuovi servizi turistici che da agosto 2020 ripartiranno in modo graduale con la loro offerta. La stessa *Rfi* (Rete Ferroviaria Italiana), ha presentato nel 2016 e 2018 un Atlante delle ferrovie dismesse, che evidenzia l'enorme patrimonio pubblico che merita di essere tutelato e utilizzato per la mobilità dolce e per la conversione in greenways tutelandone la continuità e conservazione del sedime storico. Non dimentichiamo la discussione in corso in Parlamento sul nuovo Codice della Strada - ormai ferma purtroppo da un anno - che dovrebbe consentire nuove regole di convivenza sulla strada e di tutela di tutti gli utenti (pedoni e ciclisti), oggi soggetti davvero a rischio ma trova sempre ostacoli e pareri negativi e non procede verso la sua approvazione.

Vacanze Italiane

Accanto all'azione sulla politica l'effetto *Covid-19* sulla crescita della mobilità dolce, in Italia si sta già registrando in questa delicata estate in cui l'attenzione sembra concentrata tutta sulle forme di low touch tourism, il turismo capace di rispettare i dettami del distanziamento sociale, della sicurezza, della salute e degli spostamenti di prossimità. E se è vero che l'attenzione si concentra sul turismo lento e domestico, con la riduzione del turismo transfrontaliero, moltissimo sono i soggetti che puntano proprio sullo sviluppo dell'Italia dell'entroterra.

Tra le iniziative Legambiente e Touring Club Italiano hanno proposto la guida Vacanze Italiane che raccoglie oltre 200 itinerari - tra i quali 43 in bici, 63 a piedi, 13

a cavallo e 7 proposte interregionali di lunga percorrenza - per la stagione estiva in corso, proposti insieme a tour operator specializzati e network del settore come Aitr (Associazione Italiana Turismo Responsabile), Sweetmountains, Turismo a cavallo e anche Amodo. Dalla ciclovia degli Appennini, alla via Francigena, la via degli Dei, la via degli Abati, senza dimenticare i Borghi delle tante reti a vocazione turistica: le Bandiere Arancioni del Touring Club, i Borghi più belli di Italia, le località di mare e di lago a Cinque Vele di Legambiente, quell'Italia autentica, forse meno conosciuta in questa estate 2020 caratterizzata da turismo domestico e di prossimità si sta rivelando una nuova meta estiva e una scoperta per tanti connazionali. Un settore da cui si aspettano grandi nuove performance è quello del cicloturismo che secondo il nuovo rapporto Isnart-Legambiente può avere un peso maggiore sull'economia turistica locale, con alcune regioni che possono registrare un'incidenza del 15-20% sul totale turistico. Il modello è il Trentino Alto Adige che da solo intercetta quasi un terzo dell'intero flusso ciclo-turistico, con un giro d'affari di 1,1 miliardi di euro l'anno,

che diviso per gli oltre 3 mila km di percorsi attrezzati genera un impatto economico pari a 338mila euro n km ciclabile.

Applicando questo parametro di riferimento agli oltre 58 mila km di itinerari cicloturistici, comprendendo ciclabili, ciclo pedonali e ciclovie, l'impatto economico potrebbe raggiungere volumi cinque volte gli attuali. Il potenziale di sviluppo è altissimo considerando che oltre le ben organizzate infrastrutture ciclabili del Trentino, che insieme a Lombardia ed Emilia-Romagna, vede transitare quasi il 70% del movimento cicloturistico complessivo, è un'apprezzabile area meridionale, tra Puglia, Calabria e Sicilia e Sardegna, che è interessata da volumi non trascurabili, indicando che anche le aree che non offrono ancora una destinazione ben attrezzata dimostrano un'attrattività riconoscibile. Questo dato lascia intendere quanto potrebbe essere forte il settore come



driver di sviluppo se fossero creati e programmati investimenti in infrastrutture e servizi dedicati anche in aree ancora non aperte al cicloturismo. Cifre che in soldi si traducono con un giro di affari che nel 2019 ha generato una spesa complessiva di 4,7 miliardi di euro, pari al 5,6% del totale, di cui 3 miliardi generati dalla componente internazionali dei turisti, quindi una buona quota anche puntando a un solo turismo domestico. Un potenziale enorme, quello della mobilità in bicicletta, che avrà un ruolo fondamentale nell'immediato futuro e che può avere un effetto volano sul settore ciclo-viaggi dalle straordinarie potenzialità in considerazione del contesto paesaggistico e culturale italiano ma anche come economia sostenibile considerando che l'utilizzo della bicicletta consente.

Nell'attuale situazione di crisi determinata dall'emergenza Covid-19, la mobilità dolce può rappresentare prospettive di opportunità e di sviluppo sostenibile se adeguatamente accompagnate e sostenute per mettere a sistema il loro impatto positivo sullo sviluppo delle aree interne e sul comparto turistico, anche in previsione della riapertura ai flussi internazionali e sul riposizionamento dell'Italia come destinazione.

Mobilità in esposizione

di Sergio Ferraris*

La mobilità sostenibile richiede anche di comunicazione per essere toccata con mano. L'esperienza di **ExpoMove**

Antonio Ferro, giornalista, è oggi presidente di *ExpoMove* nata dalla collaborazione tra *Extra* srl, società di comunicazione della quale è presidente e *Sicrea*, azienda di Firenze attiva nell'organizzazione di eventi espositivi. Antonio Ferro è da sempre impegnato nella comunicazione ambientale; è stato uno dei fondatori di Legambiente e presidente di *Gaia*, prima agenzia di comunicazione specializzata su tematiche ambientali acquisita successivamente dal gruppo internazionale *Hill & Knowlton*, gli abbiamo chiesto di raccontarci della manifestazione, dopo il rinvio causato dalla crisi

Come nasce l'idea di una Fiera sulla mobilità sostenibile?

«La mobilità sostenibile è il futuro e noi di *ExpoMove* crediamo nel futuro, soprattutto in questo momento d'incertezza: per ripartire dobbiamo investire nella mobilità elettrica e sostenibile. La nostra mission è rendere *ExpoMove* un luogo di dibattito, fisico e virtuale, in cui gli stakeholder guardano e si confrontano su scenari futuristici, sulle tecnologie all'avanguardia, sugli investimenti in ricerca e sviluppo per cambiare il mondo della mobilità. Oltre alla parte espositiva la nostra attenzione sarà incentrata molto sulla parte convegnistica, come già avvenuto nella prima edizione. A causa situazione sanitaria abbiamo dovuto annullare la prima data prescelta, a maggio 2020, e abbiamo annullato anche la data di ottobre per l'incertezza generale. Ci vedremo direttamente a maggio 2021. Vorrei ringraziare tutti i partner, i collaboratori, gli espositori che hanno condiviso con noi questo spostamento».

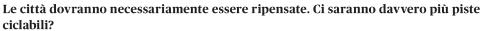
Quali saranno le novità della prossima edizione?

«Prima fra tutte, la conferma di un partner internazionale come *Deutsche Messe Ag* - Fiera di Hannover. Partnership nata quest'anno, proprio perché *ExpoMove* vuole superare i confini italiani e candidarsi a essere una fiera sulla mobilità sostenibile internazionale; è stata pensata per racchiudere tutti gli aspetti del mondo della green mobility delle merci e delle persone. Il percorso espositivo è diviso in cinque diverse aree tematiche: mobilità privata, mobilità leggera & ultimo miglio, servizi pubblici & merci, sharing mobility, componentistica & tecnologia. L'edizione di *ExpoMove* di maggio 2021 si terrà alla stazione

Leopolda di Firenze. Sarà principalmente orientata al digitale, altamente tecnologica sia a livello espositivo sia convegnistico con ingressi contingentati e flussi controllati per garantire la massima sicurezza ai visitatori grazie alla nostra App. Le aziende espositrici, con l'innovativa piattaforma www.fiera365.it che ridisegna completamente il concetto tradizionale di Fiera, potranno espandere il proprio stand creando una vera e propria vetrina virtuale attiva tutto l'anno».

Si parla molto di elettrico ma il mercato registra ancora una domanda di nicchia, seppur in crescita. Le motivazioni?

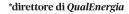
«Penso che ci siano due modi per far ripartire il nostro Paese: tornare al passato, ai motori endotermici per intenderci, oppure guardare e investire sul futuro spingendo sulla mobilità elettrica delle persone e delle merci, settore che si sta sviluppando molto in Italia. Se poi, come alcuni scienziati hanno ipotizzato e su cui si concentrano numerosi studi, c'è una probabile connessione tra inquinamento atmosferico e diffusione della pandemia, allora probabilmente anche i decisori politici e la società civile dovranno fare un passo in avanti orientando investimenti e risorse per lo sviluppo di questo settore. Il bonus, fino a un massimo di 500 euro, per l'acquisto di biciclette e monopattini va esattamente in questa direzione e ci fa ben sperare».



«Certamente, è una necessità, ma non basta realizzare piste ciclabili. Le città vanno ripensate completamente e insieme a un incremento delle piste dedicate alla mobilità leggera, bici e monopattini, bisogna favorire in generale il trasporto elettrico di merci e persone e va diversificata l'offerta: potenziamento del servizio di trasporto pubblico con mezzi elettrici ovviamente, incentivazione di nuove linee di tramvia e metropolitane e sviluppo della sharing mobility; quest'ultimo settore attualmente in crisi causa pandemia ma che, con le dovute precauzioni, potrà essere ripensato e riproposto in sicurezza. Le amministrazioni locali, quindi, dovranno orientare i propri investimenti su una rivoluzione urbanistica delle nostre città in chiave green».

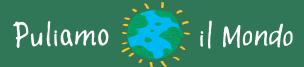
I giovani che scelte prediligono? Il veicolo privato rimarrà sempre uno status symbol?

«Le nuove generazioni, ultra tecnologiche, privilegiano sempre di più la sharing mobility. Va considerato un dato particolarmente interessante: in un anno la macchina "di famiglia" è utilizzata solamente circa il 10%, il restante 90% del tempo resta parcheggiata nei garage o in strada. Questo significa occupazione del suolo pubblico e costi per i proprietari, per manutenzione del veicolo, bollo, assicurazione, ecc. Fino a pochi anni fa tutti avevano l'auto di proprietà. Questa tendenza sta cambiando: ora si guarda all'utilizzo effettivo del mezzo e si vuole pagare per questo. Anche le case automobilistiche si stanno muovendo in questa direzione; pensiamo per esempio alla crescita progressiva del leasing auto tra i privati. Viaggiare resta essenziale ma lo è altrettanto la salvaguardia del nostro Pianeta. Le amministrazioni comunali dovranno fare degli investimenti sul trasporto pubblico e sul potenziamento delle misure di sicurezza legate ai mezzi di trasporto a km zero, pensiamo a biciclette e monopattini. Ci auguriamo che ExpoMove traghetti il mondo della mobilità verso scenari sostenibili e meno impattanti: questa è la nostra mission che insieme ai nostri numerosi partner speriamo di raggiungere».



Antonio Ferro presidente di ExpoMove





L'UNICO ACIDO CHE TOLLERIAMO È L'ACIDO LATTICO.

Cerchi un'attività fisica TI ASPETTIAMO

Riparti con Puliamo il Mondo, PER PULIRE INSIEME

di settembre che fa bene ELE SPIAGGE D'ITALIA.

da fare dopo le vacanze? IL 25, 26 E 27 SETTEMBRE

il classico esercizio I PARCHI, LE STRADE

a te e al pianeta. Vai su puliamoilmondo.it