

STILI DI VITA

SHARING ECONOMY, LA CHIAVE DI UNA RIVOLUZIONE CHE IN ITALIA INIZIA A FARE STRADA

A Pesaro si viaggia sulla bicipolitana. Undici linee: la verde, la rossa, la blu, eccetera eccetera, che si intrecciano nei punti nevralgici della città. Uno guarda la mappa e sembra di essere nella subway di New York. Piccolo particolare, anziché dal Bronx a Manhattan vai da Piazzale della Libertà al quartiere Tombaccia. E non giri sulle rotaie sottoterra ma lungo i 70 e passa chilometri di piste ciclabili, utilizzando la tua bici oppure noleggiandone una alle varie «stazioni». Un po' più su, a Ravenna, c'è il record di bambini che ogni giorno vanno a scuola con il piedibus. Cioè camminando, in gruppo, accompagnati a turno dai genitori, ognuno con una pettorina colorata infilata sopra il giubbotto per farsi vedere bene dagli automobilisti distratti. Non basta: ormai i ragazzi sono così esperti di viabilità e tempi di percorrenza che decidono direttamente loro come organizzare e migliorare il servizio. Poi ci sono pur sempre i cari, vecchi autobus. Qui il discorso è chiarissimo: dove funzionano si usano, dove non funzionano si va in giro in auto. Lo hanno capito persino a Reggio Calabria, che per risalire dagli ultimi posti nella classifica italiana riguardante l'utilizzazione di mezzi pubblici, nell'ultimo anno hanno potenziato l'offerta del 20 per cento. Sta di fatto che i milanesi nel 2012 hanno preso l'autobus (o il tram o la metropolitana) 700 volte a testa, i cittadini di Latina appena sette. «La verità - sostiene Luca Mercatelli, project manager di Bump (Boosting urban mobility plans), network al quale partecipano Area science park di Trieste

insieme con altri otto atenei e istituti di ricerca europei teso allo sviluppo nelle città dei Piani urbani per la mobilità sostenibile - è che si potrebbero sviluppare molte soluzioni intelligenti estremamente semplici e a basso costo. Certo, la tecnologia spinge e cambierà radicalmente il nostro modo di spostarci dentro e fuori i centri storici. Però potremmo iniziare a usare il buonsenso. Per esempio, viaggiando in macchina in quattro invece che da soli". Ecco che salta fuori, il concetto rivoluzionario, davvero smart: la sharing mobility, ovvero la condivisione dei viaggi e dei mezzi. Per carità, Helsinki rimane lontanissima. Lì l'amministrazione municipale si prefigge addirittura di eliminare entro il 2025 l'impiego dell'auto privata. Rafforzando il bike sharing, il car sharing, il car pooling, ovvio. Ma soprattutto puntando su un sistema informatizzato di trasporti a richiesta: si compone un numero sullo smartphone, la centrale operativa risponde indicando il luogo più vicino dove recarsi, pochi minuti e passa un pulmino elettrico con altri viaggiatori da «smistare» durante il tragitto. Fantascienza per l'Italia. Eppure qualche passo avanti si registra anche dalle nostre parti. Milano è la capitale del car sharing: cinque società attive, tre private (in cui sono coinvolti colossi come Daimler-Mercedes ed Eni) e due pubbliche (dell'Atm e di Trenord), una flotta totale di quasi duemila vetture e oltre 200 mila abbonati. Prossimo obiettivo: allargare sempre più gli utilizzatori in provincia, perché no, nell'intera regione. In pratica,

mettere il car sharing al servizio dei pendolari. Quanto al bike sharing, in testa c'è Brescia, con 451 utenti ogni 10 mila abitanti, seguita da Torino con 206. Ancora una volta, tuttavia, spicca il caso Milano: la moltiplicazione delle piazzole per le biciclette (ora sono 202) ha comportato nei primi sei mesi del 2014 un aumento degli abbonamenti del 30 per cento, con una media di 10 mila noleggi al giorno. Al di là delle punte di eccellenza, il risultato è riassunto in un paio di dati contenuti nell'ultimo Rapporto sulla mobilità sostenibile di Euromobilty, l'associazione dei mobility manager: in Italia l'indice di motorizzazione è sceso da 63 a 61,6 vetture ogni 100 mila abitanti (ben al di sopra della media europea, ferma a 47,7, ma comunque un primo segnale di cambiamento), nello stesso tempo ha cominciato a calare la densità veicolare, da 812,5 a 799 mezzi in circolazione per chilometro quadrato. Insomma, il fascino dell'auto "col cofano adorno di grossi tubi simili a serpenti dall'alito esplosivo", cantato da Filippo Tommaso Marinetti ai primi del Novecento nel Manifesto del futurismo, è un ricordo del passato. C'è voluto un secolo, ma da oggetto di proprietà (e status symbol) l'amatissima scatoletta d'acciaio con quattro ruote è diventata uno strumento di puro servizio: può essere di chiunque, l'importante è che ci porti dove vogliamo andare. Magari facendoci continuare a respirare. (San.Man) © RIPRODUZIONE RISERVATA

Prima piccola inversione di tendenza: scende la densità veicolare nel nostro Paese



Peso: 75%