

Città più vivibili e meno inquinate: è l'obiettivo della Maas (Mobility as a service), una nuova concezione di trasporto pubblico e privato con un mix di tecnologie. A finanziarla il Pnrr con 40 milioni. Tre sono le metropoli pilota: Roma, Napoli e Milano

# Connessi e veloci una mobilità sempre più smart

**C**onvenienza, costi e comfort. Sono queste le "3 C" con cui, per tutto il ventunesimo secolo, gli uomini hanno scelto di volta in volta quale mezzo di trasporto fosse il migliore da utilizzare per spostarsi, bilanciando sicurezza e velocità. Parametri che però, come è facile intuire, ora sono stati affiancati – e talvolta soppiantati – da una quarta "C": la connettività. Oggi infatti, la rete è tutto. Strumenti connessi che un tempo erano considerati poco più che accessori, hanno guadagnato una centralità tale da essere diventati il fulcro attorno a cui vengono organizzati gli spostamenti. In città e tra le città.

## L'IMPATTO

Un modo diverso di intendere la mobilità, sintetizzato nel concetto ampio di smart mobility. E quindi di una rete di trasporto coordinata e fruita – appunto – in modo intelligente, che mira a migliorare l'efficienza del pendolarismo, ridurre l'impatto ambientale degli spostamenti e aumentarne la sicurezza. In altri termini capace di rendere le città più vivibili e meno inquinate. Una sfida epocale che vede enti pubblici e aziende schierati gli uni accanto agli altri nel progettare un futuro in cui l'auto "di proprietà" non sarà più una reale necessità. Anche perché entro il 2050 la popolazione globale raggiungerà i 9,7 miliardi, e oltre il 75% di queste persone vivrà in città e nelle aree urbanizzate (rispetto al 50% nel 2008).

Lasciare che si spostino tutte con la propria auto sarebbe impensabile. Ed è per questo che già oggi, inevitabilmente, il volto dell'Italia sta cambiando poco alla volta. Con le colonnine di ricarica per i veicoli elettrici e i parcheggi dedicati alle auto in condivisione. Con il monitoraggio dei trasporti pubblici e l'implementazione costante della cosiddetta "app economica". Ma anche con le bici e i



monopattini in sharing. È la cosiddetta Mobility as a Service (MaaS) e oggi, in tutta la Penisola, conta già 5,7 milioni di utenti stando ai dati aggiornati a novembre scorso dell'Osservatorio nazionale sharing mobility. Oltre 80 milioni di chilometri percorsi nel solo 2020, altro non sono che un grande passo verso un nuovo modo di intendere i servizi di trasporto.

## LE ESIGENZE

Si combinano diverse opzioni

di mobilità rendendole un unico servizio, con un'unica app e un unico strumento di pagamento. In questo modo l'utente-cittadino ha un accesso semplice e personalizzato a un pacchetto di servizi di trasporto pubblici e privati, treni, bus, taxi, car e bike sharing, noleggio auto, per tutte le esigenze di mobilità.

Una rivoluzione che, perché ne possa beneficiare la collettività in termini soprattutto di riduzione di traffico e inquinazione

**GLI ESEMPI VIRTUOSI DI FINLANDIA, CANADA E GERMANIA: COMBINANO PERCORSI IN TRENO O BUS IN ABBONAMENTO CON CAR E BIKE SHARING**

**INUMERI**

**9,7**

In miliardi, la popolazione globale entro il 2050

**75%**

La popolazione che vivrà in città e nelle aree urbanizzate



**5,7**

I milioni di utenti della "Mobility as a Service" in Italia a fine 2021

**40**

I milioni previsti nel Pnrr per la MaaS, per almeno 10 città

mento, ha bisogno del sostegno pubblico per compiersi a pieno.

Lo sa il governo e lo sa l'Europa. Tant'è che il MaaS rientra negli investimenti del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, impegnando sia il ministro per l'Innovazione tecnologica e la transizione digitale Vittorio Colao che il ministro delle **Infrastrutture** e della mobilità sostenibili Giovannianni. Sul tavolo ci sono 40 milioni di euro per almeno 10 città.



**I FONDI**

**La quota assegnata alla Capitale è di 3,3 milioni**

Roma ha ottenuto, all'interno di una delle linee del Pnrr, circa 3,3 milioni di euro per realizzare la sua app per la cosiddetta integrazione della mobilità. Soldi da iniziare a spendere quest'anno. La Capitale è tra le città metropolitane che si sono aggiudicate i fondi del bando nazionale «MaaS4Italy».

Le prime 3 responsabili dei progetti pilota e già pronte a pianificare e rilanciarsi («Entro un anno» garantiscono dai comuni) sono Roma, Napoli e Milano. Le altre 7, invece, seguiranno tra qualche mese e sono Torino, Bologna, Bari, Firenze, Genova, Venezia e Palermo. Ma già non mancano gli esempi per capire come funzionerà.

**ALL'ESTERO**

I primi a sperimentare questo cambio di paradigma sono stati i cittadini finlandesi. La capitale Helsinki infatti, già dal 2016 offre la possibilità di utilizzare "Whim app", un'applicazione che definisce autonomamente le migliori soluzioni di percorso per andare da un luogo all'altro. In Canada invece, e più nello specifico nella regione del Quebec, diverse aziende pubbliche che si occupano di trasporto hanno iniziato ormai da 3 anni a proporre abbonamenti che combinano l'offerta tradizionale dei mezzi pubblici con la possibilità di utilizzare il servizio di bikesharing (offerto da Bixi) e quello di carsharing (di Communauto).

Un esempio di partenariato pubblico-privato questo che semplifica notevolmente la gestione della mobilità alternativa. Al punto che un modello tutto italiano che va proprio in questa direzione, e cioè TelepassPay (un'applicazione che consente agli abbonati di accedere e pagare decine di servizi legati alla mobilità dallo smartphone), è stato analizzato come caso di studio anche dall'università di Harvard. E poi c'è UbiGo che, a Gothenburg, in Germania, oltre a consentire di affittare un'auto o utilizzare i taxi, include anche la possibilità di assegnare bonus agli utenti nel caso facciano scelte di spostamento sostenibili.

In altri termini, le soluzioni già pronte a cambiare il volto delle nostre città sono svariate. Non resta che approfittarne.

**Francesco Malfetano**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



# «Servizi integrati con una app ottimizziamo gli spostamenti»

**C**'è fermento sul fronte della mobilità. Complice l'impatto della pandemia sulla digitalizzazione delle vite di ognuno, di giorno in giorno fioriscono soluzioni nuove pensate per rendere più vivibili e meno inquinate le nostre città. Una transizione fondamentale dettata dal fatto che oggi, come ha rilevato il primo sondaggio sugli stili di mobilità degli italiani condotto da Ipsos per Legambiente, ci si muove ancora molto in automobile e poco con il trasporto pubblico locale, si tende a camminare in buona parte degli spostamenti (almeno 4-5 al giorno in città come Roma e Milano) ma si attende un'offerta integrata che semplifichi l'accesso ai servizi di trasporto smart già disponibili.

Un cambio di paradigma – già almeno in parte avviato – che ha però bisogno di essere indirizzato dai governi, guidato da aziende ed enti locali, studiato dalle università per, appunto, arrivare a impattare in maniera positiva sulla quotidianità di tutti. Lo sa bene ad esempio Telepass che, ormai da anni, non si occupa più solamente di pedaggi autostradali ma ha anche realizzato un suo ecosistema per la cosiddetta Mobility as a service (Maas). Cioè, in estrema sintesi, ha sviluppato una app

(Telepass Pay) che contiene al suo interno tutto l'universo di servizi connessi che oggi consentono la mobilità cittadina.

## L'EVOLUZIONE

«Il tempo è un bene prezioso e Telepass lo libera per le persone in movimento da oltre 30 anni, facendo risparmiare tempo sulle autostrade evitando le code al casello – spiega l'amministratore delegato Gabriele Benedetto – Oggi, ancora di più, grazie al continuo sviluppo dell'app Telepass Pay ottimizziamo gli spostamenti urbani ed extraurbani dei nostri clienti, lavorando ogni giorno per ampliare l'offerta dei servizi integrati di mobilità accessibili in modo facile da qualsiasi luogo». Un'evoluzione aziendale e un modello di integrazione delle diverse possibilità offerte oggi in termini di mobilità intelligente, finito anche per essere oggetto di un caso-studio della Harvard Business School. Il riferimento è all'implementazione della cosiddetta "subscription economy": si paga un solo abbonamento mensile per avere accesso a una gamma di servizi sempre più ampia che pre-

vede l'integrazione di più mezzi di trasporto (trasporto intermodale) su un'unica app, per spostarsi non solo in modo agile ma anche conveniente.

«Le parole d'ordine di Telepass per la mobilità del futuro sono da sempre "smart" e "green" – prosegue l'ad – Smart perché possiamo adottare una modalità cashless, ovvero senza contanti né carte; green per dare spazio a mezzi a emissioni ridotte o a emissioni zero». In altri termini, si tratta di un modello indirizzato verso una semplificazione all'accesso a nuove risorse, con l'obiettivo di renderle sempre più utilizzate e quindi cambiare il profilo delle abitudini urbane degli italiani. E così l'universo dei servizi offerti integra attività tradizionali e smart. Dalla possibilità di pagare il parcheggio, il lavaggio (con WashOut) o il rifornimento per la propria auto, fino alla ricarica dei veicoli alle colonnine elettriche (di Enel X, Be Charge e Duferco) ormai ampiamente diffuse nelle nostre città. Ma anche l'acquisto dei biglietti per i mezzi pubblici o per i treni di Trenitalia, e soprattutto il noleggio monopattini, biciclette (in partnership con Voe) ed Helbiz) o scooter elettrici.

Si tratta di un modo nuovo di percorrere lo spazio urbano. Smart appunto. Perché non solo ottimizza la viabilità, ma "macina" anche Big data, e contribuisce ad abbattere l'inquinamento atmosferico e acustico. Diventa cioè uno dei fattori chiave della qualità della vita nelle città e del loro possibile sviluppo.

**F. Mal.**

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**Gabriele Benedetto,**  
ad di Telepass

**GABRIELE BENEDETTO,  
AD DI TELEPASS:  
«MODALITÀ CASHLESS  
E SPAZIO A MEZZI  
CON EMISSIONI  
RIDOTTE O ZERO»**