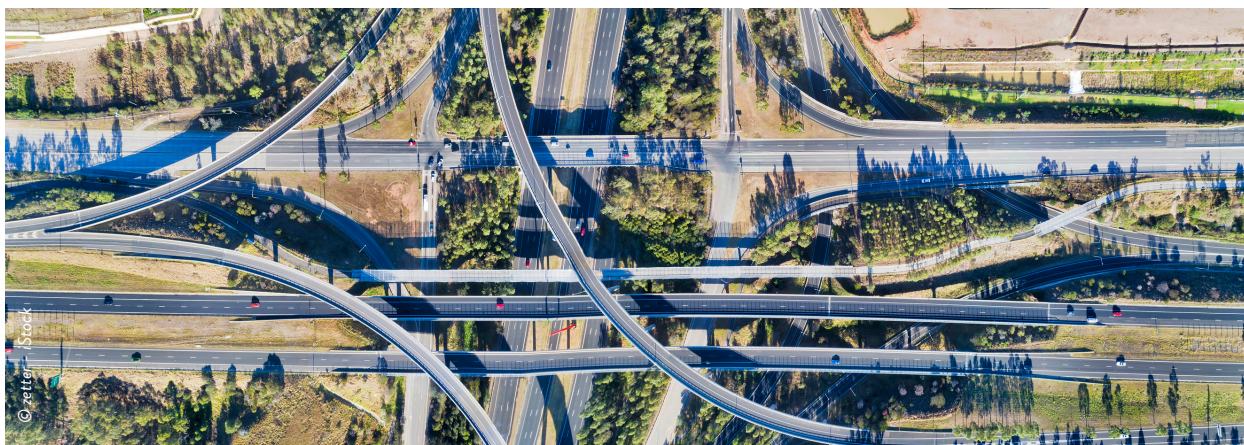


# LA RIVOLUZIONE DELLA MOBILITÀ URBANA

NELLE METROPOLI DI OGGI COSTRUIRE PIÙ STRADE NON È PIÙ UN MODO SOSTENIBILE PER RISOLVERE I PROBLEMI LEGATI AL CONGESTIONAMENTO. DUE REPORT REALIZZATI DA BCG PROPONGONO UN NUOVO APPROCCIO CHE GUARDA A SOLUZIONI GUIDATE DALLA TECNOLOGIA E DALLA SOSTENIBILITÀ



Il 9 maggio del 2008 a San Paolo, in Brasile, un camion si ribaltò su una delle arterie principali della città. La circolazione stradale si paralizzò letteralmente, generando un ingorgo di ben 292 chilometri, e coinvolgendo circa un terzo delle strade cittadine. Il problema del traffico nella megalopoli brasiliana (12 milioni di abitanti nella sola area urbana) è talmente grave che molti uomini d'affari preferiscono spostarsi in elicottero all'interno della città. Ma è praticamente in tutte le grandi metropoli mondiali che la necessità di spostarsi è diventata una sfida, tra traffico congestionato e sistemi di trasporto pubblico spesso al collasso.

## UNA MINACCIA PER L'ECONOMIA, L'AMBIENTE E LA SOCIETÀ

I problemi riguardanti la mobilità minacciano l'economia stessa delle città, oltre che l'ambiente e la società nel suo insieme. E un approccio tradizionale per risolvere il problema della mobilità urbana (costruire nuove arterie stradali) non è più sostenibile per via dei problemi legati al cambiamento climatico e alla salute pubblica, oltre che per motivi finanziari. Ma nuove soluzioni iniziano a essere esplorate, con esperimenti in corso in diverse città del mondo. Due studi realizzati da **The Boston Consulting Group** analizzano alcune interessanti esperienze.

## CONDIVIDERE PER DECONGESTIONARE

Lo studio *Solving the cooperation paradox in urban mobility* parla delle nuove forme di mobilità basate sulla tecnologia: car e moto sharing, biciclette *free-floating*, veicoli elettrici autonomi, piattaforme di mobilità digitale. Queste tecnologie, spiega Bcg, possono agire da “eliminatore di congestioni”. Ma non ci si può attendere che tutti i problemi siano risolti dalla tecnologia. Le città, sostiene il report, dovranno riuscire a essere parte stessa della rivoluzione della mobilità, garantendo che le tecnologie siano sviluppate al meglio per le città stesse e per le persone che vivono e lavorano al loro interno. “Le amministrazioni cittadine – si legge nel report – devono riprendere il controllo della mobilità urbana, orchestrando l’intero sistema dei fornitori di mobilità e degli utilizzatori”, con l’intento di “promuovere lo sviluppo economico, per la loro redditività finanziaria, per combattere contro i cambiamenti climatici, e per il benessere dei propri residenti”. Il report suggerisce alcune azioni per dare concretezza a questi propositi. In primo luogo “le città devono dotarsi di strumenti che monitorino il valore socioeconomico delle loro iniziative”. Il passo successivo è quello di “comprendere il valore dell’offerta di nuova mobilità e trattenerne una quota da reinvestire in soluzioni bilanciate”, per poi “integrare tutte le modalità e i servizi di mobilità in un’unica piattaforma per offrire agli utenti un’esperienza senza soluzione di continuità”. Le amministrazioni cittadine dovrebbero poi “indirizzare una politica dei trasporti sociale e inclusiva”, anche attraverso “nuove ordinanze e regolamentazioni”. Infine, il suggerimento è quello di sperimentare: “le città – si legge – non hanno il tempo per aspettare soluzioni definitive. Devono apprendere sperimentando”. Lo studio cita i casi virtuosi di Singapore, Dubai, Hong Kong e Londra, come “ottimi esempi di mobilità urbana”.

## L'ESEMPIO DEL MASSACHUSETTS

Spostando lo sguardo verso il futuro, la prevedibile ampia diffusione nelle metropoli dei veicoli a guida autonoma, sia vetture private sia mezzi pubblici, dovrebbe portare indubbi vantaggi per la mobilità. Ma potrebbe anche comportare problemi a livello di traffico. Un rischio decisamente probabile se l’autorizzazione alla circolazione nelle città di auto e bus senza pilota non dovesse essere anticipata dall’adozione di piani urbani di viabilità e trasporto studiati ad hoc. È questa una

delle considerazioni più importanti evidenziate da un altro report, intitolato *Reshaping urban mobility with autonomous vehicles* (Rimodellare la mobilità urbana con i veicoli autonomi), realizzato da Bcg in collaborazione con il **World Economic Forum**. Il lavoro combina i risultati di sofisticate simulazioni, di sondaggi che hanno interessato le attitudini comportamentali dei possibili utilizzatori, di interviste presso amministrazioni locali e aziende, con i dati sperimentali raccolti nella città di Boston, dove dal 4 gennaio 2017 i veicoli di *NuTonomy-Lift*, *Optimus Ride* e *Aptiv* hanno già percorso oltre 2.400 km in modalità guida autonoma. Nella città del Massachusetts la circolazione di auto e shuttle a guida autonoma ha provocato *downtown* un aumento dei tempi di percorrenza medi del 5,5%. Si tratta, chiarisce il report, di un fenomeno facilmente gestibile con alcuni provvedimenti di tipo amministrativo. Tra i provvedimenti suggeriti, lo studio segnala “l’adozione di corsie preferenziali per i veicoli a guida autonoma” che permetterebbe “un taglio dei tempi medi di viaggio del 8,3%”. Per realizzarle si potrebbero utilizzare spazi oggi destinati ai posteggi, lasciati liberi dalla diffusione di massa delle auto a guida autonoma (a Boston si libererebbero il 48% dei parcheggi attuali). Viene inoltre suggerita l’istituzione di aree dedicate per il carico/scarico dei passeggeri.

## SE LE STRADE SI RIEMPIONO DI AUTO A GUIDA AUTONOMA

Lo studio, infine, evidenzia una propensione da parte dei cittadini a preferire i mezzi a guida autonoma, con servizio a domicilio, rispetto all’impiego di tradizionali linee di bus e metropolitane. È prevedibile, sostiene il report, “una tendenza all’aumento dei veicoli a guida autonoma in circolazione” che potrebbe essere controbilanciata con “l’adozione di car sharing e shuttles senza pilota a tariffe differenziate, in base al numero dei passeggeri a bordo”, misura che da sola potrebbe contribuire a far migliorare i tempi di percorrenza attuali del 15,5%. Nel complesso, comunque, i vantaggi già oggi riscontrati a Boston sono notevoli: a fronte di spostamenti più lenti nelle aree centrali, si registra un miglioramento delle tempistiche medie nell’area metropolitana del 4,3%, valore che sale a 12,1% se si considerano alcune zone della cintura esterna, come quella di Allston-Brighton. **B.M.**