

Primo Piano

# La mobilità elettrica (che non decolla) riparte dalle piccole città e dai quartieri

Tecnologia e mobilità sostenibile dovrebbero essere la punta di diamante delle politiche nazionali e internazionali ma troppo spesso non è così

La mobilità da sempre cammina di pari passo con la tecnologia e con le relative rivoluzioni che ne hanno caratterizzato la storia. È in corso oggi un'altra rivoluzione, sicuramente la più complessa e ambiziosa: siamo, infatti, nell'era della convergenza delle tecnologie innovative per rendere la mobilità sempre più ecologica, sicura e sostenibile. La situazione congiunturale e la crisi economica sono purtroppo il primo freno allo sviluppo della mobilità sostenibile, a ciò si aggiunge il cambio di mentalità e di stile di vita richiesto a chi, tutti i giorni, si muove per lavoro o diletto oppure è coinvolto nello spostamento delle merci, soprattutto nelle zone urbane. La politica, le lobbies, una parte della stampa, fino al marchio automobilistico nazionale sembrano coalizzati per rallentare un processo che, in tutti i principali paesi europei, cresce con percentuali che in Italia neanche ci sogniamo.

Fortunatamente molte amministrazioni locali, supportate da qualche marchio automobilistico e da pochissime realtà veramente interessate, riescono a fare qualche miracolo e, intercettando i fondi disponibili, contribuiscono a dare il buon esempio e a testare le nuove modalità di spostamento.

## Luoghi comuni e virtuosismi

La gente dice: «i mezzi pubblici non funzionano, quindi prendo l'auto per andare in ufficio» e «le auto elettriche costano troppo e poi dove la ricarico» o ancora «consegno le merci in centro solo nella fascia oraria autorizzata e continuo ad usare il mio vecchio furgone, tanto nessuno controlla», tutti luoghi comuni e facili sentenze a cui siamo or-



mai abituati. Proviamo invece a usare un'altra chiave di lettura: cerchiamo di capire, per esempio, come fa il Comune di Alba (Cn) tramite la società "Strano" del Gruppo EGEE, ad abbassare del 6% la tassa TARI ai suoi cittadini con soli 10 veicoli elettrici di prossimità per il servizio di spazzamento urbano. Oppure domandiamoci perché in molte città metropolitane è quasi dell'80%, mentre a livello nazionale le auto ecologiche dei privati non arrivano al 10%. Proviamo a chiedere a chi già usa un furgone elettrico per le consegne in città, come mai non si lamenta dell'au-

tonomia e non utilizza nemmeno le colonnine di ricarica.

## Un problema di comunicazione

Il veicolo elettrico non è per tutti. Solo distinguendo tra mobilità privata e pubblica, tra servizi comunali e logistica merci dell'ultimo miglio, si riesce ad inquadrare il tema, andando oltre i luoghi comuni e superando il "green washing", spesso utilizzato dagli amministratori pubblici per campagne politiche di visibilità.

Il tema delle colonnine di ricarica rischia di diventare una "sin-

drome" che colpisce sindaci e assessori. Sono spesso troppo concentrati solo sul numero di colonnine nel proprio territorio e non sulla tipologia di ricarica. Non hanno aggiornato i regolamenti comunali, la protezione degli stalli di sosta etc. In pochi hanno capito quanto sia importante in questa fase sperimentare, sostituire alcuni mezzi comunali con mezzi elettrici, senza essere sopraffatti dalla sindrome della colonnina. Ancora meno hanno toccato con mano i benefici economici e i risparmi sui bilanci comunali. Muoversi in maniera sostenibile vuol dire sempre di più con-

tribuire nel tempo a far del bene alla natura, ma anche a dare un beneficio immediato al proprio portafogli. Lo hanno ben capito i tassisti e le ditte che già consegnano merci a impatto zero, che riescono a risparmiare anche il 70% delle consuete spese di manutenzione e gestione.

## La mobilità (sostenibile) di quartiere. Il mercato Nev in Italia

La politica delle buone pratiche e dell'uso virtuoso di veicoli a basso o nullo impatto per servizi di pubblica utilità deve guidare chi governa il territorio, puntan-

do l'attenzione su progetti mirati, dedicati ai quartieri, ai distretti e alle ZTL urbane, così come avviene da anni in altri paesi. Quasi nessuno sa che i mezzi elettrici di prossimità (o di quartiere) detti NEV (Neighborhood Electric Vehicle) si diffondono negli USA fin dagli anni '70 e che già nel 2011 ne circolavano ben 478.000 nel mondo. Sono progettati per essere 100% elettrici, hanno un peso che rientra nei 1.400 kg e una velocità, regolabile anche a distanza, dai 30 ai 70 km/h, utile per esempio nelle "zone a 30 Km/h" di cui si parla tanto. Costano poco, tra gli 8 e i 12 mila euro, così come sono irrisori i loro costi di gestione e manutenzione, non hanno bisogno di colonnine di ricarica elettrica perché la loro autonomia soddisfa alla grande i 30/60 km al giorno percorsi in città per servizi comunali. Le dimensioni, i costi contenuti, l'adattabilità al lavoro fanno dei NEV i mezzi più adatti alla mobilità urbana dei quartieri e dei distretti, delle zone commerciali, porti, aeroporti, zone turistiche, ospedali etc. Per la loro semplicità costruttiva, ge-

stionale e robustezza sono molto adatti per le attività di sharing mobility delle persone e delle merci. Lo scenario dei NEV e della mobilità sostenibile di prossimità in Italia è quasi sconosciuto, eppure studi mirati internazionali scoprono dati molto interessanti. A fronte di 1.470 autoveicoli e furgoni elettrici immatricolati nel 2015, che corrispondono solo allo 0,1% dell'intero mercato, i nuovi NEV nello stesso periodo sono ben 2.250. Quindi sono oltre 3.700 i veicoli elettrici circolanti nel 2015 nel nostro Paese.

## New Mobility Europe

Nasce così a Bruxelles, Milano, Roma e presto in altre città europee Nev Mobility Europe, l'Associazione che si occupa della mobilità elettrica di prossimità, con il compito di supportare la relativa industria, di stimolare le leggi europee e le amministrazioni locali, di aiutare la legislazione locale, monitorare il mercato, creare "best practices" territoriali e incrementare la sharing mobility. Nev Mobility Europe,

*"La situazione congiunturale e la crisi economica sono il primo freno allo sviluppo della mobilità sostenibile; a ciò si aggiunge il cambio di mentalità e di stile di vita richiesto a chi si muove o è coinvolto nello spostamento delle merci, soprattutto in città"*

sotto l'egida europea, opera in stretta sinergia con la filiera che si occupa di mobilità urbana delle persone e delle merci, come le compagnie elettriche, i Comuni, le municipalizzate, gli operatori della logistica etc. con l'obiettivo di comunicare, promuovere ed educare alla nuova mobilità urbana di prossimità. Comuni, municipalizzate, servizi spazamento, raccolta differenziata, gestione giardini, servizi postali, trasporto merci dell'ultimo miglio, prodotti alimentari, piccole

manutenzioni, hotel, mobilità dei diversamente abili, ma anche polizia locale, carabinieri, car & van sharing, porti e aeroporti. La lista di chi già usa in Italia la mobilità elettrica di prossimità è lunghissima, così come di chi ha capito che per muoversi in città, occorrono mezzi piccoli ed elettrici. Purtroppo l'utilizzo del mezzo privato, in alternativa al mezzo pubblico, rimane l'opzione preferita dai più a causa delle carenze strutturali, del pendolarismo sempre più in espansione e delle trasformazioni del nostro tessuto insediativo. Non solo le città metropolitane, ma anche i comuni di medie dimensioni sono ormai caratterizzati da due o tre livelli di ulteriore urbanizzazione periferica, alla quale con grande difficoltà si contrappone l'adeguato sviluppo del trasporto pubblico, che anzi si contrae a causa della crisi e della congiuntura sfavorevole. La mobilità dolce e l'uso della bici crescono esponenzialmente, frutto di una nuova domanda di mobilità specialmente urbana e suburbana, nonostante la generale arretratezza culturale italiana, le

piste ciclabili troppo limitate e la mancanza di sistemi modali di scambio. Queste variabili, sommate alle indicazioni della UE e di diversi analisti internazionali, suggeriscono la necessità di ripensare la mobilità sostenibile partendo dal "piccolo", dai quartieri, dai distretti commerciali, turistici e dai target specifici che generano la domanda di "nuova mobilità". L'obiettivo è quello di stimolare gli amministratori del territorio, dove è possibile, con risorse limitate e adeguata programmazione, portare benefici immediati, altamente visibili e facilmente divulgabili. La mobilità elettrica di prossimità è una soluzione. Già da oltre un decennio è realtà affermata negli USA, cresce con percentuali a due cifre in Cina, Corea e India, contribuendo anche a decongestionare il traffico grazie al motto "piccolo ed elettrico". L'Europa l'ha già capito, speriamo presto anche l'Italia.

**Roberto Maldacea**  
Docente ed esperto di  
mobilità sostenibile  
Presidente di Euromobility

## scelta naturale

### Naturale per la qualità

Made in Italy  
Certificazione CE  
Isolamento termico  
Isolamento acustico



65%

Sostituisci i vecchi infissi con dei nuovi serramenti certificati potrai usufruire dell'incentivo per la detrazione del 65% sulla spesa sostenuta



Naturale per l'ambiente  
Legno risorsa naturale e rinnovabile Vernici all'acqua

24019 Zogno (Bg)  
Via Antonio Locatelli, 117  
T +39 0345 91659  
info@ceronipartners.it

www.ceronipartners.it



infosostenibile.it  
il tuo partner nella  
comunicazione SOSTenibile

PER INFORMAZIONI  
Tel. 035 258559 | publicita@infosostenibile.it