

Mobilità elettrica

Dalle due ruote fino ai mezzi più innovativi

L'intermodalità urbana si espande nell'elettrico

Pierangelo Soldavini

A Milano si prepara a partire il servizio di E-Gap, che garantisce una ricarica on demand ovunque ci si trovi, non solo per auto. Nello stesso capoluogo lombardo le 120 - tra un mese saranno 350 - bici elettriche ibride di Bitride sono ora disponibili in bike-sharing free-floating, libero da parcheggi fissi. E sempre a Milano (ma anche Torino è pronta) è partito il bando per l'assegnazione di due licenze per il servizio di noleggio di monopattini elettrici, l'ultima moda nella mobilità. Peccato però che il monopattino si scontri con grossi problemi regolamentari, non essendo normato dal codice della strada.

Quel che è certo invece è che anche la mobilità elettrica si sta configurando sulla base di una intermodalità fatta di diversi mezzi, sempre più con un modello *sharing*, che si sposa con la sostenibilità. «La mobilità elettrica si sta orientando verso un ecosistema in cui le vetture si trasformano in sistemi di *storage* distribuito, in grado di fare anche da mezzo di accumulo e fornitura di energia: in questa ottica si punta su mezzi grandi, dall'automobile ai veicoli commerciali agli autobus. Quelli più leggeri non sono utilizzabili per loro natura in questa logica», spiega Davide Chiaroni, vicedirettore dell'Energy & Strategy Group del Politecnico di Milano.

Appare invece lontana la prospettiva di un'integrazione dei diversi mezzi elettrici, che utilizzino la maggior flessibilità di biciclette, motorini e, in un futuro difficilmente prevedibile, monopattini, per coprire l'"ultimo miglio": «Sono strumenti utili per avviare il consumatore alla consuetudine del motore elettrico come abilitatore di sostenibilità, superando ritrosie e stereotipi - prosegue Chiaroni -. Ma al momento l'intermodalità non passa necessariamente per l'elettrico».

A facilitare aiuterebbe un'offerta

integrata dei diversi mezzi in modo da non dover passare per diversi operatori o applicazioni: già oggi l'Atm di Milano o Trenord permettono dalla loro applicazione di prenotare auto o biciclette. Allo stesso tempo le tecnologie *contactless* per i pagamenti abilitano un utilizzo più semplice.

D'altra parte la strada dell'integrazione è stata indicata da Uber: quando il Ceo Dara Khosrowshahi dice di voler diventare la "Amazon della mobilità" segnala l'intenzione di diventare un hub per connettere diversi servizi di trasporto. Non è un caso quindi che si sia espansa nelle due ruote con le bici elettriche Jump e si sia lanciata anche nel monopattino elettrico a fianco di Lime. Proprio il monopattino è il settore che sta facendo parlare più di sé, dopo che San Francisco ha bocciato i due colossi Bird e Lime, rei di avere già invaso le strade cittadine senza permesso, preferendo invece di dare le licenze per lo *sharing* a compagnie meno note.

Non c'è dubbio comunque che le soluzioni tecnologiche abbiano innescato una crescita significativa sul lato dell'offerta. Non solo modelli e mezzi alternativi, entra in gioco anche la flessibilità delle infrastrutture: oltre alla ricarica on demand di E-Gap, Enel ha presentato una serie di soluzioni di ricarica, tra cui anche una *box station* "da casa", nell'ambito di un piano per avere 14 mila colonnine in tutta Italia entro il 2022. Un'infrastruttura diffusa e flessibile che abilita in misura crescente l'integrazione tra mezzi alternativi. «Quando parliamo di mobilità sostenibile, pensiamo ai piedi o alla bicicletta - afferma Marlon Boarnet, professore di pianificazione urbana alla University of Southern California -, ma il concetto dovrebbe essere esteso anche a mezzi leggeri come i monopattini elettrici, ma anche a veicoli elettrici di prossimità o biciclette a pedalata assistita: dobbiamo ampliare il concetto di cosa sia un veicolo di "corto raggio"».



La sfida a San Francisco. Un monopattino elettrico in un parco di San Francisco, dove si è aperta una licenza concessa dal comune solo ad alcune società

© RIPRODUZIONE RISERVATA

