

# La mia vita in auto

Le città sono il luogo in cui viviamo, formiamo le nostre famiglie, passiamo la nostra vita, ma ora è il momento di rivoluzionarle, per lo sviluppo economico, per la propria redditività finanziaria, per la lotta contro il cambiamento climatico e per il benessere dei cittadini.

Ma c'è un problema, ed è **muoversi**.

Gli spostamenti, la vivibilità, il traffico, sono per le grandi città un serio problema. Andiamo a fare la spesa, prendiamo i figli a scuola, andiamo in palestra, passiamo a trovare amici e parenti e soprattutto, andiamo al lavoro. Tutto questo vuol dire passare tanto tempo in auto.

In effetti **passiamo in auto in media 20 giorni all'anno**. Che vuol dire trascorrere, nella nostra vita, quasi **2 anni e mezzo** in macchina ad un media di 40 km all'ora.

In termini economici il traffico pesa quasi **3 punti di PIL**.

Si è cercato di fare tante cose per cambiare questo triste destino, ma senza mosse proattive da parte delle città. Davanti abbiamo quindi due sole chance: città paralizzate dal traffico o città dominate da attori privati.

Il vero punto è che gli interessi delle città sono in conflitto con quelli dei nuovi (o futuri) fornitori di mobilità. Per questo è così difficile far funzionare le cose. Il fatto è che le città vogliono ottenere una "moderazione delle risorse", cioè una situazione in cui si abbia il maggior utilizzo possibile delle risorse di trasporto. Questo vuol dire, ad esempio, avere ogni veicolo con il maggior numero di passeggeri consentito. Oggi invece avviene l'esatto contrario, **in ogni macchina c'è un solo passeggero**.

Gli operatori privati, d'altra parte, perseguono il modello

opposto: più veicoli, più strade, più parcheggi, più tutto. Questi obiettivi contrastanti creano un **paradosso di cooperazione** che deve essere risolto.

Ma come fare? **Chi sono i partner giusti?**

I modelli tradizionali sono altamente regolamentati, da una parte ottimi, perché proteggono i giocatori e l'interesse pubblico, ma spesso soffocano l'innovazione. È vero anche che un approccio *laissez-faire*, consente all'innovazione di prosperare, ma consente anche ad alcuni di prendere il sopravvento e di non agire sempre negli interessi della città.

Per cambiare davvero si dovrebbe:

### **Misurare**

Per guidare la rivoluzione della mobilità urbana, le città dovrebbero iniziare a misurare ciò che conviene davvero e ciò che non funziona. Questo quadro dovrebbe essere utilizzato da tutte le città, in modo che si possano condividere le scoperte. Per esempio, oggi sappiamo che alcune misure esistenti non funzionano, anche se a prima vista sono ottime. Inoltre, le città e le autorità dei trasporti hanno valutato la facilità di movimento piuttosto che le interazioni tra movimenti e luoghi.

### **Cosa dà valore**

Le città devono **capire** quali saranno le nuove tecnologie e quali saranno i nuovi modi in cui la gente utilizzerà le risorse esistenti. Comprendendo questo, si può capire dove **reinvestire**.

### **Integrare**

La maggior parte dei sistemi di trasporto è stata sviluppata per essere usata singolarmente (auto, trasporto pubblico o bicicletta, per esempio). Infatti, spesso le diverse infrastrutture sono governate da entità diverse, limitando la

capacità di organizzare e sincronizzare l'ecosistema della mobilità. L'ascesa di piattaforme digitali in grado di **integrare più modalità di trasporto e più servizi** (ad esempio prenotazione, emissione di biglietti e pagamento) offre alle città una nuova opportunità.

## **Incentivare**

Sulla base del sistema di misurazione, gli incentivi dovrebbero concentrarsi su risultati di grande impatto (un aumento della **velocità di viaggio**, ad esempio, o una **riduzione dell'inquinamento**) oppure i fornitori potrebbero essere pagati anche in base ai servizi che danno e alla soddisfazione del cliente. Oggi invece si incentivano gli effetti (come la percentuale di treni in orario o la quota di veicoli elettrici).

## **Sperimentare**

Le città non hanno tempo di aspettare soluzioni definitive. Devono imparare sperimentando. Alcuni esperimenti falliranno. Ma dato che le città trarrebbero vantaggio dalla condivisione delle loro esperienze con altre città, questo non sarebbe più un problema. Singapore, Dubai, Hong Kong e Londra sono considerati esempi della mobilità urbana. Non è una coincidenza che queste città-stato abbiano organi di governo autonomi che controllano i sistemi di trasporto dell'intera area metropolitana. Hanno anche una chiara comprensione del fatto che **l'accessibilità è la chiave del successo**.

Le città condividono un obiettivo comune: diventare un organismo in cui ogni funzione sia **ottimizzata e sincronizzata** con le altre, ma che funzioni anche in totale autonomia. Questo è il futuro.