

# E-MOBILITY: ASSET STRATEGICO PER LA TRANSIZIONE GREEN DEGLI ENTI LOCALI

LA MOBILITÀ ELETTRICA STA PONENDO IMPORTANTI BASI DI SVILUPPO NEL NOSTRO PAESE. LO TESTIMONIANO ANCHE I DATI DELLE INSTALLAZIONI DI INFRASTRUTTURE DI RICARICA CHE, A GIUGNO, HANNO SEGNATO UN +32% RISPETTO A 12 MESI FA. LE PA MOSTRANO UN CRESCENTE INTERESSE PER QUESTO SETTORE CON UN NUMERO DI NUOVI PROGETTI IN COSTANTE INCREMENTO

DI ANTONIO ALLOCATI

Il settore della mobilità elettrica è uno dei comparti più dinamici della transizione energetica e rappresenta allo stesso tempo un asset fondamentale per il processo di rinnovamento delle nostre aree urbane. Di fatto, l'e-mobility ha acquisito una rilevante importanza strategica e ad esso sono destinate importanti risorse anche nell'ambito del PNRR. Tappa fondamentale nel percorso di transizione verso la nuova mobilità è stato indubbiamente il voto dato dal Parlamento europeo, lo scorso giugno, con il quale Strasburgo ha approvato la proposta

## LE REGIONI CON PIÙ PUNTI DI RICARICA PUBBLICA O SEMI-PUBBLICA

LOMBARDIA 5.080  
PIEMONTE 3.249  
LAZIO 3.167  
VENETO 2.836  
EMILIA-ROMAGNA 2.960  
TOSCANA 2.414

FONTE MOTUS-E (GIUGNO '22)

della Commissione europea (339 voti favorevoli, 249 contrari e 24 astensioni) per lo stop alle auto endotermiche. Voto confermato successivamente anche dal Consiglio dei ministri dell'ambiente dell'UE. La cessazione definitiva dell'immatricolazione delle vetture a carburante tradizionale è, infatti, parte integrante del pacchetto di riforme varato lo scorso luglio, ricondotto sotto la sigla Fit for 55 e finalizzato a ridurre le emissioni totali di CO2 del 55% entro il 2030, rispetto al 1990. Step intermedio per poi arrivare alla neutralità climatica nel 2050. Una decisione, insomma,



che ha comprensibilmente suscitato reazioni forti, sia in senso positivo sia in senso critico, ma che appunto ha rappresentato un punto di svolta estremamente significativo.

### LE MOSSE DEI BIG PLAYER

Lo scenario italiano dell'e-mobility è, quindi, in particolare fermento. Ne sono recente testimonianza alcuni fatti che hanno contribuito ad arricchire lo scacchiere dei player di nomi di particolare rilievo. Lo scorso aprile, infatti, è stata ufficialmente tenuta a battesimo Enel X Way, la

nuova business unit del Gruppo Enel dedicata alla mobilità elettrica che è stata presentata in occasione dell'E-Prix di Roma. La divisione guidata dal Ceo Elisabetta Ripa – che si occuperà anche della fornitura dell'app Enel X JuicePass – è già attiva in 17 Paesi tra Europa, America e Asia, dove gestisce complessivamente più di 319mila punti di ricarica, sia direttamente sia tramite accordi di interoperabilità. Mentre sono a oggi 15mila le stazioni di ricarica installate sul territorio italiano dall'azienda. La mission della divisione è quello di focalizzarsi sull'ampliamento

dell'infrastruttura di ricarica con l'obiettivo di soddisfare il mercato in rapida crescita della mobilità elettrica e di sviluppare, al contempo, tecnologie di ricarica avanzate e soluzioni flessibili per migliorare l'esperienza lato utente. Altro fatto rilevante vede protagonista Eni Plenitude che, come ha annunciato la holding Eni, si avvierà a essere quotata sul mercato Euronext Milan, organizzato e gestito dalla Borsa Italiana. Per questo motivo Eni ha comunicato di avere avviato la procedura per un'offerta pubblica iniziale (Ipo) relativa alle azioni di Eni Plenitude che permetterà di

## APPROFONDIMENTI

attrarre nuovi investitori, aumentando il flusso di capitale e consentendo così al Gruppo di allocare nuove risorse per accelerare la transizione energetica e sostenere nuovi progetti creando nuovi modelli di business. In quest'ottica è una priorità lo sviluppo di un'infrastruttura di ricarica per veicoli elettrici: a marzo di quest'anno la rete Plenitude Be Charge contava circa 7.300 charging point attivi e l'obiettivo è di raggiungere quota 30mila entro il 2025 e 35mila entro il 2030.

### INFRASTRUTTURE PIÙ CAPILLARI

Lo sviluppo di una rete pubblica di ricarica capillare ed efficiente è, ovviamente, un punto fermo nell'affermazione del mercato della mobilità elettrica nel nostro Paese. Ed è un tema che chiama in causa direttamente le amministrazioni locali che, come vedremo più avanti, in diversi casi stanno dimostrando sensibilità e interesse per progetti di sviluppo nell'e-mobility.

Ma come sta crescendo la rete italiana? Per rispondere vi sono i dati messi a disposizione da Motus-E che, nell'aggiornamento più recente del 30 giugno 2022, indicano in un totale di 30.704 i punti di ricarica installati in 15.674 infrastrutture di ricarica (o stazioni, o colonnine) e 12.410 location accessibili al pubblico. delle quali, il 77% è collocato su suolo pubblico mentre il 23% su suolo privato a uso pubblico (supermercati o centri commerciali). In particolare, negli ultimi tre mesi è stata registrata un'importante accelerazione del tasso di crescita rispetto ai trimestri precedenti, con un +2.847 punti di ricarica rispetto a marzo 2022.

Se si confrontano i dati con giugno 2021, la crescita riscontrata è di 7.429 punti di ricarica, pari al 32%.

Una problematica che riguarda strettamente le infrastrutture pubbliche di ricarica per i veicoli elettrici è quella dello stallo nelle procedure autorizzative o della finalizzazione del collegamento

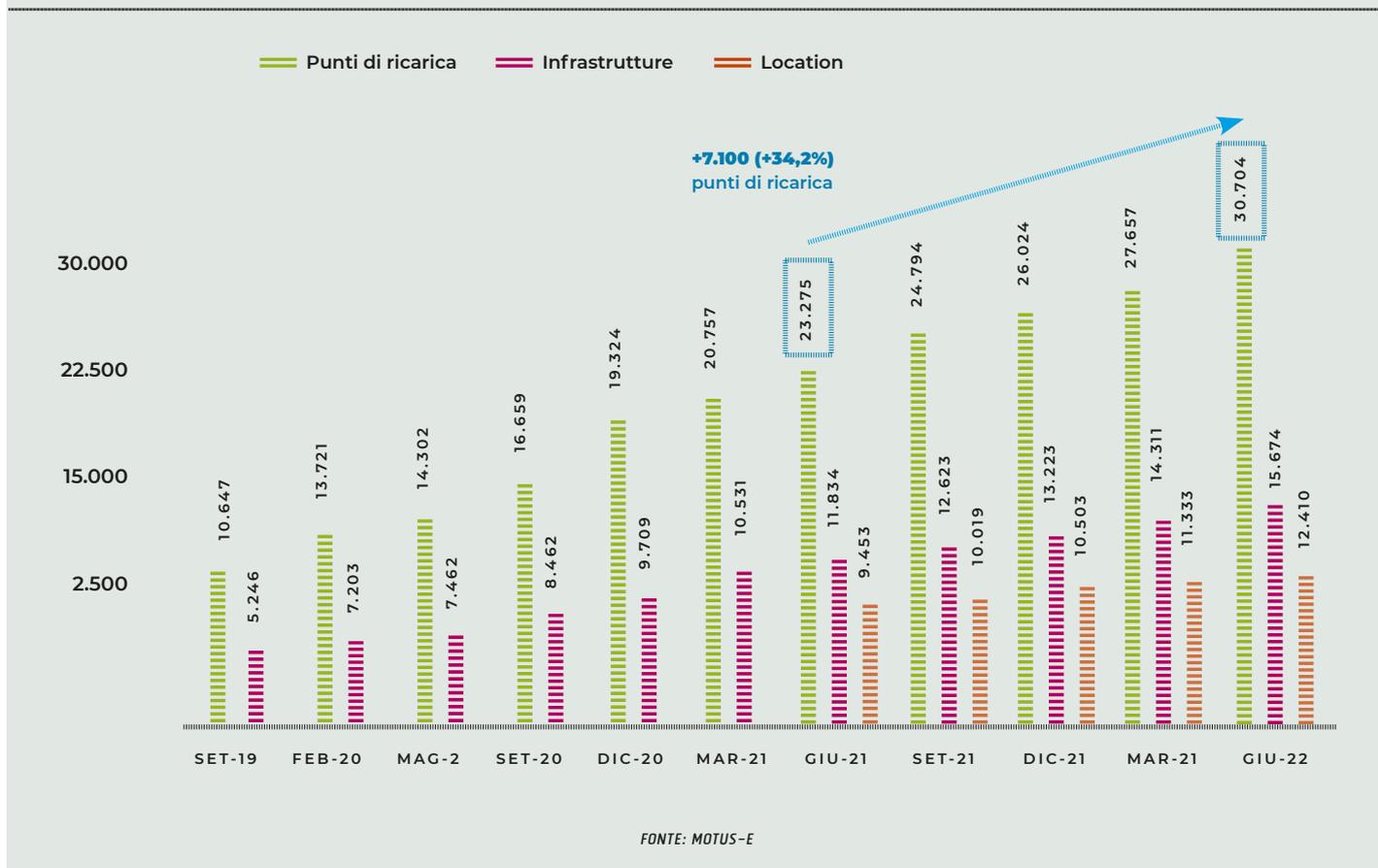
alla rete elettrica da parte del distributore di energia che determinano una situazione preoccupante. L'11,5% delle infrastrutture installate – sempre secondo le rilevazioni di Motus-E – risulta attualmente non utilizzabile dagli utenti finali, in quanto non è stato finora possibile finalizzare il collegamento alla rete elettrica da parte del distributore di energia o per altre motivazioni autorizzative. Per quanto concerne poi la potenza, il 92% dei punti di ricarica è in corrente alternata (AC), mentre il 7% in corrente continua (DC).

Nell'ultimo trimestre sono soprattutto i punti di ricarica in DC a continuare ad aumentare, con un +46% per i punti di ricarica tra 50 e 150 kW e un +38% per i punti di ricarica con potenza superiore ai 150 kW.

### IL NORD ALLA GUIDA

Interessante è anche la fotografia della distribuzione geografica dei punti di ricarica sul territorio nazionale.

## INFRASTRUTTURE DI RICARICA PUBBLICA O SU SUOLO PRIVATO A USO PUBBLICO - TREND SETT '19 - GIU '22





**WROOM, MARCHIO ATTRAVERSO CUI L'AZIENDA BERGAMASCA RESSOLAR OPERA NELL'E-MOBILITY, HA REALIZZATO A PARABIAGO, IN PROVINCIA DI MILANO, UN'INFRASTRUTTURA DI RICARICA PER I VEICOLI ELETTRICI COMPOSTA DA 17 COLONNINE, PER UN TOTALE DI 34 STALLI**

## “LA PA PUÒ FARE MOLTO PER LA TRANSIZIONE ELETTRICA”

*Marco Di Carlo, amministratore delegato e general manager di Mennekes Electric Italia, individua alcuni aspetti fondamentali come leve per accelerare il peso della mobilità elettrica, a partire dai nostri Comuni*



### **Quali sono le criticità da superare oggi per dare un impulso ulteriore all'e-mobility in Italia?**

«Quando si parla di mobilità elettrica in Italia, ciò su cui è necessario intervenire prima ancora dell'aspetto tecnologico, è l'aspetto culturale: in misura sempre maggiore e sempre più chiara la Pubblica Amministrazione deve progredire nella divulgazione della mobilità elettrica come opzione di possibile e semplice introduzione nella vita di tutti i giorni e in ogni contesto, dall'ambiente domestico a quello aziendale, per arrivare alle piccole e alle grandi municipalità».

### **Che ruolo può avere la Pubblica Amministrazione in questo ambito?**

«L'aspetto comunicativo è sicuramente preponderante rispetto a quello tecnologico, così come quello burocratico, che dovrebbe essere semplificato nei processi per agevolare la transizione elettrica. Un'attenzione particolare va poi dedicata alla scelta e alla comunicazione degli interlocutori a cui fare riferimento per tutte le richieste di installazione di un'infrastruttura di ricarica, che senza eccezione, dovrebbero essere figure qualificate e preparate, in grado, con il loro know-how e la loro sensibilità al tema, di facilitare e velocizzare ulteriormente i processi. Ancora una volta, quando si parla di e-mobility, è l'aspetto culturale quello preponderante, che consente a tutti di poter valutare in maniera concertata l'implementazione della mobilità elettrica nella propria quotidianità».

In base alle statistiche di Motus-E il 57% circa dei punti di ricarica è distribuito nel Nord Italia, il 23% circa nel Centro e solo il 20% nel Sud e nelle Isole. La Lombardia con 5.080 punti è la regione più virtuosa, e da sola possiede il 16% circa di tutti i punti. Seguono nell'ordine Piemonte e Lazio con il 10% a testa, Emilia-Romagna e Veneto al 9% e la Toscana all'8%. Le sei regioni complessivamente coprono il 64% del totale dei punti in Italia.

### **LE REGIONI CHE SI MUOVONO**

Le amministrazioni regionali guardano con interesse alle opportunità legate alla green mobility, come ad esempio la Regione Autonoma della Sardegna che ha approvato all'inizio dello scorso giugno un bando per la realizzazione di infrastrutture di ricarica veloce accessibili al pubblico e alimentate da fonti rinnovabili per le PMI.

Estendendo in questo modo il precedente avviso destinato ai Comuni sardi. Come ha precisato l'assessore regionale dell'industria Anita Pili:

«Non è ipotizzabile un modello di sviluppo sostenibile per la Sardegna senza un'adeguata mobilità elettrica.

In questo senso, i trasporti svolgono un ruolo fondamentale e per una corretta realizzazione servono infrastrutture di ricarica che consentano un utilizzo ottimale e sistematico dei veicoli elettrici. Inoltre, vogliamo rimuovere uno degli ostacoli nella scelta dei consumatori, come la scarsa presenza delle infrastrutture di ricarica».

Tra le altre case history di rilievo si segnala poi il progetto del bando Noemix del Friuli Venezia Giulia (coordinato da Area Science Park, nato nel 2017 grazie al supporto dell'Unione europea, che ha finanziato la predisposizione degli studi tecnici e di fattibilità).

La gara, bandita dalla Centrale unica di committenza regionale (Cuc) per conto di 17 enti interessati, prevede la fornitura di 522 veicoli elettrici (Bev – Battery Electric Vehicles) di diverse tipologie in noleggio a lungo termine per una durata di 60 mesi; e di 200 infrastrutture di ricarica, a uso esclusivo, di cui 124 colonnine e 76 wallbox; di sistemi informatici per la gestione e il monitoraggio dei veicoli

e delle infrastrutture. Gli enti pubblici destinatari sono stati i Comuni di Udine, Pordenone, Gorizia e Trieste, le aziende sanitarie (Asugi, Asufc, Asfo), il Burlo di Trieste, l'Area Science Park, l'Aeroporto Friuli Venezia Giulia, l'Autorità di sistema portuale del Mare Adriatico Orientale, il Consorzio di bonifica della Pianura friulana, l'Arpa Fvg, l'Ardis e le Università di Trieste e di Udine.

### I COMUNI CHE RICARICANO

E sono sempre più numerosi anche gli esempi di amministrazioni comunali che hanno realizzato o stanno predisponendo progetti di infrastrutturazione per la mobilità elettrica.

Eccone alcuni. La Giunta comunale di Roma ha approvato un nuovo regolamento con l'obiettivo di potenziare e rendere più capillare la rete di infrastrutture di ricarica nella Capitale. La mappa della città è stata suddivisa in 6 lotti e a ciascuno di questi è stata assegnata una quota in percentuale delle colonnine di ricarica da destinarvi. Il dipartimento dedicato alla mobilità, dopo una consultazione con i singoli municipi, dovrà indicare il numero di colonnine da installare.

Al termine della consultazione verrà lanciato un bando per definire gli operatori che si occuperanno delle infrastrutture: l'obiettivo è quello di raggiungere i 5mila punti di ricarica attivi entro il prossimo Giubileo (2025). Verrà inoltre lanciato un concorso internazionale per scegliere il design delle colonnine che verranno brandizzate con il nuovo marchio "Roma".

Tra le priorità: garantire l'interoperabilità dei caricatori in modo da facilitare l'utilizzo da parte degli utenti, le stazioni saranno poi munite di sensore in modo da rilevare parcheggi abusivi che ne impediscano il corretto utilizzo. Inoltre, saranno sostituite tutte le vecchie colonnine per incrementare la velocità di ricarica. Gli stalli verranno successivamente inseriti nel sistema Maas (Mobility as Service) di Roma Capitale.

Nel Comune di Lanciano, in provincia di Chieti sono state installate da Be Charge 12 nuove colonnine di ricarica per veicoli elettrici. Delle 12 strutture

### STUDIO ACEA: L'UE DEVE ACCELERARE SUI CHARGING POINT. OCCORRONO 14MILA INSTALLAZIONI ALLA SETTIMANA

*I numeri riportati dall'European EV Charging Infrastructure Masterplan parlano chiaro: per ridurre le emissioni inquinanti del 55% entro 2030 occorrono investimenti per 8 miliardi di euro l'anno in modo da raggiungere quota 6,8 milioni di charging point a uso pubblico*

È stato pubblicato l'European EV Charging Masterplan, un vero e proprio campanello dall'arme sull'urgenza di accelerare il processo che dovrà garantire al Vecchio continente 6,8 milioni di stazioni di ricarica pubbliche attive entro i prossimi 8 anni – aumentando a una media di 14mila attivazioni settimanali contro le 2 mila attuali – per far fronte a un installato di auto elettriche (Ibride e BEV) che si è decuplicato negli ultimi 5 anni e che nel 2021 ha raggiunto il 18% del mercato totale. Secondo il report, nel 2030 l'infrastruttura di ricarica dovrà far fronte a un parco circolante di 42,8 milioni di EV. Per poter agevolare il passaggio all'elettrico e assicurare una transizione fluida verso l'esperienza di ricarica andranno attivate entro lo stesso anno 6,8 milioni di stazioni di ricarica pubbliche. Un quantitativo che sarà possibile raggiungere solamente installando 14mila punti di ricarica ogni settimana, invece dei soli



**IL BANDO NOEMIX DEL FRIULI VENEZIA GIULIA PREVEDE LA FORNITURA DI 522 VEICOLI ELETTRICI DI DIVERSE TIPOLOGIE IN NOLEGGIO A LUNGO TERMINE PER UNA DURATA DI 60 MESI; E DI 200 INFRASTRUTTURE DI RICARICA DI CUI 124 COLONNINE E 76 WALLBOX**

solo una, quella collocata nel parcheggio di via per Frisa, è una colonnina High Power in DC, mentre tutte le altre sono Normal Power in AC fino a 22 kW. Il piano fa parte di un accordo tra Be Charge e l'amministrazione comunale, che prevede, oltre ai charging point già

installati, eventuali implementazioni future con altri punti di ricarica per rendere la presenza sul territorio sempre più capillare e adeguata alle esigenze dei cittadini.

La società Atlante, progetto lanciato dal Gruppo Stellantis in partnership

2mila che si contano attualmente: in pratica solo l'11% di quanto andrebbe fatto. È necessario uno sforzo produttivo di 9 volte superiore, che richiederà un investimento pari a 8 miliardi l'anno con lo scopo di accelerare la crescita dell'infrastruttura pubblica rispetto al ritmo con cui procede attualmente. L'European EV Charging Master Plan individua anche degli obiettivi di crescita intermedi, sufficienti per soddisfare quella che viene definita l'Utilization oriented pathway, ovvero il fabbisogno minimo da parte dell'utenza. In questo caso vengono previste 6 mila stazioni settimanali, con un'accelerazione di 4 volte rispetto al ritmo di crescita attuale. Considerando questo scenario, sarebbero 2,9 milioni le stazioni pubbliche da attivare entro il 2030. Entrambi gli scenari prevedono la presenza in Europa di oltre 29 milioni di stazioni di ricarica ad accesso privato. A livello europeo, l'Austria è al momento il Paese più vicino ai target previsti per il 2030: ogni settimana installa il 29,6% delle colonnine previste. L'Italia in questa graduatoria occupa la sesta posizione, con una media di 148 installazioni settimanali, ovvero il 13,3% di quanto andrebbe portato a termine. L'Italia nel 2030 dovrebbe occupare la quarta posizione, preceduta da Germania, Francia e Olanda. Nel nostro Paese sono previsti 2,3 milioni di punti di ricarica ad accesso privato e 503mila ad accesso pubblico, ovvero una media di 7,3 veicoli per stazione nello scenario più ottimistico trainato dalla domanda, mentre sono 17,2 i veicoli per stazione nello scenario più conservativo.

con Nhoa dedicato alle infrastrutture di ricarica, si è aggiudicata il bando per l'installazione di 46 charging point presso il Comune di Buccinasco, in provincia di Milano. Il piano previsto coprirà complessivamente quattro aree della città con zone di ricarica di diversa capienza, da 8, 6, 4 e 3 stalli. Al bando, lanciato lo scorso febbraio dal Comune per sostenere e velocizzare la transizione elettrica, hanno partecipato tre società.

La Giunta del Comune di Merano, in provincia di Bolzano, lo scorso 3 maggio ha approvato le linee guida per l'ampliamento della rete di colonnine di ricarica per auto elettriche sul territorio cittadino.

Ora verrà avviata un'indagine di mercato. Attualmente nel capoluogo altoatesino sono attive 6 stazioni di ricarica accessibili al pubblico, per un totale di 15 punti di ricarica.

«Il nostro obiettivo è quello di ampliare la rete fino a 50 punti di ricarica accessibili al pubblico entro il 2025.

«Ci stiamo orientando verso il benchmark nazionale di circa 1 punto di

ricarica per 1.000 abitanti», ha spiegato in occasione della presentazione del progetto la vicesindaca e assessora alla mobilità e all'ambiente del Comune altoatesino Katharina Zeller.

Spostandoci ancora nel territorio lombardo il Comune di Parabiago, in provincia di Milano, ha realizzato – grazie al contributo del bando ricarica realizzato della Regione Lombardia – un'estesa infrastruttura di ricarica per i veicoli elettrici.

Il bando che l'amministrazione comunale di Parabiago è riuscita a vincere ha finanziato interamente il progetto di installazione, per un importo complessivo dell'ammontare di 200mila euro. Sono state installate 17 colonnine di ricarica Wroom (il brand dell'azienda bergamasca Ressler dedicato alle-mobility) per veicoli elettrici, con la possibilità di ricarica contemporanea di due veicoli, per un totale di 34 stalli, posizionati in punti strategici del territorio di Parabiago, frazioni incluse. Sono previste in questo caso una colonnina ultra veloce in corrente continua con potenza di erogazione

fino a 50 kW e 16 colonnine in corrente alternata con potenza di erogazione massima fino a 22 kW.

## PROSPETTIVE E NODI DA SCIogliere

Oltre ai problemi che vengono causati dall'eccesso di burocrazia, una questione altrettanto centrale è rappresentata dallo sviluppo della rete di infrastrutture di ricarica sulle nostre autostrade.

Motus-E a questo proposito ha espresso il proprio parere critico in merito alla decisione dell'ART (Autorità di regolamentazione dei trasporti) di prorogare fino al 28 ottobre 2022 il termine per la conclusione del procedimento volto alla definizione degli schemi dei bandi relativi alle gare per ottenere le concessioni per realizzare infrastrutture di ricarica sulla rete autostradale.

«Sono anni che gli operatori attendono di poter installare punti di ricarica ad alta potenza in autostrada, con proprie risorse, e nulla accade, mentre negli altri paesi Europei l'infrastrutturazione procede spedita e si svolgono bandi di gara periodicamente», riporta la comunicazione diffusa a metà giugno appunto da Motus-E.

«Questo prolungamento dei termini entro cui si sarebbero dovuti definire gli schemi di bando, rappresenta l'ennesimo freno all'infrastrutturazione del Paese. L'Italia risulta così essere sempre più isolata e penalizzata rispetto alle Nazioni confinanti. Il continuo prolungarsi di questo iter rende il nostro Paese sempre meno attrattivo per investitori nazionali ed esteri, che aspettano di realizzare investimenti per decine di milioni di euro sulle autostrade, e lo condanna ad una arretratezza infrastrutturale inaccettabile per un paese a vocazione turistica come il nostro. Si richiede di poter incorporare almeno le sub concessioni per le infrastrutture di ricarica dalle altre e di approvare gli schemi di bando il prima possibile».

Insomma, a fronte di oggettive potenzialità di crescita, la mobilità elettrica incontra anche diverse problematiche che devono essere affrontate con il tempismo corretto per far decollare definitivamente un settore così strategico.

### SCAME PARRE

#### BE-K, ELEGANZA E PROTEZIONE

BE-K è la nuova gamma di stazioni per la ricarica e-bike caratterizzate da un'elevata resistenza ai raggi UV e un alto grado di protezione da polvere e acqua. Equipaggiate con prese standard domestico, hanno il vano prese protetto da portella con serratura a chiave o con sblocco tramite RFID, funzionale ad alloggiare il caricabatteria durante la carica. Disponibili in modalità plug and play oppure con accesso tramite RFID, le stazioni della Serie BE-K possono, a seconda delle versioni, essere gestite anche tramite il Management System di Scame oppure essere collegate a un e-mobility service provider esterno tramite protocollo OCPP.



### MENNEKES

#### MENNEKES PAY, PER LA GESTIONE COMPLETA DELLA RICARICA

Mennekes Pay fornisce un servizio completo che permette di regolare tutto quanto concerne la ricarica dei veicoli, impostando potenze, priorità, orari e consentendo agli utilizzatori di fruirla autonomamente. Una volta attivato garantisce una gestione intuitiva delle ricariche sui connettori della rete, con tariffe applicate autonomamente e la comodità di un unico interlocutore. Mennekes Pay mette a disposizione diverse combinazioni e settaggi di potenze, offre la possibilità di geolocalizzare la propria infrastruttura sulle mappe nazionali e internazionali o creare un network privato ed è attivabile presso ogni infrastruttura dove sia presente una stazione o wallbox di ricarica Mennekes, serie Professional. Questi dispositivi consentono la gestione automatica dei carichi per distribuire l'energia disponibile tra gli utilizzatori presenti presso la propria infrastruttura, evitando sovraccarichi, blackout, o prematuri e consistenti aumenti di potenza. Il primo passo per attivare Mennekes Pay è richiedere il sopralluogo di un esperto Mennekes da [chargeupyourday.it](https://chargeupyourday.it).



### SMA

#### EV CHARGER, POTENZA E VERSATILITÀ

Il sistema consente una ricarica fino a dieci volte più rapida rispetto a una presa domestica convenzionale, grazie a una combinazione di corrente fotovoltaica e di rete che gli permette di lavorare a 7,4 kW con una velocità quasi doppia. Inoltre, il sistema è concepito per la protezione contro le interruzioni di corrente, preservando il collegamento domestico dai sovraccarichi. EV Charger è in grado di ricaricare la vettura elettrica in modo conveniente grazie alle sue 3 funzioni. Funzione veloce: ricarica con potenza massima 10 volte più rapida di una presa domestica - sia con rete o energia fotovoltaica. Funzione ottimizzata: una modalità economica, senza emissioni di CO2 per mezzo di corrente fotovoltaica. Oppure, funzione basata su previsioni per necessità ad hoc; infatti, tutto il processo di ricarica può essere pianificato attraverso l'app Sma Energy e con Sunny Home Manager 2.0.



### INGETEM

#### LE DUE VERSIONI DI INGEGEV FUSION

La serie Fusion è disponibile in due versioni: Fusion Street per l'installazione a terra e Fusion Wall per il montaggio a parete. Ideale per le esigenze di ricarica in aree pubbliche e private, include funzionalità avanzate come il sistema D.L.M. 2.0 (gestione dinamica della potenza), il software Webmanager per la configurazione e il monitoraggio da remoto, comunicazione via Ethernet, WiFi e 3G/4G, protocollo OCPP 1.5 e 1.6. Dotata di 2 prese con potenza fino a 7,4kW monofase e 22kW trifase.



# MAAS: UN NUOVO PARADIGMA PER LA MOBILITÀ URBANA

*IL MOBILITY AS A SERVICE È UN INNOVATIVO SERVIZIO CHE PERMETTE AI CITTADINI DI USUFRUIRE IN MODO INTEGRATO DI DIVERSI MEZZI DI TRASPORTO, PUBBLICO E PRIVATO*

Con il primo avviso relativo alla misura Mobility as a Service (MaaS) prevista dal PNRR nell'investimento 1.4.6, i tre Comuni pilota, individuati con la graduatoria pubblicata il 23 febbraio 2022, sono Milano, Napoli e Roma. Il Ministro per l'innovazione tecnologica e la transizione Digitale e il Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili hanno deciso di destinare ulteriori risorse a valere sul Fondo Complementare PNRR. Il secondo avviso si è chiuso il 6 giugno scorso, per estendere l'iniziativa ulteriormente ad altri tre Comuni capoluogo di città metropolitane.

## LE NUOVE CITTÀ PILOTA

Le tre città individuate dovranno essere anche le capofila nell'adozione del servizio nazionale di "Data Sharing and Service Repository Facilities" e verrà inoltre erogata una misura di sostegno finanziario agli operatori di trasporto locale per digitalizzare i propri sistemi. Delle tre città, una servirà come laboratorio di sperimentazione (Living Lab "Cooperative, connected and automated mobility") per testare soluzioni innovative di trasporto locale. Con il precedente avviso il PNRR ha messo a disposizione per ciascuna città pilota 2,5 milioni di euro per sperimentare il MaaS e 800mila euro per la digitalizzazione del trasporto pubblico. A Milano, inoltre, sono stati destinati i 7 milioni di euro messi a disposizione per la sperimentazione del Living lab. Per quest'ultima sperimentazione Milano ha candidato il percorso della linea 90-91, la circonvallazione, per raggiungere tre obiettivi strategici: connettività, intermodalità e fabbisogni dei cittadini. Su questa linea si esploreranno tecnologie per la guida autonoma, sistemi di interscambio nell'ottica MaaS in alcune stazioni e la possibilità di eseguire test



per auto a guida autonoma da parte di case automobilistiche o altri operatori. A Roma la Giunta ha definito la governance del sistema MaaS e delineato le funzioni di tutte le strutture coinvolte. Ad Atac è stato affidato il compito di MaaS Operators, ossia di soggetto che coordina le politiche di mobilità e determina un quadro di regole per gli operatori dei servizi di trasporto, gli operatori MaaS e gli utenti, mentre a Roma Servizi per la Mobilità l'incarico di MaaS Integrators, che offre l'infrastruttura tecnologica su cui costruire il MaaS e abilita i servizi dal punto di vista tecnologico e della gestione dei dati utili alla pianificazione dei viaggi tra diversi attori. Il Comune di Napoli punta per il suo progetto a sviluppare una sola App, grazie alla quale gli utenti potranno comprare i biglietti dei trasporti di bus, metro, funicolari, taxi, traghetti e aliscafi, affittare monopattini,

auto e bici elettriche, e pagare anche la sosta nei parcheggi pubblici e sulle strisce blu di tutte le città.

## LE TRE MISSION

Il Mobility as a Service, grazie a una piattaforma digitale, consente agli utenti di pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità. In altri termini, il MaaS integra varie forme di trasporto e servizi correlati in un servizio di mobilità unico, completo e su richiesta e offre agli utenti finali il valore aggiunto di accedere alla mobilità attraverso un'unica applicazione e un unico canale di pagamento, anziché più operazioni di biglietteria e pagamento. I Ministeri per l'innovazione e delle infrastrutture hanno elaborato un documento con linee di indirizzo per l'attuazione dei progetti MaaS. Un passaggio interessante riguarda la triplice mission di un progetto MaaS. Secondo il documento, il primo punto è creare e verificare le strutture abilitanti per facilitare lo scambio di dati e l'interazione efficace tra gli operatori del trasporto e le piattaforme di intermediazione. La seconda mission deve poter assicurare il raggiungimento degli obiettivi delle sperimentazioni MaaS sul territorio e la conseguente valutazione dell'impatto economico, ambientale e socio culturale nel contesto di riferimento. Infine, è importante incrementare la digitalizzazione del trasporto collettivo attraverso l'impiego di strumenti interoperabili per aumentare qualità, sicurezza e attrattività dei sistemi di trasporto e abilitare la diffusione del MaaS, facendo leva sui servizi di pagamento digitale e sviluppando i sistemi di monitoraggio e gestione delle flotte, i sistemi di informazione agli utenti, i servizi per la programmazione e prenotazione dei viaggi. In ogni caso, al di là di mission e criteri per l'implementazione dei progetti, resta l'obiettivo di fondo di sviluppare nuovi sistemi per la mobilità su ampia scala, basati sul paradigma MaaS, per razionalizzare il rapporto fra trasporto pubblico e trasporto privato e rendere più efficiente, sostenibile, inclusiva e digitale la mobilità nei territori, facilitando la mobilità interna e di scambio in un approccio centrato sui viaggiatori-utenti.