

L'intermobilità sarà l'elemento evolutivo del Trasporto Pubblico dove la tecnologia gioca un ruolo abilitante verso i sistemi Mobility as a Service (MaaS). L'avvento del digitale nel settore della mobilità sta rivoluzionando i modelli di business e, quindi, il modo di fruire dei trasporti pubblici e privati.

Gli italiani sono pronti a questa rivoluzione, lo rivela un'indagine qualitativa tra stakeholder del settore condotta da [GPF Inspiring Research](#) per [IBE Intermobility and Bus Expo](#) (l'appuntamento biennale di [Italian Exhibition Group](#) che si terrà a **Rimini dal 12 al 14 ottobre**).

La ricerca **GPF Inspiring Research-IBE** si è posta l'obiettivo di scandagliare ampiezza e profondità della domanda di **"nuova mobilità" attinente il Trasporto Pubblico Locale (TPL)**, sempre più interconnesso e orientato al servizio del cittadino-cliente. L'intermobilità rappresenta un "need" chiave e per il 60% degli utenti il trasporto su gomma dovrebbe investire su sistemi tecnologici all'avanguardia.

**Corrado Peraboni**, CEO di Italian Exhibition Group, commenta: *"Come IEG siamo orgogliosi di offrire al mercato la visione degli stakeholder che completa la ricerca GPF-IBE. Riteniamo che il ruolo di noi organizzatori fieristici sia sempre più quello di **fungere da community catalyst per tutte le filiere della mobilità integrata**. Dunque, **l'interpretazione di tendenze e segnali diventa essenziale per comprendere il cambiamento** che sta attraversando il mondo del trasporto collettivo, orientato dalla **transizione energetica e dalla tecnologia**. Temi sui quali IEG vanta un know-how consolidato grazie a manifestazioni come Ecomondo, Key Energy e IBE".*

### **Il trasporto collettivo su gomma e l'intermobilità grazie all'approccio MaaS**

L'indagine di GPF ha evidenziato che una "vera" intermobilità è un bisogno chiave per **quasi 7 utenti su 10**: il 70% degli utenti ritiene che sia importantissimo uno scenario di **intermobilità in cui i mezzi "si parlano" tra loro** per garantire la maggior efficienza. L'approccio **"Mobility-as-a-Service"** (MaaS) grazie a una piattaforma digitale (nella maggior parte una semplice App installata su smartphone) va in questa direzione consentendo agli utenti di **pianificare, prenotare e pagare più tipi di servizi di mobilità**. Tuttavia vi è tuttora un "gap" tra l'auspicio e la realtà: **8 utenti su 10 ritengono che la situazione attuale sia tuttora lontana da uno scenario ideale**, per quanto si riconosce **(secondo circa due terzi del campione) che sono stati fatti importanti passi avanti**.

### **Verso la piena intermobilità**

L'intermodalità richiede di essere disegnata attorno al passeggero-cliente e non si ferma a un "sistema di coincidenze" ottimali tra mezzi, ma investe tutti i punti di contatto ("touch point") tra l'utente e il sistema, muovendosi all'interno di un'area ampia di riferimento (TPL ma anche integrato con il medio-raggio) con integrazione tariffaria e pagamento a bordo. Gli utenti dei sistemi "chiusi" (es. reti metropolitane con tornelli) sono già abituati a una molteplicità di modalità di pagamenti nel momento dell'ingresso (biglietto via App o carta di credito touch, Apple Pay/Google Pay appoggiando lo smartphone). **Quello che però si attendono nel prossimo futuro gli stakeholder è il passaggio verso la <<intermodalità>> cioè verso sistemi "aperti" del TPL, dove si sceglierà tra varie vie, modalità e fornitori dei servizi di trasporto, in una logica MaaS allargata e compiuta.**

### **"Roger " esempio virtuoso di App contro l'affollamento dei mezzi**

Tecnologie già disponibili consentono al conducente di poter avere un quadro puntuale del numero di passeggeri nei mezzi e della situazione alla pensilina in tempo reale, così da poter calibrare l'afflusso e la densità dei passeggeri anche su mezzi privi di filtraggio con tornelli. Un esempio virtuoso menzionato durante l'analisi qualitativa è l'App "Roger", sviluppata da TPER (l'ente di Trasporto Passeggeri della Regione Emilia-Romagna), attiva nei maggiori centri della regione. Tra le funzionalità per l'utente (che includono il pagamento della sosta della propria auto o l'individuazione della stessa - c.d. "pinpointing", in sinergia pubblico-privato), spicca la possibilità di monitorare la densità dei passeggeri sul mezzo in arrivo e di regolarsi di conseguenza.

### **La tecnologia, fattore chiave per la sicurezza**

Secondo la ricerca GPF-IBE quando si parla di **servizi tecnologici intelligenti** per il conducente e utente-cittadino, l'area dove si è verificata probabilmente l'evoluzione più marcata è la **sicurezza**, intesa sia come "**safety**" (incolumità e sicurezza da incidenti) che "**security**" (protezione da rischi di attacchi alla persona e sicurezza personale). Dagli stakeholder intervistati emerge in particolare l'importante avanzamento tecnologico del comparto "**safety**", grazie a **sistemi anti-frenata, mantenimento della corsia, radar** per individuazione degli ostacoli, mantenimento della **traiettoria del veicolo**, sistemi anti-ricchi di **ribaltamento**, segnando il passaggio da una logica di sicurezza **passiva** a una **attiva**, volta ad alimentare l'interazione tra il conducente e il mezzo.

### **Intermodalità sì, purchè sia sostenibile**

La sostenibilità è un fatto già **oggi**: non è solo il futuro. Le normative attuali già prescrivono

che dal 1° gennaio 2031 non si potrà più acquistare autobus nuovi a gasolio. Talvolta le normative locali sono più stringenti rispetto a quelle nazionali ed europee: per esempio Bologna già dal 1° gennaio 2020 ha adottato il divieto di inserire nuovi autobus alimentati a gasolio nel servizio urbano.

### **La sostenibilità va con l'elettrico e a idrogeno**

La sostenibilità è sinonimo di "green", ma gli stakeholder ricordano che a propria volta deve essere intrinsecamente sostenibile, anche dal punto di vista del sistema produttivo. **Il campione qualitativo abbina spontaneamente la sostenibilità all'elettrico e all'idrogeno**, senza remore ideologiche. Il processo di elettrificazione dei mezzi secondo il campione sta raggiungendo buoni risultati, ma è caratterizzato da limiti, sia infrastrutturali (es. reti e rimesse per la ricarica dei mezzi TPL) che prettamente tecnologici (es. durata delle batterie), ed è ovviamente legato alle modalità di produzione dell'energia. Un punto di vista che riecheggia il dibattito ancora in atto sia a livello comunitario che domestico. L'attenzione verso l'idrogeno, percepito come la "frontiera", è invece testimoniata dal richiamo ai progetti PNRR e ai diversi provvedimenti governativi che danno corpo alla sostenibilità, anche nella sua dimensione economica. La dinamica dei prezzi indica infatti che i **veicoli alimentati a idrogeno in poco tempo hanno circa dimezzato il proprio costo** (da circa 1 milione e 200 mila euro a circa 600 mila euro), trainati da questo trend.

### **What's Next**

In un futuro scenario l'approccio MaaS non si esaurisce negli aspetti puramente tecnologici (sistemi informativi dialoganti lato fornitore e tecnologia "user friendly" lato utente), ma anzi richiede **collaborazione e cooperazione tra un numero sempre più ampio e variegato di attori**: regolatori, amministratori pubblici, costruttori (hardware: mezzi / bus), sviluppatori (software: app, servizi, piattaforme digitali), in un **unicum** nei confronti del cliente (ex-utente). **Questa è la richiesta e l'auspicio degli stakeholder per definire un viaggio verso una piena intermobilità** che non lasci nessuno a terra, uno spazio comune dove IBE si propone quale momento di incontro e confronto permanente tra stakeholder, istituzioni e mercato.

### **[La ricerca è disponibile qui in formato PDF](#)**

© riproduzione riservata pubblicato il 7 / 07 / 2022