

# Le tecnologie raccontate

**Su strada** Il progetto del comune emiliano per una mobilità verde

## Laboratorio Parma: mille auto elettriche, una città a emissioni zero

La sfida. Ma in Italia nel 2010 venduti 103 esemplari

### Scommesse ecologiche

C'è una città che ha preso in prestito i ferri della tecnologia e li sta usando per essere ambiziosa, per diventare l'incubatrice italiana dell'auto elettrica. C'è un comune che oggi parla di colonnine *open source* e pure *on demand*, che come in un social network coinvolge i residenti via Internet e offre loro incentivi più alti dell'America di Obama. Succede in un centro piccolo ma non troppo, a Parma, dove la vita è già a misura d'uomo e anche la mobilità, allora, aspira a esserlo.

#### Pensando a Berlino

In Italia, nel 2010, sono state vendute 103 vetture elettriche in tutto, lo 0,01% del mercato automobilistico nazionale. La quota che l'intero paese ha toccato in un anno, Parma vuole totalizzarla in otto mesi appena: per l'inizio del 2012 intende mettere su strada le prime 100 auto, che diventeranno mille entro il 2015. Non saranno le centomila che Berlino vuole raggiungere entro il 2020, ma non sono certo un'inezia per un capoluogo con 180 mila abitanti, in cui ci si sposta agevolmente a piedi e dove due pedali valgono più di un motore, come testimonia l'alta frequenza di biciclette e il volume basso che fa da sottofondo a ogni passeggiata in centro. E però, visto che tutto è perfezionabile, è nato il progetto Zec, «Zero emission city» scritto per esteso, dedicato alla promozione della mobilità elettrica e davvero superfluo da tradurre.

#### La logica comune

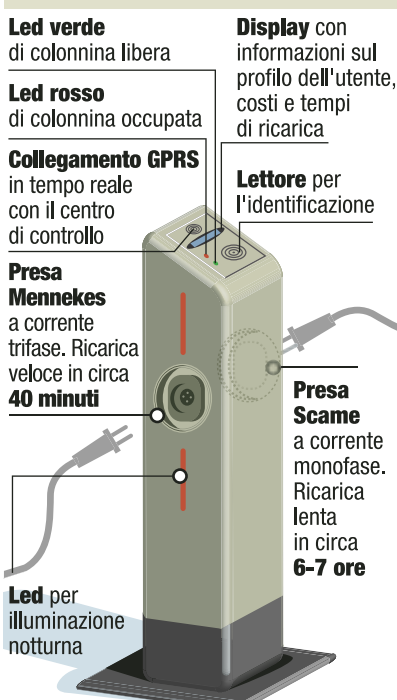
Come primo passo è stato stravolto l'approccio classico, proponendo un modello alternativo a

quello visto altrove, per esempio a Roma o a Milano: anziché stringere accordi con questa o quella azienda, si è deciso di dare vita a una piattaforma comune aperta a tutte le case auto (che hanno aderito con entusiasmo), un po' come fanno gli sviluppatori che mettono i loro codici a disposizione della Rete. Il paragone non è azzardato, anche perché le colonnine avranno un alto contenuto di hi-tech. Grazie a una tessera con chip a radiofrequenza, riconosceranno immediatamente il cittadino e preleveranno in automatico la tariffa della ricarica dal suo conto; soprattutto, saranno in grado di fare *roaming*, si comporteranno cioè come i cellulari quando si è all'estero: nel caso in cui un utente di un'altra città desideri utilizzarle, si collegheranno via rete mobile al suo gestore per addebitare i costi senza inutili lungaggini. Insomma, includere anziché escludere è il concetto di fondo. E il comune, tanto per restare fedele a questa logica avanguardista, sta pensando di sviluppare una «app» per smartphone, in grado di indicare tramite geolocalizzazione la stazione di ricarica più vicina e prenotarne l'uso.

#### Nelle stazioni

Il vero punto è decidere dove collocare queste colonnine così intelligenti, oltre che in angoli strategici e scontati come la stazione o i centri commerciali. Spiega Carlo Iacovini,

#### IL «DISTRIBUTORE»



**103**  
Le auto elettriche vendute in Italia nel 2010

**1.000**  
Le auto elettriche che Parma intende mettere su strada entro il 2015

**100.000**  
Le auto elettriche che Berlino intende mettere su strada entro il 2020

CORRIERE DELLA SERA

ni, responsabile del progetto: «Bisognava dare una risposta nuova a un quesito antico: prima l'uovo o prima la gallina? Cioè, è meglio installarle subito per incentivare l'uso dei mezzi, o aspettare che le auto vengano ordinate e poi regolarci di conseguenza?». La risposta sta in una sintesi, pure questa tecnologi-

ca, tra le due alternative: è stato aperto un sito Internet dove chi è interessato può ottenere informazioni, dialogare con l'amministrazione e, infine, aderire all'iniziativa. A quel punto, dopo aver sottoscritto un impegno formale, verrà installata una colonnina direttamente nel suo garage, vicino al ne-

#### Il mercato

##### Le stime

Oggi in Italia le auto elettriche costituiscono lo 0,01% del mercato automobilistico. Secondo i concessionari il mercato potenziale si aggira intorno al 2-5 per cento

##### I vantaggi

Con un 10% di auto elettriche circolanti il risparmio per il Paese sarebbe, si stima, di circa due miliardi di euro l'anno. I vantaggi economici deriverebbero dalla diminuzione di import di prodotti petroliferi, dalle minori emissioni di anidride carbonica e dalla riduzione dei costi sanitari dovuti all'inquinamento

**Ieri & oggi** Un'auto elettrica di fronte al battistero di Parma. Sotto, colonnina per la ricarica davanti al Teatro Regio



gozio o, nel caso di una società, nel parcheggio aziendale, fino a un totale di 300. Da qui il concetto di colonnina *on demand*. Su richiesta, appunto.

#### Tutti gli incentivi

Di più: cittadini, commercianti e imprenditori riceveranno un incentivo di 6 mila euro da spendere per l'acquisto del veicolo o, in alternativa, come sconto sul canone di noleggio mensile. Negli Stati Uniti non sono altrettanto fortunati: il contributo si ferma a 7.500 dollari, pari all'incirca a 5.300 euro. Le adesioni sono già a quota 70, il traguardo di 100 auto entro inizio 2012 è dietro l'angolo e sul piatto c'è un investimento complessivo di 9 mi-

#### Geolocalizzazione

In futuro un'applicazione per smartphone sarà in grado di indicare la stazione di ricarica più vicina e prenotarne l'uso

lioni di euro. La volontà è quella di non trascurare nemmeno un aspetto che possa rendere il progetto più virtuoso: parte dell'energia per rifornire i veicoli sarà infatti ricavata da un parco solare che sarà costruito a nord di Parma, mentre si sta valutando l'acquisto di pensiline con pannelli fotovoltaici integrati, per rendere autosufficiente ogni punto di ricarica. Le auto elettriche potranno usufruire della sosta gratuita, non avranno restrizioni alla circolazione, saranno ammesse sulle corsie preferenziali. «E siamo certi — aggiunge Iacovini — che la loro presenza produrrà un indotto non indifferente. Permetteranno, per esempio, l'apertura di officine o di centri di assistenza e finiranno per creare nuovi posti di lavoro». Inoltre daranno accesso gratuito al bike sharing, un esperimento che nel capoluogo emiliano considerano già riuscito. Immaginare una città a emissioni zero, nel laboratorio Parma, non è proibito.

Marco Morello

© RIPRODUZIONE RISERVATA

#### Come sarà



**I rendering** Come appariranno due piazzali di Parma, Santa Croce e Barbieri, «attrezzati» per le auto elettriche

## Vita digitale

di Federico Cella



## Linux compie vent'anni e batte Windows (la vittoria però è ancora tutta da dimostrare)

Ci sono voluti vent'anni esatti, ma alla fine Linux ha vinto. Una vittoria figlia della pazienza, possibile solo se sei «no profit», dei piccoli e piccolissimi passi del «pinguino» sull'acerrimo rivale: Windows. Che poi si tratti di una vera vittoria, è tutto da dimostrare. Lo è senz'altro nelle parole del direttore della Linux Foundation, Jim Zemlin, intervistato proprio in occasione del ventennale dalla creazione del primo codice del sistema operativo *open source*: era il 1991 quando il finlandese Linus Torvalds diede l'annuncio in un newsgroup con il saluto divenuto mito: «Hello everybody



out there». Zemlin non usa frasi di circostanza: «Al momento attuale non ci interessa più di tanto confrontarci con Microsoft. Erano i nostri grandi rivali, ora prendersela con loro sarebbe come prendere a calci un cucciolo di cane». La frase è eccessiva, figlia forse proprio di una

lunga attesa, e sarebbe interessante a livello umano poter assistere alla reazione del focoso Steve Ballmer, attuale Ceo della multinazionale di Redmond, dopo averla letta. Ma nelle parole di Zemlin c'è più realtà di quanto non appaia in un primo momento, dato che si riferisce all'azienda che produce il sistema operativo che fa girare oltre il 90% dei computer desktop. Il «pinguino» (nel disegno) è però arrivato in realtà ovunque. In settori dove Windows invece latita. Troviamo Linux sulla maggior parte dei server aziendali e nei cosiddetti supercomputer: 9 «cervelloni» su 10 dei top 500 ha il marchio del «pinguino». Che ora marcia anche nell'elettronica di consumo: dalle smart tv alle videocamere di Sony, sul Kindle, sui cellulari e i tablet con Android. Rimane solo il nodo del fallimento sui desktop. Ma come ricorda il direttore della Fondazione, è una fetta di mercato che sta diventando sempre meno importante.

Vitadigitale.corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA

## Io & tech

di Edoardo Segantini



## WiFi e telecamere di sicurezza in ogni quartiere Un sondaggio racconta le priorità dei milanesi

Molto si discute di reti a banda larga, extra larga e larghissima, molto meno di come utilizzarle. Un'indicazione importante si può trovare nel sondaggio lanciato dal sito del Corriere della Sera, dove i lettori hanno risposto alla domanda «Quali sono i tre servizi innovativi

#### Su Corriere.it

Quasi duemila votanti in due giorni Ecco i quindici servizi innovativi preferiti

che renderebbero Milano una città più vivibile». Nel sondaggio — che accompagnava un articolo sul progetto del Comune per l'innovazione (City+) — si potevano scegliere fino a tre fra quindici opzioni. Due aspetti colpiscono. Il primo è l'alta partecipazione dei votanti: quasi duemila in due giorni, davvero molti. Il secondo è la graduatoria delle preferenze. In testa c'è il WiFi pubblico in tutta la città. Un dato che non stupisce, se si considerano le esigenze comunicative in una città come la metropoli lombarda, i cui abitanti sono

abituati a confrontarsi con le realtà più avanzate d'Europa. Al terzo, quarto, quinto e sesto posto compaiono i servizi di mobilità urbana: bici e auto condivise, moto e auto elettriche, ecopass, pagamento della sosta e dei mezzi pubblici con il cellulare. Al secondo posto, dopo il «WiFi ovunque», il servizio più votato è il «sistema di telecamere in tutti i quartieri per la sicurezza dei cittadini». Questa preferenza colpisce molto di più: perché i votanti del Corriere.it non sono il popolo anziano dei quartieri di periferia, ma l'élite sociale benestante, colta e tecnologica, che frequenta i siti Internet ed è, e vuole essere, protagonista della comunità virtuale. La sicurezza è prioritaria anche per loro. Si tratta di indicazioni importanti anche per la pubblica amministrazione comunale, che dovrà interpretarle al meglio per realizzare servizi pensati per le esigenze dei cittadini e non dei venditori di tecnologia. I quali peraltro non avranno che da guadagnarne.

esegantini@corriere.it

© RIPRODUZIONE RISERVATA