

**Allegato 3: Report secondo focus group (Febbraio 2015)**

**SUPSI**

***e-mobiliTI***

# **Analisi dei focus group – febbraio 2015**

Pasqualina Cavadini e Emiliano Soldini

## Indice

1. Generalità e obiettivi dei focus group .....	2
2. Validazione degli scenari di cambiamento .....	3
2.1 Gli scenari di cambiamento.....	3
2.2 Condizioni per favorire il cambiamento.....	5
3. Priorità, attori e strategie del cambiamento.....	7

### 1. Generalità e obiettivi dei focus group

I focus group oggetto di quest'analisi si sono svolti il 23 e il 26 febbraio 2015.

In totale, vi hanno partecipato 14 persone coinvolte nella fase di sperimentazione del dispositivo e-mobiliTI.

Gli obiettivi principali dei focus group erano:

- validare i possibili scenari di mobilità sostenibile costruiti sulla base dei dati rilevati durante il progetto,
- indagare le condizioni (finanziarie, tecnologiche, ...) che potrebbero favorire la transizione verso tali scenari.

Tra i partecipanti vi erano sia old users (6 persone) sia new users<sup>1</sup> (8 persone), la maggior parte dei quali fa un uso importante dei mezzi individuali motorizzati (12 persone su 14). Le persone si distinguevano inoltre secondo i chilometri percorsi: 8 di loro percorrono molti chilometri, mentre le altre 6 ne percorrono pochi. I partecipanti ai focus group erano dunque caratterizzati da un elevato grado eterogeneità.

---

<sup>1</sup> Sono definite "old users" le persone che all'inizio del progetto già disponevano di auto elettriche proprie. Gli altri partecipanti alla sperimentazione costituiscono il gruppo dei "new users".

## 2. Validazione degli scenari di cambiamento

Inizialmente sono illustrati gli scenari di mobilità sostenibile elaborati a seguito della sperimentazione. Le condizioni di transizione, di vario ordine, verso l'uno o l'altro di questi scenari sono esposte al punto 2.2.

### 2.1 Gli scenari di cambiamento

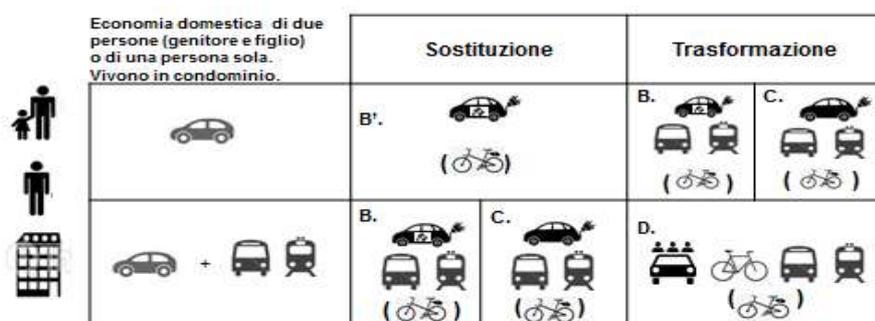
Gli scenari di cambiamento sono stati ideati per due tipi di economia domestica corrispondenti a due stili di mobilità specifici ciascuna.

**Figura 1: Scenari riguardanti un'economia domestica di quattro persone di cui due minorenni**



Il primo tipo di economia domestica, che conta 4 persone (con due minorenni), dispone inizialmente di una o due auto a combustibile fossile. Il primo scenario (detto di sostituzione) consiste nel rimpiazzo di un'automobile a combustibile fossile con un'auto ibrida plug-in o elettrica. Lo scenario di trasformazione invece implica il totale abbandono dell'automobile tradizionale, con un conseguente sviluppo, accanto a quello della mobilità motorizzata individuale, di altre forme di mobilità. Tra queste si annoverano i mezzi pubblici, il car pooling/car sharing e la mobilità lenta (bicicletta tradizionale, elettrica, bike-sharing e spostamenti a piedi).

**Figura 2: Scenari riguardanti un'economia domestica di una/due persone di cui una minorenni**



Per il secondo tipo di economia domestica, costituita da una o due persone (la seconda sarebbe minorenni) gli scenari di sostituzione e trasformazione sono del tutto simili, tranne per quanto riguarda la dotazione iniziale di automobili tradizionali (fatto salvo un uso già abituale dei mezzi pubblici).

I partecipanti hanno ritenuto plausibili tutti gli scenari di cambiamento, alcuni dei quali sarebbero più facilmente realizzabili. I fattori che ostacolano la transizione verso uno stile di mobilità più sostenibile sono fondamentalmente gli stessi già menzionati nell'ambito dei focus group del maggio del 2014<sup>2</sup>.

In particolare, gli scenari di sostituzione sono stati indicati come i più probabili. La sostituzione è vista come una transizione più facilmente attuabile verso una mobilità maggiormente sostenibile poiché non comporta una modifica sostanziale delle abitudini di mobilità. Di fatto, la sostituzione concerne la mobilità individuale privata: all'automobile classica subentra l'autovettura ibrida plug-in o elettrica. Lo scenario di sostituzione con un'autovettura elettrica è ritenuto realizzabile nel caso in cui questa sia complementare alle scelte di mobilità prevalenti. Nello specifico questo scenario è verosimile per sostituire la seconda auto dell'economia domestica o per quelle persone che utilizzano l'auto prevalentemente a livello locale per tratte brevi. Altrimenti le limitazioni a livello di prestazioni dell'auto elettrica (costo iniziale, autonomia, possibilità di ricarica, manutenzione) ne impediscono l'adozione. Invece l'automobile ibrida plug-in rappresenta una valida alternativa di rimpiazzo totale delle auto tradizionali. Permangono quali ostacoli l'elevato costo iniziale e le problematiche di manutenzione. Inoltre, la sostituzione dell'auto tradizionale con una versione ibrida plug-in è un investimento economicamente vantaggioso soltanto se si percorrono molti chilometri l'anno. Ad esempio, se i chilometri in un anno sono 30'000 il consumo di carburante ammonta a circa 550 litri di benzina, ciò che garantisce un risparmio di quasi 8'000 franchi rispetto all'utilizzo di un'auto tradizionale con prestazioni comparabili. Infine chiedere a una persona neo-patentata di "accontentarsi" di un'auto elettrica o peggio ancora di rinunciare all'auto non sembra essere un'opzione.

Invece gli scenari di trasformazione sono considerati meno plausibili. Oltre al cambiamento di mezzi di trasporto essi implicano una modifica sostanziale delle abitudini di mobilità. L'utilizzo dei mezzi pubblici e della bicicletta a sostituzione del traffico individuale motorizzato è ritenuto difficile a causa di numerosi ostacoli. Per quanto riguarda i mezzi pubblici, i partecipanti evidenziano un'insufficiente cadenza e capillarità dell'offerta, oltre all'eccessiva durata di tragitti, anche brevi (ad esempio Breganzona-Vezia). Alcune attività quotidiane sono difficilmente conciliabili con il mezzo pubblico: ad esempio, per recarsi al centro commerciale di Grancia vi sono poche possibilità. Le limitazioni inerenti al trasporto

---

<sup>2</sup> Per maggiori dettagli cf.: "Analisi dei focus group – maggio 2014".

pubblico riguardano soprattutto i mezzi su gomma. Gli spostamenti con i mezzi pubblici funzionano unicamente nel caso in cui bisogna spostarsi in città e negli “orari d’ufficio”. Per quel che concerne la mobilità lenta (che dovrebbe essere a complemento di tutti gli scenari di trasformazione), i partecipanti lamentano la mancanza di piste ciclabili che rende pericolosa la circolazione. Inoltre, soprattutto in certi periodi dell’anno, gli spostamenti in bicicletta (anche elettrica) richiedono uno sforzo fisico non indifferente, mentre in altri momenti la temperatura e/o le condizioni del manto stradale limitano l’utilizzo di questo mezzo. A fronte di queste limitazioni l’acquisto di una bicicletta elettrica risulta troppo oneroso: sarebbe perciò auspicabile poter usufruire di biciclette elettriche in modalità condivisa (abbonamento bike-sharing).

## 2.2 Condizioni per favorire il cambiamento

Dopo avere appurato la plausibilità degli scenari proposti (maggiormente quelli di sostituzione, in minor misura quelli di trasformazione) si sono potute rilevare le condizioni favorevoli la transizione verso questi scenari.

Sono state identificate delle condizioni che possono essere classificate in 5 diversi ordini:

- a) finanziario (incentivi, tasse, ...),
- b) tecnologico (miglioramento delle prestazioni, delle conoscenze, ...),
- c) pianificatorio (misure infrastrutturali, limitazioni, ...),
- d) informativo e di sensibilizzazione (campagne informative e di promozione),
- e) soggettivo (scelte personali, valoriali, ...).

a) **Condizioni di ordine finanziario.** Esse comprendono sia misure di riduzione dei costi della mobilità elettrica/sostenibile sia misure volte ad aumentare il costo di un utilizzo individuale del mezzo privato a combustibile fossile. Si tratta di:

- incentivi/sussidi all’acquisto di un’auto elettrica o ibrida plug-in anche di tipo familiare, non solamente per sostituire quella a combustibile fossile per spostamenti brevi ma anche per un uso in vacanza o al di fuori dei confini nazionali,
- incentivi/sussidi all’installazione di colonnine di ricarica a livello pubblico e semi-privato (su suolo pubblico o nei parcheggi dei condomini e dei posti di lavoro),
- gratuità del mezzo pubblico (regionale) oppure sostanziale diminuzione dei prezzi anche per un uso saltuario (non solo in abbonamento),
- incentivi alle aziende affinché promuovano il car pooling per recarsi al lavoro e incentivi all’acquisto di auto elettriche aziendali,

- maggiori incentivi all'acquisto di biciclette elettriche (persone fisiche e giuridiche),
- aumento del costo dei parcheggi in città,
- incremento del prelievo fiscale sulle fonti di energia fossile.

**b) Condizioni di ordine tecnologico.** Tra queste si annoverano:

- miglioramento delle prestazioni in termini di autonomia delle autovetture elettriche (400-500 km),
- formazione di professionisti competenti (meccanici-garagisti) e di personale in grado di fornire informazioni attendibili su mobilità elettrica e ibrida,
- riduzione dei tempi e standardizzazione dei sistemi di ricarica,
- sviluppo dei mezzi di trasporto che sfruttano energie alternative (bus a idrogeno, ...)

**c) Condizioni di ordine pianificatorio.** In questa categoria troviamo la realizzazione di infrastrutture dedicate a sostenere forme di mobilità alternative al traffico motorizzato individuale. Si tratta di:

- aumento della densità delle stazioni di ricarica,
- creazione di stazioni di servizio che mettono a disposizione delle "batterie di sostituzione" già cariche (come fare il pieno di carburante),
- miglioramento dell'offerta del mezzo pubblico soprattutto di cadenza e capillarità del trasporto su ruota fuori dagli orari di punta,
- promozione della modalità "Park and Ride",
- ampliamento della rete delle piste ciclabili,
- diffusione del bike-sharing anche per le biciclette elettriche,
- miglioramento della flessibilità generale del trasporto intermodale (ad esempio miglior coordinamento dei trasporti treno-bus),
- introduzione del divieto di accesso al centro città con il veicolo privato,
- riduzione del numero dei parcheggi in centro città.

**d) Condizioni di ordine informativo e di sensibilizzazione.** Queste misure mirano a diffondere un'informazione affidabile e veritiera riguardante costi, prestazioni, sussidi e incentivi riguardanti la mobilità sostenibile. In particolare:

- promozione attiva di un'informazione corretta ed esaustiva sulla mobilità elettrica,
- promozione della mobilità lenta e sostenibile,

- sostegno a studi di valutazione /paragone tra le diverse modalità di mobilità (efficienza, efficacia, bilancio ecologico,...) e diffusione dei risultati.

e) **Condizioni di ordine soggettivo.** Tali condizioni presuppongono che la sostituzione o la trasformazione del proprio stile di mobilità dipendano da scelte di carattere personale. Fanno parte di queste motivazioni scelte ideologiche e valoriali quali ad esempio l'attenzione all'ambiente o la responsabilità sociale individuale. Benché sia particolarmente difficile incidere su queste condizioni, queste costituiscono il motore fondamentale al cambiamento. Addirittura queste condizioni prevalgono su qualsiasi altro aspetto (costi, organizzazione degli spostamenti, ecc.) Quelle citate sono:

- attenzione e sensibilità ad un uso sostenibile delle risorse,
- fierezza per il contributo al miglioramento delle condizioni di inquinamento a favore di bambini e anziani,
- una mentalità ecologista o quella che viene chiamata "questione psicologica",
- consapevolezza dei confort offerti da una mobilità sostenibile (ad esempio minore stress negli spostamenti, possibilità di scegliere come utilizzare il tempo di viaggio,...).

### 3. Priorità, attori e strategie del cambiamento

Discutendo con i partecipanti alla sperimentazione sono emerse le condizioni di sostituzione e transizione summenzionate. Occorre sottolineare come da più parti sia giunta l'esortazione a promuovere congiuntamente le varie misure incentivanti. In termini operativi si tratterebbe quindi di incentivare il passaggio ad una mobilità più sostenibile riducendone sostanzialmente i costi e parallelamente aumentando quelli di utilizzo dei combustibili fossili, congiuntamente ad uno sviluppo infrastrutturale.

Non si è potuto delineare un programma di promozione e attuazione delle misure. Per alcune di esse gli attori implicati possono essere facilmente identificati, come ad esempio l'ente pubblico per quanto riguarda i sussidi all'acquisto delle automobili elettriche o l'ampliamento della rete di corsie ciclabili. Per altre invece gli attori potenzialmente coinvolti sono molteplici: la formazione di professionisti competenti riguardo alla mobilità elettrica potrebbe essere promossa dall'ente pubblico ma potrebbe pure costituire un vantaggio competitivo specifico di costruttori e/o garagisti. Lo stesso vale per l'ampliamento della rete di colonne di ricarica per le auto elettriche, che potrebbe essere assunto da aziende elettriche private e/o dall'ente pubblico.

Alcuni partecipanti hanno suggerito delle piste di finanziamento per questi scenari. Le fonti di finanziamento su cui concordano tutti sono l'aumento delle tasse sui combustibili fossili e sul traffico motorizzato. Nello specifico si dovrebbe ad esempio aumentare il contributo proveniente dal trasporto pesante di transito internazionale oppure quello del traffico pendolare privato.

I suggerimenti divergono invece in merito alla destinazione di tali proventi: chi vorrebbe fossero utilizzati per l'ampliamento della rete di ricarica, chi invece preconizza una loro destinazione a favore dei mezzi pubblici (miglioria dell'offerta e/o riduzione delle tariffe).

In conclusione i focus group hanno permesso di validare gli scenari di cambiamento proposti, consentendo l'identificazione delle condizioni favorevoli tale transizione. Resta invece ancora da approfondire il programma di attuazione di tali scenari.