

ESPERIENZE
PIACERI
PASSIONI

.lifestyle



Un tuffo prima del decollo
All'aeroporto internazionale di Punta Cana la piscina è a pochi passi dalla pista

Relax in aeroporto
Oasi di benessere,
Spa e piscine
a bordo pista:
tutte le «coccole»
in attesa del decollo

Prima di un volo a lungo raggio o aspettando la coincidenza, tutti i trattamenti di relax negli scali del mondo: dai massaggi alla rasatura, dal parrucchiere alla riflessologia

—Marika Gervasio a pagina 16



Iscriviti alla newsletter.lifestyle
Tutte le news della settimana
in un unico appuntamento
ilssole24ore.com/lifestyle

.professioni .casa — LUNEDÌ .export — MARTEDÌ .lavoro — MERCOLEDÌ nòva.tech — GIOVEDÌ .marketing — VENERDÌ .moda — SABATO .lifestyle — DOMENICA



Piano ambientale. Nella guerra di Oslo alle auto ci sono sempre maggiori incentivi fiscali sull'acquisto delle bici elettriche per triplicare la percentuale di spostamenti in bicicletta entro il 2020

Capitale green. Dal 1° gennaio stop totale al traffico privato in una vasta area centrale in cui saranno vietate anche le e-car. Per strada solo pedoni e bici (super incentivate)

Oslo senza auto

Enrico Marro

Bastano due passi nel centro di Oslo per capire perché la capitale norvegese (Paese che pure non fa parte dell'Ue) sia stata nominata dalla Commissione europea "Green Capital" 2019. Tra l'avveniristica architettura del Norwegian National Opera & Ballet, magicamente sospesa sull'Oslofjord, l'antica fortezza di Akershus a picco sul mare, e poi sulle banchine di fronte al municipio è tutto un intreccio di piste ciclabili e pedonali, con le due ruote che sfrecciano veloci tra i sempre più rari parcheggi per auto (quasi tutti dotati di colonnina di ricarica). Parcheggi peraltro destinati a scomparire nel giro di pochi mesi, quando l'intero centro verrà chiuso alle auto private.

Non è un caso che la capitale norvegese, con i suoi oltre 650mila abitanti, abbia battuto sul filo di lana la belga Gand, la finlandese Lahti, l'estone Tallinn e la portoghese Lisbona (che l'ha poi spuntata nell'edizione 2020): per Oslo la lotta al cambiamento climatico è sempre stata una priorità. E Bruxelles ha dovuto riconoscere l'approccio determinato e lungimirante della città scandinava, che spazia dalla biodiversità ai trasporti pubblici, dalla coesione sociale alla salute pubblica.

Il sorpasso dei mezzi pubblici

L'elemento decisivo è stato rappresentato da obiettivi fin troppo ambiziosi sul fronte ambientale: la capitale norvegese punta a tagliare le emissioni del 36% entro il 2020 (rispetto ai livelli del 1990) e addirittura del 95% entro il 2030. In che modo? Agendo con determinazione su diverse leve: entro il 2020, per

esempio, tutti i mezzi di trasporto pubblico dovranno essere *emission free*, taxi compresi. Ma già dal 2016, per la prima volta nella storia, a Oslo sono stati fatti più viaggi con mezzi pubblici che con auto private. La capitale nordica è inoltre da tempo la capitale mondiale della e-car, con oltre il 60% delle vetture nuove elettriche, ibride o a idrogeno: merito degli enormi incentivi esistenti da tempo (sulle e-car non si pagano né Iva né tassa di circolazione). Nella città sono presenti più di 1.300 punti di ricarica per vetture elettriche, ma anche parcheggi gratuiti e incentivi finanziari ai cittadini che vogliono installare colonnine di ricarica private.

Il bilancio climatico

«Quelli indicati sono obiettivi molto ambiziosi, non è facile tagliare le emissioni quando la popolazione è in crescita come nel nostro caso», sorride Anita Troisdahl, project manager di Oslo Green Capital 2019, dal suo ufficio di fianco al Radhus, il municipio, a due passi dal porto nel cuore dell'Oslofjord. «Per questo è indispensabile la collaborazione dei cittadini, la maggior parte dei quali comunque appoggia gli obiettivi che ci siamo dati. Anche il mondo imprenditoriale si è dimostrato molto sensibile ai temi ambientali, con orgoglio, anche perché consapevole che un approccio sostenibile sarà sempre più centrale nel business del futuro — continua Troisdahl —. Certo, in alcuni casi ci sono state delle perplessità, come quando si è valutato di ridurre il numero di voli diretti all'aeroporto di Oslo Gardemoen per contenere l'impatto ambientale, ma in generale la risposta della città è positiva».

Nel 2016 la capitale norvegese ha introdotto un "bilancio climati-

co", tra le prime al mondo. Convinta sostenitrice dell'economia circolare, sfrutta i rifiuti domestici per produrre biogas che viene utilizzato come combustibile destinato ad autobus urbani e camion per il trasporto rifiuti.

Guerra alle auto private

La socialista Marianne Borgen, che dal 2015 guida l'amministrazione cittadina, ha dichiarato guerra alla mobilità privata annunciando lo stop totale alle auto (anche elettriche) nel centro storico "allargato" a partire dal 2019, con l'impegno di continuare a sviluppare percorsi pedonali. Anche se già oggi quasi

un terzo (il 32%) degli spostamenti all'interno della capitale viene effettuato a piedi, l'obiettivo è aumentare la percentuale al 35% attraverso lo sviluppo di un'infrastruttura pedonale accessibile e senza interruzioni.

Oslo vuole anche triplicare la percentuale di spostamenti effettuati in bicicletta dal 6% al 18% entro il 2020: questo non solo costruendo nuove piste ciclabili, ma anche rendendo meglio utilizzabili quelle già esistenti nei rigidi mesi invernali, per esempio con una più rapida rimozione della neve. Dal 2016, inoltre, la capitale norvegese ha varato incentivi finanziari per le biciclette elettriche, rendendole molto popolari.

Persino sul trasporto merci Oslo ha obiettivi ambiziosi: i mezzi di trasporto leggero dovranno entro il 2020 essere tutti ibridi o comunque spinti da energie rinnovabili, mentre per i veicoli pesanti l'obiettivo è di averne il 20% a propulsione ecologica.

Edifici e musei solo «green»

Da tempo anche l'edilizia è rigorosamente "verde". Sempre entro il fatidico 2020, nessun edificio della capitale norvegese potrà essere riscaldato con combustibili fossili: sono previsti incentivi finanziari sia a livello governativo che comunale per rimuovere le vecchie caldaie e rimpiazzarle con fonti di riscaldamento rinnovabili. L'attenzione sarà massima anche al momento della costruzione degli edifici: ogni cantiere dovrà dotarsi di una struttura di pannelli solari per produrre energia pulita destinata ai macchinari pesanti (gru, bulldozer, ruspe).

Tra le aree più ecosostenibili della città spicca senza dubbio il nuovo quartiere Vulkan, costruito in un'ex area industriale sulle rive del fiume Akerselva: è dotato persino di una mini centrale per produrre energia geotermica, oltre che letteralmente ricoperto di pannelli solari per il riscaldamento dell'acqua. Ma c'è anche la nuova area del lungomare di Tjuvholmen, equipaggiata con barriere artificiali per preservare la fauna ittica e in generale l'ecosistema dell'Oslofjord. Senza contare i nuovi edifici che diventeranno protagonisti della skyline di Oslo: l'avveniristica Lambda che ospiterà il Museo Munch, la fantascientifica biblioteca Deichman e il nuovo Museo Nazionale. Tutti rigorosamente costruiti con materiali ecosostenibili.

GLI EVENTI CLOU DEL 2019

Oltre 350 eventi organizzati assieme a più di 160 partner, anche internazionali: Oslo sta facendo di tutto per celebrare al meglio il suo anno da Capitale Verde d'Europa. Il programma è ancora in evoluzione, con un'offerta che va dai concerti alle mostre, dal cinema al food, senza naturalmente dimenticare le grandi conferenze internazionali. Nel week-end dal 4 al 6 gennaio si terrà la **cerimonia di inaugurazione** in concomitanza con il Salt, evento che unisce arte, musica, food e architettura tra concerti, mostre, conferenze e persino saune, il tutto racchiuso in un "villaggio invernale" in legno progettato da Sami Rintala e costruito nella zona dell'Opera House. Tra i grandi eventi internazionali vanno ricordati il **Nordic Electric Vehicle Summit (21-22 marzo)**, conferenza sull'elettrificazione

dei trasporti in terra, mare e cielo alla quale sono attesi 900 delegati da 35 Paesi, ma anche la **Nordic Biogas Conference (9-10 aprile)** e la **Urban Future Global Conference (22-24 maggio)**, maggior evento europeo dedicato alle città sostenibili tra sviluppo urbano e mobilità. Molto fitto il calendario di giugno, con il **Nor-Shipping (4-7 giugno)** dedicato alla nave elettrica e il **World Green Infrastructure Congress (10-13 giugno)**, focalizzato sulle soluzioni di edilizia basate su materiali vegetali. Nella seconda metà di settembre Oslo infine ospiterà l'**Ifla World Congress 2019 (18-20 settembre)**, celebre evento dedicato all'architettura paesaggistica, e l'**Oslo Innovation Week (24-28 settembre)**, la più grande conferenza nordeuropea dedicata all'innovazione.

#ALTROVE

E-COMMERCE

Zalando, solo «e-bike» per l'ultimo miglio

L'e-commerce continua a bruciare record di vendite, numero di pacchi spediti e di clienti. Ma le criticità non mancano: tralasciando turni e condizioni di lavoro, che tutti i colossi del settore sembrano impegnati a migliorare, a partire da Amazon, in molti iniziano a valutare la "carbon footprint". Forse chi fa shopping da casa risparmia a se stesso e all'ambiente le emissioni legate a un tragitto in macchina, ma ad eccezione di ciò che può essere trasmesso in streaming, ogni altro acquisto fatto sul web ha bisogno di essere trasportato. Le aziende stanno introducendo veicoli ibridi o elettrici nelle rispettive flotte e lo stesso fanno i grandi corrieri nazionali e internazionali. Zalando — uno dei maggiori siti europei di moda e famoso in particolare per l'ampissima selezione di calzature — ha deciso di fare un passo in più: da ottobre sta sperimentando a Berlino una modalità alternativa alle consegne tradizionali. Utilizza, grazie all'accordo con Citkar, startup per la mobilità urbana, la Loadster, una e-bike da 500 litri che può utilizzare la pista ciclabile come una bici elettrica e, a una velocità media di 25 chilometri all'ora, è potenzialmente più veloce rispetto ai veicoli convenzionali di consegna su strada. Soluzione che riduce le emissioni di CO2 e il traffico cittadino.



A Berlino. I veicoli elettrici (Loadster) creati dalla start up tedesca Citkar

—G.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

SHARING ECONOMY

A Lisbona debuttano i monopattini elettrici

Si chiama «hive» il nuovo brand e relativo servizio lanciato il 27 novembre a Lisbona da mytaxi, una delle principali app europee per la chiamata taxi tramite smartphone: è un progetto pilota dedicato ai monopattini elettrici in condivisione. Il servizio parte nella capitale portoghese con qualche centinaio di monopattini, numero destinato a crescere in modo dinamico nelle varie zone della città. Il servizio potrebbe attrarre un target complementare a quello dell'attuale servizio taxi e a breve a Lisbona potrebbero aggiungere altre città europee. Hive, ha spiegato Eckart Diepenhorst, ceo di mytaxi, «si inserisce nella visione green dell'azienda: l'energia utilizzata per ricaricare i monopattini elettrici proviene principalmente da fonti rinnovabili e nel 2019 verrà raggiunto l'obiettivo del 100%».

Secondo Diepenhorst, i monopattini elettrici sono la scelta perfetta per gli spostamenti dell'ultimo miglio: «Sono facilmente accessibili grazie all'uso di una app, sono totalmente ecosostenibili e divertenti da usare. Caratteristiche che li rendono interessanti per chi cerca un mezzo green con cui percorrere brevi tragitti, di uno o due chilometri».

—G.Cr.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Hive. Il mezzo elettrico ideato da mytaxi dopo il successo della sua relativa app

L'ESEMPIO

Lussemburgo, mezzi pubblici gratis nel 2020

Nel 2018 alcune città tedesche hanno avviato la sperimentazione, ma il progetto del Lussemburgo farebbe del piccolo stato europeo la prima nazione al mondo a offrire ai suoi cittadini i visitatori tram, autobus e treni gratuiti.

L'obiettivo annunciato nei giorni scorsi è di arrivarci entro il 2020, ma il processo è già iniziato: dall'inizio dell'estate il lussemburghese di età inferiore ai 20 anni e le persone a basso o bassissimo reddito sono esentati dall'obbligo di biglietto. Inoltre, i mezzi pubblici del Lussemburgo sono già oggi tra i meno costosi d'Europa: ai pendolari, ad esempio, è applicata una tariffa scontata di due euro su un massimo di due ore di viaggio. Una misura importante se si considera che ogni giorno quasi 200mila persone provenienti da Francia, Belgio e Germania attraversano il confine per lavorare nel Grand Ducato. Sconfortante il paragone con alcune tratte italiane altrettanto cruciali per i pendolari (studenti e lavoratori): un biglietto di sola andata Milano-Varese ad esempio (viaggio di 50 minuti circa) costa 5,50 euro. Per Milano-Como (55 minuti) ci vogliono "solo" 4,80 euro mentre per Milano-Laveno (un'ora e trenta di tragitto) ne servono 7,60.



Pendolari. Ogni giorno 200mila persone usano treni e bus per andare al lavoro

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA