

Scritto da Paola Villani



Un mondo dell'auto in evoluzione tra esigenze ambientali e di ottimizzazione dei tempi di spostamento. E mentre le Case automobilistiche si interrogano su quale tecnologia investire, qualcuno punta al *car sharing*. Il convegno di Milano «Mobility in Italy» offre lo spunto per qualche riflessione

•• Se da un lato le grandi Case automobilistiche puntano alle potenziali interazioni veicolo e infrastrutture, dall'altro analizzano quali siano i desiderata dei conducenti. E così - con una interessante ricerca presentata da **Fabrizio Arena** di **Arthur D Little** - si scopre che il mercato è molto diversificato. Laddove le distanze percorse sono significative (Cina, USA) i conducenti paiono interessati agli ausili per la guida sino ad auspicare l'introduzione di un pilota automatico che permetta di fare altro nelle ore di viaggio. Nella cara vecchia Europa, dove il paesaggio non è mai monotono, le distanze minori, questa esigenza non è particolarmente sentita, ad esclusione della componente «addetti ai lavori», operatori nella logistica e conducenti: i sistemi cooperativi e lo scambio di dati vengono percepiti in questo caso come un sistema di controllo per chi svolge il tragitto e un aumento della sicurezza per chi affida il proprio veicolo a terzi. Ipotizzare un sistema a guida gestita in remoto sull'asse Rotterdam-Vienna può rappresentare un aumento per la sicurezza ma i benefici reali si fermano qui.



E allora? Da un lato le grandi case automobilistiche cercano l'innovazione e studiano cosa possa interessare all'utenza, dall'altro lato i conducenti non desiderano essere rintracciati o osservati né amano che altri gestiscano la sicurezza a bordo veicolo con sistemi che poco o nulla garantiscono. Per averne conferma, e qui parliamo soltanto dell'Italia, è sufficiente analizzare in un qualsiasi casello autostradale la percentuale di veicoli che paga con i sistemi automatizzati e quelli che scelgono i contanti. Non si tratta di evasione, si tratta di *privacy*. Così come gli antichi romani amavano i censimenti, gli odierni governanti si dichiarano sempre e apertamente a favore dei flussi di dati, pur non sapendo poi cosa farsene e lasciando che altri, assai meno inclini alla democrazia, gestiscano per loro le informazioni. E così le case automobilistiche brancolano nell'incertezza: vero che i Governi sostengono il business ma è anche vero che poi sono per lo più i singoli che acquistano. E anche quando si leggono le statistiche occorre valutare bene chi ha scritto un comunicato stampa o una ricerca da che lingua ha tratto le informazioni. Se alcuni hanno stimato che il mercato *automotive* mondiale vale 2,3 trilioni di dollari, un americano comprende che si tratta di oltre duemila miliardi di dollari mentre un italiano pensa che si tratti di due miliardi di miliardi di dollari. Nulla di nuovo sotto il sole, già alcuni anni fa molti si precipitarono a costruire strade in India per via di una errata interpretazione della valuta stanziata per il settore infrastrutturale: un conto quella cifra in rupie e un conto la stessa cifra in dollari. In un mondo globalizzato la prima cosa da verificare sono sempre le informazioni e i dettagli.

Così le maggiori Case automobilistiche hanno scelto di affidarsi a professionisti delle analisi per valutare quale possa essere il grado di successo delle innovazioni tecnologiche spinte a bordo veicolo e hanno scoperto, come ha ben presentato **Arena** che non sussiste tutto questo mercato potenziale, anche se è presente in Germania e in Giappone ove la percezione dello Stato è molto diversa da quella negli altri Paesi del mondo. Ma il settore *automotive* non può produrre dei veicoli pensando di commercializzarli soltanto in un paio di Paesi.

L'alternativa del *car sharing*

Se l'economia rallenta e le sanzioni aumentano, il *car sharing* decolla. In economie in crescita e dove non vi siano problemi per la sosta o tariffe per gli accessi, il *car sharing* rallenta. Ammettiamolo. Se proprio non ho alternative, prelevo un veicolo a noleggio, sia questa una bici o un'auto, ma se posso scegliere, se ne ho la disponibilità, la proprietà è sempre molto meglio. Da ogni punto di vista. Non ci sono statistiche che evidenzino il contrario e non importa se le Case automobilistiche offrono anche questa possibilità, resta e sarà sempre una quota marginale del mercato. Molto marginale. Osservare i numeri: 400 smart a Chongqing, la città al centro della regione con 34 milioni di abitanti, non rappresentano altro che lo 0,001%. Quindi, se i veicoli a noleggio sono e saranno sempre utili per chi si sposta per lavoro, per i turisti e per gli abitanti, è sempre meglio avere a disposizione un ottimo sistema di trasporto pubblico. Non importa quanto possa essere capillare il sistema e non importa se vi sono 300 smart elettriche a Madrid. Passata la moda passerà anche il business. Molto meglio avere piattaforme per il *car pooling*, che riducono effettivamente il traffico e garantiscono un risparmio per chi aderisce sia offrendo che utilizzando il servizio. Ma questo è già troppo vicino ad Uber e quindi la categoria dei tassisti lamenta mancati introiti. L'idea di porre a noleggio vetture sportive è troppo rischiosa, l'utente medio rischia di distruggere l'autovettura al secondo sorpasso. E visto che si deve aumentare la sicurezza stradale e non introdurre nuovi problemi - garantendo l'accesso a guidatori inesperti - meglio soprassedere. Subito, prima che sia troppo tardi.

Paola Villani

Dip. Ingegneria Civile e Ambientale, Politecnico di Milano

[08 Mag 2016]