



Ing. Francesco Marinuzzi

Il diritto alla mobilità e il valore dell'auto

I recenti blocchi della circolazione a Roma hanno risolleavato, con grande forza, il dibattito sul valore e ruolo delle auto soprattutto nella nostra città cronicamente sofferente sul fronte dei servizi pubblici e della mobilità. Roma è fra le capitali nel mondo dove si aspetta di più il mezzo pubblico con un valore di circa 16 minuti per una permanenza media di 52 minuti e un percorso medio di 7km (fonte Moovit). Dall'esperienza personale gli orari di arrivo dei mezzi, previsti dalle varie app, molte volte non coincidono con i passaggi effettivi: mi dicono che ciò sia dovuto al fatto che alcuni mezzi circolano con il GPS non funzionante e pertanto non sono tracciati o, altre volte, ci siano sfasamenti temporali nella condivisione dei dati in tempo reale. Tant'è che i mezzi non arrivano puntuali e quando arrivano spesso non sono fruibili perché già pieni di persone soprattutto negli orari, nei giorni e nelle direttrici più necessarie. Magari proprio durante i suddetti blocchi della circolazione minando seriamente il diritto alla mobilità per raggiungere la propria sede di lavoro, la scuola o la casa. Finché i blocchi suddetti fermavano parchi auto vetusti, di più di 10 o 15 anni, gli effetti erano quelli di accelerare un naturale processo di rinnovamento e rottamazione di mezzi già ampiamente ammortizzati con l'uso nel tempo. Oggi, con i recenti blocchi anche delle auto appena uscite dal concessionario (Euro 6 diesel) che adottano le migliori soluzioni ecologiche disponibili e prescritte per quella categoria, l'effetto è ben altro e si pone la sfida di evitare una insostenibile rottamazione di massa per garantire il valore del parco attivo e nuovo. Vi sono già varie proposte di nuovi approcci tutti da verificare fra cui, ad esempio, l'innovativo progetto www.life-save.eu che prevede la trasformazione delle auto in ibridi solari.

L'auto non è un bene fungibile qualunque e dalla sua efficienza e manutenzione ne dipende la sua sicurezza e in ultima analisi la nostra integrità e finanche vita. I sistemi di autocontrollo e autodiagnosi hanno fatto notevoli passi ma, anche culturalmente, non è così immediato e semplice condividere con potenziali sconosciuti il proprio mezzo nelle fasce orarie o giorni di inutilizzo. E questo senza parlare degli aspetti esterni del mezzo e della facilità in una città come la nostra di collezionare graffi, segni e ammaccature spesso durante la sua sosta. Qui la responsabilità è anche dei produttori di auto che, a livello comunicativo, spesso continuano ad assegnare il valore dell'auto a poche e classiche dimensioni: potenza, bellezza, economicità, funzionalità e, soprattutto, simbolo e significato. Spesso in antitesi con il mezzo pubblico.

Siamo appena entrati in una nuova fase di digitalizzazione della mobilità urbana che cambierà tutti i paradigmi e le soluzioni attualmente in essere. Dal piacere della guida, tanto decantato stiamo andando verso la guida autonoma.

Il valore dell'auto può cambiare e deve trovare nuove identità avulse dallo spazio emotivo dell'acquirente e fondate su possibili nuovi servizi, anche energetici ed informativi, che può erogare.

Dal punto di vista informativo, ad esempio, le auto ed i veicoli in generale sono il naturale elemento di sensing delle strade e della città in ottica Smart Land. Le strade, gli incroci, i cartelli a latere, finanche i parabrezza in realtà aumentata, sono il naturale luogo per comunicare le allerte o i suggerimenti frutto delle

elaborazioni big data in cloud dei dati forniti da tutte le auto in tempo reale. D'altra parte, possiamo anche avere sensori direttamente integrati nelle strade, ad esempio per il controllo dei flussi o dello stato del parcheggio che forniscono dati utili ai sistemi di navigazione delle auto.

Dal punto di vista energetico, le batterie delle auto opportunamente connesse alla rete elettrica, possono fornire nuovi servizi energetici, soprattutto quando il mezzo è fermo, sia per la propria abitazione sia per la rete in generale sempre in un'ottica di flusso biunivoco del valore come nell'esempio precedente.

Dal punto di vista individuale, inoltre, è interessante il fenomeno, per il momento tutto giapponese e favorito dal modello di fatturazione, del noleggio delle auto per non percorrere alcun chilometro. Il mezzo, infatti, sembra venga noleggiato per lo più come spazio "privato", tutto individuale, per staccare dalla frenetica attività tipica delle metropoli giapponesi, avere un attimo di recupero e di riposo senza dover tornare a casa viste le grandi distanze, per mangiare o bere un pasto portato da casa, truccarsi, video comunicare, lavorare in mobilità, scaricare la tensione con i propri videogiochi preferiti. Inoltre, questa tipologia di condivisione a 0 km di mezzi privati, ad esempio, sarebbe molto meno problematica e più facilmente supportabile culturalmente e tecnologicamente da tutti grazie alle tipiche piattaforme digitali di incontro e qualificazione della domanda e della offerta.

In sintesi, l'intero settore dell'auto è soggetto, in questo periodo, ad un forte processo di trasformazione radicale che deve ripensare il senso e il valore dell'auto e le cui aggregazioni fra grandi produttori sono solo un primo timido segnale. Non è sorprendente che al recente CES 2020 la Sony, un tipico produttore asiatico di sistemi audio e video, abbia presentato il suo primo prototipo di auto elettrica con ben 33 sensori e una elettronica audio e video così sofisticata da renderla un ambiente ideale per sentire musica e non solo. La stessa Tesla, americana, di Elon Musk, in meno di venti anni ha raggiunto una capitalizzazione in borsa di circa 81 miliardi di dollari equivalente a quello della Ford e della General Motor fondate entrambe più di 100 anni fa e il suo vero modello di business si fonda sulla sinergia e dialettica con i sistemi di accumulo energetico domestici e dell'auto.

In Europa la locomotiva tedesca sta cercando di virare drasticamente verso le nuove frontiere ed alcuni modelli di successo per la loro ridotta dimensione che ne semplifica il parcheggio, verranno prodotti solo in versione elettrica ma rimane vivo ed attuale il problema del parco attuale circolante non ancora già ammortizzato.

Pertanto, i vari stakeholder privati e pubblici dovranno riflettere e coordinarsi per ridare, quanto prima, nuovi valori alle auto presenti e future sia nell'ottica di una migliore mobilità sia e soprattutto della valorizzazione del parco attuale più recente anche per evitare scollamenti di consenso e di fiducia.



Ing. Francesco Marinuzzi, Ph. D.
Direttore Editoriale