

BUSINESS MOBILITY: OGGI E DOMANI

Introduce:
Pierluigi Del Viscovo
*Direttore Centro Studi
Fleet&Mobility*

INTERVENGONO:

Massimiliano Archiapatti
Presidente ANIASA e
Amministratore Delegato
Hertz Italia

Marco Canesi
Head of Product
Development Vodafone
Automotive

Paolo Ghinolfi
Amministratore Delegato
SIFA Gruppo BPER

Valerio Gridelli
Amministratore Delegato
VIASAT

Roberto Sticca
Operations Director
Alphabet Italia Fleet
Management Gruppo
BMW

Carlo Tursi
Country Manager UBER
Italia

Business Mobility: Oggi e Domani



Pierluigi Del Viscovo
Direttore Centro Studi
Fleet&Mobility

Il mondo dell'automobile in questi anni è attraversato dal fenomeno CASE, un acronimo che sta per Connected (connessa), Autonomous (autonoma), Shared (condivisa) ed Electric (Elettrica).

Si tratta di quattro frontiere di innovazione e cambiamento, che tanti tengono insieme, immaginando che siano tutte collegate fra loro e che insieme interpretino il futuro dell'automobile e della mobilità. Nella realtà le cose non stanno affatto così. Dal punto di vista dell'automobilista, la sua vettura può essere più o meno connessa, senza essere elettrica; può godere di dispositivi più o meno avanzati di assistenza alla guida, senza per questo doverla condividere con altri; un'auto può benissimo essere elettrica o ibrida, pur non essendo autonoma o connessa, tantomeno in condivisione. Trattare tutto insieme forse aiuta a sentirsi proiettati nel futuro, in tutte le sue forme. Tuttavia, non corrisponde alla realtà delle cose, che dipende da fattori concreti e importanti: lo sviluppo della tecnologia e l'adozione da parte dei consumatori. Sono i due fattori che, insieme al ruolo del capitale, determinano i cambiamenti nelle economie di mercato. Sarà allora opportuno analizzare lo status di ciascuna delle quattro frontiere, separatamente.

Consapevoli che il futuro prima o poi arriverà, e quelli di noi che ci saranno se ne accorgeranno.

Partiamo dall'auto connessa, che è l'evoluzione più avanzata di tutte. Oggi è già una soluzione di massa, visto che riguarda circa 8 milioni di veicoli nel nostro Paese. Però, dobbiamo subito dire che, seppur diffusa, non è ancora una tecnologia popolare, nel senso che gli 8 milioni di automobilisti che guidano un'auto connessa sono sì informati di avere a bordo un dispositivo, ma non lo utilizzano. Come mai? Perché finora si è trattato di scatole nere installate a beneficio delle assicurazioni, per evitare le truffe legate ai sinistri. Le cose stanno cambiando. Da questa primavera tutti i nuovi modelli devono anche essere equipaggiati con un dispositivo di e-call: l'auto deve essere in grado di inviare da sola una richiesta di soccorso, in caso di incidente. Inoltre, molti costruttori hanno compreso che connettere il driver con l'ambiente esterno non è solo un ulteriore gadget con cui arricchire il veicolo, ma è l'ini-

zio di una nuova concezione dell'automobile, come spazio non isolato, dove non si guida e basta bensì si dialoga, si resta connessi. Funzione oggi assolta già attraverso lo smartphone, che deve aiutare (secondo un'indagine Ipsos per AgitaLab) a muoversi bene, dando informazioni sulla viabilità, sul traffico. Poi, una volta a destinazione, deve aiutare a trovare il parcheggio, che rimane l'altro grande bisogno, soprattutto nei centri urbani. L'interesse degli automobilisti aumenta ancora sulla possibilità che il telefono, integrandosi con la vettura, riesca a essere un mezzo di comunicazione per la diagnosi dell'auto, in modo da sapere esattamente quali interventi sono necessari, e per la sicurezza, oltre che un sistema efficace contro il furto. Tutto questo è già disponibile di serie su alcune vetture e presto lo sarà per tutte o quasi.

L'altra frontiera che sta facendo concreti passi avanti è quella dell'assistenza alla guida, che diventa ogni giorno più necessaria, proprio per consentire di sfruttare la connettività del veicolo in sicurezza, senza che la distrazione del conducente provochi incidenti. Secondo alcuni il traguardo di questa tecnologia sarebbe la guida autonoma, ossia auto senza volante che vanno in giro da sole, con o senza a bordo delle persone. La tecnologia presto sarà in grado di mettere sulle strade vetture cosiddette driverless. Ma potranno circolare? In concreto questi mezzi, capaci di orientarsi e di muoversi interagendo con altri sistemi evoluti, saranno in grado di farlo dentro un sistema di mobilità umana, quale quello dei centri urbani? Non trascuriamo che già adesso sulle

autostrade l'accesso è vietato ai pedoni e alle biciclette. Così, la domanda con cui ci dovremo confrontare nei prossimi anni è: possono convivere due sistemi di mobilità diversi, uno umano e uno tecnologico?

La terza area di innovazione riguarda l'uso. Nelle principali città da anni è disponibile il car sharing. Si tratta di esperimenti molto limitati nel numero, che non riescono a produrre un risultato economico positivo. Magari in futuro, quando e se ci saranno non migliaia ma decine di migliaia di veicoli disponibili, si potrà registrare un cambiamento nelle abitudini dei consumatori, che rinuncerebbero al possesso di un'auto per usare la prima che trovano, alla bisogna. Potrebbe riguardare le seconde e terze macchine del nucleo familiare. Ma succederà davvero? È ancora presto per dirlo.

Infine, l'auto elettrica. È stata annunciata come imminente circa dieci anni fa, ma ad oggi le vendite sono ancora al lumicino. È stato un tentativo dell'industria di affermarle, dettato da due ragioni. In Europa, la necessità di abbattere il livello medio delle emissioni di CO₂, in modo da rientrare nei limiti imposti dall'Europa e scongiurare le multe. In Cina, per avere disponibili questi prodotti quando il regime vieterà, come ha annunciato, la vendita di vetture con motore termico. Mossa di concorrenza industriale, visto che la tecnologia degli occidentali e dei nippo-coreani sul termico terrebbe all'angolo l'industria domestica per molti decenni ancora. Finora, i consumatori hanno risposto che no, per adesso ancora la scelta è a favore di un propul-

sore tradizionale, al massimo ibrido. Nei prossimi anni le vendite di vetture solo elettriche cresceranno, ma senza arrivare a quel cambiamento di massa che qualcuno ancora tenta di rappresentare.

In conclusione, tante frontiere che tengono vivo il settore dell'auto, ciascuna con un grado di sviluppo e di diffusione diverso. Il bocchino, come sempre, sta nelle mani degli automobilisti, a cui piace l'innovazione, a patto che vada incontro alle sue esigenze di mobilità. Non contro.