

IL TRAFFICO CHE VERRÀ

Muoversi tra monopattini, monocicli e altri veicoli ronzanti

LA FINE DELL'AUTO È AMPIAMENTE ESAGERATA MA PER LE CITTÀ SARÀ UN'INVASIONE DI APP E DI MEZZI ELETTRICI CONDIVISI

Roma. Dimenticare l'auto? La mobilità nelle città sta cambiando molto velocemente grazie allo sviluppo di nuove tecnologie e di nuovi modi di trasporto. Nell'ultimo biennio sono nati diversi "unicorni" proprio in questo particolare segmento: la mobilità cittadina. Nomi come Bird, Lime o Circ iniziano ad essere sulla bocca di molti giovani che cercano di spostarsi nelle aree urbane a livello globale nella maniera più smart possibile, quali per esempio il monopattino elettrico. L'auto, in particolare quella di proprietà, non è più così attrattiva come in passato, ma è chiaro che questo non significa una sua scomparsa nell'ambito cittadino nel medio termine.

Indubbiamente lo stesso mercato dell'automotive si trova di fronte a un grande cambiamento, con lo sviluppo tecnologico legato all'auto elettrica e all'auto autonoma. Siamo di fronte ad una rivoluzione che cambierà ulteriormente il settore della mobilità cittadina e pochi sembrano essersene accorti. In generale sempre meno auto circoleranno nei centri urbani occidentali, anche a causa di una regolazione sempre più stringente, sia sul traffico (con l'introduzione di pedaggi all'accesso ai centri cittadini) che sull'inquinamento.

Anche sotto la "spinta" regolatoria, nel prossimo decennio vedremo sempre meno auto "tradizionali" nelle città. Al tempo stesso, sotto la "spinta" tecnologica, vedremo una maggiore presenza di auto a conduzione totalmente autonoma. Il processo di sostituzione sarà lungo e non semplice, con una transizione non banale da gestire per le diverse autorità cittadine e nazionali. Vi è un altro cambiamento tecnologico in atto. Il processo dell'elettrificazione del settore automotive è abbastanza ben delineato, soprattutto grazie agli investimenti delle case automobilistiche che stanno spingendo in maniera importante la tecnologia. Questo sviluppo è però legato sia agli incentivi governativi sia a una regolazione sull'inquinamento sempre più restrittiva.

Il caso di Milano è forse il più evidente a livello italiano: a ottobre metterà al bando, praticamente tutta la città (area B), i veicoli a diesel Euro 4 (vecchi anche meno di dieci anni). Non sarà facile come transizione, specialmente perché le fasce meno ricche della popolazione si troveranno in difficoltà nella sostituzione del proprio veicolo e perché l'incentivazione verso nuovi veicoli meno inquinanti in Italia è molto limitata. Non siamo al livello norvegese dove il governo ha introdotto incentivi superiori anche a 10 mila euro per comprare nuovi veicoli elettrici ed infatti circa il 50 per cento delle nuove

auto vendute sono elettriche. In Italia, con un mercato da 2 milioni di auto all'anno vendute, non è pensabile una simile incentivazione. Se guardiamo a livello globale è da tenere in considerazione che in questo processo di elettrificazione la Cina è uno dei paesi leader, sia in termini numerici che di tecnologia. Quest'anno si stima che il mercato delle auto elettriche in Cina arriverà a 2 milioni di veicoli. Solo per un confronto, Tesla, a livello globale forse riuscirà ad arrivare a 400 mila veicoli venduti nel 2019.

Il mercato dell'auto elettrica italiana è invece ancora molto limitato, nonostante gli sforzi degli operatori per avere una rete di distribuzione di colonnine di ricarica in tutta Italia. Anche da un punto di vista tecnologico la Cina sta guidando lo sviluppo dell'auto elettrica, avendo il controllo di buona parte delle materie prime e della catena del valore. Questo è un elemento importante da tenere in considerazione a livello globale in questa nuova epoca di "battaglia" tra Cina e Stati Uniti. Per quanto riguarda l'auto autonoma, questa riuscirà nei prossimi decenni a migliorare l'aspetto del traffico, grazie ad un migliore utilizzo dello spazio in città.

La tecnologia sta evolvendo in maniera importante, anche se il problema della transizione da auto a "guida umana" a quella a "guida autonoma" non sarà facile da regolare. In questo caso, per le auto autonome, indubbiamente lo sviluppo del 5G aiuterà il miglioramento della tecnologia, grazie ai bassi tempi di latenza della tecnologia e alla comunicazione "machine to machine". Di fatto sarà l'automobile che comunicherà con le altre auto nel traffico cittadino, migliorando l'efficienza del trasporto. Questi sviluppi tecnologici hanno un impatto sulla mobilità cittadina.

La tecnologia mobile e in particolare lo sviluppo "dell'economia delle applicazioni", legata allo sviluppo della cosiddetta economia delle piattaforme è un altro elemento disruptive. Lo sviluppo delle app dei nostri smartphone hanno indubbiamente aperto nuovi spazi per nuove modalità di trasporto all'interno delle nostre città. Basta pensare al fenomeno del car sharing che ha invaso città quali Milano. Si stima che solo per i servizi di condivisione di auto, nel capoluogo lombardo, vi siano circa 700 mila iscritti, vale a dire il 50 per cento della popolazione cittadina (è chiaro che diversi utenti possono essere registrati a più di un servizio). Il passo successivo è stato quello dello free floating sharing delle biciclette, un fenomeno nato in Cina e poi sviluppatosi in tutto il mondo. In molte città del mondo, infine, si sta sviluppando ora il free floating sha-

ring dei monopattini elettrici (e-scooters). Il punto evidente che la condivisione sta diventando un elemento chiave della mobilità cittadina e le diverse alternative servono un mercato differente.

Tutte queste modalità devono però essere considerate come una parte del tutto, dove non esiste in generale un mezzo migliore, ma dove ogni "pezzo" della mobilità deve essere costruito nella logica "seamless" o di continuità. Una continuità dove il trasporto pubblico locale è in grado di giocare un ruolo sempre più importante e dove le nuove forme di mobilità devono integrarsi ad un sistema di forza come questo. Non è infatti possibile pensare di sostituire una metropolitana (che può trasportare oltre mille passeggeri per singolo treno), con una mobilità frazionata, ma è un dovere pensare come integrare i diversi mezzi di trasporto. Il punto essenziale è comprendere chi sarà l'integratore di tutte queste modalità e qui si combatterà la battaglia del futuro.

E' un fenomeno globale che però vive di regole locali. L'ultimo trend relativo alla mobilità cittadina, che si è sviluppato prima negli Stati Uniti e in molte capitali d'Europa, è quello dei monopattini elettrici. Anche in questo caso ci sono i due elementi tecnologici da tenere in considerazione per lo sviluppo rapido: la facilità di noleggio dei mezzi tramite un'app che aiuta alla condivisione e l'incremento della durata e la miniaturizzazione delle batterie elettriche. Questo secondo aspetto, che va di pari passo con lo sviluppo dell'auto elettrica, è importante. I moderni monopattini elettrici possono avere velocità massima fino a 30 chilometri orari e una durata delle batterie fino a 40 chilometri. E rapidamente le batterie sono sempre più performanti e sempre più piccole e leggere. Attualmente un monopattino elettrico con buone prestazioni, può pesare 10-12 chilogrammi, ma nel prossimo biennio il peso si ridurrà ulteriormente e la trasportabilità sarà sempre maggiore. A livello urbano, gli e-scooters stanno diventando un importante mezzo di trasporto individuale in molte città nell'ottica di mobilità condivisa.

In Italia lo sviluppo è bloccato dal fatto che non esiste ancora una normativa a livello nazionale (codice della strada) che renda chiaro l'utilizzo di questi mezzi. Le prime compagnie di sharing dei monopattini elettrici sono nate nell'estate del 2017, vale a dire due anni fa. Nel giro di un anno, grazie ai diversi round di venture capital, alcune di queste sono diventate degli unicorni, cioè con una capitalizzazione superiore al miliardo di dollari. Grandi investitori quali Alphabet (la capogruppo di Google) o Uber

hanno investito centinaia di milioni di dollari per entrare in questo nuovo business che sembra davvero rivoluzionario. E' chiaro che le startup siano ancora in perdita, ma l'elevato numero di clienti, il basso livello di costi operativi e d'investimento, possono portare a breve in utile queste nuove società. Al contempo, come tutte le applicazioni relative alla mobilità, il valore aggiunto sta nel sapere utilizzare i dati dei clienti circa le proprie preferenze di spostamento e di luoghi visitati. I dati, come ripetuto spesso, sono il "nuovo oro", e queste compagnie hanno tutta la capacità di farli fruttare al massimo. Inoltre i clienti di questi nuovi servizi sono di solito i giovani ad alto potenziale di spesa e quindi il valore aggiunto di questi dati può essere molto importante.

I numeri degli unicorni sono impressionanti, così come quelli dei loro clienti. Per esempio Circ, start up tedesca, in circa 4 mesi e mezzo ha avuto un milione di clienti, mentre VOI in solo otto mesi ne ha avuti circa 2 milioni. Milioni di persone utilizzano a livello globale questi servizi che stanno crescendo in maniera molto importante. E' da considerare inoltre che spesso i clienti effettuano spostamenti superiori ai 10 chilometri con i monopattini elettrici e quindi non sostituiscono la cosiddetta "mobilità dolce", vale a dire gli spostamenti a piedi o in bicicletta.

Quello che si può evidenziare che di fatto vi sono nuovi "colossi" nati dapprima negli Stati Uniti, ma che ora si stanno sviluppando in tutta Europa, e che vedono l'Italia come paese di ultimo approdo (di mercato). Un punto interessante relativo al ritardo nello sviluppo italiano rispetto alle altre grandi città è quello regolatorio. Fino a giugno di

questo anno, l'Italia non ha avuto una regolazione a livello nazionale da parte del ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture che prendesse in essere il settore dei monopattini elettrici. Possiamo dire di avere avuto un ritardo di almeno due anni per il "nuovo codice della strada". Come al solito, la tecnologia è molto veloce, mentre il regolatore italiano è molto lento. Ora molte città stanno introducendo regolamenti comunali circa l'utilizzo di questi mezzi. E' chiaro che una restrizione all'utilizzo, non farà sviluppare in Italia questi nuovi mezzi di trasporto, al contrario di quanto successo in Europa.

Al tempo stesso, in diverse città europee si è sviluppato il problema opposto. Il non rispetto delle regole da parte di alcuni utenti di monopattini elettrici hanno portato ad una difficile condivisione degli spazi in città. In particolare a Parigi, dove a fine anno ci dovrebbero essere circa 40 mila monopattini in sharing con circa 12 startup operanti, ha introdotto multe e restrizioni all'utilizzo più severe, oltre che un costo per le compagnie per ogni monopattino "messo su strada".

E' chiaro che è sbagliato estremizzare, ma è bene ricordare che gli spazi in città sono limitati e delle regole base alla circolazione devono essere rispettate. Proprio per il non rispetto di regole di circolazione, sta sorgendo un nuovo problema relativo alla sicurezza di questi mezzi. Diversi incidenti si sono verificati negli ultimi mesi, con dei tassi d'incidentalità che rimangono simili a quelli dell'utilizzo delle biciclette. Un tema, quello della sicurezza, che non può essere sottovalutato. Proprio per questo motivo, le compagnie più avvedute quali Circ, per esempio, stanno puntando molto sull'aspet-

to della sicurezza e sulla "personalizzazione" dei mezzi in funzione delle città. Ogni città non ha un mezzo identico, ma avrà delle caratteristiche differenti in funzione delle "problematiche" della singola città. Al tempo stesso, sarebbe bene tenere in considerazione da parte delle autorità cittadine di questo nuovo fenomeno e quindi cominciare a pensare ad un maggiore sviluppo delle piste ciclabili (dove i monopattini possono normalmente circolare). E' bene ricordare che questi mezzi non risolvono i problemi del traffico urbano, ma sono una parte della soluzione.

Il trasporto integrato in città è fatto da diversi mezzi di trasporto e la tecnologia può aiutare a un'integrazione che renda il "viaggio" più efficiente e rapido. Migliaia di monopattini non possono sostituire un sistema di trasporto pubblico urbano efficiente, ma è chiaro che se non ci sono metropolitane o non passano i mezzi, vi sarà una certa sostituzione. Paradossalmente lo sviluppo dell'auto elettrica sta trainando il settore delle batterie elettriche e quindi anche lo sviluppo di monopattini elettrici sempre più performanti. La regolazione nel settore dell'auto, sempre più restrittiva a livello cittadino, ha poi indubbiamente avuto un impatto sullo sviluppo di modalità alternative di trasporto. In tutto questo è la tecnologia il vero traino allo sviluppo di questa nuova mobilità che sta conquistando le diverse città mondiali. Il monopattino elettrico è solo uno dei mezzi di questa rivoluzione che ci interessa sempre più da vicino. In realtà non è vero che l'utilizzo dell'automobile scomparirà completamente nelle nostre città, ma avremo un'integrazione sempre più importante dei diversi mezzi di trasporto, tra cui l'auto.

Andrea Giuricin

Il trasporto integrato è fatto da diversi mezzi e la tecnologia può servire a creare un ecosistema che renda il "viaggio" più efficiente e rapido. Migliaia di monopattini o segway non possono certo sostituire un sistema di trasporto pubblico urbano, ma possono aiutare se muoversi diventa troppo difficile

