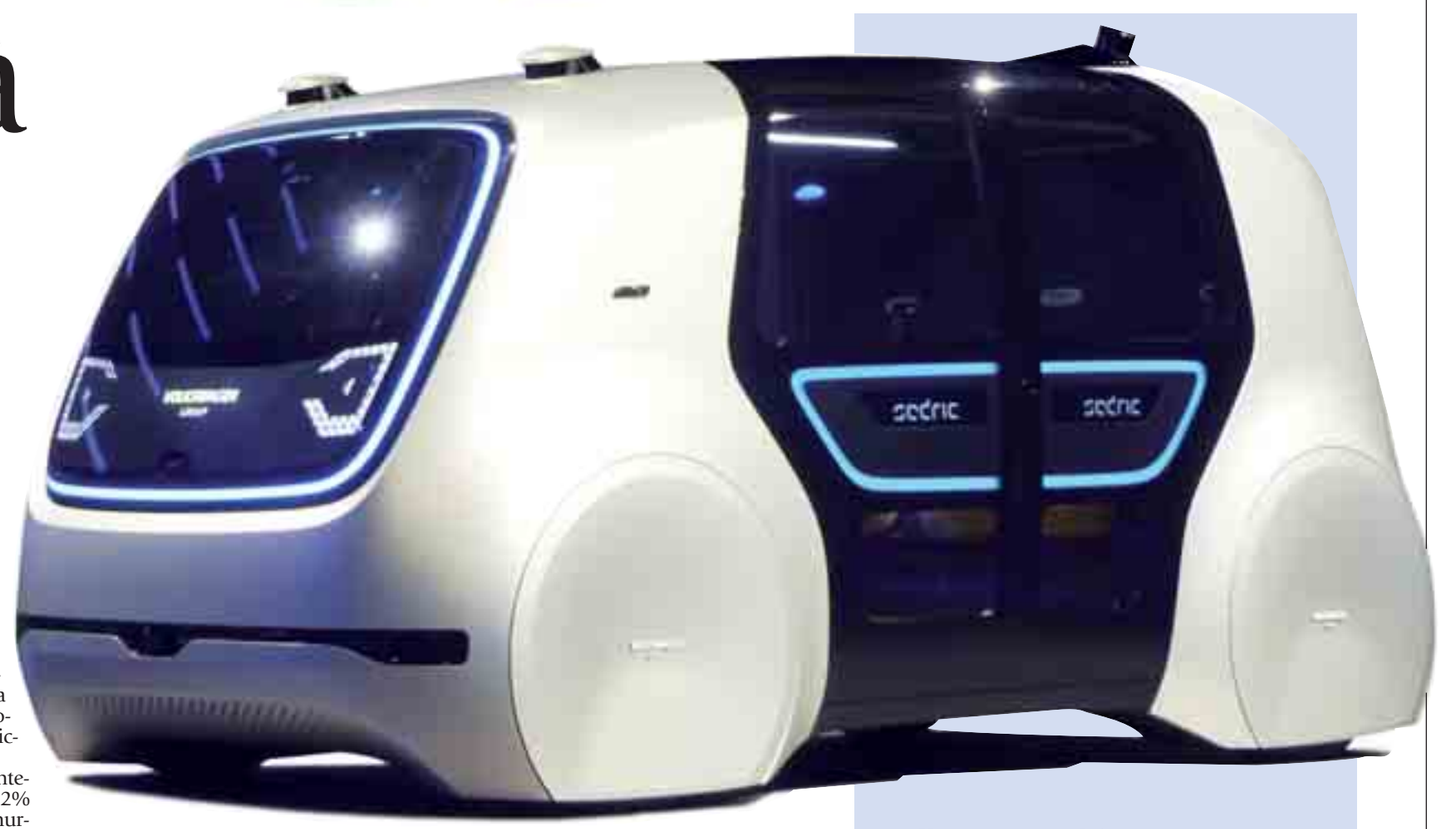
GENEVA INTERNATIONAL MOTOR SHOW

AUTO&MOTORI

SALONE DI GINEVRA 2017

La mobilità del futuro funzionerà con tre zeri



ALBERTO CAPROTTI

Prevedere il futuro, come ama dire Mike Robinson – uno dei più grandi designer dell'automobile contemporanei – è come guidare nella nebbia: più guardi lontano e meno vedi. Soprattutto se il tema è la mobilità e il rapporto che avrà chi si sposta con le città di domani. Esistono però persone che credono fermamente nelle loro visioni, e le sanno spiegare molto bene. Anche perchè hanno titoli per farlo. Così quando qualcuno prefigura un futuro molto vicino fatto di «zero incidenti, zero emissioni e zero proprietà», vale la pena di capire come la grande utopia potrebbe concretizzarsi.

La soluzione, si dice, è l'auto autonoma. «Già oggi noi voliamo su aerei che funzionano con il pilota automatico per gran parte del tempo, viaggiamo su treni senza macchinisti e magari nemmeno lo sappiamo. Ci fideremo anche dei robot su strada? Io credo di sì: entro il 2020, quasi il 100% dei veicoli nuovi venduti avranno delle forme di automatismo. Il sogno per molti è un'auto sportiva su una strada libera, e ce la godremo ancora, come oggi andiamo ancora a cavallo nel tempo libero. Ma la realtà è che le nostre città stanno crescendo a ritmo intensissimo e la necessità di ottimizzare spazio e tempo ci spinge verso forme di condivisione sempre più diffuse...».

Lukas Neckermann è *managing director* della Neckermann Strategic Advisors, società di consulenza con sede a Londra specializzata nell'analisi dei trend della mobilità e del loro impatti. Oggi è conosciuto soprattutto per il suo libro "The mobility revolution", nel quale tratteggia gli stravolgimenti che interessano la mobilità e che sintetizza nella formula dei tre zero: appunto zero emissioni, zero incidenti e zero proprietà. Una rivoluzione destinata a superare i confini dell'industria automobilistica e a coinvolgere la struttura urbana, le costruzioni e la logistica, fino alle più piccole realtà di quartiere.

L'analisi di Neckermann parte dal contesto urbano: «Il 74% degli europei e l'82% degli americani vive nelle grandi conurbazioni. Le auto inquinano, le nostre città e i nostri polmoni ne risentono - dice lo studioso -. Ogni anno 5,5 milioni di persone muoiono per l'esposizione all'inquinamento, 9.500 nei soli quartieri del centro di Londra. Il futuro è a zero emissioni non è un'ipotesi ma una necessità. Il mercato è pronto: nel 2020 il costo medio delle batterie sarà più basso del 63% rispetto al 2015, il loro peso dimezzato e la loro capacità cresciuta del 50%».

Lukas Neckermann

L'automobile nelle condizioni attuali, secondo Neckermann comunque «è un impiccio, e la guida non è più un piacere nel traffico urbano». Ed ecco gli "zero incidenti", miracolo possibile delle auto a guida autonoma: «Ogni anno nel mondo ci sono 1,2 milioni di morti in seguito a incidenti. E dobbiamo rassegnarci all'evidenza: la colpa è sempre di chi guida. I robot invece hanno un'incidentalità inferiore alla nostra. E la guida autonoma non è una follia. L'esempio di Tesla è lampante: negli Stati Uniti è l'auto più venduta del suo segmento. Ma la guida autonoma è già una realtà ben collaudata sia nei mezzi pesanti sia in quelli agricoli. Non a caso la John Deere, che produce trattori, è il più grande fornitore mondiale di veicoli a guida autonoma».

L'auto, secondo Neckermann, è pronta al grande passo: «Le vetture che guidiamo tutti i giorni hanno già a bordo l'hardware per supportare la guida autonoma. Con un software di bordo, gli incidenti saranno dimezzati entro il 2030 e quasi azzerati nel 2040. I dispositivi elettronici diventano delle *commodity* in tempi rapidissimi. Pensiamo all'airbag: ha impiegato 45 anni prima di diventare un componente di serie. Secondo gli ultimi studi invece, il sistema di frenata di emergenza automatico impiegherà meno di 10 anni dalla sua introduzione prima di essere un dispositivo comune a tutte le auto».

La visione di Lukas Neckermann: «Zero incidenti, zero emissioni e zero proprietà grazie alla guida autonoma: non è un'ipotesi ma una necessità. Fidarsi di un robot? Sbagliano meno degli uomini L'auto è un ostacolo: il 40% dei "millennials" ha già rinunciato a possederne una»

Il terzo "zero" invece, quello relativo alla proprietà, non è di natura tecnica ma solamente sociale. «Già oggi per i giovani, il logo sul volante non è importante. Ma è importante il logo del servizio di mobilità che scelgono sul loro smartphone. Secondo le statistiche, il 40% dei *millennials* ha già rinunciato all'auto di proprietà, che viene vissuta come un ostacolo alla mobilità», dice Neckermann. Che cita il sorpasso di Uber ai danni del trasporto taxi tradizionale come elemento di rottura rispetto a ieri: «Siamo passati dal paradigma "possiedo un'auto e me la guido da solo" al "non ho un'auto, e Uber mi basta e avanza". Nel 2020-2025 la maggior parte di noi non avrà più la vettura di proprietà e sfrutterà i servizi di mobilità senza autista, almeno nei grossi centri urbani».

Per questo sono i produttori di auto i primi ad essere interessati a cambiare: «Saranno sempre più *mobility provider* e si sfideranno con i giganti dell'informatica come Google, il cinese Baidu, i produttori di mappe online. Se non colgono al volo l'occasione e continueranno a produrre solo automobili ignorando il cambiamento, le aziende automobilistiche sono destinate a fallire».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Volkswagen Sedric, l'assistente di famiglia su ruote che si chiama con un pulsante

Si chiama Sedric l'auto a guida autonoma di Volkswagen svelata al Salone di Ginevra, che è anche un assistente per la famiglia. Il suo cuore è un sistema di controllo innovativo: basta il tocco di un pulsante sul telecomando e l'auto arriva e porta i suoi passeggeri a destinazione, comodamente e in modo sicuro. Concepita, disegnata, sviluppata e costruita in collaborazione con il Future Center Europe del Gruppo Volkswagen a Potsdam (Germania) e il Volkswagen Group Research, è la prima auto di Wolfsburg creata per la guida autonoma di livello 5. La configurazione della vettura è con sedili 2+2 con un design particolarmente ingegnoso. Grandi superfici vetrate creano contatto con il mondo esterno e anche il grande schermo "oled" ad alta definizione è trasparente e permette ai passeggeri un'ampia visuale. Sedric dispone davvero di tecnologia "verde" a bordo: piante che purificano l'aria sono posizionate davanti al lunotto e amplificano l'effetto dei grandi filtri per l'aria al carbone di bambù. Ma soprattutto la Sedric anticipa un concetto di mobilità basato su veicoli usati in modo intensivo che richiederanno meno spazio, consumeranno meno energia e saranno più sicuri e sostenibili. La concept car di Volkswagen offre infatti mobilità su misura per tutti: adulti e bambini, pensionati e persone con disabilità o che vivono in città e non hanno un'auto o la patente, turisti che decidono di spostarsi da un punto all'altro in un contesto di mobilità conveniente.

I sogni con l'elettrico, i numeri con Qashqai «La forza di Nissan: essere preparati a tutto»

DALL'INVIATO A GINEVRA

Punta tutta la sua strategia sull'elettrico. Ma i numeri li fa con la Qashqai, il più tradizionale dei Suv. in più investe moltissimo sulla guida autonoma, ma guadagna grazie alla Micra, l'erede della sua city car più popolare. Ne parliamo con Bruno Mattucci, amministratore delegato della filiale italiana di Nissan.

È il risultato di questa apparente contraddizione la forza di Nissan?

«L'innovazione porta al successo. Il nostro marchio più di ogni altro ha fatto scelte nette sul futuro ma viviamo anche un presente diverso per dimostrare che siamo pronti per più di una soluzione».

Bruno Mattucci

Come è possibile essere i leader mondiali nella mobilità elettrica con la Leaf e vendere appena 40 veicoli a zero emissioni in tutto al mese in Italia?

«Significa che si potrebbe fare molto di più, anche perchè gran parte di questo tipo di mezzi li vendiamo alle amministrazioni pubbliche. I costruttori la loro parte la fanno in pieno: abbiamo ridotto i tempi di ricarica e raddoppiato l'autonomia, perfettamente in linea con le esigenze dell'automobilista medio. Purtroppo però l'Italia non ha un piano nazionale in materia di mobilità a zero emissioni. A fronte di positive iniziative di amministrazioni locali, che ci fanno ben sperare, nessun governo ha mai preso una iniziativa seria, concreta, per sostenere la diffusione dell'auto elettrica. Senza un programma organico e strutturato non si va lontano».

Che cosa si dovrebbe fare?

«Servirebbe una regia unica che fissi regole, scadenze e investimenti. Per fortuna alcune società come Enel e A2A a Milano stanno facendo qualcosa, il numero delle colonnine di ricarica è in crescita, ma rispetto ad altri paesi siamo ancora molto indietro. E comunque l'iniziativa è quasi sempre e solo privata. A Roma invece la risposta su questi temi è ancora sconsolante. L'importante è non scoraggiarsi e sviluppare idee e progetti innovativi. Con Enel, ad esempio, stiamo organizzando un percorso elettrificato lungo l'Autostrada del Sole».

Resta il fatto che un'auto elettrica costa in media almeno 10 mila euro più dello stesso modello diesel o benzina...

«L'incidenza del costo delle batterie si sta via via limando. Ma non essendoci economie di scala, i produttori sono costretti a tenere alti i listini per sostenere il business. Se anche in Italia, come accade altrove, venissero introdotti gli incentivi governativi, il problema sarebbe risolto. Per incentivi intendo anche forme alternative di sostengo all'acquisto, sul modello di quanto fatto per l'edilizia ecologica, per i sistemi di riscaldamento a basso impatto ambientale o per le ristrutturazioni».

Ci faccia un esempio...

«Il costo delle batterie potrebbe essere detratto o spalmato anche in dieci anni. In questo modo l'esborso per lo Stato sarebbe sostenibile e al tempo stesso si avvierebbe un circolo virtuoso. Perchè noi siamo certi che lo sviluppo della mobilità elettrica possa migliorare la qualità dell'aria, ma anche la qualità della vita dei cittadini».

Proprio perchè le solide realtà pagano più delle buone intenzioni, qui a Ginevra intanto Nissan propone un aggiornamento stilistico del Qashqai, il modello che da dieci anni è l'autentico fenomeno del mercato...

«Dal suo debutto, ha fatto da apripista a una nuova categoria di veicoli, i Suv/crossover, e il successo si poteva spiegare con l'effetto novità. Ciò che stupisce è che oggi ne vendiamo ancora più di dieci anni fa, e intanto sono arrivati sul mercato più di 20 concorrenti diretti. La forza di Qashqai è stata quello di intuire per primi che si poteva offrire un Suv da città con le dimensioni di una berlina, sicuro e con la sua guida alta, ma estremamente maneggevole. E di averlo poi fatto crescere negli anni nei contenuti sempre più "premium"».

Bruno Mattucci, ad della filiale italiana: «Il nostro Suv di punta vende più oggi di 10 anni fa La mobilità a zero emissioni? Grazie ai privati, Milano si sta attrezzando, Roma no. Ma serve una regia unica»

Resta il "capitolo" della guida autonoma: Nissan ha appena effettuato i primi test nel normale traffico cittadino di Londra...

«E i risultati sono stati molto incoraggianti: nessun problema di interazione con pedoni, ciclisti e altre vetture. Fra tre anni il debutto definitivo, ma già entro quest'anno anno arriverà il Qashqai equipaggiato con il "Pro Pilot 1", ovvero il primo livello di guida autonoma; in seguito arriveranno il Pro Pilot 2 e il 3, con la capacità di gestire anche sorpassi e svolte agli incroci. Il futuro è questo: piaccia o meno, ci siamo già dentro».

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Il restyling della Nissan Qashqai svelato al Salone di Ginevra: arriverà sul mercato a luglio La prima generazione del popolarissimo Suv giapponese debuttò nel 1997