

AUTO & MOTORI

In una visione integrata in cui ciò che conta è spostarsi nel modo più veloce, conveniente e adatto al tipo di percorso che si deve fare, si sta aprendo una nuova era dei trasporti

CLAUDIA LA VIA

La mobilità urbana sta cambiando radicalmente. L'utilizzo sta prendendo il posto del possesso, e gli spostamenti seguono sempre più una logica di convenienza più che di abitudine. Car sharing, mezzi pubblici, treni ma anche bike sharing: tutto si integra in una visione generale in cui quello che conta è spostarsi nel modo più veloce, conveniente e soprattutto adatto al tipo di percorso che si deve effettuare. Il paradigma di questo nuovo ecosistema è prima di tutto la sostenibilità in senso ampio: da una parte l'attenzione all'ambiente, dall'altra anche alla qualità della vita e all'ottimizzazione del tempo di chi si sposta. Poi c'è anche il fattore sicurezza: una rete strutturata, affidabile e interoperabile di trasporti porta con sé una maggiore affidabilità e un margine di imprevisto minore. Tutti fattori che generano un significativo impatto sociale e che promettono di aprire le porte a una nuova era dei trasporti. La sharing mobility come la conosciamo da qualche anno sta diventando parte integrante di un nuovo ecosistema in cui la mobilità diventa un servizio fornito all'interno di un'offerta integrata. Questa rivoluzione passa sotto il nome di Mobility as a service (MaaS): si tratta di un termine preso in prestito dal mondo dell'informatica che lo ha iniziato a utilizzare per spiegare il fatto che gli utenti non pagassero per il possesso di un software ma solo per il loro utilizzo "on demand", ossia quando effettivamente da loro richiesto. Con l'ambizione di ridisegnare la forma e la modalità con cui oggi ci si sposta, la MaaS si sta sviluppando proprio grazie alla diffusione della nuove tecnologie, della stessa sharing mobility e della "mobile economy", ossia la gestione di applicazioni e transazioni direttamente da uno smartphone. Si tratta in pratica di fornire agli utenti pacchetti di mobilità combinandoli all'interno di network capaci di integrare in una stessa piattaforma diversi mezzi e tipologie di trasporto, andando al di là dei singoli fornitori o gestori di un servizio. La Mobility as a Service è dunque una piattaforma integrata che permetta all'utente di gestire con facilità il proprio viaggio, da un determinato punto ad un altro, utilizzando diversi mezzi di trasporto ed eliminando le barriere date dall'utilizzo di diverse piattaforme e standard per ogni diversa tipologia di mezzo. Un recente studio di EY stima che il mercato globale della Mobility as a Service genererà un giro d'affari di 9mila miliardi di dollari nel 2040.



La mobilità ha scelto tre strade per crescere

«Le piattaforme MaaS offrono un'esperienza di mobilità caratterizzata da semplicità di utilizzo, tempo di trasporto ridotto ed economicità. La mobilità per il consumatore diventa quindi la possibilità di viaggiare on demand in modo personalizzato sui propri bisogni, sostenibile in termini di impatto ambientale, sicuro e integrato per garantire un'esperienza ottimizzata», dice Giovanni Passalacqua, Automotive Advisory leader di EY. La multimodalità è centrale anche

nella visione dell'Europa verso una mobilità sicura, connessa, pulita e inclusiva. Come convincere però la gente a lasciare a casa le proprie auto? La risposta sta nella convenienza, in forme alternative al trasporto privato e nella creazione di sistemi di mobilità di cui l'utente possa avere il controllo

senza doversi destreggiare fra pagamenti, sistemi di ticketing e applicazioni diverse. «Le ragioni che guidano la scelta dell'utente nelle modalità di trasporto sembrano maggiormente legati a libertà, comodità e velocità. Diventa dunque il "tempo" il driver di cambiamen-

to, ed è qui che nuovi business model come la Mobility as a Service iniziano a diventare driver di cambiamento», spiega Passalacqua. In questa direzione di sta muovendo proprio il progetto pilota europeo i-Move - iniziato nel 2017 e che dovrebbe concludersi entro la fine del 2019: si tratta di un consorzio di 15 partner provenienti da otto Paesi che coinvolge operatori del trasporto, autorità, fornitori di soluzioni MaaS, di servizi e di gestione di dati, viaggiatori ed esperti informatici con l'o-

biettivo di accelerare lo sviluppo di soluzioni MaaS in Europa, spingendolo per una sorta di servizio di "roaming" che possa essere disponibile e scalabile a livello europeo. I primi test sono partiti da quattro città-laboratorio - Berlino, Göteborg, Greater Manchester e Torino - dove sono stati raccolti e incrociati i dati sull'utilizzo e le preferenze di trasporto da parte degli utenti con i sistemi in grado di potenziare l'interoperabilità di soluzioni di Mobility as a service. In Paesi come la Finlandia queste soluzioni esistono da tempo: già dal 2016 a Helsinki i cittadini hanno a disposizione un'app, Whim, per pianificare e prenotare tutti i mezzi di trasporto pubblico e privato all'interno della città: i treni, i taxi, gli autobus e persino le auto e le bici in condivisione. In Italia da qualche tempo si sta muovendo invece Urbii, un'applicazione che già integra a Milano, Torino, Roma e Firenze diversi fornitori di mobilità anche se, ancora per il momento, il sistema di pagamento non è unico per tutte le realtà.

EMISSIONI E CONSUMI

Euro NCAP "verde": vincono benzina e diesel

Green NCAP, il consorzio, voluto da Fia (Federazione Internazionale dell'Automobile) ed Euro NCAP, (di cui ACI fa parte), per promuovere auto meno inquinanti e più efficienti in termini di consumi di carburante ed energia, ha pubblicato la sua terza serie di test oggettivi e indipendenti, effettuati sia in laboratorio che nel traffico. Relativamente quindi a emissioni e consumi reali, tre le vetture esaminate il punteggio più alto - 4 stelle - è stato ottenuto da un'auto a benzina, la Seat Arona. Tre stelle sono andate alla Skoda Octavia (diesel), e due alla Fiat Panda (metano/benzina). La valutazione attualmente si limita all'utilizzo del veicolo, ossia quello che accade dal serbatoio alla ruota (Tank To Wheel). Con 4 stelle l'Arona, piccolo crossover della Seat, risulta essere la regina di questa tornata di prove Green NCAP. Colpisce la performance nei test di emissione, (punteggio di 9,8 su una valutazione massima di 10), con valori addirittura da motore elettrico. La terza generazione della Skoda Octavia, (testata con motore diesel 2.0 da 110 kW), ottiene invece una valutazione complessiva di 3

stelle. Grazie al riciccolo dei gas di scarico, alla riduzione selettiva del catalizzatore e al filtro antiparticolato diesel, il controllo delle emissioni inquinanti è risultato buono per idrocarburi (HC), monossido di carbonio (CO) e particolato (PN). Scarso, invece, quello delle emissioni degli ossidi di azoto (NOx), in particolare nella prova autostradale con elevato carico. Il giudizio complessivo, quindi, è risultato pari a 6,7 (su una scala da 1 a 10). «Gli ultimi test del protocollo Green NCAP evidenziano che i motori a combustione tradizionale di ultima generazione possono essere considerati rispettosi dell'ambiente, con buone performance in termini di emissioni di sostanze nocive», ha affermato il presidente dell'ACI, Angelo Sticchi Damiani. «La strada intrapresa dai costruttori è quella giusta, ma devono impegnarsi di più. Per un giudizio definitivo, però, dobbiamo aspettare le valutazioni che comprendono anche quanto si emette e consuma per produrre il veicolo e quanto si spende alla fine della sua vita utile per lo smaltimento, il cosiddetto Life Cycle Assessment».



macchinari per verificare le emissioni durante un test

9 mila miliardi

Uno studio di EY stima che il mercato della "Mobility as a Service", la piattaforma che permette di gestire il proprio viaggio in forma integrata, genererà un giro d'affari di 9mila miliardi di dollari nel 2040

INCIDENTI SULLE STRADE

Il Tutor è utile ma uno studio lo ridimensiona

Uno studio dell'Università di Trento pubblicato nei giorni scorsi sulla rivista Economics of Transportation ridimensiona la tesi secondo cui il dispositivo "Safety Tutor" avrebbe portato a un dimezzamento degli incidenti stradali mortali. Introdotto nel 2005 come deterrente per l'alta velocità, in 12 anni ha certamente contribuito a un calo degli incidenti gravi, ma meno di quanto annunciato, dice lo studio del Dipartimento di Economia e Management. «La novità del nostro studio - spiega uno dei ricercatori, Mattia Borsari - sta nell'utilizzo di un dataset longitudinale e di metodi statistici per l'inferenza causale. L'analisi econometrica dei dati che abbiamo utilizzato, riguardanti il numero di incidenti avvenuti tra il 2001 e il 2017 su tutti i 50 settori autostradali italiani in concessione (ovvero, sia quelli esposti all'utilizzo del Safety Tutor, sia quelli privi del dispositivo), mostra come un aumento di un decimo del rapporto tra i chilometri autostradali coperti con questo dispositivo e i chilometri totali della tratta corrisponda a una riduzione degli incidenti con feriti del 3,9% circa. A fronte di questo effetto positivo ma limitato, non abbiamo riscontrato e-

videnze empiriche sufficienti dell'effetto positivo del Safety Tutor sulla riduzione degli incidenti mortali». Secondo lo studio, la diminuzione della mortalità autostradale registrata negli ultimi quindici anni potrebbe essere dunque attribuibile a un mix di fattori, tra i quali l'innovazione tecnologica dei veicoli e della manutenzione stradale, indipendenti dall'introduzione del Tutor. Secondo una ricerca dell'AcI, che ha analizzato i sinistri avvenuti sulle strade italiane nel corso del 2018, il tratto con la più alta densità di incidenti è il raccordo dell'Autostrada A4 in zona Viale Certosa a Milano. In quel tratto, la densità di sinistri è pari a 16 incidenti al chilometro, tuttavia, senza risultare mai particolarmente gravi. Diversa, invece, la situazione a Roma: il tratto urbano della A24 ha una densità di 12,88 sinistri al chilometro, ma è stata registrata una vittima e ben 137 feriti. Il Grande Raccordo Anulare è al quarto posto nella densità, ma con ben 14 incidenti mortali e quasi 1.000 con feriti. Il primato per numero di incidenti spetta alla SS16 Adriatica: nel 2018 sono stati registrati ben 1.309 sinistri, di cui 31 mortali e con oltre 2.000 feriti.