

Auto, Sharing Economy e tecnologia intelligente al centro della mobilità dei prossimi 15 anni

16 novembre 2015 di [Pier Angelo Cantù](#)



L'auto e la mobilità del futuro

Il Rapporto Aniasa-Censis, pubblicato qualche mese fa, è una di quelle riflessioni che dovrebbero sostare sulla scrivania dei manager di qualsiasi azienda abbia intenzione di crescere nel futuro sfruttando le tendenze in atto. L'arco temporale coperto dalle analisi è, infatti, di tre lustri. La crescente concentrazione di abitanti nelle "regioni metropolitane" (52,3% della popolazione) e l'aumento dei flussi turistici (+42%) genereranno nei prossimi 15 anni nel nostro Paese un deciso aumento dei pendolari. Al centro di questa crescente domanda di mobilità, cui il trasporto pubblico farà fatica a fornire risposte adeguate, ci sarà l'utilizzo dell'auto (già oggi copre oltre il 70% degli spostamenti per lavoro), totalmente connessa, a basse emissioni e autonoma. Decisivo, per l'avvento delle smart city, la capacità delle istituzioni di governare la digitalizzazione dell'infomobilità.

Il costante aumento degli abitanti nelle cinture urbane ha portato alla costituzione di vere e proprie regioni metropolitane. In queste "megacity" si addensa oggi circa la metà della popolazione italiana (49,7%) e la loro rilevanza è destinata a crescere nei prossimi 15 anni. Si può stimare che, al 2030, nel loro insieme vedranno aumentare la popolazione dell'8,6% a fronte un incremento complessivo dei cittadini italiani del 3,4%; raccoglieranno pertanto quasi 33 milioni di abitanti, con un'incidenza sulla popolazione totale pari al 52,3%. Nel Centro-Nord queste "megacities" costituiranno ambiti geografici fortemente attrattivi, mentre nel Mezzogiorno si registrerà una sostanziale stagnazione. Pur perdendo residenti, le "città-polo" sono oggi diventate aree di concentrazione di funzioni ad elevata attrattività. Sono quasi 29 milioni le persone che in Italia si spostano quotidianamente per studio o per lavoro (il 48,6% della popolazione) e nel 2030 tale dato toccherà quota 30,9 milioni. I pendolari per studio subiranno una leggera riduzione (da 9,7 a 9,4 milioni di studenti), mentre quelli mossi da ragioni di lavoro cresceranno da 19,2 a 21,5 mln. L'aumento del pendolarismo riguarderà le grandi regioni urbane del Centro e del Nord, ma non interesserà le regioni del Mezzogiorno. Questi numeri si riverbereranno su una crescita dei pendolari che utilizzeranno l'auto che passeranno dai 17,5 milioni del 2011 ai circa 18,8 milioni del 2030.

Già oggi cresce anche la quota di coloro che varcano ogni giorno i confini del comune di residenza, passata negli ultimi anni dal 36,2% al 39,4%. Se poi si guarda unicamente a chi si sposta per lavoro la quota degli "sconfinamenti" sale al 46,2% proprio per il ruolo giocato dai processi di dispersione residenziale all'interno delle "megacities". Il solo fenomeno dei frontalieri vede, ad esempio,

l'ingresso quotidiano nel Canton Ticino di oltre 40mila lavoratori che rientrano alla sera, tutti prevalentemente utilizzatori della propria auto.

La domanda di mobilità

Questa generale domanda di mobilità viene soddisfatta in misura preponderante e crescente rispetto al decennio precedente dai mezzi di trasporto individuali. A oggi il 71,3% degli spostamenti per lavoro avviene grazie all'uso dell'auto, a causa della mancanza di coerenza tra pianificazione insediativa, infrastrutturale e servizi di trasporto pubblico su ferro.

Secondo le ultime stime dell'Unione Europea, la quantità di spostamenti passerà da 953 a 1.095 Gpkm (miliardi di passeggeri al km), di cui oltre 3/4 in auto e moto. Qualunque sarà l'ambiente economico dei prossimi anni, l'auto rimarrà centrale negli spostamenti degli italiani, ma perderà progressivamente il suo appeal di bene simbolo, si potrà scegliere sempre più di usarla senza possederla, di dividerne l'utilizzo con altri, oppure di utilizzare il trasporto pubblico in tutte le situazioni residuali in cui questo si dimostrerà efficace.

Il Rapporto Aniasa-Censis evidenzia come in uno scenario di rilevante ripresa economica, passeremo dai circa 26,2 milioni di persone (su una popolazione mobile di 41,3 mln) che si spostavano in auto nel 2010 ai 28,2 milioni del 2030 (su una popolazione mobile di 42,4 mln di persone); nell'ipotesi di crescita del Pil più debole e caratterizzata da una jobless growth, i numeri saranno sostanzialmente gli stessi del 2010.

I dati relativi al turismo nel decennio 2003-2013 sono più che positivi: le presenze sono cresciute del 9,4%, frutto del saldo tra la straordinaria crescita delle visite straniere (32,3%) e la sensibile diminuzione (-6,2%) di quelle italiane. La previsione per l'Italia per il 2030 è di circa 68 milioni di arrivi internazionali, circa 20 milioni in più rispetto ai 48 milioni attuali, con un incremento del 42% rispetto alla situazione odierna. E' evidente che se dovesse concretizzarsi un tale incremento dei flussi di turisti e visitatori si registrerebbe un impatto non indifferente sulla domanda di trasporto del Paese, che inciderebbe soprattutto sul trasporto aereo, ma non solo.

Anche sul fronte dell'evoluzione del prodotto il Rapporto Aniasa-Censis fornisce interessanti indicazioni. Di qui al 2020-2030 è lecito attendersi che le auto subiranno una forte innovazione tecnologica spinta dall'industria automotive lungo tre diverse direttrici: le propulsioni ibride ed elettriche, la crescente connettività delle automobili (connected car) che le metterà in costante comunicazione con i sistemi di regolamentazione del traffico e con i driver (oltre alla telediagnosi) e l'affrancamento dell'auto dall'uomo per il suo funzionamento, in alcune attività di base, ma non solo (autonomous car).

Il settore del noleggio veicoli è per sua natura parte integrante della sharing economy – evidenzia il Presidente Aniasa Fabrizio Ruggiero – stiamo procedendo verso un'offerta unica di servizi di mobilità, come è maggiormente visibile in alcuni Paesi europei, che prevederà oltre all'utilizzo del veicolo per il tempo utile, da 15 minuti a 5 e più anni, una serie di ulteriori strumenti di mobilità, come l'accesso ad aree a traffico limitato, a spazi a pedaggio e ai parcheggi. In questo nuovo scenario di mobilità urbana ed extra-urbana chiediamo alle Istituzioni di fare la propria parte facilitando gli spostamenti di persone e beni attraverso la diffusione di sistemi tecnologici adeguati (per accessi a ZTL, parcheggi "intelligenti", strade con sistemi di comunicazione e reti 4G con cui le connected car possano dialogare). La realizzazione delle smart city passa dalla realizzazione di infrastrutture, dall'adeguamento del quadro normativo di riferimento e, non ultimo, dalla semplificazione della burocrazia attraverso i processi digitali. L'esatto contrario di quanto succede oggi con l'articolo 94 del Codice della Strada che, pur con fini lodevoli di contrasto alle intestazioni fittizie, impone balzelli e assurde complessità gestionali".