

Taxi senza autisti e tir elettrici I trasporti del futuro accelerano

App e biglietto unico per spostarsi con più mezzi: le Ferrovie ci provano

» ROMA

IN UN mondo dove tutti sono collegati con i computer, e possono restare in casa a comunicare davanti allo schermo, è nel modo di muoverci che dobbiamo aspettarci le maggiori novità tecnologiche. Auto e camion condotti in maniera autonoma, senza un autista, viaggi composti con un menù di mezzi diversi a disposizione, e soprattutto la fine del possesso dell'auto, sostituita con forme di noleggio o *car sharing*. Si passerà dal comprare un mezzo all'acquistare un servizio. Confindustria ha calcolato nel 2015 un fatturato complessivo di 5,4 miliardi di euro nel settore del noleggio, in crescita rispetto al 2014. Il *car sharing* ha raggiunto 648mila iscritti nel 2015: una cifra ancora di nicchia, ma un trend in netto aumento.

UNA rivoluzione tecnologica e di costume che, secondo l'amministratore delegato di Ferrovie Renato Mazzoncini, è irreversibile. «Il mondo della mobilità sta evolvendo in maniera incredibile – os-

serva –. Uber ha raccolto in 6 anni 18 miliardi di dollari di finanziamenti. A che gli servono, visto che ha poche spese? Le auto non sono di sua proprietà... È chiaro che sta facendo un gigantesco investimento sulla piattaforma digitale e sulla guida autonoma. Probabilmente ha in mente di creare la più grande flotta al mondo di taxi a guida autonoma. Questi sono elementi che cambiano il mondo della mobilità». Per non restare esclusi da questa rivoluzione, Ferrovie lancerà nel 2017 una App con cui sarà possibile 'comporre un viaggio' mettendo insieme vari servizi di trasporto, «integrando Ferrovie, Italo, Blablacar, le aziende di trasporto locali, le agenzie di *car sharing* e persino di *bike sharing*, e gli autobus».

Si vende un viaggio insieme e poi ognuno si prende la sua parte dei ricavi, in funzione del pezzo di viaggio che coprirà. «Mettiamo che una persona debba andare da Milano a Crotone – spiega l'ad di Ferrovie –: cerca sulla App fra le diverse soluzioni di tragitto e trasporto, sceglie quella che gli piace di più o gli è più funzionale, com-

pra un unico biglietto, e parte. Se non la facciamo noi, la fa qualcun altro, un intermediario digitale. E perderemo per sempre il contatto diretto con il cliente».

MA non è l'unica rivoluzione che incontreremo mettendoci in viaggio. C'è il capitolo dei motori elettrici. Le nuove strade, secondo Mazzoncini, dovranno prevedere stazioni di ricarica per i motori. E poi, ultima novità, la Svezia ci propone una nuova sfida: fare viaggiare i camion in maniera autonoma come tram, ovvero collegati con i pantografi a linee elettriche. Siemens ha avviato lo scorso giugno una sperimentazione in Svezia, dove a Nord di Stoccolma è stata aperta un'autostrada sperimentale chiamata E-highway, autostrada elettrica. I camion viaggiano in fila, a velocità costante, e i sistemi di arresto sono mutuati dai treni che si muovono sullo stesso binario in tempi diversi. «Dopo la fusione fra Anas e Ferrovie, prevista per il 2017, l'obiettivo sarà di progettare anche in Italia autostrade in grado di supportare queste nuove tecnologie», svela Mazzoncini.

Davide Nitrosi



**In Svezia si sperimenta
l'autostrada elettrica:
gli autocarri marciano
con il pantografo dei tram**