

UN MONDO DI FRETTA

BLUE



La spesa in un'ora, di alimenti anche freschi.

di Marco Morello

C'erano una volta le mappe stradali, praterie tortuose di carta da ripiegare, labirinti di vie, svolte, incroci e simboli oscuri come geroglifici. Prima di capire come arrivare a destinazione, l'impresa era indovinare dove diamine ci trovassimo. La sfida non era giungere altrove ma, intanto, decifrare il punto di partenza. Gps e smartphone hanno ribaltato tutto, azzerando ogni complessità: basta lanciare applicazioni quali Google Maps per vedere una risposta istantanea, perché un puntino blu indichi in tempo reale la nostra posizione sullo

schermo. Comodità ormai consolidata per più di una generazione. Il fatto nuovo è che intorno a quel puntino blu oggi sta prosperando un'intera economia: la «blue dot economy». Una galassia di beni e servizi disponibili subito, senza che sia necessario spostarsi perché sono accessibili nel posto in cui siamo o nei suoi immediati paraggi. O ci raggiungono il prima possibile.

È un fenomeno non misurabile per le sue svariate ramificazioni ma che cresce con esuberanza, distruggendo prassi e maniere tradizionali di vivere il quotidiano: non occorre più (o almeno non si pone



Qualsiasi mezzo di trasporto, dalla bici all'elicottero.

T ECONOMY

Il puntino blu che, in ogni istante, individua dove siamo, è diventato il cuore di una galassia di beni e servizi accessibili ovunque e subito, che siano cibi, vestiti, benzina, trattamenti di bellezza. Una guerra delle consegne con un impatto pesante su lavoratori e ambiente. La soluzione? Sarà affidata a robot, droni e veicoli elettrici.



I corrieri consegnano persino nel bagagliaio dell'automobile.



La lavanderia ritira i capi e li riporta stirati.

UN MONDO DI FRETTA



Qualsiasi professionista è disponibile nei paraggi o dove si desidera, dal personal trainer all'idraulico, dall'elettricista al nutrizionista.



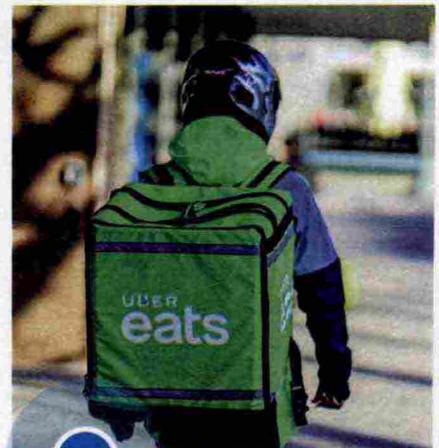
Contributor (4)

come l'opzione unica) andare fino al negozio o al ristorante. Spesa e pasti arrivano a casa, in ufficio, all'indirizzo di un amico, un collega o un parente. Come il personal trainer al parco, il dog sitter mentre siamo dal parrucchiere, la lavanderia che ritira i capi per riportarceli stirati e profumati.

«Le mappe cartacee ci condannano a un'evidenza: il mondo è un posto immenso e noi ne siamo una parte piccolissima. La tecnologia ha smantellato tale regola: ci fa sentire al centro di un mondo solo nostro» spiega Ken Hughes, considerato uno dei massimi teorici globali del comportamento dei consumatori. I quali, alla luce delle opportunità spalancate dal «blue dot», si aspettano di più. «Vogliono sentirsi speciali. Dal consumo di massa» dice Hughes «siamo passati alla personalizzazione geografica del servizio. Dall'attrattiva del possesso al magnetismo dell'esperienza». Il che chiama in causa il secondo caposaldo di quest'economia: la condivisione.

Ecco le applicazioni per noleggiare

per tratti e tempi brevi un'automobile, uno scooter, una bicicletta o un monopattino. Tutte ubbidiscono al medesimo principio: dal telefono vedo dove sei e ti dico quali mezzi sono a pochi passi da te. Uber, per esempio, di alternative ne sta piazzando sempre più: barche (in Croazia) ed elicotteri (da luglio, tra l'aeroporto Jfk di New York e Manhattan). Le frontiere si spalancano in base alla fantasia e il senso d'inventiva di startupper e grandi aziende: la piattaforma di consegna di cibo Deliveroo, da giugno, è arrivata in località turistiche italiane come Quartu Sant'Elena, Jesolo, Lido di Camaiore o Viareggio, per sfamare gli appetiti di pigroni in infradito. Uala scova, raccoglie e consente di prenotare barberie, trattamenti spa e saloni di bellezza nei paraggi (nella app il puntino è verde, ma la variazione cromatica non inficia il concetto); con ProntoPro si scoprono idraulici, imbianchini, elettricisti, professori per lezioni private o personal trainer vicino a noi; i dog sitter sono su Rover, con Dottori. it si scovano ginecologi, dermatologi, ortopedici, dentisti, andrologi, disponi-



Il cibo a domicilio ingloba qualsiasi tipologia di cucina e raggiunge anche i luoghi di villeggiatura.

bili nel loro studio a distanza pedonale. Tutto è intorno, su richiesta.

I casi sono sterminati e negli Stati Uniti stanno spingendo l'idea persino più in là. Perché andare fino al distributore a fare benzina? A San Francisco, Los Angeles e Dallas c'è Booster, che con i suoi camioncini itineranti sazia di carburante le auto dei clienti in qualunque parcheggio. Mentre Amazon, trami-

te una partnership con vari costruttori, può già recapitare i suoi pacchi nei bagagliai delle auto di ultima generazione. L'opzione, «In-car delivery», funziona anche il giorno stesso dell'ordine. Così, mentre si è in vacanza, si possono trovare costumi da bagno, cibi non deperibili e tutto ciò che si è scordato d'inserire in valigia direttamente nel veicolo lasciato davanti all'albergo. O se si è dimenticato un compleanno, con pochi tocchi sul telefono ci si può far portare un regalo nell'auto davanti al ristorante senza che l'amata o l'amato si accorgano della nostra sbadattaggine. Basterà assentarsi un attimo per ritirare il dono. Per non citare le decine di start-up specializzate che garantiscono fusti di birra, snack, frutta e verdura fresca ovunque (anche in una piazza, per una festa improvvisata), entro 60 minuti dall'inoltro dell'ordine.

Oltre al gusto di andare, abbiamo perso la pazienza di aspettare: vogliamo tutto, subito e ovunque. La convenienza della blue dot economy poggia su un senso diffuso di capricciosa arroganza. E scava problematiche logiche e logistiche. Com'è intuibile, questo perenne transitare di camioncini, motorini e altri frettolosi veicoli, cova un potenziale inquinante spaventoso. Negli Usa (ma il senso è universale), fino a 35 volte di più se il mezzo di un corriere espresso deve uscire per una consegna sola, anziché per tante nella medesima area. Il calcolo è stato pubblicato giorni fa sul sito dalla Cnn all'interno di un articolo il cui titolo dice tutto: «La dipendenza dell'America dalle spedizioni assurdamente veloci ha un costo nascosto». E di dipendenza è giusto parlare, facendoci un minimo esame di coscienza: consideriamo ormai la mancanza di prontezza di un sito di e-commerce (tre giorni per evadere un ordine anziché tre ore) come un elemento squalificante, di debolezza, non di razionalizzazione. E invece: «L'intervallo di transito ha una relazione diretta con l'impatto ambientale» ha spiegato all'emittente americana Patrick Browne, direttore



Dallo smartphone si sbloccano i monopattini che s'incontrano per strada o si scopre dov'è il più vicino alla propria posizione.

della sostenibilità globale del corriere Ups. «Io non penso» ha aggiunto «che il consumatore medio capisca il diverso impatto ambientale di ricevere qualcosa tra due giorni anziché domani. Più tempo abbiamo, più possiamo essere efficienti».

Ma il tempo, nell'economia del puntino blu, tende allo zero. In un tagliente articolo dello scorso mese di *Forbes*, «La guerra delle consegne è spericolata e vana», si chiamano in causa le vittime predestinate di tanta accelerazione schizofrenica: accanto a noi stessi, investiti da una probabile eco-calamità, la frenesia travolge i lavoratori che devono confezionare i pacchi, i fattorini con contratti spesso precari o inesistenti che hanno il compito di consegnarli,



Massaggi, spa e trattamenti sono a portata di app.



i professionisti che, per essere competitivi, si trovano a dare appuntamenti il prima possibile. Estendendo le loro agende al fine settimana, saturandole la sera e la mattina presto, in un fiatone d'ansia generale.

Puntare il dito rischia però di ridursi a un esercizio di retorica, perché la blue dot economy pare il modello destinato a imporsi. Lo spiraglio all'orizzonte è che la tecnologia, così come l'ha resa possibile, la renda sostenibile. L'abbondanza di alternative per muoversi spinge a disertare i mezzi pubblici? Allora bisogna puntare su flotte elettriche, per non soffocare di smog le già boccheggianti strade cittadine. A confezionare i pacchi, come in parte già avviene, saranno braccia robotiche anziché umane; a consegnarli provvederanno droni e camioncini a guida autonoma che funzioneranno a batteria. Certo, il guadagno in termini d'impatto ambientale, a parità di celerissima efficienza, diventerà un costo sul fronte della perdita di posti di lavoro. Ma qui si ricade in un'altra nuova economia, quella dell'automazione, i cui contorni restano ancora tutti da definire.

(Twitter: @MarMorello)

© RIPRODUZIONE RISERVATA