

Hi-tech. Come la sharing economy sta modificando l'industria e la mobilità urbana

Uber muove le big dell'auto: oltre un miliardo nel car-sharing

Le case attivano investimenti anche con interventi diretti

Mario Cianflone

Luca Tremolada

■ **Uber** è un animale strano. Non è un costruttore d'auto ma sta contribuendo a rivoluzionare la mobilità urbana con effetti veri sul mercato automobilistico. Per usare le parole più corrette dobbiamo parlare di Ride hailing e car sharing. La prima è un esempio di economia on demand applicata al trasporto a pagamento la seconda riguarda l'uso condiviso dell'auto. In ogni caso in queste parole è contenuta una parte importante del futuro dell'automobile e della sua industria che affronta la epocale trasformazione del passaggio da un modello di business basato su proprietà e possesso della vettura intesa strumento personale di mobilità a un altro fondato sull'uso di auto vetture condivise, accessibili via smartphone in modalità free floating, oppure su chiamata come se fossero taxi.

Che sia un mercato interessante per le case automobilistiche è testimoniato dal loro intervento diretto. **Daimler** per esempio è stata pioniera nel car sharing con la sua sussidiaria Car2Go (nata nel 2008) che ora con oltre due milioni di utilizzatori in 30 città è il più grande servizio al mondo di condivisione di auto. Daimler controlla anche Moovel (gestione via app dei servizi di mobilità) e Mytaxi per l'ottimizzazione

del trasporto pubblico.

Tra gli esempi più recenti spicca Moia, che è il 13 brand del gruppo **Volkswagen** ed è appunto focalizzato sui nuovi sistemi di mobilità accessibili via smartphone. Del resto il gigante di Wolfsburg investì 300 milioni in Gett, startup israeliana specializzata in mobilità privata condivisa stile Bal Bla car.

Psa (ora Peugeot Citroen, Ds e Opel) ha investito 100 milioni per acquisire una startup ed entrare nel mercato della mobilità con il brand Free2Move che offre un servizio via app che aggrega 20 operatori. **Gm** invece è entrata direttamente in Lyft, concorrente di Uber, con un investimento di mezzo miliardo di dollari. E per stare in casa nostra **Eni** con **Fiat** sostiene il servizio Enjoy mentre **Bmw** in joint venture con Syxt, il colosso europeo del noleggio a breve termine, ha da poco lanciato, anche in Italia Drive Now.

Il cambiamento di modello di business e di dinamiche di consumo delle soluzioni di mobilità apre infine interrogativi, tanto più gravi se il costruttore agisce (come Audi o Bmw) nell'area premium dove il valore dell'immagine di marca e la qualità fanno la differenza, ma se l'auto non è di proprietà ed è condivisa poco o nulla importa la marca, il modello o il suo design. E sul

settore premium dell'automotive risiedono gran parte degli investimenti. In realtà la verità sta nel mezzo: si tratta di canali aggiuntivi e non sostitutivi del possesso e proprietà tradizionale.

Nel processo di digitalizzazione dell'auto rientra anche la guida autonoma che è una cosa seria da interpretare con attenzione (distinguendo tra i 5 livelli stability dalla Society of Automotive Engineers) ma che diventa una favola del marketing quando si vedono i proclami di Uber in tal senso. Con Ford Volvo, Google, e Lyft Uber si è messa a promuovere la guida autonoma negli Usa. Posto che ci vorranno anni prima di vedere un'auto senza conducente sulle nostre strade i numeri che accompagnano le nuove imprese tecnologiche che operano nel mondo dell'automotive e in quello delle connected car in particolare parlano da soli.

Poco meno di una novantina di operazioni (87 per la precisione), per una raccolta totale di un miliardo e 49 milioni di dollari. L'industria dell'auto sta guardando con interesse ai piccoli che innovano sul fronte dei sensori e non solo.

Verrebbe da dire che le case automobilistiche sono diventate un system integrator, per usare un linguaggio da informatici. Lo ha capito il ven-



Peso: 19%

ture capital.

Il valore dei round conclusi nel 2016, di cui il 68% negli Stati Uniti, è pressoché raddoppiato rispetto all'anno precedente (la crescita è di oltre il 91%) e ha superato di gran lunga l'exploit registrato nel 2013 grazie al botto pre Ipo da 400 milioni di dollari di Mobileye.

Le prospettive per i prossimi dodici mesi sembrano ancora promettenti e la sensazione degli analisti è che l'impatto delle startup sull'industria delle quattro ruote possa essere sempre più incisivo, a cavallo di servizi digitali e tec-

nologie che spaziano dalla guida assistita e autonoma alla cybersecurity, passando per i sistemi di comunicazione vehicle to vehicle.

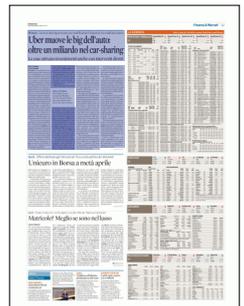
Fra le prime operazioni registrate in questo inizio di 2017 spicca per esempio quella di **Intel**. Nei giorni scorsi il gigante del silicio ha acquisito la società israeliana specializzata in sensori di rilevamento per auto driverless Mobileye per 15,3 miliardi di dollari.

Come a dimostrare che l'auto cambierà con il sup-

porto delle hi-tech company nei prossimi 10 anni più di quanto non sia cambiata negli ultimi 30 anni.

GUIDA AUTONOMA

Intel nei giorni scorsi ha acquisito Mobileye per 15,3 miliardi di dollari, start up israeliana che fa sensori per auto driverless



Peso: 19%