

Gli 80 studenti partecipanti al contest romano erano suddivisi in 20 gruppi da 4 studenti, che hanno lavorato su 3 fasi.

### I Fase – Esigenze di mobilità

Ogni gruppo ha descritto **3 esigenze di mobilità** per ognuno dei contesti temporali: Weekly day-time, Weekly evening, Week-end, Vacation

### II fase – Sub-sistema di mobilità per singolo contesto temporale

A ciascun gruppo è stato assegnato uno dei 4 contesti temporali sul quale cimentarsi.

L'output della seconda fase consisteva nel **progettare e descrivere il sistema di mobilità** idoneo a soddisfare le esigenze del contesto temporale assegnato. In pratica i gruppi hanno descritto e argomentato i seguenti aspetti:

- **COSA:** servizi e mezzi a cui poter accedere come soluzione di mobilità.
- **CHI:** con quali interlocutori si prevede di interagire/relazionarsi e da quali operatori si

prevede di ricevere concretamente il servizio.

- **COME:** modalità di erogazione e di relazione, come funzionerebbe il servizio (prenotazioni, pagamenti, disponibilità, ecc).

### Sistema di valutazione

La giuria composta da 2 esponenti di AgitaLab (Eros De Stefani e Matteo Marzotto) e 2 esponenti di Fleet&Mobility (Pier Luigi del Viscovo e Alessandro Palumbo) ha individuato tra i 20 progetti/gruppi i 4 finalisti (uno per ogni contest temporale) e tra questi il progetto vincitore, valutando in base a 3 criteri: **Idea innovativa**, **Efficienza** del progetto (ottimizzazione di costi e tempo di mobilità) e **Fattibilità e concretezza** del progetto

### III Fase – Sistema di mobilità integrata per tutti i contesti temporali

L'output della terza fase consisteva nel descrivere un unico sistema di mobilità integrata, che recepisce in tutto o in parte gli elementi dei sub-sistemi finalisti per singolo contesto temporale.



## *Mobility Marathon*

Roma – Università Tor Vergata

Nel quadro dell'European BEST Engineering Competition, 80 studenti divisi in 20 gruppi hanno progettato altrettanti sistemi di mobilità per il weekly day-time, il weekly evening, il week-end e le vacanze. Un'iniziativa promossa da AgitaLab e curata dal Centro Studi Fleet&Mobility



### LA LEZIONE DI TOR VERGATA

I giovani studenti, cresciuti nel nuovo millennio, non guardano alle cose (e dunque alla mobilità) utilizzando schemi. Probabilmente sarebbe complicato per loro descrivere il mondo che vogliono costruire utilizzando la segmentazione. Piuttosto, guardano in maniera olistica ai bisogni e alle singole e diverse soluzioni, cercando di fare incontrare le une con gli altri, in una visione fluida. La tecnologia è il fattore abilitante per tutte le innovazioni.

Lo studente guarda alle sue esigenze di mobilità non attraverso i sistemi e i mezzi di trasporto, ma semplicemente come ad uno spostamento unico, che il sistema di offerta dovrebbe soddisfare in maniera completa.

Le soluzioni di mobilità possono anche essere 'auto-prodotte' e scambiate dagli stessi utenti: è la mentalità che sta dietro a Uber. In questo senso, il consumatore di mobilità può anche essere il portatore degli strumenti di base e il produttore della mobilità, che poi verrebbe gestita e distribuita da un ente terzo (impresa).

### IL PROGETTO

Il settore automotive sta andando incontro a sostanziali modifiche guidate soprattutto dalle nuove tecnologie. **AgitaLab** (laboratorio dedicato alla ricerca e sviluppo di servizi innovativi in ambito automotive, flotte e mobilità promosso da Agenzia Italia) intende accompagnare il

cambiamento sostenendo l'attività di ricerca e riflessione culturale nel campo della mobilità.

Con il supporto del **Centro Studi Fleet&Mobility**, è stato definito un percorso di indagini che coinvolge gli operatori, i clienti finali e in genere gli stakeholder autorevoli del comparto dell'auto e della mobilità.





**Mobility Marathon** è il Business Game progettato e realizzato da Fleet&Mobility per AgitaLab, per la competizione EBEC – European Best Engineering Competition 2016 – all'interno dell'Università Tor Vergata di Roma, dipartimento di Ingegneria.

Nata nel 2008, EBEC è la più prestigiosa competizione ingegneristica internazionale organizzata dall'associazione BEST in tutte le maggiori università europee.

Oltre 6000 partecipanti da 88 università in 32 nazioni competono su alcune prove, con l'avanzamento dei vincitori attraverso 3 differenti livelli: round locale, round nazionale e finale europea. EBEC è l'opportunità per gli studenti capaci di cogliere una sfida e lavorare sui propri limiti, testando le proprie competenze fuori dal normale ambiente accademico. È l'occasione

giusta per entrare in contatto con un contesto lavorativo e aziendale ed applicare le proprie abilità a situazioni di vita reale.

Entrando nel dettaglio del business game del round locale di Roma, Mobility Marathon è stata un'indagine predittiva, finalizzata a individuare le esigenze di mobilità per affrontarle e risolverle con la mentalità e la visione del giovane di oggi che sarà l'adulto di domani.

L'obiettivo di AgitaLab è di capire come si stanno evolvendo gli schemi di mobilità nella mentalità di chi si sposterà nei prossimi anni, e quali saranno e come interagiranno le filiere di mobilità nelle idee dei consumatori del futuro. Da questa fucina di giovani talenti potrebbe venir fuori quell'idea o utile a risolvere o anticipare alcune esigenze di mobilità.

## GLI ORIENTAMENTI

Gli studenti impegnati nella Maratona hanno mostrato un forte interesse per le tematiche relative alla mobilità, in ogni sua declinazione: business e tempo libero, persone e merci. Sono consapevoli di essere i fruitori della mobilità di domani e sono particolarmente motivati a trovare soluzioni innovative, sfruttando appieno le tecnologie (che noi definiamo nuove, mentre a loro sembrano scontate e familiari).

Alcune idee emerse sono assolutamente pregne di potenzialità e non è escluso che saranno raccolte e sviluppate in un prossimo futuro.

I giovani sembrano avere un'idea olistica della mobilità, come percorso complessivo, nel quale utilizzare consecutivamente più mezzi di trasporto, senza troppi distinguo tra pubblici e privati. A questa visione, corrispondono soluzioni quali web app e agenzie dedicate, che fungano da interfaccia per gli utenti, per la pianificazione del percorso, per la gestione dello stesso in tempo reale e per il pagamento dei singoli servizi/mezzi di trasporto.

- A corollario, è quanto mai il momento di superare la segmentazione pubblico/privato del mezzo di trasporto, per distinguere invece più opportunamente la mobilità in collettiva e personale.

- Taxi e car sharing offrono una mobilità personale, privata, mentre la metro è una soluzione di mobilità collettiva.
- Indubbiamente questa visione deve confrontarsi con il tema (più politico che di tecnologia) della condivisione delle informazioni operative tra gli operatori.

Nella percezione dei giovani la mobilità deve essere offerta/servita come percorso completo partenza-arrivo, integrando più mezzi di trasporto in sequenza, attraverso delle web app che consentano anche il pagamento.

- In questo senso, per loro è perfettamente logico che un mezzo di trasporto ne incorpori altri: auto+bici, treno+auto, auto+overboard – le due ruote su cui stare in piedi.

Dalle proposte elaborate dai futuri ingegneri emerge una visione non riservata né esclusiva dei mezzi di trasporto privati: i giovani sembrano più disponibili a far guidare la propria auto ad altri sconosciuti come pure ad offrire e accettare passaggi auto tra sconosciuti.

- Il caso del car hailing prevede che sia il privato automobilista a rendersi disponibile a trasportare altre persone, non per soldi ma in cambio di bonus da utilizzare su altri mezzi di trasporto, quali il car sharing e il bike sharing.



Gli studenti di Tor Vergata hanno sviluppato l'idea di separare la mobilità delle persone da quella delle merci. Queste ultime non giustificano lo spostamento di una persona e dunque devono sempre più essere affidate a sistemi di consegna, meglio ancora se privi di conducente (droni).

- Il punto è tenere separate le soluzioni di mobilità (persone) dai servizi a domicilio (merci).
- La mobilità delle persone va agevolata, quando è finalizzata a spostare le persone perchè consente le relazioni fisiche.
- Quando invece la mobilità ha come unica causa quella di spostare una merce (ad esempio comprare una medicina), ci si aspetta che in futuro non sia necessario il trasporto fatto da una persona, bensì autonomo (seppur pilotato e controllato a distanza).
- Le soluzioni di mobilità devono integrare diversi mezzi di trasporto (incluso il car sharing e magari anche l'overboard) e il loro pagamento.
- Nei servizi di consegna a domicilio, l'ideale sarebbe poter inserire su un'app la richiesta del prodotto/servizio, il luogo e il tempo, per poi ricevere un ventaglio di offerte tra cui scegliere e pagare.
- Nel caso poi di spostamenti su medio-lungo

raggio, quali le vacanze, la separazione tra persone e bagagli inizierebbe dal domicilio di partenza, con un servizio di droni che prende in carico le merci e un sistema di driver-less car che accompagna le persone fino alla stazione o all'aeroporto.

Un'esigenza particolarmente sentita è quella di muoversi a fine serata, dopo aver bevuto. Per questi casi la soluzione sarebbe un'app che mettesse in contatto questi giovani con un astemio (o un non bevitore), che si presterebbe a guidare l'auto dietro compenso.

La mobilità viene anche collegata ai luoghi di aggregazione (eventi o anche discoteche/ristoranti), per i quali saranno necessari servizi di collegamento collettivi con punti di raccolta e parcheggio, per facilitare l'ultimo miglio. Il servizio dovrebbe essere organizzato da mobility agency specializzate.

Una sensibilità particolare è stata registrata in favore della propulsione elettrica, per abbattere le emissioni inquinanti.

- Questo orientamento, quando associato a mezzi pubblici seppur erogatori di mobilità personale (come il car sharing o i taxi), potrebbe determinare una diffusione di questa mobilità green nei centri urbani, ben oltre le attuali più rosee (ma realistiche) previsioni.