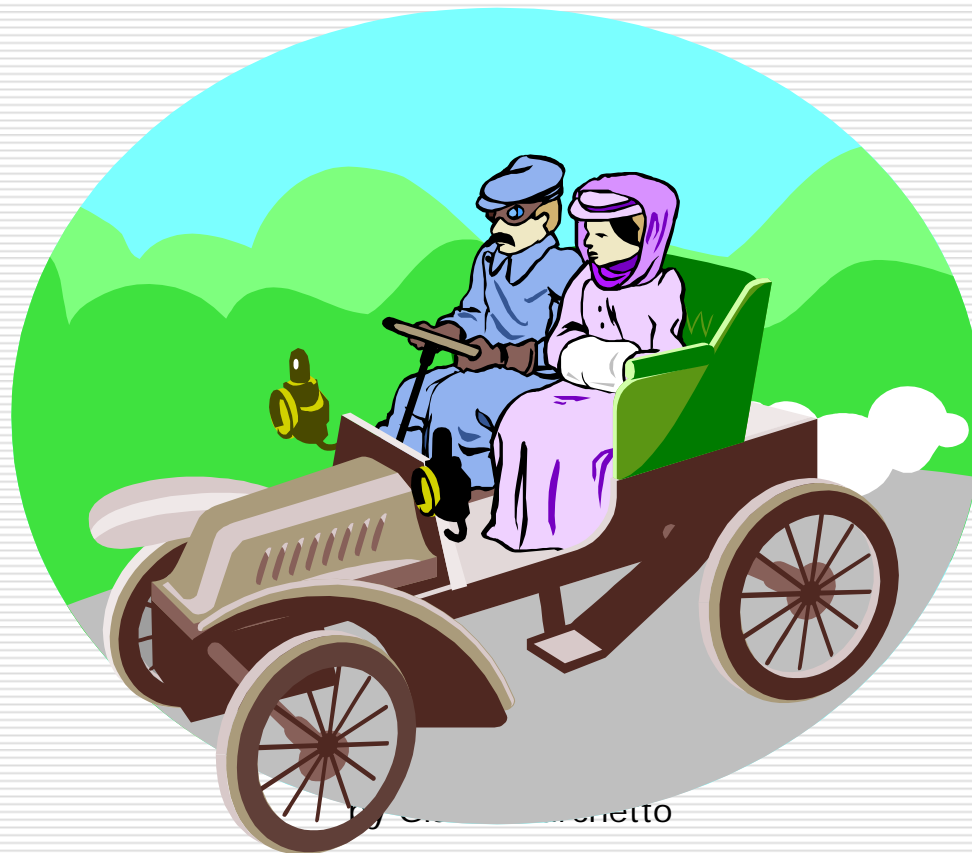


Progetto per una nuova mobilità individuale



Dalla competizione dei prezzi alla competizione del “modello”

Togliere la produzione dell'auto dal terreno della competitività e offrirla come servizio ai cittadini: quasi alla stregua della sanità, della scuola, ecc. **(per questo è lo stato che deve garantire);**

- ❑ Se l'auto diventa un servizio a disposizione dei cittadini deve avere delle qualità di **“servizio”**;
- ❑ deve ovviamente essere pagato (poco), quindi deve costare poco, il prodotto deve essere semplice ed essenziale nella produzione, per la manutenzione e lo smontaggio finale, il consumo va contenuto al massimo e deve essere ecologicamente compatibile;
- ❑ deve essere compatibile con la struttura delle città italiane nate nel medio evo quando passavano cavalli e carretti, città che giustamente vogliamo mantenere (mi sa tanto che la cosa riguarda anche l'ambito europeo);
- ❑ deve avere un uso privilegiato nelle città: a fronte di ingombri contenuti e di carburanti ecologici queste vetture potranno accedere in luoghi dove altre vetture (quelle per i ricchi) non potranno accedere.

Il “nuovo” prodotto auto: il motopropulsore

- ❑ Un unico motopropulsore con due cilindrate per contenere i costi con una economia di scala (forse occorre pensare alla soluzione Smart: tre cilindri, 800 cc., consumi contenuti, con un litro di benzina oltre i 20 km in città e 28 km su strada normale).
- ❑ Uno meno di 500 cc. e uno attorno agli 800 cc. se il propellente sarà la benzina, qualcosa in più di cc. se il propellente sarà diverso dalla benzina es. biodiesel, alcool, o altro.
- ❑ Forse la soluzione del motore “rettangolo” non è la più idonea per le evidenti vibrazioni che genera che possono avere delle influenze negative sulla scocca, sulle sospensioni, ecc. Il cambio va previsto nel sequenziale alla maniera della Smart.
- ❑ In una prima fase si potrebbe pensare di acquistare il motopropulsore e le varie centraline elettriche dalle case che le costruiscono.
- ❑ Così come le varie parti di plastica della scocca.
- ❑ In pratica si può ipotizzare una classica “fabbrica cacciavite” volta essenzialmente al montaggio del motopropulsore (già prodotto) alle varie scocche.

Il motopropulsore

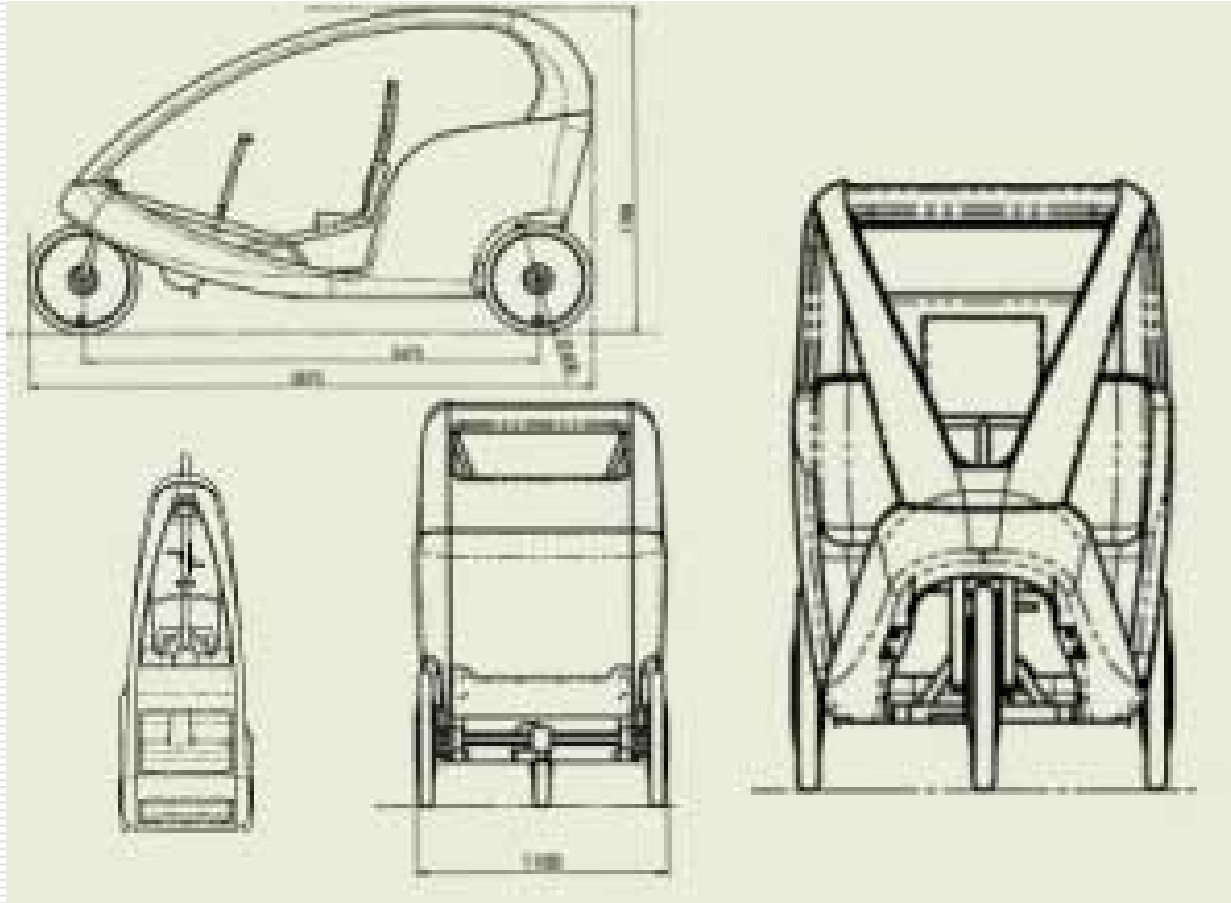


Il “nuovo” prodotto auto: la scocca

- tre scocche:
 - 1. una sorta di triciclo (coperto d’inverno e scoperto d’estate) con due passeggeri, uno davanti e uno dietro, il motivo è legato alla possibilità di circolare e di parcheggiare in vie strette;**
 - 2. una due posti alla maniera della Smart;**
 - 3. una scocca modulare che possa servire ad usi diversi: passeggeri, merci, ecc.;**

- utilizzo della plastica nella produzione della scocca (salvo ovviamente il pianale e le strutture portanti) per favorire il massimo ottenibile dal rapporto tra la potenza (contenuta) e il peso.

La scocca triciclo



La scocca a due posti



La scocca modulare



Per i passeggeri

Per le merci



Quesiti

Prime domande da porre ai tecnici (un ingegnere, un economista, uno che fa ricerche di mercato, ecc.):

1. come si può conciliare un prodotto che costa poco con una durata dello stesso relativamente lunga?
2. qual è, ad oggi, il propellente meno inquinante che sia possibile usare?
3. quanto può venire a costare una progettazione di un motopropulsore e di una scocca così come più sopra descritto?
4. quanto è la soglia minima di produzione che permette di sostenere costi contenuti?
5. Eccetera..

Una simulazione con un assessore alla viabilità

- Penso ad una diffusione del modello Car Sharing (attualmente in via di sperimentazione anche a Torino con costi molto alti): a Venaria penso a 3 o 4 punti di prelievo e riconsegna di queste vetture.
- Un giorno devo venire a Torino: vado in uno di questi punti e affitto una 2 posti, voglio andare al mare: vado in uno di questi punti e affitto un camper, ne ho bisogno per lavoro: affitto per un periodo considerato una vettura che fa alla bisogna, ecc..

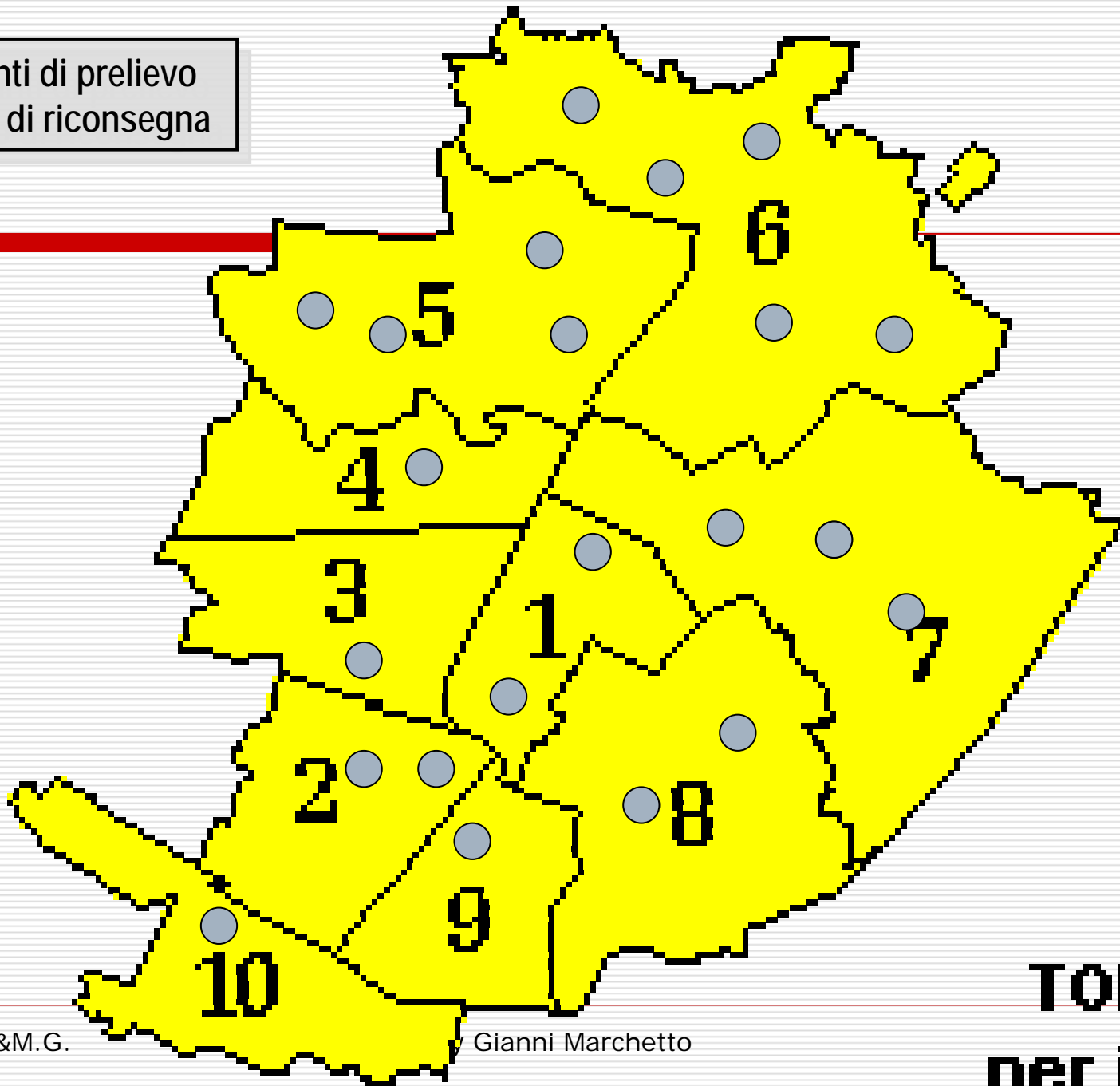
Una simulazione con un assessore alla viabilità

- Più punti di prelievo e riconsegna delle vetture ci saranno in città più la proposta potrà avere successo presso gli utilizzatori/cittadini: al limite pensando a tanti punti di prelievo e riconsegna tali da poter essere avvicinati a piedi.
- In questa logica vanno previsti punti di prelievo e di riconsegna nelle stazioni ferroviarie, negli aeroporti, all'imbocco delle autostrade.
- Verificare se è utile o meno pensare di utilizzare anche i parcheggi coperti come punti di prelievo e di riconsegna.

Quesito: quale tipo di utilizzo privilegiato in città per questo tipo di mobilità?



Punti di prelievo
e o di riconsegna



Quale tipo di proprietà

- Quale tipo di proprietà: **i clienti**, chi: i sindaci delle città (consorziate), inizialmente con più di 100.000 abitanti;
- Quale tipo di conduzione della produzione: **una cooperativa** composta da dirigenti, una parte di impiegati e una parte di operai (totale non più di 15 persone), il rimanente lavoratori dipendenti;
- *Meglio questo progetto industriale che non le varie scalate!*

Quali costi di utilizzo

- È evidente che se si vuole che il costo di utilizzo sia poco occorre che la quasi totalità della produzione venga fatta dal “consorzio” se no uno non lavora per la madonna e siamo punto e da capo!
- Vanno previste una serie di facilitazioni, es.: è il consorzio che assicurerà le vetture date in affitto così come pagamento del bollo auto.
- Il costo di utilizzo per i cittadini deve essere inferiore al costo dell'assicurazione più il costo del bollo auto annuo (diviso per il numero di giorni dell'anno) al netto del carburante usato.