

Auto, biciclette e aperitivi L'era della «città condivisa»

I mezzi di trasporto sono di tutti, basta usare le app

Non chiamiamolo analogismo di ritorno, ma digitalizzazione evoluta. Da qualche settimana a Milano, con Car2Go, è possibile cercare su tablet o smartphone una Smart parcheggiata nelle vicinanze, prenotarla, salire, mettere in moto e parcheggiarla a destinazione. È solo l'ultimo esempio di un fenomeno che vale più di una riflessione: biciclette e taxi condivisi, spazi di co-working. Anti-Facebook come Joinest che Niccolò Belingardi Clusoni, studente 29enne dell'Mba della Nyu Stern School of Business, sta lanciando insieme a Ryan Rockfeller (per la cronaca un Rockfeller Doc) «per tuffarti nella vita reale: un aperitivo, una cena, una corsa al parco o una partita a calcetto, cioè i motivi per cui erano nati i social network prima di alienarci». Non è la fine del virtuale e della socializzazione drogata di Facebook e Twitter che, per fortuna di tutti noi, non sono sport olimpionici dato che non passerebbero mai il controllo antidoping. Ma la condivisione, atto fondante dei social network, si sta anche affrancando dai «limiti» del mondo digitale per tornare nelle nostre città come nuovo modello di sostenibilità.

Dalle piazze a Facebook e ritorno. Nessun rimpianto. Forse, avevamo bisogno proprio di un decennio di sperimentazione virtuale, un posto dove litigare e fare tutti gli errori possibili senza farci (troppo) male per riscoprire il piacere di mettere insieme le cose all'inseguimento del mito sempre più reale della città condivisa. Gli esempi di questa digitalizzazione evoluta stanno comparando nelle nostre città e non certo solo grazie ai nativi digitali, ancora troppo giovani per usare in massa servizi come le auto via app. La città condivisa, anzi, sembra la rivincita della categoria sociologica dei Naid


(Nativi analogici invecchiati digitali) che hanno assorbito la lezione di questi anni. Prendiamo il car-sharing: non è certo nato ora. Ma basta testare il servizio Car2Go — pensato in Germania da Mercedes e Hertz e poi sbarcato anche in California prima di comparire da noi — per capire che il passaggio su Internet non è neutrale ma migliorativo: la geolocalizzazione attraverso l'ormai ubiquo Gps — che ci insegue anche quando non lo sappiamo — ci permette di capire dove sono le automobili prima di cercarle a vuoto. Di bloccarle in attesa del nostro arrivo. Di lasciarle dove vogliamo all'interno del perimetro cittadino visto che compariranno in pochi secondi sul tablet di qualche altro utente nelle vicinanze (il tutto a prezzi competitivi rispetto ai taxi). Altro esempio ormai noto è Uber, start up nata nel 2009 in California da un'idea di Garrett Camp e Travis Kalanick e poi cresciuta grazie a investimenti nobili di Goldman Sachs e Jeff Bezos, il fondatore di Amazon.

La app di Uber (utilizzabile solo da autisti che hanno già la licenza per il trasporto delle persone) in Italia ha avuto inizialmente qualche problema che appare ora risolto. Ed è un bene visto che in altri Paesi è diventata una forma di reddito per studenti universitari. In questo caso rispetto alle Smart avviene bizzarramente il contrario: non è l'uomo che cerca l'auto ma è l'auto che insegue gli uomini-utenti del servizio. La condivisione si declina ormai in mille modi sempre più reali: dal BikeMi, il servizio di bike-sharing del comune di Milano, a GuidaMi. Per certi versi è la fine dell'attrattiva verso la proprietà privata teorizzata in un libro visionario qualche anno fa da Jeremy Rifkin: «L'era dell'accesso». La città invisibile, fatta di disservizi e caos diventa condivisa,

dunque più efficiente e vivibile grazie al filtro un po' magico del web. È la smart city che prende forma reale e si ribella all'alienazione di fronte ai computer. Il fenomeno è anche culturale. Sherry Turkle, sociologa newyorkese che insegna al Mit di Boston, ha affrontato la questione in un libro di grande successo negli Stati Uniti «Insieme, da soli» in cui descrive come possiamo sempre di più per parlare sempre di meno. Durante una Ted conference ha raccontato come dieci anni fa, alla fine delle presentazioni pubbliche, stringesse delle mani. Oggi riceve 500 «hang», cioè contatti virtuali. Meglio o peggio? È da queste esperienze che nasce il lavoro di Joinest. In un corto di Gianluca Fellini, nipote del grande Maestro, preparato per il lancio atteso tra qualche giorno si racconta, come riassume Belingardi Clusoni, un «social network che nasce per allontanare le persone dai computer e riportarle fuori insieme, ma sempre all'interno della propria cerchia di amici». Amici «reali» come è d'obbligo specificare dopo che il concetto di «amicizia» è stato plasmato da Mark Zuckerberg e dalla sua creatura in evoluzioni impensabili solo pochi anni fa. Sembra di essere in Blade Runner: «La possibilità di una nuova vita nelle colonie mondo». Ma qui non ci sarà bisogno di lasciare la Terra.

Forse il decennio della socializzazione non si chiuderà con l'alienazione di massa.

Massimo Sideri

 @massimosideri

© RIPRODUZIONE RISERVATA

L'anti Facebook

Il nuovo social network Joinest nasce per favorire incontri «reali» e non solo «digitali»

Società Con lo smartphone cerchi l'auto più vicina, la guidi, la parcheggi a destinazione

Le possibilità



BikeMi

È il servizio di bike sharing attivo a Milano. È stato ideato per i brevi spostamenti (massimo 2 ore) e le 3.400 bici sono reperibili in 187 stazioni. Sono previsti abbonamenti che vanno dal giornaliero all'annuale

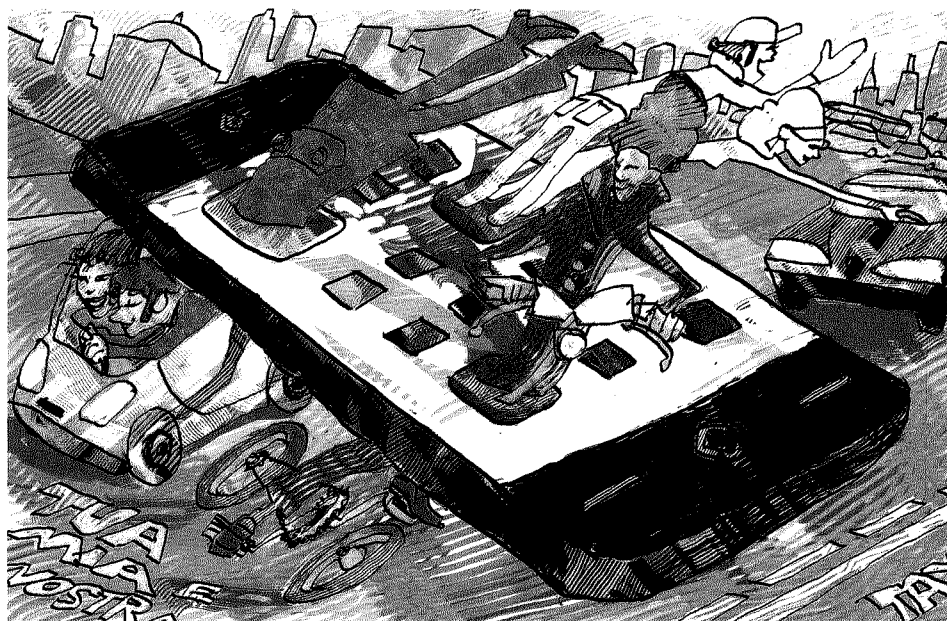


ILLUSTRAZIONE DI GIANCARLO CALIGARIS



Uber

È un'App gratuita per smartphone che fa prenotare auto a nolo con autista. Il cliente clicca su quella a lui più vicina e avrà una stima di quanto pagherà per la corsa. Se accetta, il costo viene addebitato sulla sua carta di credito



Car2go

Consente di trovare una Smart nella zona in cui l'abbonato si trova. Con una carta magnetica si apre l'auto e si paga solo il tempo di utilizzo (0.29 cent al minuto). Si può anche prenotare con l'App 30 minuti prima della partenza

