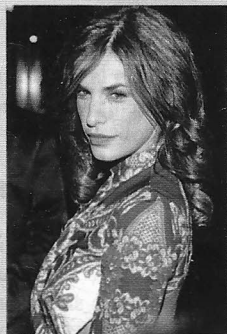


# Car sharing 2.0

**Milano è diventata la capitale italiana delle auto in condivisione. E contagia anche altre città. Mentre i costruttori fiutano il business**

DI FABIO LEPORE

## Innamorata del free floating



Condividere l'auto, per non vivere con l'ansia del parcheggio che scade o la difficoltà di entrare in una zona a traffico limitato. Elisabetta Canalis, di casa a Los Angeles più che a Milano, sottolinea un vantaggio del "free floating", che permette di accedere alle aree più ristrette, stando su strisce blu e gialle senza dover pagare il ticket: «Anni fa, prima di trasferirmi all'estero, ho venduto la macchina, quindi uso il car sharing regolarmente quando torno a Milano. Per lavoro o per spostarmi

in centro. Lo trovo geniale, perché posso parcheggiare e girare ovunque senza ritrovarmi con pile di multe. Qui in California, invece, uso la mia auto perché non ci sono gli stessi problemi. Non esistono ad esempio le Ztl, quindi il vantaggio sarebbe relativo. Se lo utilizzasse la maggior parte della gente credo che il problema del traffico si ridurrebbe moltissimo. E non sottovaluto anche i vantaggi ambientali: le nostre grandi città sarebbero infatti senz'altro meno inquinate». Un amore a prima vista, quindi? «Mi fa piacere poter essere, nel mio piccolo, una promotrice di questo sistema, spero che in Italia prenda sempre più piede. Molte persone che conosco erano dubbiose, all'inizio, ma dopo averlo provato hanno cambiato idea. Ora lo usano regolarmente».

F.L.

**I**l car sharing è pronto a fare il grande salto. A dispetto delle proteste sempre più frequenti dei tassisti, infatti, privati, enti pubblici e case automobilistiche puntano sull'auto condivisa, per trasformarlo da nicchia a business dalle grandi potenzialità. La zampata, in Italia, è arrivata sul finire del 2013 a Milano, con il lancio di due nuovi servizi: il Car2Go targato Daimler e l'Enjoy dell'Eni. Il capoluogo lombardo è diventato così la capitale italiana del car sharing. Car2Go ha messo in campo una flotta di 600 Smart e, da settembre a oggi, ha raccolto più di 60 mila adesioni. Enjoy, invece, con le sue Fiat 500, in poche settimane ha raggiunto 40 mila utenti. Piace l'inedita formula del "free floating": la macchina disponibile più vicina si localizza e si prenota con un'app, dal telefono o dal sito web del servizio. Dopo averla usata, la si può lasciare in qualsiasi parcheggio consentito all'interno dei 120 chilometri quadrati coperti dalle due organizzazioni. Tra i motivi del successo, l'accesso consentito anche nell'Area C, la zona a traffico limitato, e i tariffari calcolati in base ai minuti effettivi trascorsi in auto. Caratteristiche che avrà anche il servizio del prossimo operatore, Twist, che sbarcherà a Milano il primo maggio con cento Volkswagen Up!.

In tutta la Penisola gli utenti potrebbero essere già più di 125 mila, ma l'avanzata del car sharing non è un fenomeno solo tricolore. Alcuni dei più grandi costruttori a livello mondiale stanno investendo parecchio nell'affare. Bmw, Daimler e General Motors sono i più attivi in Nord America, e i primi due sono all'opera pure in Europa, così come Volkswagen, Psa (Peugeot e Citroën) e Renault-Nissan. Toyota e GM, invece, guardano soprattutto ai

## Da Torino a Palermo

CITTÀ	NOME	AUTO	ISCRITTI	QUOTA ANNUALE	TARIFFA ORARIA DIURNA
TORINO	CarCityClub	123	2380	da 120 a 179 euro	da 2,45 a 3,50 euro
GENOVA	GCS - Genova Car Sharing	51	2298	da 100 a 160 euro	da 2,68 a 4,02 euro
MILANO	GuidaMi	130	7356	120 euro	da 2,20 a 3,00 euro
MILANO	Car2Go	600	60000	19 euro	0,29 euro al minuto
MILANO	Enjoy	450	40000	Iscrizione gratuita	0,25 euro al minuto entro i 50 km - 0,10 euro per ogni minuto di sosta
MILANO	E-VAI	100	n.d.	Iscrizione gratuita*	5 euro per veicoli elettrici - 2,4 euro per veicoli endotermici
VENEZIA	Car sharing Avm	47	3956	70 euro	3 euro
BOLOGNA	Car sharing Atc	37	1117	100 euro	da 2,50 a 3,20 euro
ROMA	Car Sharing Roma servizi per la mobilità	117	3261	100 euro deposito cauzionale**	da 2,03 a 2,69 euro
NAPOLI	Bee - Green Mobility Sharing	40	n.d.	30 euro	da 0,15 a 0,25 al minuto
PALERMO	Car sharing Palermo	37	755	100 euro	da 2,00 a 2,40 euro

\* + 5 euro a noleggio o prepagata da 50 euro \*\* + 101,63 euro di abbonamento

Fonte: Prof.ssa Marisa A. Valleri e Dott. Adriano Loporcario - Università di Bari

mercati asiatici. Le previsioni di crescita elaborate per i prossimi sei anni dagli analisti della società di consulenza Frost & Sullivan sono esponenziali. Nel 2020, stimano i ricercatori, gli utenti in tutto il mondo saranno infatti nove volte di più, schizzando dagli attuali 3 ai 26 milioni. Stesso trend per il numero di veicoli utilizzati, che adesso sono oltre 55 mila ma diventeranno mezzo milione, con un giro d'affari che, solo in Europa, supererà i 12,4 miliardi di euro.

In Italia, l'auto condivisa ha fatto capolino già nei primi anni del Duemila, con varie esperienze di car sharing pubblico, che prevede generalmente un'iscrizione e un abbonamento annuale, applicando tariffe orarie e in base ai chilometri percorsi. Le auto vanno ritirate e riconsegnate in appositi parcheggi prestabiliti. Sono operativi in dodici città e raccolgono un bacino di oltre 22 mila guidatori. Soprattutto al Nord. «I premi assicurativi, al Sud, sono più alti. Ma i segnali che il mercato sia in espansione sono comunque evidenti», spiegano Marisa Valleri, ordinario di Economia applicata all'Università di Bari, e il ricercatore Adriano Loporcaro. Secondo i due, «l'interesse da parte degli operatori cresce di pari passo con la curiosità delle famiglie, attratte dal risparmio sul budget mensile destinato agli spostamenti». Qualche conto si trova, per esempio, sul sito del car sharing del Trentino. Che calcola, per un automobilista che macina mediamente 5 mila chilometri all'anno, 2.922 euro di spesa per l'utilitaria di proprietà. Con le tariffe offerte dal servizio di condivisione dell'auto trentino si spenderebbero invece 2.220 euro. Ovvero 702 euro in meno, senza includere l'eventuale esborso per il parcheggio o il garage. E senza contare le ricadute positive sull'ambiente. Secondo uno studio condotto in Svizzera, infatti, ogni militante del car sharing taglia la sua "produzione" di emissioni di CO2 di circa 290 chilogrammi rispetto a un cittadino che usa una vettura di proprietà. «Lo sviluppo più interessante, in futuro, potrebbe venire soprattutto dall'offerta di veicoli elettrici», aggiunge Loporcaro. Sinora

il car sharing che se la giocano esclusivamente con veicoli a trazione elettrica sono pochi. Due esempi a Napoli: Bee green mobility sharing e Ci.Ro., ovvero City Roaming. Il primo utilizza quaranta quadricicli Twizy della Renault, ricaricabili in una settantina di punti (cento entro giugno) sparsi nella città e prenotabili attraverso il sito web o con l'apposita app. Ci.Ro., invece, è un progetto di car e van sharing finanziato dal ministero dell'Istruzione, dell'Università e della ricerca e il suo esordio, a febbraio, ha scatenato accese proteste da parte dei tassisti partenopei; verrà sperimentato fino a maggio 2015, con una flotta composta da un centinaio di ZOE, Kangoo Z.E. e Fluence Z.E., tutte Renault a emissioni zero. Totalmente elettrico pure il parco della milanese EqSharing, che permette di effettuare ricariche in quindici isole digitali cittadine. Sempre in Lombardia, anche Evai di Trenord offre l'opzione elettrica. Grazie alla presenza nelle vicinanze delle stazioni e degli aeroporti di Malpensa e di Linate, Evai offre pure un astuto esempio di integrazione tra car sharing e rete di trasporti locali. Un jolly che sembrano aver compreso anche Car2Go ed Enjoy. Il servizio del gruppo Daimler, con il suo esercizio di Smart, pensa di inaugurare a Roma, Bologna e Firenze, e ha avviato una partnership con Italo, il treno di Ntv; mentre Enjoy, che vuole sbarcare anche a Roma e Torino, s'è alleato al Frecciarossa di Trenitalia.

Cambiano i modelli di trasporto, cambiano i riferimenti culturali. È una rivoluzione, quella del car sharing, che promette parecchie implicazioni a livello sociale. «Una moda? Non più», dice Emanuela Cafarelli, sociologa e responsabile dei progetti di trasporto sostenibile di Euromobility. «In un primo momento ci si avvicinava al nuovo sistema di trasporto perché incuriositi o per essere "alternativi", adesso è diventata scelta consapevole. Muta la visione che si ha dell'automobile: diviene strumento per soddisfare un bisogno, inizia a perdere la sua caratteristica di status symbol. L'auto non è più vista come spazio privato, ma come spazio urbano comune». La condivisione al potere, anche a quattro ruote. ■

## Svizzera al top

**Una trentina di amici e due auto. Nasce nel 1987 in Svizzera, tra Zurigo e Stans, la prima forma organizzata di uso condiviso dell'auto. Figlia di quell'esperienza è Mobility car sharing Switzerland, tra le più grandi realtà del settore a livello europeo: i suoi 105.100 utenti possono contare su una flotta di 2.650 veicoli e 1.380 centri di raccolta. In nord Europa, invece, si afferma il car sharing "peer to peer", in cui le auto sono proprietà dei privati cittadini. Come la tedesca Tamyca, con 45 mila utenti. F.L.**