

Il trend positivo dello sharing prosegue: guidano la corsa monopattini (+665%) e scooter (+45%). Le auto condivise in Italia a fine 2020 erano 7.300 veicoli, con una decrescita del 12% rispetto all'anno precedente

di PAOLO OTTOLINA

SHARING MOBILITY

La grande corsa dei monopattini sta cambiando i noleggi dopo la crisi causata dalla pandemia



Biciclette, monopattini, scooter e auto. Lo sharing ha modificato profondamente il modo di muoversi nelle grandi città e questo trend sta portando anche a una possibile serie di modifiche al Codice della strada a partire dal casco obbligatorio anche per i maggiorenni in bicicletta e monopattino

Gli italiani sono tornati a muoversi in auto come nel periodo pre-Covid. Lo dice l'esperienza empirica, con il ritorno di code in città o sulle strade verso i luoghi turistici. Lo dicono i dati registrati dalle app di navigazione e le ricerche del settore: la quota di lavoratori in smart working è compensata da un uso maggiore del mezzo privato, dovuta alla diffidenza che la pandemia ha creato verso i mezzi pubblici. Ma c'è un settore specifico della mobilità su cui il Covid-19 ha avuto l'impatto di un grosso meteorite: lo sharing. Dopo 5 anni di ascesa vigorosa, il 2020 ha fatto segnare un brusco stop. Prima i due lunghi lockdown. Poi una comprensibile ritrosia nel mettersi al volante di un'auto su cui poco prima era salito uno sconosciuto.

Secondo lo Smart Mobility Report 2021, appena pubblicato dal Politecnico di Milano, il trend positivo dello sharing è proseguito ma non riguarda le quattro ruote: guidano la corsa monopattini (un vero boom, +665% nel numero di veicoli disponibili in strada) e scooter (+45%). Le auto condivise in Italia a fine 2020 erano 7.300 veicoli, con una decrescita del 12% rispetto all'anno precedente. Anche l'incidenza delle elettriche (altro trend che negli anni scorsi si è annodato a doppio filo con lo sharing) si è ridotta per la prima volta (12% contro il 25% del 2019), in larga parte dovuto alla chiusura del servizio di mezzi a batteria Share'ngo.

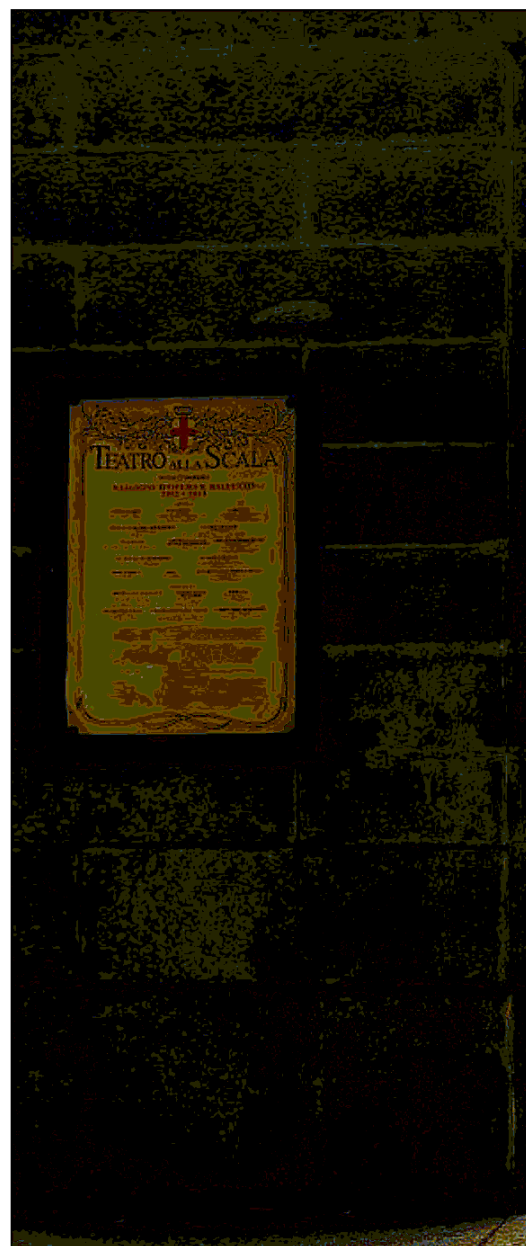
Alberto Valecchi, coordinatore della sezione Sharing Mobility di Aniasa (Associazione Nazionale In-

dustria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital), spiega gli elementi della crisi: «Anche nel 2021 registriamo un 50% di volumi in meno rispetto al 2019. Colpa dei primi mesi dell'anno e del lockdown, ma resta tuttora in sofferenza tutta la parte del car sharing usata per il business. Con lo smart working questo utilizzo è molto penalizzato e non parliamo delle trasferte di lavoro, quasi azzerate». Per l'uso più legato al tempo libero i numeri si stanno invece risolvendo, grazie anche alle nuove proposte commerciali delle aziende del settore: «Vanno bene i noleggi non più pagati a minuto di utilizzo, bensì a ore, a intere giornate o a weekend. In particolare stanno funzionando i pacchetti con 2 ore o 3 ore», dice Valecchi. Un dato confermato dallo Smart Mobility Report: la durata media del singolo noleggio in «free floating» nel 2020 è salita a

40 minuti (+23% sul 2019), mentre per i veicoli «station based» (la modalità di condivisione del veicolo che prevede prenotazione e presenza di stalli dedicati) è salito a 213 minuti medi (+19%).

Sul mercato è entrato un nuovo operatore (LeasysGo). C'è dunque interesse ma far quadrare i conti non è semplice: «Le aziende hanno dovuto intervenire massicciamente sui sistemi di sanificazione, con regole precise previste dal Dpcm. Dopo ogni noleggio l'auto viene bloccata per 15-20 minuti e igienizzata con bocchette che irrorano prodotti e con operatori. Quindi maggiori costi e una flotta disponibile per meno tempo, e dunque ancor meno ricavi» aggiunge Alberto Valecchi.

Che cosa chiede Aniasa per risolvere il settore? Intanto un codice della strada uniforme, come spiega ancora il coordinatore dell'Associazione: «A Roma le regole per la Ztl



La parte di car sharing usata per il business soffre



sono diverse da quelle della Ztl di Milano. E altrettanto succede per le strisce blu. Se sono abituato a usare il car sharing nella capitale sono spiazzato quando lo faccio a Milano, e viceversa. Questo solo per limitarsi alle due città principali». Le altre richieste: abolizione del canone annuale che le amministrazioni comunali chiedono ai player del settore (alcuni Comuni lo hanno già fatto, altri no); Iva al 10% come per il biglietto dei mezzi pubblici; inclusione nel Buono Mobilità, che oggi prevede la copertura del 60% della spesa (fino a 500 euro) per acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, e per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa ad uso individuale, con esclusione però delle autovetture; infine fondi pubblici per la promozione del MaaS, Mobility as a Service, con voucher scontati per l'integrazione tra le diverse opzioni di mobilità sostenibile, disincentivando l'uso dell'auto

60%

È la percentuale di copertura di spesa prevista dal bonus statale per acquisto di bici e monopattini fino a 500 euro

40

Sono i minuti di durata media del singolo noleggio in «free floating»

44

Sono gli incidenti che si verificano ogni 10 mila mezzi in sharing

privata.

Quest'ultimo punto è quello più importante in chiave green: in una città come Roma un'analisi del Centro Studi Fleet&Mobility afferma che dotare la Capitale di una flotta di 20.000 auto in sharing, ne toglierebbe 228.000 dalle strade (ogni auto condivisa ne eliminerebbe circa 12), con una riduzione di emissioni pari a 83 tonnellate/all'anno di PM10 (il 10% in meno rispetto al dato attuale). Senza contare il decongestionamento delle strade e i nuovi spazi messi a disposizione della cittadinanza.

E Simone Franzò, del team Energy&Strategy del Politecnico di Milano, dice: «Per la progressiva decarbonizzazione dei trasporti si devono fare ulteriori progressi. Che cosa immaginiamo per il futuro? La soluzione «free floating», a flusso libero, resterà quella di riferimento almeno per i noleggi brevi, quelli entro i 60 minuti di utilizzo.

Con i parcheggi fissi ci possono essere invece vantaggi in chiave di ricarica per i mezzi elettrici. Rastrelliere tipo quelle delle bici, dove si lascia lo scooter in sharing a recuperare energia. In punti strategici della città potrebbero poi nascere delle stazioni di «swap» per lo scambio al volo della batteria, da sostituire con un accumulatore carico senza perdite di tempo».

Se il futuro è da scrivere, il presente dello sharing vede il trionfo

dei monopattini. Secondo il report del Politecnico di Milano, la durata media dei noleggi del «kick-scooter sharing» è aumentata del 26%, la percorrenza media del 19% e il numero complessivo delle corse registrato dalle diverse app ha toccato l'anno scorso quota 7,4 milioni, con 14,4 milioni di chilometri complessivi percorsi. Al fine 2020 erano 35.550 i monopattini disponibili per un noleggio breve, contro gli appena 4.650 del 2019. Numeri non più ignorabili che, uniti ai casi — anche mortali — di incidenti, porteranno a un possibile giro di vite sulle regole, a partire dal casco obbligatorio anche per i maggiorrenni. Assosharing, associazione di categoria, è già su chi vive e ricorda che ci sono «44 incidenti ogni 10 mila mezzi in sharing, pari allo 0,44%».

Casco o non casco, il monopattino sembra qui per restare.

La durata media dei noleggi del «kick-scooter sharing» è aumentata del 26% e la percorrenza media del 19%

© RIPRODUZIONE RISERVATA