

Il car sharing si allunga per cambiare pelle

Entrato in crisi con la pandemia il settore sta puntando sulla durata del noleggio avvicinandosi di fatto al rent-a-car
L'utente medio: uomo sotto i 45 anni

Marco Frojo

Fortemente penalizzato dal Covid e non ancora tornato sui livelli pre-pandemia, il car sharing sta cercando di reinventarsi in un difficile slalom tra difficoltà dovute alle normative ed economie di scala che faticano ad arrivare.

Ma partiamo dai numeri dall'associazione di categoria Aniasa. Nel 2023 (ultimi dati disponibili) il car sharing in Italia ha fatto registrare 5 milioni di noleggi - 4.970.000 per l'esattezza - circa il 10% in meno rispetto ai dodici mesi precedenti. Si tratta di un valore che è circa la metà di quello del 2019 (più di 10 milioni di noleggi). È invece cresciuto, anche se di poco, il numero di utenti "attivi negli ultimi sei mesi", con circa 300.000 persone che hanno fatto ricorso al servizio di sharing (+4% rispetto al 2022, ma +23% rispetto

ai valori del 2020). L'aumento più significativo è stato a Roma e Milano, le due città che continuano a fare da traino per il settore.

Altri segnali di consolidamento sono arrivati dal numero di veicoli e dalla durata media del noleggio. Dopo due anni di calo, nel 2023 il numero di vetture in flotta è rimasto stabile a 3500 unità, di cui circa l'80% dislocato fra Milano e Roma. Decisamente più incoraggiante il dato sulla durata media del noleggio che è salito a 95 minuti dai 77 minuti del 2022.

Ed è proprio questo trend che illustra meglio la trasformazione in atto nel campo del car sharing: messo sotto pressione dalla concorrenza di scooter e monopattini, lo sharing di auto sta cercando di allungare la durata del noleggio, di fatto avvicinandosi al noleggio a breve termine (rent-a-car). A favorire questo sviluppo sono i nuovi modelli di car sharing, che anche a livello contrattuale puntano su formule weekend e soluzioni pluri-giornaliere.

«Partito circa dieci anni fa, il car sharing ha visto il proprio sviluppo arrestarsi in seguito alla pandemia e sta oggi cambiando pelle per uscire dalla crisi - spiega Alberto Valecchi, coordinatore della sezione vehicle sharing di Aniasa - avvicinandosi sempre più alla formula del noleggio a breve termine; diminuiscono i contratti di noleggio ma aumentano significativamente i minuti. Questa strategia risponde alle esigenze di una clientela che, soprattutto nei più giovani, sta rinunciando al possesso dell'auto».

L'utente è soprattutto di sesso maschile (65% del totale) e giovane. La fascia 26-35 anni ha effettua-



Peso: 44-83%, 45-34%

Sezione: ANIASA

to un terzo dei noleggi (33%), quella 36-45 anni un quinto (20%) e quella 18-25 anni poco meno di un quinto (17%). Gli over 55 sono invece poco propensi ad affidarsi al car sharing (13%) e anche la fascia 46-55 fa registrare una percentuale bassa (17%). I noleggi sono equamente distribuiti lungo tutti i sette giorni della settimana, mentre l'orario più gettonato (31%) è quello del tardo pomeriggio (16-21), seguito (20%) dalla mattina (7-12).

«Di fatto il car sharing è passato dall'essere un business "al minuto" all'essere un business "orario" – prosegue l'esperto dell'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità – Questa migrazione del modello verso durate più lunghe risponde sia alla necessità di dare stabilità ai ricavi e ridurre la complessità operativa sia alla crescente pressione "da sotto" delle nuove forme di mobilità urbana come il bike e scooter sharing e, soprattutto, la diffusione dei monopattini. Il car sharing sta inoltre intercettando sempre più la domanda turistica».

In questo modo gli operatori, il cui numero si è significativamente ridotto negli scorsi anni, stanno cercando di raggiungere il break

even. «In questo tentativo devono però fare i conti con le richieste dei comuni che, non di rado, allontanano la sostenibilità – sottolinea Vallecchi – L'invito a dislocare le auto anche nelle periferie, per esempio, è antieconomico perché la domanda è concentrata nei centri cittadini. E allo stesso modo la previsione da parte di alcuni comuni di voler far impiegare solo auto elettriche per il servizio. Gli operatori di car sharing avrebbero inoltre bisogno di regole omogenee in tutto il territorio nazionale e di poter aver accesso all'iva al 10%, esattamente come accade al trasporto pubblico».

Vallecchi fa l'esempio della Ztl milanese che non è accessibile per i veicoli di car sharing, che invece possono entrare nell'omologa zona romana: «Sarebbe inoltre di grande aiuto inserire nel Codice della strada la definizione di car sharing perché, ad oggi, è qualcosa che normativamente non esiste».

Il car sharing si sta inoltre facendo largo in ambito corporate, anche se su questo fronte è un servizio offerto dagli operatori di noleggio a lungo termine piuttosto che un business a sé stante. Si tratta infatti di piattaforme informatiche in grado di gestire le prenotazioni

e il rilascio dei veicoli. Questi dialogano con il sistema informatico attraverso i dispositivi telematici presenti all'interno dei veicoli. Gli utenti aziendali dispongono di un'app per la prenotazione, l'apertura del veicolo e il rilascio dello stesso. Questo sistema è utilizzato soprattutto per i veicoli di servizio e la sua implementazione nelle aziende contribuisce ad aumentare l'utilizzo degli stessi generando importanti risparmi economici. Consente anche un adeguato monitoraggio della flotta, utile per diversi scopi, attraverso tool gestionali forniti dai noleggiatori. La penetrazione di questo servizio non è ancora molto elevata: nel 2023 i veicoli coinvolti nel servizio erano circa 5mila. Il tasso di crescita (+16% rispetto al 2022) apre però interessanti prospettive.

“

L'OPINIONE

Diminuiscono i contratti di noleggio ma aumentano i minuti. Una strategia che risponde alle esigenze di una clientela più giovane

95

I MINUTI

La durata media del noleggio è salita a 95 minuti dai 77 del 2022

① Auto nel centro di Roma Il car sharing ha toccato nel 2023 5 milioni di contatti

MILANO E ROMA DOMINANO

I servizi di car sharing sono concentrati nelle due principali metropoli del Paese e lasciano sostanzialmente scoperto il resto dello stivale. Su una flotta complessiva di 3.500 vetture, ben 1.600 sono dislocate a Milano e 1.100 a Roma. Solo 800 sono dunque a disposizione di chi vive in altre città. Nonostante la minor disponibilità di veicoli, i centri minori fanno registrare percentuali di utilizzo analoghe a quelle delle grandi città. I noleggi per iscritto sono 5,1, contro i 3,6 di Roma e i 5,6 di Milano; la distanza media di 11,5 chilometri (le città sono più piccole), contro i 14 km di Milano e i 16,8 km di Roma. Il dato più significativo è però quello relativo al numero totale di noleggi che ammonta a 910mila contro 1,39 milioni di Roma, che vanta però esattamente il doppio delle auto, e i 2,67 milioni di Milano, che ne ha il triplo.

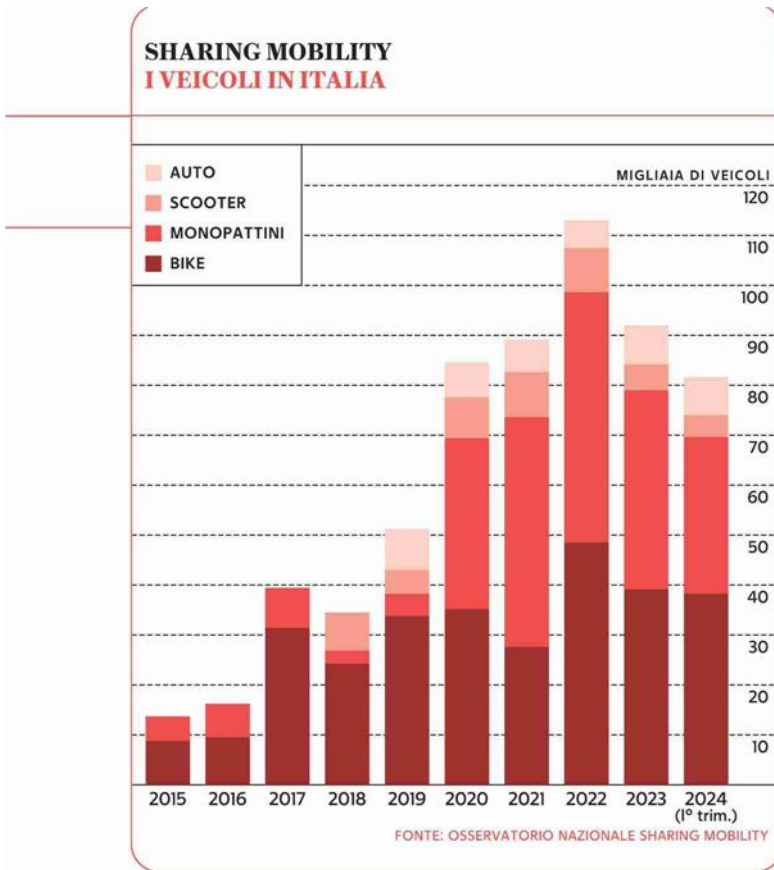
© PRODUZIONE RISERVATA



Peso: 44-83%, 45-34%

Il presente documento non è riproducibile, e' ad uso esclusivo del committente e non e' divulgabile a terzi.

Sezione: ANIASA



Peso: 44-83%, 45-34%

Il presente documento non è riproducibile, è ad uso esclusivo del committente e non è divulgabile a terzi.