

Car Sharing. Due utenti su dieci non hanno più la macchina

October 9 2017 **Simone Bolassa**

Il car sharing sta cambiando la mobilità in Italia. Oltre 1 milione di iscritti al servizio e già 2 utenti su 10 non hanno più il veicolo di proprietà.



Il car sharing piace agli italiani. Il concetto di auto condivisa prende sempre più piede nelle città italiane affiancando la rete di trasporto pubblico. Piace la semplicità di utilizzo, la sua praticità e l'appeal creato dai coloratissimi mezzi ecologici delle flotte degli operatori di settore.

Secondo lo studio condotto da **ANIASA** nel 2015 sono 6.435.579 i noleggi fatti in tutta Italia con 1.080.000 di utenti iscritti nel 2016 registrando un +70% rispetto al 2015.

Milano e Roma si confermano le due città leader con un peso dell' 80% sul business complessivo del car sharing.

Chi è l'utente medio?

Secondo la ricerca fatta da **ANIASA** in collaborazione con la società **Bain & Company** su un campione di 2.000 persone, l'utente medio è un uomo sui 38 anni di età e vive in zone centrali (46% del campione) o semi-centrali (27% del campione) della città dove usufruisce del servizio.

L'auto viene utilizzata per motivi lavorativi e mediamente una volta a settimana. Solo il 29% ha utilizzato il car sharing più di una volta nel 2016 di cui il 22% (6-7% del campione) dichiara invece di utilizzare il servizio più di una volta a settimana.

2 utenti su 10 dello car sharing hanno già rinunciato all'auto di proprietà

Che la mobilità stia cambiando non è un mistero ma a sorprendere è che 2 utenti su 10 dello car

sharing hanno già rinunciato all'auto di proprietà.

Il successo è soprattutto fra i giovani. Dalle interviste è emerso come gli utenti di 41 anni in media hanno utilizzato il servizio 1 volta negli ultimi sei mesi, quelli di 39 anni ne fanno uso una volta al mese, quelli di 38 anni 1 volta a settimana e chi ha 36 anni utilizza il servizio con elevata frequenza sia nei feriali sia nei festivi.

Il dato oltre a confermarci il successo della sharing economy fra i millennials come emerso nel precedente articolo, ci indica anche una tendenza che con ogni probabilità si consoliderà nei prossimi anni.

Bilancio in rosso

A dispetto di numeri confortanti sul lato consumi invece quelli relativi alla gestione mostrano uno scenario tinto di rosso.

I primi quattro operatori del settore, **Car2GO, Enjoy, Share'ngo, DriveNow** presentano insieme un passivo totale di 27 milioni di euro nel 2016.

Con un flotta complessiva di 5.787 veicoli il passivo a veicolo è di € 4.707.

Dati per società:

Car2Go, società del gruppo Mercedes: passivo di € 9.601.352 ; flotta di 2.070 veicoli; perdita a veicolo € 4638

Enjoy, gruppo Eni, passivo di € 6.380.000, flotta 1907, perdita a veicolo € 3346;

Share'ngo, società della cinese Shandong Xindayang Electric, passivo di € 8.477.189, flotta 1330, perdita a veicolo € 6351;

DriveNow, gruppo BMW e Sixt, passivo di € 2.781.813, flotta 480, perdita a veicolo € 5795.

Il paradosso dei canoni annuali

Operare in questo settore vuol dire sostenere investimenti importanti e sostenere costi di gestione elevati. Fra i costi di gestione le voci di spesa col maggiore peso sono i costi di manutenzione e riparazione dei veicoli e i canoni che gli operatori devono pagare alle amministrazioni comunali.

Roma € 1200 canone annuo a veicolo

Milano € 1200 canone annuo a veicolo

Firenze € 600 canone annuo a veicolo

Torino € 300 canone annuo a veicolo + € 250 base d'asta

La situazione da questo punto di vista appare piuttosto incomprensibile viste le ricadute positive sulla città del servizio di car sharing. Una città che contempla il car sharing fra le sue proposte di mobilità alternativa migliora la propria immagine e la qualità della mobilità rendendo così la città più smart. Considerando che molti operatori offrono macchine a basso impatto ambientale possiamo dire che contribuiscono anche a rendere più green la città.

Malgrado i punti critici però il Car Sharing a oggi inizia a presentare numeri che fanno ben sperare per il futuro e che mostrano ancora una volta quanto previsto nel 2000 da Jeremy Rifkin col suo saggio L'era dell'accesso:

“Negli anni a venire, si comincerà a pensare alla vita economica più in termini di accesso a servizi e a esperienze e meno in termini di possesso di beni, segnando la fine dell’epoca della proprietà e dando il via all’era dell’accesso.”