

Che peccato il car sharing è in stallo

Dopo alcuni forfait recenti (e altri che potrebbero arrivare) prendere e restituire un'auto da qualsiasi punto della città è diventata un'impresa. E a rimetterci, oltre agli utenti, è il pianeta. Inchiesta

di **Riccardo Staglianò**

ROMA

Per una volta la notizia della morte di qualcosa non è "largamente esagerata", come celiava Mark Twain. Il qualcosa in questione è il *car sharing*. Almeno nella sua versione più libera ed entusiasmante che prevedeva la possibilità di prendere, attraverso una app, un'auto da dove serviva per lasciarla dove si poteva, una volta arrivati a destinazione. In altre parole: quasi tutti i vantaggi di possedere una macchina senza i costi fissi. Il sogno di *L'era dell'accesso*, il profetico libro di Jeremy Rifkin, infine realizzato. Così sembrava. Invece a novembre Zity, il car sharing della Renault, ha annunciato di abbandonare Milano. Da gennaio Enjoy, il servizio di Eni, ha commutato il suddetto servizio (in gergo, *free floating*) in uno a stalli fissi (*station based*): parti da un punto e ritorni in quel punto, o in un altro predeterminato. Tra i grandi resiste solo Free2Move che, dopo aver cambiato varie proprietà (ora è di Stellantis, la cui

casa madre Exor edita anche *Repubblica*), avverte che se a breve non avrà risposte da governo e città in cui opera sarà costretta a cambiare schema. La mobilità condivisa prometteva di togliere dalla strada da sei a trenta auto per ogni vettura *shared*. Se fosse davvero ai titoli di coda sarebbe un

gran peccato per il pianeta e, *si parva licet*, anche per il vostro cronista, che non ha l'auto e contava sul potenziamento del servizio per farne a meno per sempre. Ma se è così, di chi è la colpa? Ed è un problema solo italiano o *così fan tutti*?

Il testacoda delle rosse

Partiamo da Enjoy, la cui inversione a U è quella che ha fatto più rumore. Le loro allegre 500 rosse le avete intraviste tutti, se siete passati da Roma, Milano, Torino. Avevano addirittura dei magnifici furgoni Ducato che, per una ventina di euro l'ora, potevi affittare per trasporti ingombranti. Aprivi l'app, cercavi il veicolo più vicino a te, e via. Il tutto a una trentina di centesimi di euro al minu- ➡

to. Entusiastico raccontino ormai confinato nel tempo dell'imperfetto perché non si può più. In teoria potresti prendere un'auto da uno dei quindici stalli della stazione Termini. In pratica, quasi tutte le volte che ho provato, a ogni ora del giorno e della notte (ho gli screenshot), la disponibilità era zero. Lo dico a Matteo Navarra, responsabile smart mobility di Eni Live, che gestisce Enjoy. Dice che è cambiata la domanda. Fino al 2018 i noleggi annui erano 12 milioni, crollati nel 2024 alla metà. C'entra la pandemia. L'arrivo dei monopattini, che di corse ne hanno fatte invece 25 milioni. Hanno retto solo i noleggi lunghi, da almeno 2 ore, e i giornalieri. Quindi, «dal momento che la domanda si è spostata e per garantire standard

elevati, tipo vetture non sporche o danneggiate, siamo passati al modello *station based*. La corsa inizia e finisce dentro una Eni Live Station che pulisce e manutiene: è lo scenario migliore!».

Forse per loro, senz'altro non per gli utenti. Perché l'unico effetto di dover prendere e riconsegnare l'auto da pochissime stazioni fisse (17 nella capitale che, entro la fine dell'anno, dovrebbero diventare 200 in tutta Italia) è... rendere concorrenziale i mezzi pubblici. Che, a Roma, equivale a un mezzo miracolo. Navarra cita infine i danneggiamenti che avevano già «dimezzato la disponibilità delle auto in strada». Seguono riparazioni, che aggiungono costi di esercizio, salgono i canoni delle assicurazioni e il sistema diventa insostenibile. Ecco una pista: l'inciviltà degli utenti italiani. Ci torneremo. Sta di fatto che, al culmine della flotta, le 500 rosse erano tremila e oggi seicento. Quanto agli eventuali utili o perdite, in questi tredici anni di attività, non sono mai stati scorporati. Ed è ancora troppo presto per capire se, col cambiamento, gli affari vanno meglio o peggio. Anche se nella mia piccola bolla conosco solo ex clienti delusi.

La resistenza di Free2Move

Se danneggiamenti e corse dimezzate riguardano tutti, non tutti hanno re-



Peso: 41-56%, 40-100%, 42-73%, 43-96%

agito allo stesso modo. Ad esempio Free2Move, principale operatore europeo che ha acquisito ShareNow che a sua volta aveva inglobato Car2Go, quello delle Smart che si confacevano all'impervio parcheggio romano. È notizia di questi giorni che l'azienda ha espanso la sua flotta (in totale 2.000 macchine, con Enjoy facevano il 70 per cento dell'offerta nazionale) con duecento vetture tra 500 elettriche e Opel Corsa, nelle tre metropoli in cui opera.

Sull'onda di questo rilancio - c'è vita sul pianeta car sharing - affronto la chiacchierata col loro manager Luigi Licchelli, che è anche presidente di Assosharing, un'organizzazione di categoria. Che però mi gela subito, elencando una serie di problemi: «C'è il vandalismo, che influisce sui costi operativi. L'Iva al 22 per cento, contro quella al 10 per cento dei noleggi con conducente e dello 0 per cento sui tassisti: eppure noi paghiamo canoni pesanti ai Comuni e dovremmo essere complementari al trasporto pubblico locale. Infine manca l'infrastruttura: parcheggi dedicati in misura almeno pari alle nostre auto, oltre alle colonnine nel caso di vetture elettriche. In assenza di risposte serie su tutti questi punti entro pochi mesi potremmo essere costretti anche noi a cambiare». Passando agli stalli fissi o peggio? «Dico solo che non si può chiedere a un privato, che eroga un servizio pubblico, di operare in condizioni che gli impediscono la redditività».

Nessuno meglio di loro, presenti anche in Francia, Germania, Spagna, Olanda e Austria potrebbe fare un confronto tra mercati europei. Ma, immagino per non parlar male dei connazionali, Licchelli si lascia sfuggire solo che «l'Austria è senz'altro più virtuosa». Lì per altro il noleggio costa 0,27 euro al minuto contro lo 0,42 del nostro e credo che si spieghi proprio con i minori costi di manutenzione. Dice che il nostro «tasso di motorizzazione», la quota di auto di proprietà, è il più alto d'Europa, 7 su 10 abitanti. Il che ridurrebbe il bisogno di condivisione. E che «la cultura di fare un pezzo a piedi per andare a prendere l'auto»

forse non ci si addice. Gli cito una statistica di Invers, azienda del settore, per cui, con una vettura in car sharing ogni diecimila abitanti, saremmo quinti in Europa. Contro le 2 francesi, le 4 olandesi, le 5 tedesche e le quasi 6 belga. Lo stesso studio, tra 2023 e 2024, riferisce di una crescita delle flotte europee del 14 per cento. Non così da noi, però, se l'associazione che presiede parla di domanda che cresce di fronte a un'offerta che arretra. Con un quarto di operatori in meno in tre anni. Al netto dei forfait recenti.

Che cosa dicono gli esperti?

S'è capito che le cose non vanno tanto bene e che, tra i principali indiziati, svettano utenti incivili, quando non criminali. Sento Giuseppe Benincasa, direttore di Aniasa, l'associazione di Confindustria che si occupa di mobilità. Gli racconto la mia triste parabola di ex cliente felice ed empatico: «Anch'io ero felicissimo utente! La vera fonte della crisi sono i danni. Nessuna azienda può sopravvivere se metà delle sue merci viene vandalizzata da una minoranza di clienti. Io, per dire, ho visto vetture completamente cannibalizzate. Ad alcune avevano smontato i finestrini». Urca. Avevo letto di un centinaio di 500 rubate a Roma già nel lontano 2016. Di patenti false usate per frodare. Di Gps disabilitati per portarle a centinaia di chilometri di distanza. Possibile che non si possa far niente? Benincasa: «Anche quando li beccano, l'indomani sono fuori. Tranne quando le usano per spacciare droga, perché l'aggravante prende il sopravvento sul furto». Quanto a rifarsi subito sulla carta di credito del noleggiante, spesso sarebbero ricaricabili con poca disponibilità e imporre una cauzione sembra complicato.

Olanda, i danni sono un quinto

Visti da fuori, nessuno di questi problemi sembrerebbe insuperabile ma dev'essere meno banale di quel che sembra. Quanto al confronto europeo che tutti accuratamente evitano, almeno

Benincasa ammette che in Olanda «il tasso di auto ferme è nei dintorni del 10 per cento», un quinto del nostro. Altri esperti sono quelli dell'Osservatorio della sharing mobility, voluto dal ministero dell'Ambiente, dei trasporti e dalla Fondazione sviluppo sostenibile. Luca Refrigeri, che lo dirige, ripete che «il sistema funziona quando c'è la volontà politica di farlo funzionare. Altrove infatti va alla grande. Basti pensare che solo a Berlino ci sono quasi tante auto quanto in tutta Italia». Sul podio delle misure che servirebbero anche da noi mette «un quadro regolatorio, tipo l'accesso alle zone Ztl, che favorisca il car sharing e non le auto private». E un sostegno economico alla mobilità condivisa, «sia all'offerta, riducendo canoni municipali e Iva, che alla domanda, magari regalando voucher per il car sharing a chi già usa il trasporto locale». Il futuro come lo vede? «I dati non sono incoraggianti ma speriamo in un'inversione di tendenza». Speranza legittima ma smentita dal loro ultimo rapporto, nella cui introduzione si parla prima di «consolidamento», per subito aggiungere «fatta eccezione per il car sharing, free floating, in forte contrazione». Constatazione che si basa su dati solo fino all'inizio del 2025 quando la flotta si era ridotta del 18 per cento per la chiusura di un popolare servizio a Palermo.

Dal rapporto si apprende anche che, sul fatturato da 200 milioni di euro della mobilità condivisa, il 36 per cento veniva dai monopattini e il 31 dalle auto *free floating*. La quota delle auto *station based* è così piccola che non si premurano neanche di quantificarla. A occhio è sotto il 9 per cento. Come, da quel livello, possa arrivare a sostenere tutto il settore è una speranza, quella sì, «largamente esagerata». Ovviamente spero di essere sonoramente smentito dalla realtà.

P.S. Insisti insisti ho trovato un'auto alla stazione Termini. Ma si può noleggiare solo all'ora. Se mi serve per 15 minuti sono comunque 19 euro. A questo punto costa meno il taxi. □

Riccardo Staglianò

Il manager: «Il vandalismo influisce sui costi. Poi l'Iva al 22 per cento contro lo zero per cento dei taxi. Canoni alti ai Comuni. Sono tutte cose che devono cambiare perché il servizio possa sopravvivere»

■ In fiamme

Roma 27 maggio 2022: auto della Enjoy bruciate in un parcheggio in via Lamara, a Cinecittà

Già nel 2016 furono rubate un centinaio di 500 a Roma. E poi: patenti false per frodare, Gps disabilitati per portare le auto a centinaia di chilometri, finestrini divelti. Inoltre, troppi i mezzi usati per spacciare





Peso:41-56%,40-100%,42-73%,43-96%



VINCENZO TERSIGNI/F3PRESS



Peso:41-56%,40-100%,42-73%,43-96%