

Car sharing filosofia sempre più vincente è l'alternativa al mezzo privato troppo sottoutilizzato

La condivisione è una delle pietre angolari della terza rivoluzione industriale che stiamo vivendo in questi anni. E così come i mezzi di trasporto sono sempre stati simbolo delle precedenti accelerazioni, anche nel prossimo futuro l'automobile sarà simbolo primo del cambiamento. Non solo però dal punto di vista tecnologico, dove pure c'è molto da attendersi, ma nel concetto stesso della sua proprietà. Nella società della condivisione e del costo marginale zero, per affermare di avere un'auto non si dovrà più possederla: basterà poterla usare di tanto in tanto. E condividerla con altri, separatamente per tempi brevi o durante lo stesso viaggio con altre persone. Il fenomeno del car sharing è centrale per comprendere la mobilità sostenibile. Usando le piattaforme online che, con diversi servizi, mettono a disposizione un'autovettura a quattro ruote per lo spostamento prenotato o programmato, di breve o lunga percorrenza, una persona risparmia la spesa derivante dal carburante, l'assicurazione, la manutenzione, il garage e il parcheggio, calcolati in circa 7.000 euro l'anno, ma non rinuncia alla comodità di questo spostamento. C'è però molto di più: un'automobile resta mediamente ferma per 23 ore e 49 minuti al giorno e generalmente il suo proprietario usa il 28% dei suoi posti a sedere. Insomma è un trionfo della diseconomia se vista sotto la lente della sostenibilità, perciò si è fatto avanti anche il car pooling, nel quale il mezzo privato viene messo a disposizione di più persone per fare lo stesso tragitto. L'Italia da sempre è un po' lenta a recepire le innovazioni ma poi recupera molto velocemente. Il car sharing ne è l'emblema. Dopo anni di servizi "marginali" è arrivato il boom con il free floating e oggi siamo tra i migliori best case internazionali. Il car sharing in Italia, secondo i dati Aniasa, conta su circa 490.000 iscritti e 5.500.000 di noleggi registrati dal 2013 ad oggi. I veicoli dei nuovi associati Aniasa (Car2Go, Enjoy, Twist e ACI Global) sono nel complesso 3.300 circa, attivi nelle città di Milano, Roma, Firenze, Torino, Verona e da pochi giorni anche a Palermo con 24 Renault Zoe elettriche. Anche il peer to peer (condividere la propria auto con altre persone, che possano usarla al nostro posto quando necessario) potrebbe avere punti di forza ancora maggiori, perché una volta comprese le potenzialità sarà possibile rendere efficienti le innumerevoli vetture parcheggiate in città per l'80% del tempo. La prima realtà a entrare in questa nicchia di mercato in Italia è stata Dryfe, con l'obiettivo di conciliare le esigenze di chi non possiede un'auto di proprietà con quelle di chi ne ha una ma vuole ammortizzare i costi di gestione. Il funzionamento è semplice: dopo

l'iscrizione sul sito, gli utenti potranno usare la piattaforma online e l'app per affittare la propria auto ad altri privati. Non sono previste tasse d'iscrizione o abbonamenti: con Dryfe che remunererà mensilmente i proprietari, trattenendo una percentuale sulla tariffa pagata dagli affittuari. Insomma la sharing economy è ormai parte di numerosi comportamenti individuali, specialmente per quanto riguarda gli spostamenti, il turismo, ma in molti casi internazionali (in particolare in America) lo sharing è applicato alla ristorazione, agli utensili e materiali da lavoro. Ogni occasione in cui ha più senso condividere che tenere "parcheggiato" un oggetto le persone ritrovano benefici (economici, ma non solo).

Tra pubblico e privato

L'auto in condivisione nasce come una sorta di compromesso necessario tra quella che è l'auto privata di proprietà e i mezzi pubblici della mobilità urbana. Il car sharing è chiaramente categoria a sé, risponde a logiche e modelli del tutto propri, ma si insinua tra due realtà che lasciano entrambe spazio ad una dimensione di mezzo. L'auto privata è infatti in certi casi onerosa e scarsamente sostenibile, soprattutto laddove la mobilità è un problema cronico, i parcheggi sono scarsi e la inquinazione ambientale richiede strategie di intervento urgenti. I mezzi pubblici, al contempo, non rappresentano una attrattiva sufficiente per chi dovrebbe valutare la possibilità di abbandonare l'uso dell'auto privata. Viene così a crearsi una terra di mezzo che fa proprie tutte le necessità attingendo nella logica della mobilità come un servizio: un servizio a pagamento, che necessita di vari strumenti abilitanti quali app, pagamenti integrati, connettività ed intelligenza di bordo. Il car sharing è una categoria che attinge nella logica della condivisione la propria identità, ma per realizzarsi, ha bisogno di molta tecnologia e di una nuova forma mentis da parte dell'utenza. Ed entrambi gli ingredienti sembrano essere ormai ampiamente disponibili sul mercato.

Il fattore economico e quello tecnologico si incrociano così con quello ecologico, e la discesa in campo dei grandi player ha fatto il resto. Oggi il car sharing e il car pooling rappresentano un mercato maturo, da 20 milioni di utenti in Europa, con diversi protagonisti sulle strade, con diverse tecnologie - elettriche, ibride, tradizionali - e modelli di business vincenti. Un mercato che ha catturato l'attenzione delle municipalità più lungimiranti che hanno fatto propria la filosofia della mobilità come servizio e si sono posti l'obiettivo, come ad esempio Helsinki, di far sparire l'auto privata entro

La condivisione approda in Aniasa

Il car sharing entra ufficialmente a far parte di Aniasa. Sono state accettate le domande di adesione dei tre principali operatori del settore, Car2Go, Enjoy e Twist che si vanno ad aggiungere ad ACI Global, che era già associata. I numeri del car sharing (490.000 iscritti e 5.500.000 di noleggi registrati dal 2013 ad oggi) si vanno così a sommare a quelli del business del noleggio veicoli a breve e lungo termine che vale in Italia 5,2 miliardi di euro con una flotta circolante di 690.000 veicoli, immatricolazioni annue di 269.000 unità ed entrate fiscali dal noleggio 2 miliardi di euro.

dieci anni. Incredibile se si pensa che la mobilità automotive nel 2010, secondo uno studio McKinsey, ha stimato il costo totale per il trasporto su auto per la cifra di 6,4 trilioni di dollari, in pratica nel mondo ogni abitante spende 1.000 dollari. Non si può nascondere però che ci sono anche ripensamenti. Come è successo con il programma di car sharing DriveNow del Gruppo BMW che ha lasciato San Francisco agli inizi di novembre. Alla base della decisione l'ostacolo rappresentato dalle autorità locali sui permessi per i parcheggi. È bene ricordare che alcune agevolazioni come il parcheggio nelle zone a traffico limitato da parte dei fruitori del servizio di car sharing è frutto di un accordo economico tra la società che gestisce il servizio e le varie municipalità. Una sorta di commistione tra servizio pubblico e privato a beneficio dei cittadini.

Un cambiamento culturale

Il risultato di un car sharing di massa non sarà però possibile in assenza di un cambiamento di mentalità da parte di una larga fetta di popolazione. Il fenomeno del car sharing, infatti, si contrappone a uno dei valori fondanti della società occidentale, la proprietà. Probabilmente si arriverà nel giro di qualche decennio ad un nuovo tipo di compromesso. Mentre l'auto cambia sul vento dell'innovazione e la mobilità ne affianca l'evoluzione, la cultura dell'automotive sarà plasmata verso un nuovo baricentro. Le conseguenze saranno più radicali nelle aree urbane, ove l'esigenza di un nuovo tipo di spostamento si fa largo con maggior insistenza, mentre fuori prevalgono logiche molto differenti. Anticipare tale fenomeno significa poterne guidare l'evoluzione con maggior equilibrio, questo è il monito che sentiamo di raccomandare a Case Concessionari, dunque ciò significa guardare al car sharing odierno non come all'alba di una chimera, ma come concretizzazione di un qualcosa di ineludibile e vicino.