



UNA CONDIVISIONE POCO SOSTENIBILE

Raffaele Bonmezzadri

Incuria dei clienti, danneggiamenti, tassazione elevata, scarsa sensibilità dei Comuni: ecco perché alcuni operatori lasciano il mercato o riducono i servizi. In attesa di una maggiore considerazione da parte delle istituzioni

Nomi importanti dell'industria dell'auto e dell'energia, ma anche startup. Dimensioni aziendali che andavano dal concessionario volenteroso, attivo a livello locale, fino alle collaborazioni tra grandi gruppi automotivi per servizi offerti in tutti i principali Paesi europei. È ampia e trasversale la compagine dei soggetti che hanno partecipato allo sviluppo del car sharing in Italia, come ci ricorda la foto di apertura di questo articolo. Scattata nel 2017, l'immagine richiama un momento in cui tutti gli indicatori – flotta di autovetture, numero di operatori e servizi, quantità di noleggi e percorrenze dei veicoli – puntavano in alto, anche se in

realtà i conti dei quattro big del settore accusavano già perdite importanti (attorno a 4.700 euro a veicolo: vedere Quattroruote di marzo 2017). Non sorprende, quindi, che gli operatori delle auto ritratte qui sopra abbiano conosciuto in seguito profonde trasformazioni o siano usciti dal mercato.

Alleanze e passaggi di proprietà
DriveNow, ai tempi espressione di BMW e Sixt, si sarebbe fusa con Car2go, società dell'allora gruppo Daimler, per dare vita a Share Now, joint venture fra i due gruppi tedeschi in seguito ceduta a Stellantis e integrata nell'offerta di Free2move (che alcune indiscrezioni degli ultimi mesi indicano in

procinto di essere messa sul mercato da parte del gruppo italo-francese). Share.ngo ha abbandonato la contesa, mentre Enjoy resta saldamente l'operatore principale. Questo modello di mobilità alternativa, però, da alcuni anni ha smesso di crescere, nonostante il ricambio di attori sul mercato, per gran parte dei quali è oggi impossibile, in funzione delle singole forme societarie, stabilire con esattezza i risultati economici come era stato fatto nel 2017. E con la fine del 2025 sono arrivati due segnali dell'aggravamento di una situazione che ormai va oltre la semplice stasi rispetto agli anni precedenti, nei quali s'è registrato più un travaso fra modalità e



percentuali di utilizzo che una reale crescita. Due avvenimenti che, per i clienti, rappresentano un ulteriore ridimensionamento dell'offerta. Il ritiro di Zity da Milano era ormai nell'aria e ha addirittura anticipato lo smantellamento del brand del gruppo Renault da cui dipendeva, Mobilize, come entità autonoma all'interno del gruppo Renault (si veda il riquadro pagina 19). Meno drastica la decisione, annunciata da Enjoy negli stessi giorni, di rinunciare a offrire la modalità di utilizzo più flessibile, cioè la possibilità di ritirare l'auto e lasciarla dov'è più conveniente per l'utente. Il car sharing di Enilive passa a una funzionalità più vincolata, che richiede di

prelevare e riconsegnare il veicolo esclusivamente negli Enjoy Point (aree dedicate all'interno delle stazioni di servizio della rete della compagnia energetica) e in vari aeroporti e stazioni ferroviarie.

Procedure più rigide

Per usare la terminologia del settore, una quota consistente della flotta italiana delle auto in sharing disponibili (Enjoy muove più del 40% delle vetture condivise presenti in Italia) passa così dal free floating (flusso libero) allo station based (postazione fissa). Un'evoluzione che, come è facile prevedere, nel corso di quest'anno inciderà sugli indici riportati nella

tabella di pagina 18, dedicata all'andamento delle due modalità dal 2020. Inoltre, precisa Enjoy, l'accesso alle zone a traffico limitato non è più consentito e, in caso di parcheggio sulle strisce blu, sarà necessario pagare la sosta secondo le normali tariffe locali. Per la retribuzione del servizio, poi, le carte prepagate non sono più abilitate. Sui motivi che hanno impedito al car sharing di essere da un lato remunerativo per le aziende che lo propongono e dall'altro vantaggioso per un numero sufficientemente ampio di utenti s'è detto e scritto molto. Questi argomenti sono stati ribaditi nelle scorse settimane dagli organismi



Il servizio a parcheggio libero è più esposto ai danni o ai furti di parti del veicolo. Nella foto, una Fiat 500 di Enjoy a Milano. Dal capoluogo lombardo s'è da poco ritirata Zity (nell'immagine in basso della pagina seguente)

di rappresentanza dell'industria. "La decisione dell'operatore arriva in un contesto già segnato da forti criticità economiche e regolatorie", ha commentato Assosharing all'indomani dell'annuncio di Zity. Il riferimento è al canone applicato dal Comune di Milano alle vetture in condivisione, "di gran lunga il più esoso tra le grandi città italiane, oltre che dagli elevati costi operativi, mentre Roma, Torino e Bologna hanno scelto di rivedere o azzerare i canoni per non compromettere un servizio divenuto es-

senziale per la mobilità urbana". Parole che testimoniano una preoccupazione diffusa per il trattamento riservato allo sharing dalle istituzioni.

Lo spostamento dell'offerta

Non smette poi di inquietare gli operatori e i loro rappresentanti la questione dei costi legati al ripristino dell'operatività delle vetture a seguito di danni dovuti all'incuria di una parte dell'utenza, veri e propri atti di vandalismo o furti. "Anche se lo spostamento dell'offerta

verso il car sharing a postazione fissa va verso quella parte della clientela più fedele alla mobilità condivisa e meno incline ai comportamenti incivili", sottolinea Giuseppe Benincasa, direttore generale dell'Aniasa, "è un peccato che venga penalizzata una formula che rappresenta l'ideale chiusura del cerchio delle varie forme di fruizione dell'auto come servizio e non come possesso, complementare al noleggio a breve e a lungo termine". Una risorsa che Benincasa ritiene ovvio sia considerata sullo

FREE FLOATING O STATION BASED: A CONFRONTO I DATI DI UTILIZZO

Nella tabella qui sotto, l'evoluzione degli indici di utilizzo delle auto in car sharing pubblico in Italia durante gli ultimi sei anni, riferiti alle due principali modalità di fruizione del servizio: free floating (flusso libero) o station based (postazione fissa).

	Flusso libero						Postazione fissa					
	2020	2021	2022	2023	2024	2025*	2020	2021	2022	2023	2024	2025*
Tasso di rotazione giornaliero	2,9	2,9	3,6	2,4	2,1	2,1	0,5	0,7	0,6	0,7	0,6	0,7
Percorrenza annuale (km)	8,632	10,385	15,995	11,705	10,416	n.d.	4,756	5,682	6,200	6,419	6,071	n.d.
Lunghezza del noleggio (km)	8,3	9,9	12,2	13,4	13,4	12,9	25,8	23,9	26,7	26,2	27,1	39,8
Durata del noleggio (minuti)	40,2	43,7	72,8	87,7	85,3	n.d.	217,8	197,9	250,2	279,7	225,3	n.d.

* Stima - Fonte: Osservatorio nazionale sharing mobility

stesso piano delle altre modalità di trasporto locale, tenendo conto dei problemi registrati e più volte denunciati in questi anni: costi legati ai danneggiamenti e ai furti, canoni comunali, Iva al 22% (anziché al 10% riservato ai taxi e ai mezzi pubblici). "Serve un quadro normativo serio e chiaro", conclude Benincasa, "alle istituzioni chiediamo un confronto aperto a tutti: associazioni della filiera, dei consumatori, dei Comuni, degli operatori, per cercare di capire come armonizzare le regole a livello nazionale e, finalmente, rendere percorribile un sistema che all'estero funziona". A questo proposito, il più recente rapporto del ministero dei Trasporti tedesco sulla mobilità in Germania prende in considerazione la fruizione del car sharing non solo da parte di singoli, ma di una sempre maggiore quota di famiglie. Nel 2023 (ultimi dati disponibili), il 9% dei nuclei familiari era iscritto a questa forma di mobilità: circa 3,7 milioni, cioè quasi il doppio (+1,7 milioni) rispetto al 2017. Fra gli aspetti sottolineati dallo studio tedesco, il fatto che l'utilizzo più frequente della modalità station based coincide con una minore propensione all'utilizzo dell'auto privata rispetto alla free floating. **F&B**

FINISCE ANCHE LA CORSA DI MOBILIZE

L'arrivederci di Zity da Milano ha presto assunto i connotati di un addio. All'annuncio dell'interruzione del servizio di car sharing (contemporanea allo stop a Madrid, dopo quello, nel 2024 a Parigi), è seguita la comunicazione di un ripensamento strategico delle attività del gruppo Renault nel settore dei veicoli condivisi, gestite attraverso il marchio Mobilize. A quest'ultimo, nato nel 2021, erano state attribuite pari dignità e autonomia rispetto agli altri brand della galassia francese come Dacia o Alpine, in virtù di una specializzazione a tal punto spinta nella mobilità elettrica da prevedere, accanto ai servizi commerciali, finanziari, di connettività e di ricarica, addirittura una propria gamma. La Limo, berlina dedicata alle flotte di taxi e ride hailing, è stata la prima a essere accantonata. Il progetto di una citycar ha dato in effetti vita alla Dacia Spring, mentre un commerciale compatto con i geni del concept Renault EZ-Flex è stato portato in dote al progetto Flexis (Renault, Volvo e Cma-Ggm), che quest'anno darà vita, fra gli altri, al Renault Estafette. Rimaneva la micromobilità per passeggeri e merci, con i quadricicli Duo e Bento (nella foto sotto, da destra), che però, dopo aver intrapreso percorsi distributivi più convenzionali rispetto alle premesse – non condivisione, ma vendita nelle concessionarie Renault –, sono stati cancellati. Il nome Mobilize resterà per alcuni servizi finanziari.

