



SOS car sharing: la crisi del noleggio veloce tra vandalismi e un modello economico insostenibile

Andrea Pagani



Il car sharing cambia modello per non morire: a Milano tramonta il parcheggio libero. Tra vandalismi, costi record e calo dei noleggi, Enjoy vira verso stazioni fisse e utilizzi più lunghi. Il settore si trasforma in noleggio a breve termine per salvare bilanci e sostenibilità

Doveva essere il simbolo di un futuro più verde, tecnologico e in grado di ridurre il traffico nelle grandi città. Vetture in ogni angolo, senza le preoccupazioni dell'area C e dei parcheggi a pagamento. La libertà di lasciare l'auto ovunque, la sicurezza di trovarne una pronta a partire, senza il pensiero del bollo, dell'assicurazione e della manutenzione. Gli ingredienti sono perfetti, la ricetta però non è riuscita. Il settore del car sharing non ha mai avuto il ritorno economico sperato e dopo anni in perdita, le aziende si stanno adattando. A Milano le auto verdi di Zity, del gruppo Renault, sono state ritirate e le 500 rosse di Enjoy, da inizio gennaio, avranno come unico punto di riferimento gli Enjoy Point, dicendo addio al parcheggio libero. I numeri mostrano chiaramente la crisi del settore. Il rapporto redatto da Aniasa - Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital – parla un ulteriore calo dei noleggi nel 2024, poco più di 4

“

Il car sharing si sta spostando sempre di più su una forma di noleggio a breve termine

”



Localizzazione dei veicoli disponibili per il noleggio in un sistema free-floating

milioni (2,2 milioni dei quali solo a Milano), rispetto ai 5 milioni del 2023. Anche i dati sugli utenti sono allarmanti: su 1,2 milioni di persone che hanno sottoscritto il servizio, solo 330mila sono veramente attivi. Numeri che si scontrano con quelli pre-pandemia quando i noleggi annuali sfioravano i 10 milioni. Nel 2024 il fatturato complessivo del comparto vehicle sharing si è attestato su cifre poco superiori ai 200 milioni di euro. Il noleggio free-floating ha inciso per il 31%, pari a circa 62 milioni di euro. Come hanno evidenziato però le associazioni di settore, il numero dei noleggi è sì diminuito, ma al contempo è aumentato il tempo medio di utilizzo. Se tra 2018-2019 la durata media si aggirava intorno ai 30 minuti, nel 2024 si è avvicinato alle due ore – per quanto riguarda Milano. Come ha affermato Alberto Valecchi, responsabile contrattazione collettiva e rapporti concessori di Aniasa, «il car sharing si sta spostando sempre di più su una forma di noleggio a breve termine. Sempre più frequentemente le aziende offrono la possibilità di usare la macchina non solo a minuti, ma anche per frazioni di giornate o anche giornate intere, se non per tutto il weekend». Il primo operatore a rivoluzionare il mercato e il modello operativo è stato Enjoy. Secondo Alberto Valecchi, l'azienda «si sta spostando sempre di più su una logica diversa». La società, parte del gruppo Eni, ha fatto sapere ai clienti che a partire dal 12 gennaio 2026 a Milano i propri veicoli avranno esclusivamente come punto di riferimento gli Enjoy Point. Aree dedicate all'interno delle stazioni di servizio Enilive e in vari aeroporti e stazioni ferroviarie. Come scrive la società nel comunicato stampa: «La trasformazione del servizio consentirà a Enilive di mantenere uno standard di cura delle auto Enjoy più elevato: grazie alla sinergia con i gestori delle stazioni di servizio, sarà più facile monitorare lo stato dei veicoli e intervenire per eventuali necessità di manutenzione». Si tratta di un'iniziativa che mira anche a limitare i costi semplificando la gestione della flotta. Come ha affermato il professore Luca Studer, responsabile del laboratorio mobilità e trasporti del Polimi, «il sistema floating ha dato molta più elasticità al modello, ma ha dei costi ed una gestione molto complessa». Il nuovo modello, segnala Valecchi, permette soprattutto un maggiore controllo della flotta di veicoli. «Nel

corso di questi 10 anni le aziende hanno registrato situazioni di cannibalizzazione dei veicoli, con furti di batterie e di gomme creando notevoli danni economici», non solo dovuti ai costi dei pezzi di ricambio, ma anche alla difficoltà nel reperirli. Tempistiche che impediscono un veloce ritorno in strada del veicolo e quindi un minore uso e mancati guadagni, «perché l'azienda paga al Comune le tariffe per mantenere l'accesso alle strisce blu e all'Area C, mentre quella macchina non è in strada». La cannibalizzazione dei veicoli costituisce un importante costo per le società di car sharing. L'altra principale voce di spesa è il costo delle tariffe comunali per poter accedere alla Ztl e parcheggi a pagamento. Ma bisogna ragionare anche sull'incuria degli utenti. Per regolamento nelle vetture in sharing non si potrebbe fumare e portare animali, anche per un discorso di allergeni. «Quante volte abbiamo visto nelle auto mozziconi di sigarette, cenere, sporcizia o peli di cane?» ha affermato Alberto Valecchi. Sono situazioni che però disincentivano l'uso dello sharing. «Pensiamo anche alle rimozioni delle auto – ha aggiunto Valecchi -. Con la mia auto privata sto attento a come e dove parcheggio, ma una macchina in sharing tendo a parcheggiarla inconsciamente ovunque anche in zone di mercato. Una volta rimossa, la vettura non viene più resa disponibile per 23 giorni». In tutte le città italiane ci sono circa 3300 vetture totali, ma come riporta Il Corriere della Sera, solo la metà di queste sono effettivamente disponibili e funzionanti. Il professore Studer ha evidenziato come i costi di manutenzione e il numero di veicoli talmente vasto da tendere possibile una copertura ottimale cittadina sono i principali limiti alla diffusione dello sharing. La fine del free-floating non è la morte del car sharing, ma più probabilmente una sua maturazione. Il passaggio agli Enjoy Point e al noleggio a lungo termine indicano che le aziende hanno smesso di inseguire un'utopia per cercare la sostenibilità economica. Se questo nuovo modello saprà mantenere i benefici ambientali evidenziati dal professor Studer — meno auto private e meno suolo pubblico occupato — allora potrebbe essere il cambiamento necessario per una Milano meno congestionata e con una migliore qualità dell'aria.



“

Il sistema floating ha dato molta più elasticità al modello, ma ha dei costi ed una gestione molto complessa

”



Aniasa, Associazione Nazionale Industria dell'Autonoleggio, della Sharing mobility e dell'Automotive digital