

ALLARME CAR SHARING

“Con la crisi attività crollata del 90%”

Parlano Enjoy, Sharen'go e Share Now. Aniasa: “Ripresa non prima di 6 mesi dalla fine del lockdown”

a pag. 10

Il grido del car sharing: “Attività crollata del 90%, le istituzioni aiutino il settore”

Sanificazioni, ampliamento dell'area operativa e noleggi a lungo termine: si studiano soluzioni sostenibili per non perdere i livelli raggiunti. Parlano Enjoy, Sharen'go e Share Now. Aniasa: “Ripresa non prima di 6 mesi dalla fine del lockdown”

di **Alfredo Spalla**

La cosiddetta sharing economy si basa su una premessa che, durante l'epidemia da Covid-19, appare tutt'altro che scontata: la condivisione. In attesa della fine del lockdown, alcuni analisti cominciano a interrogarsi su quale sarà l'impatto della crisi su un modello economico e sociale fondato sulla gestione comune di beni e servizi.

All'interno della sharing economy vi è poi un dibattito sul futuro dello sharing dei mezzi di trasporto: auto, scooter, biciclette e monopattini. Le persone, pur provviste di mascherine, guanti e disinfettante, riusciranno a salire su una macchina guidata pochi minuti prima da uno sconosciuto? Vorranno indossare un casco “condiviso” in motorino? Sono interrogativi che accomunano il mondo dello sharing. Associazioni come Motus-E e Legambiente (QE 8/4), pur riconoscendo che inizialmente ci sarà un ritorno alla mobilità individuale, si sono però esposte affinché il capitale dello sharing di questi anni - costituito da meno veicoli in circolazione e un uso maggiore dei mezzi leggeri - non sia dilapidato nei mesi immediatamente successivi alla fine della pandemia.

Il mercato italiano

Uno dei settori che ha maggiormente patito questa “crisi di mobilità” è sicuramente il car sharing. Aniasa (Associazione nazionale industria dell'autonoleggio e servizi automobilistici) già a marzo registrava una contrazione dei noleggi del car sharing del 60%. Secondo l'ultimo rapporto dell'associazione, riferito all'anno 2018, in Italia ci sono 1,8 milioni di clienti.

Gli utenti attivi, ovvero quelli con almeno un noleggio negli ultimi 6 mesi, sono circa un terzo (640.000). La flotta di veicoli è stimata in 6.600 unità, con quasi 12 milioni di noleggi. Un volume generato soprattutto nelle grandi città.

Questa prima contrazione è spiegabile con la sensibile riduzione degli spostamenti. Secondo i mobility trends di Apple, aggiornati al 12 aprile, gli italiani hanno impiegato l'automobile il 76% in meno rispetto all'inizio dell'emergenza. Il “Covid-19 mobility report” di Google, anche questo derivato dalla raccolta di dati provenienti dalle app di mappe, comunica invece che in Italia la mobilità verso i luoghi di lavoro si è ridotta del 62%.

In questo contesto si inseriscono le prospettive di Aniasa per il mese di aprile, sensibilmente peggiori rispetto a quelle di marzo. “Le nuove misure restrittive assunte dal Governo hanno determinato un comprensibile blocco quasi totale delle attività del car sharing: ad oggi -90% rispetto allo stesso periodo dello scorso anno. Pur a fronte di una domanda crollata, la flotta su tutto il territorio nazionale è rimasta nella disponibilità degli abbonati”, spiega a QE Alberto Valecchi, coordinatore sharing mobility in Aniasa.

Ma quali soluzioni si possono predisporre in una crisi così acuta? Attualmente, gli operatori sembrano lavorare su tre possibilità. La prima riguarda una frequente sanificazione delle vetture, seguita da una strategia di comunicazione



che spieghi agli utenti le misure che sono state adottate per garantire il servizio in sicurezza.

La seconda - suggerita anche da alcune associazioni (QE 15/4) - è quella di ridurre le tariffe, ampliando l'area operativa del car sharing ad altre zone delle città.

La terza prevede la possibilità di offrire un noleggio a lungo termine agli utenti, magari riducendo contemporaneamente la flotta presente su strada. Meno mezzi, ma per più tempo, e soprattutto meno persone che in una giornata usano la stessa macchina.

Il vulnus di queste soluzioni è che non possono essere considerate pienamente sostenibili dal punto di vista economico. Perlomeno non sul lungo termine e non senza il sostegno di Comuni o Governo.

L'igienizzazione

Le società di car sharing, partendo dal presupposto che "la sicurezza dell'utente viene prima di ogni cosa", stanno ragionando su alcuni modelli di sanificazione. Non è ancora chiaro - come per altri aspetti del nuovo Coronavirus - quali siano gli effettivi rischi di un contagio all'interno delle automobili. È possibile infettarsi usando i guanti su volante e cambio e disinfettando gli schienali? Non esiste una risposta definitiva. Aniasa consiglia ai propri associati di lavorare sulle indicazioni dell'Istituto superiore di sanità (Iss). Mediamente una vettura viene noleggiata per 28 minuti. Ciò si traduce in una frequente rotazione di utenti.

"Siamo ancora in una fase di analisi. A Madrid abbiamo fatto dei test per una settimana sanificando le vetture dopo ogni utilizzo. È assolutamente insostenibile dal punto di vista economico e logistico per due ragioni: perché durante la pulizia la macchina rimane inutilizzabile per altri noleggi, e poi perché c'è un costo dell'operazione e di logistica", spiega a QE Andrea Leverano, regional operations director south west di Share Now, la società di sharing in cui è confluita Car2go.

"L'alternativa - prosegue Leverano - sarebbe quella di dare la possibilità all'utente di auto-igienizzare la vettura con dei kit monouso. A quel punto bisognerebbe riflettere sulla distribuzione, ma anche

sull'uso improprio che alcuni potrebbero farne. Bisogna capire quale sarà la nostra curva del percepito e come comunicheremo questo cambiamento".

Nel periodo pre-crisi una macchina poteva essere usata fino a 15-20 volte al giorno. Le società comunicano di aver aumentato sensibilmente il numero di sanificazioni, ma è piuttosto inverosimile che si riesca a farlo dopo ogni noleggio.

Il servizio fuori dal centro

Enjoy, lo sharing offerto da Eni, traccia a QE uno scenario più ottimistico della situazione: "I dati delle ricerche finora disponibili e i trend rilevati nei Paesi che stanno uscendo progressivamente dall'epidemia mostrano una forte propensione alla mobilità individuale. Di conseguenza è possibile prevedere anche in Italia un significativo incremento dell'utilizzo dell'auto privata e del car sharing".

Per Aniasa invece ci vorrà ancora molto tempo. "Nel migliore dei casi prevediamo che per tornare sui livelli simili a quelli conosciuti potrebbero trascorrere non meno di 6 mesi dal momento in cui torneremo a una libera circolazione", spiega Valecchi di Aniasa.

Non è quindi un tabù sollecitare un sostegno del settore pubblico. "Abbiamo chiesto ai Comuni e agli aeroporti dove siamo presenti la sospensione dei canoni versati dagli operatori per ogni singola auto su strada", aggiunge il coordinatore dell'associazione di categoria.

Un contributo delle amministrazioni comunali aiuterebbe anche ad estendere il servizio nelle aree meno centrali delle città. Per farlo, però, si dovrebbe colma-

re un gap ingente. "Andare nelle zone meno urbanizzate rappresenta un altro elemento di insostenibilità economica. Il volume stimato è 1-2 noleggi al giorno. Siamo meno competitivi in un contesto in cui l'auto privata rappresenta una necessità assoluta. Ma si potrebbe farlo inquadrando il discorso in una politica globale di sostegno e incentivo", commenta Leverano di Share Now.

Il lungo termine

C'è, infine, una terza opzione ed è quella sposata con maggior convinzione da Sharen'go. È l'allungamento del periodo di noleggio, passando dal breve termine al medio-lungo. Durante la crisi, a differenza degli altri operatori, Sharen'go ha progressivamente bloccato la propria flotta.

Una parte delle vetture elettriche è stata quindi destinata al nuovo servizio MySharen'go. "Abbiamo raccolto già un buon numero di prenotazioni, la formula sta avendo un buon riscontro. Per gli utenti rimangono i benefici come la possibilità di parcheggiare gratis e l'assicurazione. Inoltre scompare il limite dell'area operativa e l'auto può essere usata anche da un familiare e/o per attività di delivery", racconta la società a QE.

Chi lo sceglie per un mese paga un canone di 450 euro (15 al giorno), mentre chi opta per un piano annuale paga 250 euro al mese, ovvero 8,30 euro al giorno.

Share Now sta testando una soluzione simile proponendo il pacchetto "Care now", dedicato al personale ospedaliero e ad altre categorie in prima linea nella lotta al Covid-19. Fino al 3 maggio è infatti possibile usufruire di un noleggio di 30 giorni con la vettura al prezzo di costo.

Il mondo del car sharing ritiene che il mix di questi tre fattori potrà preservare, in parte, la sostenibilità del business, ma allo stesso tempo chiede alle istituzioni di fare la loro parte, portando avanti una riforma della legislazione finalmente in linea con le esigenze della società.

