

Che futuro ha il car sharing?



di **Antonio Piemontese**

Contributor

6 May, 2020

L'emergenza collegata al coronavirus cambierà il modo di spostarsi. Ma gli utenti torneranno alla guida delle auto condivise?

Il car sharing è a rischio? L'impatto del nuovo coronavirus sul settore dei noleggi brevi è stato forte. A **Milano** la contrazione ha iniziato a manifestarsi in maniera evidente l'ultima settimana di febbraio, con un **calo del 26%** (dato aggregato riferito a tutti i player, fonte: Urbi). **Due mesi** dopo, si aggira attorno al **90%**. Se, nello stesso periodo dell'anno scorso, nel capoluogo lombardo si facevano circa 16mila viaggi al giorno, a fine aprile 2020 le corse sono solo, all'incirca, 1.800. Per dare un'idea: prima dell'emergenza Covid-19 ogni vettura passava di mano dieci volte al giorno, oggi solo due.

Pesano le **limitazioni alla mobilità individuale**, affermano le società che forniscono il servizio. Ma, in prospettiva, a contare di più potrebbe essere l'avversione degli utenti per l'**utilizzo condiviso**: nella fase 2 molti potrebbero preferire non salire su una vettura senza sapere chi l'ha guidata prima. Per questo le aziende hanno cominciato a correre ai ripari.

Car sharing: un settore già in crisi?

Gli ultimi dati disponibili a livello nazionale sono quelli del rapporto 2019 stilato da Aniasa, l'**ente che raccoglie gli operatori del comparto**. Secondo le cifre (relative all'anno precedente) erano quasi **1,8 milioni gli utenti iscritti**, in crescita rispetto al 2017. Con il parco vetture fermo a 6.600, i noleggi totali sono aumentati del 27% in dodici mesi. Diminuiti, invece, gli utenti attivi. *“I dati erano nell'aria – spiega il report -. Il modello di business del car sharing, che ha attratto nei primi anni nuovi clienti ma anche curiosi, dal 2018 ha iniziato finalmente a stabilizzarsi su una base solida di utenti più fedeli, che fanno ricorso sistematico a tali servizi”*.

L'utente medio, secondo le statistiche, sarebbe maschio (63%). Per quel che riguarda le fasce d'età, sono i **millennials (26-35 anni) a farla da padrone con il 30% del totale utenti**, seguiti dalla cosiddetta "generazione Z" (18-25 anni), che si ferma al 26%. Il picco delle corse si registra tra le 16 e le 19, mentre la distribuzione nei giorni della settimana appare piuttosto omogenea.

Le compagnie sono gelose dei dati sul fatturato. Ma, se il business si sta consolidando, fare utili, lamentano gli operatori, è difficile: tra manutenzione ordinaria, assicurazione, carburante e tasse comunali **i margini sono ridotti**. Non bastasse, ci si mettono i danneggiamenti, che costringono le vetture a fermarsi ai box per le riparazioni, perdendo giorni preziosi. Ora per convincere gli utenti a tornare, le aziende puntano sulla **sanificazione delle vetture** – che si è fatta fino a quattro volte più frequente – e consigliano l'utilizzo di guanti e mascherina. I costi, *ça va sans dire*, si impennano. Come le difficoltà logistiche da gestire.

Le ragioni per investire

Per capire per quale motivo le società continuano a fornire un servizio che non è profittevole bisogna scavare oltre le apparenze del conto economico. Secondo Emiliano Saurin, fondatore di **Urbi**, servizio di mobilità che aggrega i principali noleggi in un'unica app e oggi rientra nell'orbita del gruppo Telepass, le ragioni sono almeno due. *“Da una parte c'è la possibilità di raccogliere dati sulle abitudini del pubblico. Fino a qualche anno fa l'unico punto di contatto con il consumatore per le case automobilistiche era il concessionario. Ma con internet le cose sono cambiate. Così, le informazioni sulle abitudini di guida diventano molto utili per studiare i nuovi veicoli da immettere sul mercato”*. Non solo. Sempre parlando di dati, per Saurin *“le informazioni sui percorsi più utilizzati possono tornare molto utili anche alle amministrazioni comunali”*. Ma c'è un'altro motivo. *“Ci sono anche ragioni di marketing”* e quelle legate alla sostenibilità ambientale.

*“Una delle ragioni per cui le aziende automotive investono nel car sharing è che un **asset fondamentale come l'auto non si può più vendere come una volta**”,* afferma Andrea Leverano, direttore generale di ShareNow, servizio di car sharing nato dalla **fusione di Car2go (Daimler) e DriveNow (Bmw)** nel febbraio 2019. *“Un tempo si andava venti volte dal concessionario prima di acquistare una macchina. **Oggi si fa tutto online**: ci si informa da casa, si fanno confronti, si configurano modelli. E ci si va una volta sola”,* è la tesi di Leverano: *“La relazione dei brand col cliente si gioca su dinamiche sempre più esperienziali. Un esempio? Sommando i dati, le nostre **auto elettriche in sharing** sono usate da molti più utenti rispetto al numero totale di test drive che facciamo in Italia. Insomma, l'azienda si pone in una logica di servizio e di investimento sulla customer base”*.

Segnali di crisi: Catania e Firenze

Ma occhio a sottovalutare i segnali di crisi. Qualche scricchiolio del modello portato avanti fino ad oggi si è già avvertito prima dell'allarme Covid-19. ShareNow **ha cessato il servizio a Firenze due**

mesi fa, ma ha chiuso i battenti anche a **New York, Seattle, Washington, Montreal, Vancouver, Bruxelles e Londra**. Enjoy, che fa capo all'Eni, non opera più a Catania da anni.

Il car sharing è diventato una **necessità**, oltre che un'abitudine a cui, in città come Milano o Roma, è ormai difficile rinunciare, perché copre aree, orari e rotte su cui non è conveniente (o non si può) investire. Per questo le aziende domandano la collaborazione delle amministrazioni locali per affrontare la fase di crisi.

*“Non chiediamo sovvenzioni dirette, ma di **sospendere il pagamento delle tasse comunali**”* attacca Alberto Valecchi, coordinatore sharing mobility di Aniasa, nelle vesti di portavoce del comparto: *“Abbiamo scritto alle amministrazioni. Bologna ci ha concesso la sospensione 20 giorni fa. Da Roma, cui versiamo un canone annuo di 1.200 euro per vettura, abbiamo avuto risposta sfavorevole. La Ragioneria sostiene che si tratta di una voce di bilancio significativa, e il via libera, dal loro punto di vista, non potrà esserci fino a che non sarà presentato un nuovo documento di previsione”*. Ma i tempi, sottolinea Valecchi, sono fondamentali: *“Il Comune di Milano non ci ha nemmeno risposto. Strano, perché il sindaco Sala nei giorni scorsi ha parlato molto di mobilità post crisi”*.

Il car sharing ha un futuro?

Anche per Saurin, *“il trasporto pubblico è sempre stato sovvenzionato in quanto fondamentale per i cittadini: si può pensare a un **sostegno** di questo tipo anche per **lo sharing**”*. E cita l'esempio di Miami, dove in alcune aree taxi e servizi condivisi sono stati chiamati a integrare i mezzi pubblici. *“Il punto è che non si tratta di aziende concorrenti: sono ormai parecchi gli studi che dimostrano come siano, piuttosto, **complementari al trasporto pubblico locale**. Ci sono situazioni in cui la macchina privata non rappresenta un'alternativa, e il trasporto pubblico non è abbastanza veloce. Questo ragionamento potrebbe essere la base della ripartenza”*, dice Saurin.

Mentre ShareNow propone una inedita politica di **noleggio a medio termine** a prezzi ridotti. Un ripensamento del modello di business? Leverano è netto: *“La nostra esperienza resta sul **brevissimo termine**, ma sul medio termine mensile ci stiamo facendo le ossa. Il cambiamento post-Covid-19 porterà la società nel complesso a ripensare la mobilità condivisa. E poi ci sono le economie di scala internazionali che un player come siamo noi può mettere in atto”*.

Anche Enjoy ostenta ottimismo. *“I dati delle ricerche finora disponibili ed i trend rilevati nei Paesi che stanno uscendo progressivamente dall'epidemia mostrano una forte propensione alla mobilità individuale – risponde la società alla nostra richiesta di un commento – Di conseguenza è possibile prevedere anche in Italia un **significativo incremento** dell'utilizzo dell'**auto privata e del car sharing**”*. Con una distanza media percorsa inferiore di poco agli 8 chilometri, per il car sharing la prossima sfida sarà misurarsi con biciclette, motorini e monopattini.