

» di Pier Luigi del Visco

**Fleet  
& Mobility**

**Il car sharing  
e la sua vera  
funzione**

**T**utti parlano del *car sharing* come del futuro della mobilità, ma esiste da oltre 20 anni e magari è tempo di verificare se lo strumento funzioni davvero, nel senso di stare in piedi economicamente, e quale sia esattamente il beneficio alla mobilità. Su questo, è sbagliato valutare il *car sharing* quando la macchina si muove, perché in questa fase non c'è alcuna differenza con l'uso di un'auto propria. Invece, lo strumento dispiega la sua efficacia quando la macchina non viene usata. L'auto propria resta ferma, quella in *sharing* no: sta qui l'idea semplice e vincente. L'utilizzo bassissimo, intorno all'8% del tempo, delle auto personali



(di proprietà o in noleggio è lo stesso) implica che queste occupino le strade per 22 ore al giorno, senza svolgere alcuna funzione. In realtà, una cosa la fanno: tolgono spazio prezioso alle auto che si muovono, rallentando il traffico.

Secondo un'analisi del Centro Studi Fleet&Mobility per Aniasa, a Roma 20mila auto in *sharing*, nuove e ibride, potrebbero eliminare fino a 228mila auto private vecchie e inquinanti: le emissioni di polveri sottili allo scarico scenderebbe di 83 tonnellate/anno. Inoltre, la velocità media di circolazione in città salirebbe da 19 a 21,5 km/h, con riduzione dei consumi e delle emissioni intorno al 10/12%.

Ma l'ipotesi è teorica e basata su un numero di vetture in

*sharing* dieci volte maggiore di quelle attualmente in uso. La vera questione è che il *car sharing* che abbiamo sperimentato in questi 20 anni non sta in piedi economicamente. È stato sostenuto da alcuni grandi gruppi, che possono serenamente perdere quelle che nei loro bilanci sono piccole cifre, e dai grandi comuni, che notoriamente non si occupano di volgarità quali il ritorno degli investimenti. La scommessa è se possa trovare l'equilibrio su numeri almeno dieci/venti volte quelli attuali, per una domanda che solo una grande metropoli può esprimere: Roma, forse Milano. Ma i privati una puntata a cifre simili non la reggono e forse nemmeno devono, visto che l'obiettivo è la migliore mobilità cittadina.

Il governo è sotto l'assedio di migliaia di portatori di idee, in cerca di un rivolo di soldi dal *PNRR*: magari una potrebbe essere investire sul *car sharing* a Roma.



Peso:15%