

Il telelavoro e la pandemia frenano ancora il car sharing

Nei primi sette mesi dell'anno sono dimezzati i noleggi di auto rispetto al 2019. Sul settore pesa anche una mancanza di strategia



Nonostante l'auto condivisa rappresenti una soluzione strategica per la mobilità cittadina, nei primi sette mesi dell'anno il settore del car sharing è ancora in calo. Gli effetti della pandemia continuano infatti a far leva su questo settore che registra da gennaio a luglio, circa la metà dei noleggi effettuati nello stesso periodo del 2019. Telelavoro e circolazione ancora limitata nelle città sono alla base del calo. Ma non solo.

Incide anche una politica incerta legata al sostegno dell'auto condivisa, che può svolgere un ruolo centrale per la riduzione delle emissioni inquinanti e per decongestionare le nostre città. «Servono più attenzione e misure strategiche: dall'abolizione del canone annuale per i veicoli alla riduzione al 10% dell'Iva su questi servizi, dall'inclusione nel bonus mobilità alla previsione di fondi pubblici per la promozione di piattaforme di mobilità pay-per-use» come sottolineato da Massimiliano Archiapatti, presidente di Aniasa, l'associazione che all'interno di Confindustria rappresenta il settore dei servizi di mobilità.

L'associazione ha messo a punto quattro proposte concrete per sostenere il settore e garantire una maggiore diffusione dei servizi di sharing, fondamentale strumento di mobilità nelle nostre città. Tra le proposte lanciate da Aniasa quella relativa all'abolizione, da parte delle amministrazioni comunali, del canone annuale richiesto per ogni veicolo su strada ai player del car sharing per svolgere il proprio servizio. Azione già intrapresa a macchia di leopardo solo da alcuni Comuni. Tra le misure richieste dal settore vi è poi l'allineamento dell'aliquota Iva al 10% (prevista anche per Tpl e Ncc), ossia l'aliquota in vigore per il trasporto urbano di persone, anziché l'attuale 22%. Nonostante il car sharing a flusso libero sia un servizio gestito da operatori privati, rientra a tutti gli effetti nel network dei trasporti urbani messi a disposizione dei cittadini. La natura del servizio è proprio quella di porsi come prezioso complemento ai mezzi pubblici ed essere utilizzato anche per gli spostamenti del primo/ultimo miglio o per raggiungere importanti snodi, quali le stazioni ferroviarie.

IN EVIDENZA

A sostegno

Aniasa chiede il Buono Mobilità

Tra le misure a sostegno indispensabili per il rilancio del settore, Aniasa chiede l'integrazione del Buono Mobilità (vigente dal 2020), che oggi prevede la copertura del 60% della spesa (fino a un massimo di 500 euro), per l'acquisto di biciclette, monopattini o mezzi simili, e

per l'utilizzo di servizi di mobilità condivisa ad uso individuale, con esclusione però delle autovetture. Proprio l'auto - sostengono dall'associazione - non può essere esclusa dall'incentivo: in un Paese come l'Italia, il car sharing può contribuire a sostituire l'utilizzo del mezzo privato, in particolare per i lunghi spostamenti cittadini per cui è difficile che gli utenti facciano ricorso ai servizi di micromobilità.

I progetti

MaaS, piattaforme con diverse opzioni

Numerose amministrazioni italiane stanno pianificando piattaforme MaaS (Mobility as a Service) per abilitare l'integrazione tra le diverse opzioni di mobilità sostenibile presenti in città, disincentivando l'uso dell'auto privata: questa strada potrebbe evitare che

gli operatori della sharing mobility debbano essere aggravati da ulteriori costi. Secondo uno studio Aniasa condotto dal Centro studi Fleet&mobility sulla città di Roma, dotare la capitale di una flotta di 20.000 auto in sharing, ne toglierebbe 228.000 dalle strade (ogni auto condivisa ne eliminerebbe circa 12), con una riduzione di emissioni pari a 83 ton/anno di pm10 (-10% rispetto ad oggi).