

INCHIESTA

Mobilità Che cosa c'è dietro il boom dei servizi di car sharing nelle grandi città

E l'auto divenne social

Tariffe competitive, semplicità di utilizzo, riconsegna libera. Nelle metropoli intasate dal traffico il trasporto condiviso entra in una nuova era. E oggi sempre più attira capitali privati. Milano fa da apripista, Roma resta ferma

Prendi la crisi, l'impennata dei costi del carburante e i prezzi delle assicurazioni. Aggiungi l'incubo parcheggio. Somma un livello sempre più alto di attenzione all'ambiente e la nuova mentalità degli under 30, per i quali la macchina non è uno status symbol ma al massimo una necessità. Il risultato è il crollo verticale del mercato automobilistico registrato dal 2007 a oggi. Cambiando prospettiva, però, il quadro non potrebbe essere più roseo: basta considerare l'auto non un bene di consumo ma un servizio. Da usare quando serve, pagando solo per il reale utilizzo che se ne fa. È la formula del car sharing, che sembra fatta apposta per questa fase di spending review e di rinuncia al superfluo. E infatti l'anno nero in cui Bologna per la prima volta annulla il Motor Show è anche quello dell'imprevisto successo delle Smart di

100 chilometri

percorrenza mensile sotto la quale non conviene avere l'auto di proprietà

Car2go a Milano. Non solo: entro dicembre anche Fiat (in partnership con Eni e Trenitalia) sbarcherà in forze nel mercato meneghino dell'auto condivisa con una flotta di 500.

Servizi di questo genere, con tariffe al minuto o all'ora (senza extra per la benzina o l'Rc auto), accesso alle zone a traffico limitato e sosta libera nei posti riservati ai residenti e in quelli a pagamento, non sono ovviamente una novità. Ma finora in Italia il settore è rimasto fermo su piccoli numeri, scontando un'offerta non molto conveniente e una comunicazione poco efficace. Quanti conoscono per esempio, il circuito Io Guido? Voluto a fine anni '90 dal ministero dell'Ambiente e gestito da Iniziativa Car sharing, un gruppo di enti locali, oggi ha poco più di 22 mila iscritti sparsi in 13 città (da Milano a Palermo, passando per Torino, Genova, Firenze, Bologna e Roma) a cui però mette a disposizione, in totale, solo 670 macchine. Per di più, il costo dell'abbonamento annuale (vedi tabella nella pagina successiva) scoraggia i

Smart Il sindaco di Milano Giuliano Pisapia e l'assessore alla Mobilità Pierfrancesco Maran alla presentazione di Car2go, e una schermata del sito che geolocalizza le auto.

15 milioni

gli utenti di car sharing in Europa nel 2020 secondo AlixPartners (500 mila in Italia)

guidatori più saltuari. E l'obbligo di lasciare l'auto nello stesso parcheggio dove la si è prelevata impedisce di utilizzarla per spostarsi da un punto all'altro della città, come si fa usualmente con quella di proprietà. Il quadro è cambiato quando, nel giugno scorso, la giunta Pisapia ha deciso di aprire il mercato milanese ai privati lanciando un avviso a manifestare interesse. Requisito fondamentale (oltre a un'esperienza almeno biennale nel settore, una flotta poco inquinante e

Trend Gli utenti saranno 15 milioni nel 2020

Basterà avere solo la patente

La società di analisi di mercato statunitense Navigant Research ha calcolato che oggi i clienti registrati a servizi di noleggio auto self-service sono 2,3 milioni a livello globale, destinati a diventare almeno 12 nei prossimi sette anni. In parallelo, i ricavi del settore salirebbero da 1 a 6,2 miliardi di dollari a livello

mondiale. AlixPartners rilancia con una previsione al 2020 di 15 milioni di utenti e 240 mila vetture coinvolte nella sola Europa. «L'Italia, immaginando una crescita in linea con la media Ue, potrebbe arrivare a un numero di utilizzatori compreso tra 300 e 500 mila», spiega Giacomo Mori, director del gruppo di consulenza

e business advisory. «Molto dipenderà dalla crescita dell'offerta e dalla competitività del servizio. Giocano a favore del settore la crescita dell'urbanizzazione, un parco circolante molto superiore a quello delle altre città europee (680 vetture per mille abitanti a Roma e 500 a Milano, contro le 260 di Parigi e le 300 di Londra) e le politiche di tutela dei centri storici. Basti pensare che

abbiamo 103 zone a traffico limitato, mentre in Germania sono 43 e in Francia solo 6». Vede invece qualche ostacolo? «Storicamente l'italiano ha sempre preferito spostarsi con un mezzo privato, anche a causa di servizi pubblici spesso non adeguati. Ma diverse ricerche mostrano che i giovani sono meno interessati ad avere un'auto di proprietà. Molti oggi non hanno neanche la patente». **C.B.**



l'operatività 24 ore su 24) è che i gestori offrano un servizio one way, cioè consentano di parcheggiare il veicolo vicino al luogo di destinazione, senza riportarlo indietro. «A fronte dei risultati del car sharing pubblico, ci siamo convinti che il Comune dovesse trasformarsi da gestore a regolatore del sistema», spiega **Pierfrancesco Maran**, trentenne assessore alla Mobilità e all'ambiente di Palazzo Marino. La prima a rispondere è stata Car2go Europe, jv tra la sussidiaria di Daimler

22.800

gli iscritti al circuito Io Guido (attivo in 16 città tra cui Roma, Milano, Bologna, Firenze)

(già operativa in 22 città tra Europa e Usa) e il gruppo di autonoleggio Europcar. Uno dei tre grandi player europei del settore, insieme a DriveNow (jv Bmw-Sixt) e Quicar di Volkswagen. Il servizio, che è partito a metà settembre con 450 Smart e una tariffa di 0,29 euro al minuto, ha già totalizzato oltre 48 mila iscritti. Fino a fine settembre, è vero, la tessera era gratuita, mentre a regime costerà 19 euro una tantum. Ma in nessun altro Paese il servizio aveva mai registrato una partenza migliore. Ben oltre i migliori auspici del management (vedi

l'intervista a pag. 34), che si prepara ora a incrementare la flotta, aggiungendo 150 auto a quelle già in circolazione, e a sbarcare anche a Roma. Un successo che ha svegliato dal letargo anche il noleggio a tempo gestito da Atm, GuidaMi, impegnato ora in una campagna di comunicazione e rilancio. E ha convinto Eni a contrattare con un progetto che sarà realizzato in partnership con Fiat e Trenitalia e, stando alle prime indiscrezioni, avrà prezzi lievemente più bassi rispetto a quelli di Car2go. «La domanda, che prevede una flotta di 600 unità (Fiat 500, ndr), è già stata accettata», annuncia Maran. «Quindi possono partire in qualsiasi momento. A fine anno, sommando Car2go, GuidaMi e il servizio E-Vai (gestito da Trenord e Sems, che mettono a disposizione un parco di un centinaio di mezzi elettrici) contiamo di avere in totale a Milano circa 1.500 mezzi in condivisione». Con quali vantaggi? «L'obiettivo principale è ridurre il parco circolante: negli ultimi dieci anni è sceso di 70 mila unità, ma abbiamo ancora 55 auto ogni 100 abitanti, contro una media delle grandi città europee in discesa da 40 a 30», fa presente l'assessore, che a fine settembre è stato nominato delegato nazionale dell'Anci per la Mobilità. I dati Ue mostrano che ogni veicolo in car sharing toglie dalle strade 10-12

macchine di privati, liberando spazi per la sosta, le piste ciclabili (da notare che negli ultimi due anni sono raddoppiati, toccando quota 25 mila, anche gli utenti del bike sharing) e le isole pedonali. Secondo l'Acì mantenere un'automobile costa in media 7 mila euro l'anno: se si percorrono meno di 10 mila km all'anno, non conviene. Le famiglie quindi faranno i conti e molte venderanno la seconda macchina. Mentre i giovani, che magari ne hanno bisogno solo la sera, potranno farne del tutto a meno. Il Comune dal canto suo ci guadagna, non solo in qualità dell'aria: i gestori pagano un forfait di 1.100 euro per ogni auto in cambio della possibilità di posteggiare nelle strisce gialle e blu e

7 mila euro

il costo medio annuo, tutto compreso, per il mantenimento di un'auto di proprietà

dell'accesso all'Area C. Una tipica situazione win-win, insomma. Che non ha scontentato neppure i tassisti, pur usciti vittoriosi dalla rivolta primaverile contro la app Uber rea di fare concorrenza sleale permettendo di prenotare in tempo reale, via smartphone, un'auto con conducente: Palazzo Marino, alla fine, ha richiamato all'ordine la società Usa stabilendo che gli Ncc non possano rispondere alle chiamate mentre sono in circolazione ma debbano attenderle nella propria autorimessa. Il car sharing, evidentemente, non è considerato un competitor. Anche perché, forse, dalla riduzione del parco auto private in

680

il numero di auto di proprietà ogni 1.000 abitanti a Roma: a Londra 300, a Parigi 260

circolazione gli stessi tassisti si aspettano di ricevere più chiamate. Il bando del Comune di Milano scade a fine anno e prima di allora Maran si aspetta di ricevere diverse nuove offerte, visto che più di un operatore straniero si



Milano I numeri di Car2go Se 48 mila vi sembran pochi...

«Bella li Milano». «Entro in centro». «È tutto incluso». Gli slogan in caratteri azzurri sulle fiancate bianche delle Smart Fortwo di Car2go sono diventati parte del paesaggio urbano milanese. Sintomo di un successo innegabile: 48 mila iscrizioni nelle otto settimane di lancio. E secondo **Gianni Martino**, manager operations di Car2go in Italia, il risparmio c'entra solo in parte: «La crisi influisce, ma è anche un fatto di attitudine. I milanesi sono più ricettivi nei confronti delle novità. A tutte le età: se all'estero gli iscritti si concentrano nella fascia 25-40 anni, qui si va dai 18 ai 70».

Domanda. Le scritte promozionali sulle auto fanno parte della strategia globale della casa madre Daimler?

Risposta. No, si inseriscono in una mia scelta strategica tagliata sul mercato italiano: ho dedicato tutto il budget al marketing non convenzionale. Negli altri Paesi ci sono state anche campagne tradizionali.

D. Altre specificità?

R. L'alta frequenza dei noleggi: anche tre o quattro per auto in una sola ora.

D. Alle 450 Smart già circolanti ne aggiungerete ora altre 150. E poi?

Offrirete anche auto più grandi?

R. No: per il traffico urbano la Smart è perfetta. E poi nel 90% dei casi il nostro utente si sposta da solo.

D. È vero che quelle lasciate in periferia subiscono molti danneggiamenti e furti?

R. Non più che negli altri Paesi dove è attiva Car2go. Comunque, per ovviare al problema basterebbe escludere dall'area operativa alcune piccole aree a rischio.

D. In che tempi porterete il servizio in altre città?

R. Entro quest'anno. Non c'è nulla di ufficiale, ma posso dirle che oggi sono a Roma per lavoro. **C.B.**



INCHIESTA

A ciascuno il suo servizio



Dove	Servizio e gestore	Iscritti	Parco auto	Abbonamento
Milano	Car2go - Daimler e Europcar www.car2go.com	48 mila	450 Smart Fortwo	No. Iscrizione una tantum: 19 euro
Lombardia	E-Vai - Trenord e Sems www-e-vai.com	13 mila (5 mila a Milano e provincia)	100, vari modelli (4-5 posti)	No. Per i clienti Gold iscrizione una tantum: 50 euro
Napoli	Bee - Renault e NeaHelioPolis www.bee.it	n.d.	40 Renault Twizy (2 posti)	Sì. Annuale per privati e professionisti: 30 euro
Milano*	GuidaMi - Atm www.atm.it/it/guidami	7.400	160, vari modelli (da 2 a 7 posti)	Sì. Annuale: 120 euro
Roma*	Car sharing Roma - Roma Servizi per la Mobilità www.carsharing.roma.it	3 mila	124, vari modelli (da auto 4 posti a piccoli furgoni)	Sì. Annuale: 101,63 individuale, 152,55 famiglia. Deposito cauzionale: 100 euro
Torino*	CarCityClub - Gruppo torinese trasporti e Leasys (Fga capital) www.carcityclub.it/	2.600	123, vari modelli (da auto 4 posti a piccoli furgoni)	Sì. Annuale per privati: da 120 euro
Bologna*	Atc car sharing - Atc www.atccarsharingbologna.it	1.100	49, vari modelli (da 4 a 7 posti)	Sì. Annuale per i privati: 100 euro

*Circuito Io Guido



è già messo in contatto con gli uffici della direzione Mobilità, trasporti e ambiente. Stando ai rumors, sul capoluogo lombardo puntano Autolib' e ZipCar. Cioè, rispettivamente, il servizio di car sharing che fa capo a Vincent Bolloré e mette oggi a disposizione dei parigini 1.750 auto elettriche (prodotte a Bairo Canavese); e il primo brand

mondiale del segmento, acquisito pochi mesi fa dal gruppo Avis per 500 milioni di dollari.

Fiat, intanto, si sta muovendo anche nella sua Torino, dove la partecipata Leasys ha già il 33% di CarCityClub (vedi l'intervista a pag. 35).

All'orizzonte, come annunciato dall'assessore alla Viabilità e ai trasporti

Claudio Lubatti durante il forum Smart Mobility World, si profila lo sbarco sotto la Mole di una flotta di 500 elettriche, quelle che il Lingotto commercializza solo negli Usa.

La formula dello sharing, d'altronde, permette di sfruttare al meglio i vantaggi dell'auto a batteria, che incarna il sogno della mobilità sostenibile ma resta poco



Ritiro e riconsegna

Prenotazione non obbligatoria, via web/app. Ritiro su strada. Al termine, si può lasciare ovunque all'interno dell'area operativa.

Prenotazione obbligatoria, con indicazione dell'orario di ritiro e riconsegna. Ritiro nelle 40 postazioni attive (presenti anche in aeroporti e stazioni). Riconsegna nella stessa postazione.

Prenotazione obbligatoria, indicando l'orario di ritiro e riconsegna. Ritiro e riconsegna presso Bee point con colonnine per la ricarica.

Prenotazione obbligatoria, con indicazione dell'orario di ritiro e riconsegna, via internet o telefono. Ritiro in parcheggi dedicati (80 a Milano e Torino, 85 a Roma, 40 a Bologna). Riconsegna presso il luogo del ritiro.

Tariffe base

0,29 euro/ minuto. 14,90 euro/ora. 59 euro per 24 ore. Compresi 50 km a noleggio

Veicoli elettrici: 5 euro/ora. Veicoli Euro 5 e Gpl bifuel: 2,4 euro/ora + 0,48 euro/km. Per clienti Silver (no iscrizione) 5 euro in più a noleggio

Al minuto: 0,15 euro la prima ora, 0,20 la seconda, 0,25 la terza. Dopo la terza ora è gratuito.

Combinata (oraria e chilometrica): da 2,20 a 3 euro/ora a seconda del modello + da 0,45 a 0,80 euro/km. Giornaliera: da 45 euro + costo al km
Combinata (oraria e chilometrica): da 2,03 a 2,69 euro/ora + da 0,34 a 0,45 euro/km a seconda della tipologia di auto (piccola, grande, media).

Combinata (oraria e chilometrica): da 2,45 a 3,50 euro/ora + da 0,72 a 1,10 euro/km a seconda del modello.
Giornaliera: da 38 euro + 0,28 euro/km

Combinata (oraria e chilometrica): da 2,50 a 3,20 euro/ora + da 0,30 a 0,60 euro/km a seconda del modello di auto. Giornaliera: da 40 euro + 0,30 euro/km

NOTA Tutti i servizi danno accesso alle Ztl e comprendono parcheggio gratuito nelle strisce blu e/o gialle. Tutti i servizi, con l'eccezione di Car2go, permettono di circolare nelle corsie preferenziali.



diffusa tra i privati per questioni di costo. Pioniera anche in questo caso è stata Milano, con E-Vai, mentre a Napoli è partito quest'anno l'esperimento Bee, voluto da Renault in partnership con la partenopea Nhp e basato su una flotta di 40 urban crosser a due posti Twizy. Tra le città che più avrebbero bisogno dell'intervento di un operatore

specializzato c'è invece la Capitale, dove la gara lanciata nel 2011 dall'Agenzia per la mobilità per individuare un gestore che mettesse a disposizione 200 nuove auto è andata deserta. Così i 2,7 milioni di abitanti continuano a poter contare su soli 120 mezzi tra Fiat 500, Grande Punto, Panda, Giulietta, Doblò, Fiorino, Lancia

Torino L'esperienza di Io Guido Ecco perché pubblico è meglio

Partito nel 2002 con una decina di auto, oggi CarCityClub conta 2.600 iscritti a Torino e ha una flotta di 123 veicoli. La srl che gestisce il servizio è a capitale misto: 66% Gtt - Gruppo torinese trasporti, 34% Leasys, società di noleggio a lungo termine controllata da Fiat e Crédit Agricole. Ma **Marco Cordeddu**, consigliere delegato, tiene a sottolineare che fa parte del circuito pubblico Io Guido. «Il nostro obiettivo, quindi, non è fare profitti ma tenere il bilancio in pareggio e ridurre il numero di auto di proprietà dei torinesi».

Domanda. E l'avete raggiunto?

Risposta. Sì. Il 70% delle 2 mila persone iscritte (gli altri 600 sono clienti aziendali) ha venduto la macchina o non l'ha mai comprata.

D. Il Comune di Milano vuole ottenere lo stesso risultato affidando però il car sharing a operatori specializzati.

R. Vedremo come va. Il privato ha le sue logiche di business. Ma sta in piedi solo se fa utili.

D. Car2go può contare su 450 auto e ha già un altissimo numero di iscritti. Non basta?

R. A rendere necessarie molte auto è la formula free flow. Che funziona bene in Paesi dove c'è un certo standard di rispetto delle regole, ma ora dovrà fare i conti con la realtà italiana. Per quanto riguarda le tessere, se si distribuiscono gratis è facile farne tante. Poi bisogna far sì che la gente usi le auto per rendere il servizio economicamente sostenibile.

D. A Torino avete in programma di ampliare la flotta?

R. Sì, la rafforzeremo con 10 auto elettriche. Il car sharing può contribuire a diffonderne l'uso, dimostrando che i modelli più recenti hanno un'autonomia estesa e un'estetica piacevole. **C.B.**

Y e Citroën C Zero. Ora la giunta di Ignazio Marino, che in Campidoglio ci va in bicicletta, intende metter mano al dossier approvando entro gennaio 2014 il nuovo Piano generale del traffico urbano incentrato su mobilità sostenibile, trasporto pubblico efficiente e, appunto, sharing di auto e bici.

Chiara Brusini