

Come sta cambiando
il modello dell'auto
condivisa. Per viaggiare
con meno spese,
maggiore efficienza
e più ecosostenibilità

Car sharing

Dove andiamo

FRANCESCO PATERNÒ

Il car sharing è la continuazione della guida con altri mezzi. Che non ci appartengono più, ma sono pagati per l'uso breve e in genere urbano. Niente più proprietà, bollo, assicurazione, meccanico, discussioni con i figli, solo una applicazione sul cellulare per cercare l'auto disponibile più vicina, usarla e pagare con carta di credito. Multe a carico se si viola la legge, ma questo è l'unico bagaglio della vecchia carta automobile che ci si porta dietro. Il car sharing sembra essere un affare più per chi la usa che per chi la noleggia. Perché è chi noleggia che si accolla i costi della proprietà, i rischi di atti vandalici e le eventuali spese di recupero. Le più grandi società di car sharing, Car2go di Mercedes (2 milioni di utenti registrati nell'ottobre scorso) e DriveNow di Bmw (sbarcata, sempre in ottobre, anche a Milano) sono avare di numeri, ma non facciamo torto a nessuno scrivendo che il punto di pareggio è spesso già un successo. L'auto condivisa è tuttavia un business mondiale crescente, perché le previsioni sono positive e perché riguarda la nostra sfera quotidiana, gli stili di vita, la nuova mobilità e apre scenari interessanti.

In un recente rapporto del Center for Automotive Research (Car), gli analisti americani prevedono che nel 2021 i programmi di car sharing in Nord America raggiungeranno 3,8 milioni di utenti e 50.800 veicoli, mentre quelli europei arriveranno a 10 milioni di iscritti e 242.600 veicoli, con la Germania in testa. Secondo Car, la scelta dei consumatori a favore dell'auto condivisa sta cambiando anche la decisione di acquisto: in Nord America il 41 per cento degli utenti del car sharing ha rinunciato a comprare la macchina,

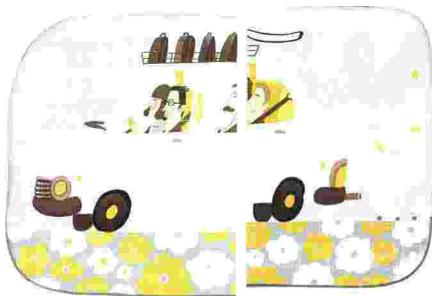
o a sostituirla con una nuova, fenomeno che in Europa scende di poco, al 32 per cento. Altro warning per l'industria dell'auto - sempre secondo Car - è che nel 2021 un'auto in condivisione prenderà il posto di 7,7 veicoli privati in Nord America e di circa 4 veicoli privati in Europa.

L'Italia è uno dei paesi più avanti, almeno nel car sharing: Roma è addirittura al terzo posto al mondo tra le città con più iscritti a Car2go. Sono 125mila, dietro soltanto a Berlino (141mila) e Amburgo (134mila), con Milano vicina (119mila). Mentre l'interesse degli italiani ha convinto l'imprenditore francese Vincent Bolloré a sbarcare a Torino, ancora nell'ottobre scorso, con il suo car sharing di Blue car esclusivamente elettriche. Insieme a Psa (Peugeot Citroën), Bolloré sta poi trattando per portare il car sharing alla francese fino a Los Angeles, un'operazione che per Psa, non presente in Nord America, potrebbe rivelarsi un cavallo di Troia per sbarcare sul quel mercato. Sulle potenzialità dell'auto condivisa Elon Musk, patron di Tesla e noto per essere uno che guarda lontano, ha spiegato l'estate scorsa qual è la sua idea, inaugurando in Nevada la sua Gigafactory di batterie per auto elettriche: «Ogni automobilista», ha detto rivolgendosi ai possessori di Model S e Model X, «potrà decidere se condividere l'auto e con chi. Gli basterà accedere all'app di Tesla e potrà scegliere se far guidare il veicolo solo da membri della famiglia o da altri autisti». E se un proprietario, dopo aver sborsato 100mila dollari per comprare una Tesla e poi darla in mano al primo venuto, ci ripensasse, potrà rinunciare alla condivisione con la stessa app. Qualcosa di simile ha in testa la Toyota con il suo parco di auto ibride, cioè virtuose per l'ambiente quasi come le elettriche di Tesla. Da gennaio, il costruttore giapponese lancerà un progetto pilota a San Francisco che permetterà a un gruppo selezionato di proprietari di Prius

e di Lexus CT 200h, in tutto 500 auto, di dare in noleggio la propria macchina quando non è usata e trarne un profitto usando la piattaforma di Getaround. L'ibrido condiviso c'è anche nella più vicina Forlì. Dove la Toyota ha appena inaugurato un servizio di car sharing classico con delle Yaris ibride, sperimentazione europea come l'altra a Dublino. Si chiama Yuko, in giapponese "andiamo". Verso dove ora si sa: un car sharing a guida autonoma. Futuro prossimo.

È un business che cresce in tutto il mondo perché le prospettive sono interessanti: riguarda la nostra sfera quotidiana, gli stili di vita

Alcune previsioni calcolano che in Europa nel 2021 un'auto in condivisione prenderà il posto di circa quattro veicoli privati



Partnership Grenoble Road e Coms prenota e vai

Da due anni a Grenoble è attivo un progetto creato da Toyota e da una serie di partner pubblici e privati: è basato sulla promozione della multimodalità, cioè sull'ottimizzazione dei collegamenti tra i vari mezzi di trasporto (pubblici e privati) in modo da ridurre il traffico e le emissioni inquinanti nell'ambiente. Per gli utenti ci sono 70 veicoli ultra-compatti i-Road e Coms di Toyota. Gli utenti possono prenotare tramite il proprio smartphone e pianificare gli spostamenti collegandosi a Métromobilité, il servizio online gestito dalla municipalità francese. (l.d.o.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

San Francisco La città pilota del long rent



L'avvio è previsto per il prossimo gennaio: San Francisco sarà città pilota dell'iniziativa ideata da Toyota e Getaround, startup californiana la cui piattaforma permette di dare in noleggio la propria macchina ad altre persone (per ore o per giorni, in base alle proprie esigenze). Cuore del nuovo progetto è la Smart Key Box (Skb), una scatola nera ideata dalla casa automobilistica nipponica che può essere installata nei veicoli senza dover ricorrere ad alcun tipo di modifiche e che avrà come prime applicazioni proprio il car-sharing di Getaround. La Skb permette l'apertura e la chiusura delle portiere e l'accensione del motore utilizzando un telefonino. (l.d.o.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA

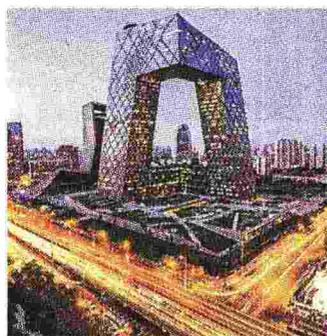


Indianapolis

In futuro sarà mobilità green solo mezzi pubblici elettrici

Rombo di motori, adrenalina e sfilata di vip. Quando si parla di Indianapolis, il pensiero corre subito alla celebre 500 miglia, che negli anni ha incoronato campioni del calibro di Emerson Fittipaldi, Jacques Villeneuve e Juan Montoya. Ma la capitale dell'Indiana vuole diventare un benchmark internazionale anche per la mobilità sostenibile. Un obiettivo che si sta concretizzando. Il sindaco ha preso l'impegno di sostituire entro tre anni tutta la flotta comunale (500 mezzi tra amministrazione, polizia, pompieri e così via) con vetture elettriche o ibride plug-in e di fare di Indianapolis la città degli Stati Uniti con il maggior numero di auto elettriche noleggiabili tramite car sharing. Dopo un anno dall'avvio del progetto sono un centinaio le stazioni attive e un migliaio le vetture disponibili; l'obiettivo è di raddoppiare questi numeri entro la fine del 2018. (l.d.o.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Pechino

Basta con i mega-ingorghi via ai servizi alternativi

Per molti cinesi l'auto in proprietà è il segnale del benessere raggiunto dopo anni di povertà e sacrifici. Di pari passo l'attenzione alle questioni ambientali non ha ancora raggiunto livelli paragonabili al mondo occidentale. Eppure la situazione è in evoluzione, complici i giganteschi ingorghi delle metropoli del gigante asiatico e la difficoltà di trovare parcheggio. Da qui la nascita di diversi servizi di car sharing, soprattutto a Pechino e Shanghai, con posti riservati e accesso al centro urbano senza pagamento tariffario. Un recente studio di Accenture segnala che il 70 per cento di quanti abitano nella capitale cinese è disposto a utilizzare un servizio di car sharing, anche per ovviare alle sempre più frequenti giornate di circolazione a targhe alterne (un provvedimento diffuso anche nei centri di medie dimensioni), con i giovani più propensi ad abbracciare la novità. (l.d.o.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Amsterdam

Pochi spazi per i parcheggi è boom delle vetture a noleggio

Amsterdam è stata l'antesignana mondiale del car sharing, con un progetto a matrice pubblica - denominato Witkar (in foto) - partito addirittura nel 1974. Ma i tempi non erano abbastanza maturi e dopo un decennio l'iniziativa tramontò, per poi tornare a fare capolino intorno al 2000. Passeggiando nel meraviglioso nucleo centrale di Amsterdam, dentro l'anello del canale Gracht, emerge chiaramente come lo spazio per la sosta dei veicoli privati sia limitato, anche per l'impossibilità di realizzare parcheggi sotterranei a causa del livello elevato delle acque. Una scelta chiara dell'amministrazione comunale, compensata dall'ampia disponibilità di vetture in car sharing, con tutti i principali operatori internazionali del settore presenti in città, oltre che da una fitta rete di piste ciclabili e da un efficiente sistema di trasporti pubblici. (Luigi dell'olio)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Berlino

Vanta il primato in Europa e lo Stato investe nel settore

Numerose classifiche internazionali indicano Berlino come la capitale europea del car sharing, con numeri eccezionali: gli utenti sono più di 200mila, con circa 2.500 vetture disponibili. Contano gli investimenti pubblici a sostegno del settore, la presenza di molti giovani, un reddito medio inferiore ad altre grandi città tedesche e lo spirito "green" dei berlinesi, che in massa usano la bicicletta e si affidano ai mezzi pubblici come la S-Bahn (ferrovia urbana celere) e la U-Bahn (metropolitana), che coprono in maniera capillare il centro urbano. Le stazioni per usufruire dell'auto condivisa (in media ci sono da cinque a dieci autovetture per ogni corner) sono presenti nelle vicinanze delle stazioni di trasporto pubblico e numerose aziende hanno stipulato intese con società del car sharing, offrendo benefit ai dipendenti che scelgono questa forma di mobilità. (l.d.o.)

©IPRODUZIONE RISERVATA

