

# Dalle case alle auto la sharing economy rivoluziona l'economia

Federico Rampini

New York

Le rivolte dei tassisti contro Uber sono sfociate in episodi di guerriglia urbana la settimana scorsa a Parigi. La popstar Courtney Love che era di passaggio nella capitale francese è finita in mezzo, bloccata nel traffico, si è spaventata. Ai suoi fan ha twittato: "Qui prendono a sprangate le auto, è meno sicuro che stare a Beirut". AirBnb provoca rivolte di altro tipo, con gli albergatori di New York che esigono nuove regole contro quelli che loro descrivono come i pirati del turismo selvaggio e sregolato, nonché evasori fiscali.

segue a pagina 2

I SITI DELLO "SHARING"			
Azienda	Settore	Origine	Numeri chiave
Spotify	MUSICA	SVEZIA	<b>60 milioni</b> di utenti
BlaBlaCar	VIAGGI IN AUTO	FRANCIA	<b>20 milioni</b> di iscritti
airbnb	ALLOGGIO	USA	<b>2 miliardi di \$</b> di valutazione
CAR2GO	AUTO IN CITTÀ	GERMANIA	<b>1 milione</b> di utenti
Couchsurfing	ALLOGGI ECONOMICI	USA	<b>10 milioni</b> di utenti
SHARE N GO	AUTO ELETTRICHE	ITALIA	<b>100 city car</b> elettriche

Alcuni dei servizi di sharing economy più popolari

# Sharing economy il nuovo capitalismo senza la proprietà

GLI ECONOMISTI SONO DIVISI E C'È CHI LA VEDE COME UNA FORMA DI ACCENTUAZIONE DELLE DISUGUAGLIANZE, MA IL MODELLO ORMAI SI È IMPOSTO: DA UBER AD AIRBNB, DA BLABLACAR A CAR2GO FINO AI SITI MINORI PER LO SCAMBIO DI BICICLETTE O LIBRI: CON IL WEB, LA CONDIVISIONE DEI BENI ORMAI È GENERALIZZATA IN TUTTO IL MONDO

Federico Rampini

segue dalla prima

Nessuno è indifferente di fronte all'avanzata di questi nuovi modelli di consumo, battezzati "sharing economy". La consacrazione della sua importanza è anche linguistica: la "sha-

ring economy" ha fatto il suo ingresso nell'autorevole Oxford English Dictionary. Economia della condivisione, forse è la traduzione più fedele. E' un sistema dove i beni e i servizi non occorre possederli, li si usa solo quando se ne ha bisogno, pagando in proporzione. Uno dei profeti di questa nuova economia fu Jeremy Rifkin, con la sua idea che "l'accesso" conta più dei titoli di proprietà. Un altro studioso della sharing economy è Arun Sundararajan, docente alla Stern School of Business della New York University. Secondo Sundararajan "siamo di fronte a un nuovo tipo di capitalismo, dalla proprietà tradizionale dalle grandi marche di un tempo, si passa ad un sistema di accesso, su basi più paritarie".

Uber è il nome più noto: è un'app di condivisione del trasporto in auto, mette in contatto fra loro i guidatori e chi ha bisogno di spostarsi, è ormai attiva in 200 città e 45 paesi. A New York le auto che operano sulla piattaforma Uber hanno ormai superato i 14.000 taxi gialli. Airbnb serve ad affittare camere per brevi durate. Citi Bike è uno dei tanti nomi dati ai servizi di biciclette pubbliche, che si usano quando se ne ha bisogno: da Parigi a New York, e incluse tante città italiane, il fenomeno è universale. La ZipCar di San Francisco più di dieci anni fa fu una delle

prime a lanciare lo stesso concetto per le auto: a differenza di Uber, ciascuno se la guida per sé e poi le lascia in uno dei posteggi pubblici autorizzati; anche questo è un modello ormai planetario. Ma ci sono degli esempi di sharing economy in quasi ogni attività, incluse le più sofisticate. Un esempio è Science Exchange che si definisce "un mercato per la collaborazione scientifica": di fatto consente agli scienziati di affittare dei ricercatori e dei laboratori, pagandoli per il numero di

ore richieste, affinché svolgano gli esperimenti che desiderano fare.

La dimensione della sharing economy cresce di giorno in giorno, sotto i nostri occhi. Uno studio della PwC US Consumer Intelligence ha cercato di stimare l'impatto qui negli Stati Uniti. Secondo questa ricerca il 57% degli adulti americani dichiara che "l'accesso è la nuova forma di proprietà", i quattro quinti sostengono che "è più vantaggioso affittare anziché possedere". La ricerca di PwC definisce la sharing economy come "un ecosistema emergente che monetizza delle capacità produttive sotto-utilizzate, o privilegia il prestito, l'affitto, lo spezzettamento di micro-competenze". La stessa definizione aggiunge che "è un sistema costruito sulla fiducia reciproca, la collaborazione". Il progresso tecnologico ha reso più facile diffondere la *sharing economy*, abbassando le barriere d'ingresso a queste attività. Il 19% della popolazione americana dichiara di avere usato la sharing economy direttamente, con punte più elevate nella fascia di età fra i 18 e i 24 anni.

Tra questi interviene un effetto dell'ultima crisi. Il consumo frugale, la ricerca di alternative meno costose, ebbe un forte impulso dallo shock del 2008. Per quanto l'America sia in ripresa già da sei anni, e il tasso di disoccupazione sia ridisceso a livelli normali, molti giovani oggi lavorano per stipendi inferiori a quelli dei propri genitori, o in posizioni più precarie. Affittare anziché possedere, è la soluzione più razionale quando non sei sicuro di quale sarà il tuo posto di lavoro o il tuo reddito nei prossimi mesi. Fra i tre benefici più apprezzati della sharing economy, sempre nella ricerca PwC, l'86% dei consumatori mette l'aspetto dei costi: "questi servizi rendono la vita meno cara". Segue il senso di appartenenza: per il 68% la sharing economy "costruisce comunità più coese".

Al terzo posto praticità e comodità: il

43% dei consumatori americani ormai considera che "la proprietà è un onere, non è efficiente". Basti pensare a cosa significa essere padroni di un'automobile a Manhattan: tra divieti di sosta, rimozioni e multe salatissime, costi proibitivi dei parcheggi, tariffe assicurative salate, è un vero incubo.

Non si può banalizzare la sharing economy come un semplice passaggio dalla proprietà all'affitto. Altrimenti non ci sarebbe nulla di nuovo. I taxi esistevano già, come le compagnie di autonoleggio. Anche l'industria alberghiera in fondo è l'alternativa tradizionale e antichissima alla proprietà della seconda casa nei luoghi di villeggiatura. Per capire cosa rende davvero nuova ed anche "virtuosa" la sharing economy, Rachel Botsman individua cinque ingredienti: 1) deve sprigionare il valore di capacità inutilizzate o sotto-utilizzate, in cambio di benefici monetari o extra-monetari; 2) l'azienda che fornisce questi beni o servizi deve avere una missione trasparente; 3) la piattaforma che mette in contatto fornitori e utenti deve prevedere diritti da ambo le parti; 4) deve esserci un chiaro vantaggio nell'accesso a beni e servizi, rispetto ai costi della proprietà; 5) infine l'attività deve svolgersi su mercati diffusi e network decentrati che creino un senso di appartenenza ad una comunità.

Sundararajan, insieme con una équipe di ricercatori della New York University, hanno pubblicato uno studio secondo il quale la sharing economy può beneficiare chi ha meno risorse. Offre una "ripartizione del benessere" che va a vantaggio dei ceti mediobassi. "Ha un effetto nettamente più positivo - si legge in questa ricerca - verso i consumatori dai redditi modesti, i quali non potrebbero permettersi la proprietà di certi beni, ma riescono ad avervi accesso". Il commentatore economico Paul Mason su The Guardian è arrivato a definire la sharing economy come "l'anticamera del comunismo digitale".

Dell'opinione opposta è l'economista Robert Reich, uno dei più autorevoli esponenti della sinistra americana. Reich, che insegna all'università di Berkeley in California, è convinto che la sharing economy sia parte di un'evoluzione generale, verso un capitalismo sempre più segnato dallo sfruttamento e dalle disuguaglianze. Lui vuole analizzare il fenomeno della sharing economy in un contesto più ampio dove le altre tendenze sono l'accelerazione della robotica, l'automazione e l'uso dell'intelligenza artificiale, il ricorso delle imprese a manodopera esterna, la diffusione di mansioni free-lance. "Voi vorreste vivere - ci interpella Reich - in un'economia dove i robot faranno tutto quello che può essere programmato in anticipo, e tutti i profitti andranno ai proprietari dei robot? Nel frattempo agli esseri umani resteranno solo i lavori imprevedibili, chiamate all'ultimo momento,

piccole mansioni richieste a tutte le ore, remunerate pochissimo". Lui ridefinisce la sharing economy come "l'economia della condivisione delle briciole". Dice che "i nuovi software consentono di suddividere e frazionare i lavori in tante piccole particelle, delegandole alle persone solo quando servono, appaiando utenti e fornitori dei servizi online, con sistemi di apprezzamento e pagelle sulle app; i veri profitti vanno ai padroni del software, le briciole alla manodopera". Reich vede nella sharing economy il coronamento di un processo iniziato trent'anni fa quando le grandi imprese cominciarono a delocalizzare, a scorporare mansioni all'esterno, a trasformare il lavoro dipendente in una parcellizzazione di collaboratori, consulenti. "Il risultato principale - conclude - è quello di scaricare sui lavoratori tutte le incertezze e tutti i rischi".

Nel ceto politico, perfino in America, il dibattito sulla sharing economy è ancora alla preistoria. Uno dei pochi ad occuparsene con una certa costanza è il senatore Mark Warner, democratico della Virginia. Lui si pone il problema della sostenibilità del Welfare State, in un sistema dove si assottiglia il lavoro dipendente. Secondo alcune proiezioni entro il 2020, cioè fra soli cinque anni, quasi la metà dei lavoratori americani saranno free-lance, o avranno contratti ad hoc, di breve durata, a tempo determinato, come le consulenze e le collaborazioni esterne. Chi usa questi lavoratori non avrà obblighi particolari di accantonare fondi per le loro pensioni o per la loro assistenza medica. Questi problemi sono ancora assenti dai radar dei governi, la cui attenzione è attirata solo dalle proteste di lobby e corporazioni (tassisti, albergatori) contro i nuovi arrivati della sharing economy.

Se ci fosse bisogno di una conferma che la sharing economy è una forza irresistibile, la Ford ha deciso di lanciare il suo programma di car-sharing. In un mercato dove i giovani non possono più permettersi di comprare l'auto, o non sono più interessati a possederne una, anche questo gigante storico dell'industria è costretto a trarne le conseguenze. "Uso flessibile, trasporto urbano su domanda", i neologismi sono tanti, la realtà sottostante è che la Ford sa di non poter tornare indietro. La ge-

nerazione Millennio è troppo diversa dai genitori e dai nonni.

© RIPRODUZIONE RISERVATA



**[L'INCONTRO]**

**Scatta in Italia la difesa del cittadino summit Altroconsumo con i manager**

Da realtà di nicchia a business del futuro: l'economia è sempre più condivisione. Ed è il momento di tutelare efficacemente i consumatori anche in Italia, come si sta facendo in altri Paesi a partire dall'America. Così Altroconsumo chiama a raccolta deputati, manager ed esperti per proporre e condividere le nuove regole per un'economia più stimolante, virtuosa, aumentata in qualità, concorrenza, servizi, il tutto a miglior prezzo. Un sistema da costruire pezzo per pezzo, interagendo e sperimentando. "Con la sharing economy si va verso uno scenario rinnovato, dove è urgente rinegoziare un nuovo patto, di mercato e di convivenza, con tutti gli attori, imprese, vecchie e nuove, consumatori e utenti", si legge nella "convocazione": mercoledì 1 luglio in un'aula del Parlamento l'associazione in difesa dei consumatori riunisce il mondo istituzionale e politico, l'università, i soggetti della nuova economia - BlaBlaCar, Airbnb, Uber, Gnammo - per discutere e riflettere sulla sharing economy. "La sfida? Svecchiare il Paese", si intitola il dibattito al quale parteciperanno appunto deputati, funzionari della commissione europea, economisti e paladini dei consumatori che incontreranno tra gli altri Giovanni Calabrò (direttore generale di Agcm), Benedetta Arese Lucini di Uber Italia, Andrea Saviane di BlaBlaCar Italia, Matteo Stifanelli di Airbnb Italia, Gian Luca Ranno di Gnammo. (L.Ser.)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



Gli economisti **Jeremy Rifkin** (1), che pose le basi teoriche della sharing economy, e **Robert Reich** (2) che invece si oppone alla sua diffusione



Il fondatore di **Uber**, **Travis Kalanick** (1); **Brian Chesky** (2), fondatore di **AirBnb**, considerati



1 i due padri costituenti della sharing economy

**[CONTENUTI]**

**Musica e video gli artisti si alleano per autoprodursi**

ORMAI I SERVIZI DI CONDIVISIONE DI DISCHI, FILM E REGISTRAZIONI VARIE HANNO MODIFICATO DEFINITIVAMENTE I PARAMETRI DEL COPYRIGHT A LIVELLO GLOBALE

Oltre a Spotify, il servizio musicale digitale lanciato nel 2008 da una start-up svedese che viaggia sopra i 60 milioni di utenti, crescono le opzioni digitali per gli appassionati di musica, molte delle quali rientrano nella categoria della "sharing" caratterizzata da soglie d'ingresso che restano basse, visto che, potenzialmente, chiunque potrebbe creare una nuova piattaforma replicando e migliorando il servizio già offerto da qualcun altro (come spesso accade nella realtà). C'è Daytrotter, sito web con oltre 20.000 visitatori al giorno da tutto il mondo che registra dal suo studio dell'Illinois sessioni live di band e cantanti famosi (The Lumineers, Norah Jones, Bon Iver, Tori Amos) nonché emergenti, e le mette a disposizione degli utenti a 32 dollari l'anno. Nel sito è possibile creare playlist e accedere a quelle realizzate da altri utenti o dai gruppi musicali stessi. La piattaforma Concert Vault, con una quota mensile di 2,99 dollari, permette invece di ascoltare e di vedere in streaming i concerti storici di qualsiasi artista, dagli U2, a Bob Dylan a Janis Joplin, dando accesso ad interviste ed extra.

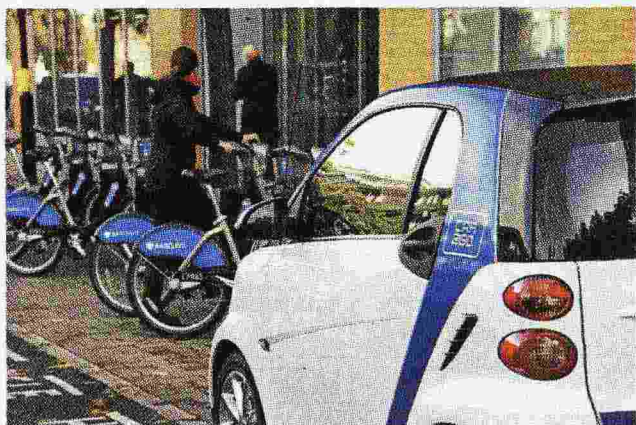


**Spotify** è stato l'antesignano di tutti i siti di condivisione della musica e di ogni contenuto

Ancora. SoundCloud, nata nel 2008 a Berlino per permettere ai musicisti di collaborare, promuovere e distribuire la propria musica, è divenuto uno strumento di condivisione musicale potentissimo con una base mensile di 175 milioni di ascoltatori. Tratto caratterizzante di Soundcloud è la possibilità di visualizzare graficamente l'andamento della traccia musicale, permettendo all'utente di ascoltare e commentare parti specifiche.

Stessa infine aumentando l'utilizzo di piattaforme di pura condivisione di musica tra gli utenti. Un esempio è *This is my jam*, una sorta di music social network dove chiunque può creare un profilo su cui caricare musica utilizzando collegamenti a servizi come YouTube o la stessa Soundcloud, creando playlist da condividere con i propri follower che a loro volta possono commentare, mettere mi piace e condividere le proprie. (Sara d'Agati)

© RIPRODUZIONE RISERVATA



A sinistra, una stanza della casa della ricca newyorkese Tama Robertson che la proprietaria affitta su **AirBnb**, sfidando peraltro le periodiche accuse di illegalità che continuano in America ad arrivare nei confronti del sito; a destra **Car2go** (in abbinata con un servizio di bike sharing) e **Spotify**, il padre di tutti i servizi di "sharing" musicali



**[VIAGGI]**

# In auto in compagnia c'è posto anche per i taciturni

SI IMPONE IL MODELLO DI BUSINESS DI BLABLACAR, LA CONDIVISIONE DEI LUNGI PERCORSI. E INTANTO LA SOCIETÀ SUPERA IL MILIARDO DI DOLLARI DI VALUTAZIONE

Il modello di business di BlaBlaCar, il sito di *ride sharing*, è la condivisione dei viaggi in auto. Per consolidare la sua leadership in Europa, la start up francese ha acquistato il suo competitor tedesco Carpooling.com nonché AutoHop, analogo servizio in Ungheria. Dopo questa campagna acquisti di aprile l'azienda conta 20 milioni di iscritti in 18 paesi europei più l'India, e 2 milioni di passaggi al mese. L'estate scorsa quando BlaBlaCar ha chiuso una raccolta fondi per 100 milioni di dollari, la società veniva valutata 1 miliardo di dollari. La

piattaforma nasce per far incontrare automobilisti con posti liberi a bordo delle proprie auto con persone in cerca di un passaggio che viaggiano nella stessa direzione.

L'obiettivo è condividere le spese, non improvvisarsi autista a pagamento: le tariffe proposte da BlaBlaCar (sulle quali il conducente può ricaricare o scontare non più del 50%) non sono tali da costituire un guadagno. E' un modo per distrarsi durante la guida anche se è possibile indicare nelle richieste se si preferisce

compagnia ciarliera o silenziosa. Il "bollino" di affidabilità al conducente o passeggero lo danno gli utenti con i commenti sullo spazio social. Fino a un mese fa Blablacar metteva semplicemente a disposizione la piattaforma dove si incrociano domanda e offerta, gli automobilisti si accordavano poi in chat e il pagamento avveniva bypassando l'azienda. Ora BlaBlaCar interviene nella triangolazione della condivisione del passaggio in auto con il pagamento online. Chi accetta il passaggio lo paga anticipatamente con carta di credito, prepagata o Paypal. BlaBlaCar trattiene il denaro fino ad effettuazione della corsa e poi lo versa al conducente. BlaBlaCar intasca una commissione del 10%. **(Patrizia Feletig)**



Venti milioni di iscritti segnano il successo di BlaBlaCar, il sito che organizza viaggi di gruppo

**[CASE]**

# Affittare un castello ma se è caro basta un divano

DOPO IL TRIONFO DI AIRBNB LA FANTASIA DEI PIÙ GIOVANI SI SCATENA: CON POCHI SOLDI SI PUÒ PRENOTARE UNA SISTEMAZIONE ARRANGIATA IN UN'ABITAZIONE OCCUPATA

Pronto a superare in valore la catena alberghiera Marriott, Airbnb, piattaforma che mette in contatto chi ha spazio da affittare con chi è in cerca di un alloggio, allarma l'industria dell'ospitalità dopo averne rivoluzionato il concetto. Quasi 24 miliardi di dollari la valutazione di Airbnb secondo Fox Business Network. La start-up di San Francisco ha rastrellato capitali per complessivi oltre 2 miliardi. Tutto è partito da un materasso ad aria, *air bed*, da cui l'assonanza col nome della società, che Joe Gebbia, Nathan Blecharczyk e Brian Chesky, tre amici in bol-

letta, decisero di affittare durante un festival di design a San Francisco che aveva causato il tutto esaurito negli alberghi cittadini. L'esordio fu un successo tale da far intuire ai tre, pur a digiuno di esperienze nel campo, un'opportunità di business. Oggi, che sia una stanza per 25 euro a notte o uno dei 600 castelli in catalogo, sul portale Airbnb sono consultabili 1,2 milioni di proprietà in 34 mila città di 192 paesi (dal 2011 anche in Italia). Un patrimonio immobiliare impressionante con il quale la start-up guadagna con fee d'intermediazione pari al 10% dell'affitto. Per proporre alloggi o affittarli ci si registra creando l'account sulla piattaforma che vanta un sistema di pagamento sicuro, la possibilità per l'affittuario di avere informazioni sull'ospite tramite una rete di profili che rimandano ai social, un supporto clienti attivo 24 ore.

airbnb incontra varianti nella concorrenza: Couchsurfing.com è stato creato dal programmatore californiano Casey Fenton allo scopo di mettere in comunicazione viaggiatori disponibili a scambiarsi ospitalità. Ma senza cedere casa, semplicemente ospitando per un minimo chip gli ospiti sul divano di casa, o in una cameretta. Il sito, evidentemente rivolto ai più giovani, ha 10 milioni di utenti attivi. **(P.Fel.)**



Con Airbnb si è aperta un'infinita serie di possibilità di alloggio in luoghi inconsueti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I SITI DELLO "SHARING"**

Azienda	Settore	Origine	Numeri chiave
Spotify	MUSICA	Svezia	60 milioni di utenti
BlaBlaCar	VIAGGI IN AUTO	Francia	20 milioni di iscritti
airbnb	ALLOGGIO	Usa	2 miliardi di \$ di valutazione
CAR 2GO	AUTO IN CITTÀ	Germania	1 milione di utenti
Couchsurfing	ALLOGGI ECONOMICI	Usa	10 milioni di utenti
SHAREN GO	AUTO ELETTRICHE	Italia	100 city car elettriche

**LE CATEGORIE DELLO SHARING**

<b>Finanza</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Crowdfunding</li> <li>■ Peer-to-peer lending</li> <li>■ Moneta virtuale (Bitcoin)</li> </ul>	<b>Immobiliare</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Co-living</li> <li>■ Co-working</li> <li>■ Scambio di case (AirBnb)</li> </ul>	<b>Lavoro</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Banche del tempo</li> </ul>
<b>Beni di proprietà</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Baratto</li> <li>■ Scambio libri</li> <li>■ Scambio vestiti</li> </ul>	<b>Agricoltura</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Garden sharing</li> </ul>	<b>Trasporti</b> <ul style="list-style-type: none"> <li>■ Bike-sharing</li> <li>■ Carsharing (Car2go)</li> <li>■ Ride Sharing (BlaBlaCar)</li> </ul>

**I POSTI DI LAVORO |**

## La formula del FabLab stampanti e computer per lavorare a turno

MA L'ASPETTO PIÙ GRATIFICANTE, DICE CHI L'HA PROVATO, È IL CONTRIBUTO RECIPROCO IN TERMINI DI KNOW-HOW E COMPETENZE CHE CI SI PUÒ TRASMETTERE

**M**eno privacy, più condivisione: è la filosofia dei FabLab dove strumenti, spazi e servizi vengono messi a disposizione di tutti. Si lavora in modo indipendente affittando - per un giorno, un mese o un anno - stampanti, postazioni, attrezzature, ma con il piacere di confrontarsi con gli altri. Le metropoli sono sempre più *sharing city*. A Milano, il Comune ha lanciato bandi ad hoc per favorire coworkers e coworking: 100mila euro in voucher per coprire le spese d'affitto di uno spazio e 400mila per i gestori che possono investire per studi e materiali. L'esperienza di Torino si chiama

Toolbox ([www.toolboxoffice.it](http://www.toolboxoffice.it)) e raccoglie 150 architetti, commercialisti, avvocati, grafici e traduttori che hanno scelto di fare della contaminazione di uffici e conoscenze un business. C'è poi in una ex fabbrica FabLab Torino ([www.fablabtorino.org](http://www.fablabtorino.org)) che ospita tra gli altri le Officine Aurdaine, laboratorio per l'open hardware e la cultura dei maker. A disposizione, stampanti 3D, laser e frese, oltre a conoscenze manuali e tecnologiche. Un giorno è arrivato un ragazzo con l'idea di produrre una bicicletta di legno: in FabLab ha studiato per mesi

con altri maker i telai, le misure, i pesi. E il progetto è diventato realtà. Nella capitale è Roma Makers il FabLab che offre un laboratorio di elettronica e robotica attrezzato con gli strumenti per realizzare i prodotti. Ci sono stazioni per la saldatura a stagno di componenti e circuiti, kit robotici e workstation grafica per il disegno 2D e la modellazione 3D. In un quartiere popolare di Matera una casa di quattro piani è diventata un open space per il coworking: Casa Netural ([www.benetural.com](http://www.benetural.com)) ha stanze per riunioni, corsi, laboratori, uffici privati, una saletta skype call dedicata, sala giochi e attività per bambini, con cucina, wi-fi, videoproiettore e scanner a disposizione. Una postazione d'ufficio per 4 persone costa sui 120 euro al mese. La sala riunioni dai 50 ai 75 euro per un'intera giornata. **(Laura Serloni)**

**I BICICLETTE |**

## Quant'è bello andare sulla bicicletta altrui ma anche sul surf

AL BIKE-SHARING IN AMERICA SI AFFIANCANO I SERVIZI PER SCI, SNOWBOARD E QUALSIASI ALTRA ATTREZZATURA SPORTIVA: E NELLE CITTÀ CI PENSA SEMPRE DI PIÙ IL COMUNE

**B**ikemi, il servizio di bike sharing di Milano, con 206 stazioni attive, è il sistema più esteso d'Italia sia per numero di biciclette disponibili che per numero di biciclette per abitante. È superato in Europa solo da Parigi con Paris's Vélib', star mondiale del bike sharing, dal sistema di biciclette pubbliche cinese, e ancora dal Bicing di Barcellona e dalla più recente Barclays Cycle Hire di Londra. Tra gli esperimenti di maggior successo ci sono Tel Aviv con Tel-O-Fun, fortemente incentivato dalla recente campagna per la circolazione di me-

no automobili, e Lione con Vélo'v, fondato nel 2007 come il primo sistema di bike sharing moderno con smart card e Gps. A Bruxelles, il primo tentativo (Ciclocity) si è rivelato un flop, con un numero di postazioni insufficiente per mancanza di fondi pubblici: nel 2009 è nato quindi Villo! su impulso dei cittadini che gestiscono un sito di costante monitoraggio del servizio dal nome "Where is my Villo?" che spinge l'operatore a migliorare costantemente il servizio.



Condividere la bici è la chiave per chi vuole vivere la città in modo meno stressante

In America c'è Spinlister, che nasce in California nel 2012 come una diversa forma di bike sharing che permette agli utenti di affittare ad altri utenti la propria bicicletta per brevi periodi. In poco tempo, dato il successo del servizio, alle biciclette si sono aggiunti attrezzature da sci, snowboard e surf. Ideale da un lato per ciclisti, sciatori e surfisti occasionali cui non conviene comprare l'attrezzatura, dall'altro per chi ha investito in attrezzature più o meno professionali e vuole ammortizzarne i costi. A loro volta, gli utenti interessati ad affittare l'attrezzatura per un breve periodo potranno scorrere il sito in cerca delle occasioni migliori. Estremamente popolare in America, oggi il servizio è disponibile anche in Europa, Australia, Nuova Zelanda e Giappone. **(S.d'A.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

**I AUTO |**

## Car2go e i suoi epigoni vetture elettriche e sconti per i pendolari

L'IDEA VENNE ALLA DAIMLER PER VALORIZZARE LA SMART, CITYCAR PER ECCELLENZA, E POI HA TROVATO DECINE DI IMITATORI IN OGNI ANGOLO DEL PIANETA

**C**ar2go è più grande servizio di condivisione auto al mondo con un milione di utenti registrati, 13mila veicoli in 29 città di 8 paesi tra Nordamerica e Europa tra cui Milano, Torino, Roma e Firenze. Nata nel 2008 a Ulm in Germania, non è la classica start-up nata nella vulcanica mente di uno studente intraprendente, bensì nella divisione innovazione della Daimler. Non a caso l'unico modello disponibile è Smart Fortwo con tariffe orarie o giornaliera. Inizialmente testato sui dipendenti della casa automobilistica, il servizio richiede la registrazione sul sito e il ritiro della membercard negli shop

## CAR 2GO

**Car2go** fu inventato dalla Daimler per la Smart: è stato un successo molto imitato

Car2go o uno dei punti di convalida. Scaricata l'App, si individua dallo smartphone la vettura più vicina, si apre con la membercard, si guida e si parcheggia ovunque senza Ztl né ticket. Numerosi i cloni del modello di business, da Enjoy, a GuidaMi, E-vai, Zipcar, Twist.

È nato anche il servizio di car sharing a impatto zero: Share'Ngo ha una flotta di 100 city car elettriche a flusso libero che gli utenti non devono mai ricaricare (c'è un'apposita squadra che lo fa quando il veicolo è inutilizzato) e che di notte possono essere utilizzate gratuitamente da tutte le donne iscritte al servizio. Il servizio, appena lanciato a Milano la settimana scorsa, prevede un meccanismo di tariffe personalizzate legate al bisogno individuale di mobilità che premia il merito (per esempio non possesso autovetture) e le scelte di condivisione (percorso ripetitivo agli stessi orari). Un esempio di sharing economy di generazione avanzata. Affini al sistema di car sharing in generale ci sono poi ancora altri siti come Lyft, Sidecar, Scooterino. Poi ovviamente c'è Uber e soprattutto la variante Uber Pop per cui ognuno può diventare un autista di Ncc ma che sta incontrando serie difficoltà operative. **(P.Fel.)**

© RIPRODUZIONE RISERVATA

