

TRASPORTI | 8 NOVEMBRE 2016



Car sharing, fenomeno in crescita

di Daniele Pugliese



L'ultima arrivata, Share'ngo, ha festeggiato da poco un anno. La prima, Car2go, a maggio ne compirà 3. Tre – la terza è Enjoy, sbarcata nel novembre del 2014 – come il numero delle società che a Firenze, su 650 macchine, fanno circolare quasi 70 mila automobilisti decisi a rinunciare a un'auto propria servendosi di quelle "condivise", qui a disposizione di chi le prende e da lasciare là a disposizione di chi le prenderà al loro posto.

Ma nel computo va messa anche GirAci, a onor del vero l'antesignana perché è dal 2005 che opera in città, con una formula leggermente diversa dalle altre. Con i suoi 550 soci iscritti e le sue 40 Panda bianche i numeri di prima salgono ancora un po'.

Un fenomeno, quello del car sharing, in crescita ovunque e che in molti considerano anche decisamente "cool": ricchezza e benessere non si misurano più sulle proprietà di cui si dispone, auto compresa, ma sulla comodità, il tempo guadagnato, la capacità di risparmiare, la qualità della vita.

Col car sharing, infatti, non si spendono i soldi per un veicolo che appena esce dal concessionario – lucido, odoroso e con ancora la plastica di protezione sui tappetini – è già svalutato di quasi un terzo sul prezzo d'acquisto, in genere gonfiato, rispetto alle strepitose promozioni lanciate in pubblicità, con l'aggiunta di optional e gadget.

Non si spendono i soldi per assicurare il veicolo, un mare magnum di cavilli scritti in corpo sempre più piccolo nel quale si nasconde l'incertezza di quanto verrà effettivamente coperto al momento in cui si ha un incidente.

Né si spendono i soldi per la tassa di circolazione, invariata da anni e fonte significativa di introito per le casse regionali, nonché discussa gabella per i suoi criteri di equità fra chi possiede solo e chi viaggia tanto.

Ma soprattutto non si spendono i soldi per la benzina, con l'ubriacante andamento dei prezzi dei carburanti che ondeggia come un'altalena. E – risparmio non da poco – quelli per il parcheggio una volta usciti dal quartiere dove si vive e dove si ha l'autorizzazione a lasciare in sosta l'auto dove e quanto si vuole, se si espone il permesso del Comune o la fotocopia del libretto di circolazione con ben visibile l'indirizzo di residenza, più o meno incuranti del colore delle strisce che delimitano i posti – bianco, blu, giallo e da qualche parte anche "rosa" –, ma avendo ben cura di ricordarsi in quale giorno della settimana o del mese c'è la pulizia delle strade per non aggiungere alla voce macchina del bilancio mensile familiare la salata multa per divieto di sosta.

A tutto questo, infatti, col car sharing ci pensano Car2go, Enjoy, Share'n go e GirAci, e trattamento simile non ce l'hanno nemmeno i noleggiatori tradizionali di autoveicoli, quelli che hanno un loro sportello all'aeroporto Vespucci o, prevalentemente, nella zona intorno a via Borgo Ognissanti, nel cui carnet di affitto del mezzo non sono comprese né benzina né parcheggio, solo bollo e assicurazione, tutt'al più un certo numero di chilometri prestabilito.

I noleggiatori, tuttavia, sono l'opzione numero 2 quando, servendosi prevalentemente del car sharing per muoversi in città, si deve fare un viaggio e spostarsi fuori città per diversi giorni, perché la tariffa di noleggio non è più al minuto, come nel caso appunto di Car2go, Enjoy, Share'n go e GirAci, ma a chilometraggio, a giorni, a mesi. Però anche le 4 società di car sharing hanno pacchetti al giorno o per periodi più lunghi.

Le Smart bianche e azzurre, le 500 rosse, le Equomobili ZD gialle, verdi e nere e le Panda bianche – rispettivamente di Car2go, Enjoy, Share'n go e GirAci – che è impossibile non notare in giro per la città, funzionano infatti sottoscrivendo un abbonamento iniziale una-

tantum di 9 euro a Car2go, 10 a Share'n go mentre è gratuita l'iscrizione a Enjoy. GirAci ha appunto una formula diversa: non prevede costi di abbonamento ma, come fosse una carta di credito prepagata, un sistema a ricarica che parte da 39 euro da scalare sulla base dell'utilizzo del servizio.

Poi, ad oggi, si pagano 24, 25, 28 e 29 centesimi al minuto rispettivamente per Car2go, Enjoy, Share'n go e GirAci dal momento del noleggio a quello in cui si lascia la macchina a disposizione di un altro automobilista nel posto dove si è deciso di parcheggiarla, centro compreso e posti auto delimitati tanto dalla striscia blu che comporta per gli altri il pagamento al parchimetro quanto dalla striscia bianca riservata ai residenti.

Ma attenzione: mai mollarla in un parcheggio con la sbarra, come quello di Careggi o della Fortezza da Basso, dove si ritira uno scontrino all'ingresso e si paga all'uscita, perché in tal caso può arrivare a casa, o meglio direttamente sul conto della carta di credito, un salasso: il costo del parcheggio da quando si è lasciato l'auto a quando un dipendente della società va a ritirarla pagando a Firenze Parcheggi il dovuto.

A meno che non sia un parcheggio, come quello della stazione di Santa Maria Novella o dell'aeroporto di Peretola, dove ci sono dei posti dedicati proprio alle auto del car sharing.

In tutti gli altri casi, fatte salve le infrazioni al codice della strada, anche queste addebitate direttamente su Visa, American Express e MasterCard, giunti a destinazione, si parcheggia e il noleggio termina. Fa eccezione GirAci che può essere lasciata in sosta ovunque come tutte le altre, ma va restituita al termine del noleggio in punti prestabiliti sparsi per la città.

Il car sharing costa meno di un taxi, ovviamente, e andando un po' sostenuti, ma senza infrangere i limiti di velocità, si arriva prima e si paga di meno. Ma se si finisce in un ingorgo l'orologio è implacabile: ogni minuto di coda inamovibile sono decine di centesimi che si assommano, e 5 minuti sono in genere più di un euro, un'ora dai 14 ai 17 euro e alla fine della giornata, o alla fine del mese, ti presentano il conto.

Car2go ha 26.000 iscritti a Firenze che hanno percorso 2 milioni e mezzo di chilometri sulle 250 Smart fortwo della flotta bianco azzurra; 200 sono le Fiat 500 della Enjoy alle quali sono abbonati 29 mila fiorentini che hanno fatto oltre 400 mila noleggi percorrendo oltre 2 milioni di chilometri, mentre sulle minuscole 200 vetture elettriche della Share'n go si muovono 5.500 automobilisti con oltre 300 corse al giorno. Quest'ultima società non dispone di dati sul chilometraggio effettuato. Infine GirAci che di soci ne ha 550 i quali, sulle 40 auto della flotta, hanno fatto 1.385 corse per complessivi 67.870 chilometri nell'ultimo anno.

Nessuna fornisce dati sul fatturato o comunque di natura economica. Nemmeno esistono prospetti di raffronto sull'andamento annuale per stabilire trend di crescita, ma che questo sistema di mobilità prenda sempre più piede è sotto gli occhi di tutti, anche se Firenze, rispetto ad altre città italiane, in particolare Milano e Roma, appare più "tradizionalista" e meno propensa a disfarsi dello "statu quo" dell'auto di proprietà.

Va tuttavia detto che non è affatto automatico che chi si serve del car sharing abbia rinunciato all'auto di proprietà. Spesso è solo un modo diverso di muoversi, un'opportunità aggiuntiva al Suv, all'utilitaria o alla Ferrari in garage. Con quelle macchinette che si prenotano individuando la loro posizione sullo smartphone e si aprono avvicinando una tessera magnetica al parabrezza o digitando sul telefonino la targa dell'auto prescelta, è

magari solo più facile andare al cinema o a fare shopping in centro, o rientrare a casa una sera che si è stati a cena da amici tirando tardi quando gli autobus non sono più in circolazione. Sì, perché di questo sistema di mobilità si servono anche quanti la macchina non la usano mai e solitamente si servono dei mezzi pubblici, bus e tramvia.

Nei confronti del car sharing non c'è stata la levata di scudi – taxi listati a lutto e proteste a non finire – che ha accompagnato, fino a decretarne il ritiro, l'arrivo in città di Uber, l'azienda di San Francisco che consente di prenotare, con l'invio di un sms o con una app del telefonino, un mezzo di trasporto automobilistico privato, in collegamento diretto tra passeggeri e autisti.

E il Comune ha "benedetto", con una apposita delibera di giunta, questo sistema di mobilità giudicandolo capace di ridurre il traffico e le emissioni inquinanti: vengono infatti privilegiate le auto elettriche e comunque i veicoli devono essere sostituiti ogni 4 anni per essere sempre a norma con le prescrizioni europee.

Proprio in agosto il Comune ha emesso un bando per portare nel 2020 a mille i veicoli "condivisi", convinto che questo sia uno strumento utile a raggiungere l'abbattimento del 20% delle emissioni di Co2, l'efficientamento energetico e l'aumento delle energie rinnovabili.

Vari economisti pensano che la condivisione e il noleggio dei beni – oltre alle auto, case, vestiti, addirittura aeroplani e yacht – siano la chiave di volta di un sistema diverso e un'inevitabile orientamento del mercato: meno proprietà, dunque, e più opportunità. Chissà cosa ne penserebbe Karl Marx.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

sommario

ALTA VELOCITA'

**Il nodo di Firenze
che non si scioglie mai**

CALCIO LEGA PRO

Bilanci sani e classifica non vanno d'accordo

ANNIVERSARI

L'alluvione resta un incubo per i beni culturali

ATTRATTIVITÀ

Imprese, tutti i perché di chi se ne va (o no)

Direttore responsabile
Cesare Peruzzi

Società Editrice Toscana 24 srl

Presidente
Domenico Simone

Amministratore delegato
Francesco Fauli

T24 ANTEPRIMA

Il servizio gratuito per essere aggiornati ogni settimana su tutte le principali novità

ISCRIVITI

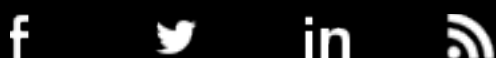


ARCHIVIO

SETTIMANA

MESE

PERSONALIZZA



CONTATTI

+39 055 46064 1

+39 02 30221

redazione@t24toscana.it

t24toscana.it

toscana24.ilsole24ore.com

Via della Fortezza 1,
50129, Firenze

