

## **Il car sharing come paradigma della sharing economy**

*Ing. Marco Mastretta - ICS*

Nell'ambito di quella che viene comunemente chiamata "sharing economy", il car sharing ha certamente avuto un ruolo molto importante e precursore. Mentre il termine sharing economy è stato coniato verso la metà del primo decennio del XXI secolo, il concetto ed i primi esperimenti di car sharing risalgono agli anni '70 del novecento, e si può dire che rappresentino ormai uno dei casi più maturi e sviluppati di sharing economy. Esso ha infatti acquisito ormai la dimensione e le caratteristiche di un vero e proprio servizio di mobilità fornito su base imprenditoriale in un significativo numero di realtà urbane.

La significatività del car sharing non è però solo legata a questa caratteristica di relativa "maturità imprenditoriale", ma anche al fatto che il concetto di "sharing" si sia applicato ad uno dei beni e ad un tipo di consumo che sono stati gli elementi portanti dello sviluppo industriale della seconda metà del secolo scorso e che hanno improntato la cultura europea ed in particolare italiana.

Proprio dal settore dell'auto, quindi, ha preso le mosse un modello che ha significativi risvolti economici, culturali e sociali e che sta rapidamente allargando il proprio raggio di influenza sia nel settore della mobilità urbana attraverso un sempre maggiore peso e una maggiore diffusione, sia in altri settori attraverso "l'esportazione" del modello e dei meccanismi di condivisione ad altri beni e servizi. E' quindi doppiamente interessante studiare il caso del car sharing, per le trasformazioni che sta inducendo nel panorama della mobilità urbana, e perché paradigmatico di processi che potrebbero interessare altri tipi di consumo.

Il concetto di car sharing nasce da gruppi di cittadini sensibili ai temi ambientali e critici nei confronti dei modelli di consumo correnti, come metodo per l'uso razionale di una risorsa costosa e impattante dal punto di vista ambientale come l'automobile. Si contrappone radicalmente al vissuto sociale dell'automobile che, soprattutto in quegli anni, era ambito oggetto di proprietà, sinonimo di indipendenza e spesso simbolo di status sociale. Il possesso dell'automobile e il suo costante utilizzo erano, per la stragrande parte dei cittadini, dati per scontati, indipendentemente dalle reali necessità di mobilità individuali e familiari. L'impatto di questo modello di consumo sulle città, dal punto di vista ambientale, energetico e di mobilità, è stato fortissimo durante tutto l'arco della seconda metà del XX secolo. Il modello cui si ispira il car sharing è esattamente opposto: l'automobile è un mero strumento di mobilità. Va utilizzata secondo le necessità, basando di volta in volta la scelta del modo dello spostamento su valutazioni di convenienza economica e di prestazioni necessarie (tempo, spazio, comodità, ecc.). La scelta dell'automobile diventa quindi una scelta "razionale", basata su quello che gli ingegneri dei trasporti chiamano "costo generalizzato" (che considera quindi non solo il costo economico ma anche il tempo e la percezione delle caratteristiche del viaggio).

### **I benefici del car sharing**

In molti casi, la conseguenza diretta di questo atteggiamento è la rinuncia al possesso dell'auto (o almeno di una auto di famiglia) e una ristrutturazione delle abitudini di mobilità, privilegiando in una larga parte dei casi i più economici modi collettivi. Da questa nuova attitudine alla mobilità derivano i benefici diretti che il car sharing apporta alle città e che sono stati ampiamente studiati e descritti. In particolare si tratta dei seguenti elementi.

- Una diminuzione del numero di vetture circolanti nelle città. Infatti la condivisione delle automobili fa sì che una sola vettura possa servire un numero elevato di clienti (attualmente, su numeri rilevanti di vetture nelle flotte di car sharing, si arriva fino ad un rapporto di 1 vettura per 40 – 50 clienti). Molti di loro alienano una vettura o non la sostituiscono, diminuendo il numero di vetture in città. In Italia il tasso di sostituzione è di circa 1 : 20 (cioè 1 vettura in car sharing ha sostituito circa 21 vetture private)<sup>1</sup>. Il 63% degli utenti aderendo al servizio di car sharing ha rinunciato almeno ad un'auto e il 52% non possiede alcuna autovettura.

Il beneficio diretto è quello di un significativo risparmio di suolo pubblico destinato alla sosta, che può essere destinato ad altre funzioni urbane. Bisogna ricordare che l'occupazione dello spazio urbano è uno degli effetti più impattanti del dilagare dell'automobile, e che questo fenomeno ha letteralmente mutato il volto delle nostre città. Il recupero dello spazio oggi destinato alle automobili è un fatto tutt'altro che marginale dal punto di vista urbanistico e fornisce alle città occasioni di riqualificazione del tessuto urbano.

- La razionalizzazione della scelta modale porta con sé un minor uso dell'automobile ed un maggior uso del trasporto pubblico (shift modale a favore del trasporto pubblico). E' molto difficile valutare correttamente la minor percorrenza in auto che gli utenti del car sharing effettuano rispetto alla situazione di possesso dell'auto. In letteratura si leggono valori molto diversi che vanno da un prudente 10% fino al 40% e più. L'unico studio di ampio respiro svolto in Italia<sup>1</sup> ha dato per le minori percorrenze chilometriche un valore medio di circa 2300 Km annui per utente. Tale valore va comunque preso con cautela perché (peraltro come tutti gli altri presenti in letteratura), è basato su una stima dichiarata da parte degli utenti stessi e non su osservazioni dirette.

Sebbene una stima precisa sia difficile, il fenomeno della tendenziale diminuzione delle percorrenze è molto chiaro quando si legga l'andamento degli usi del car sharing da parte degli utenti nel tempo. Come risulta chiaro dal diagramma riportato in fig. 1, via via che gli utenti prendono confidenza con il car sharing tendono a diminuirne la frequenza d'uso. In questo senso si può dire che il car sharing raggiunga appieno il suo obiettivo, che è quello di spingere ad un uso pienamente razionale dell'automobile.

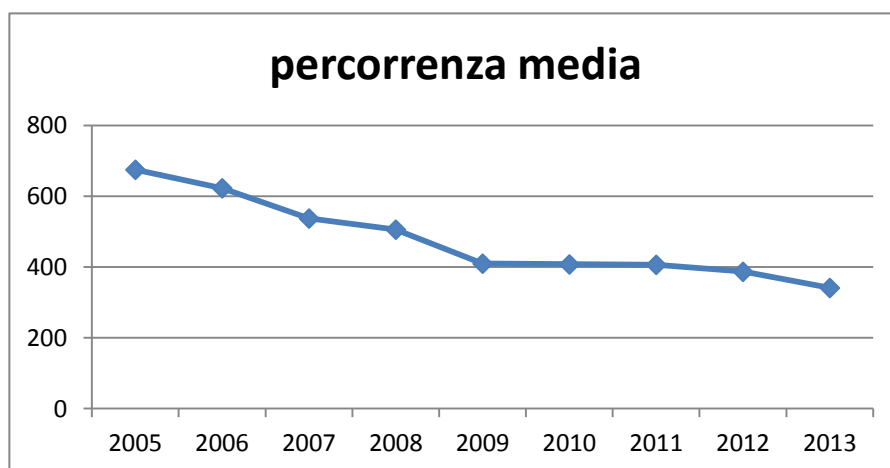


Figura 1 : evoluzione percorrenza chilometrica media per utente

- La minor percorrenza in auto privata porta con sé, ovviamente, una diminuzione delle emissioni. Anche in questo caso non è semplice fornire valori precisi sia perché come visto le minori percorrenze non sono facilmente definibili, sia perché sono molti e difficili da reperire tutti i parametri necessari ad un calcolo preciso. Nell'ambito di un progetto europeo<sup>2</sup> ENEA ha fornito una metodologia per la valutazione del risparmio di emissioni per i vari inquinanti nella realtà italiana. Tale metodo, attualizzato alla situazione della flotta di car sharing ICS fornisce i dati di risparmio riportati nella tabella 1.

Risparmi riferiti alla situazione attuale della flotta ICS Ton/anno				
Carburante	CO2	CH4	N02	Energia KWH
2.643,00	8.316,00	0,72	1,50	13.275,00

Tabella 1

Come si può vedere il potenziale di risparmio emissivo del car sharing è piuttosto elevato, ma ovviamente la sua efficacia pratica è direttamente legata ai volumi erogati, che devono essere numericamente significativi, e all'effettiva diminuzione delle percorrenze con l'automobile.

- Queste tendenze si concretizzano anche in un maggior uso del trasporto pubblico. Tra gli abbonati al servizio di car sharing ICS a livello nazionale il 41% possiede un abbonamento al trasporto pubblico e il 19% lo ha sottoscritto contestualmente all'adesione al servizio di car sharing. Ciò a riprova che l'utente di car sharing è anche un utente abituale del trasporto pubblico.

Oltre questi effetti in qualche modo quantificabili esiste anche un effetto di tipo immateriale ma altrettanto importante.

- Il car sharing abitua a scelte riguardanti la mobilità più consapevoli e razionali. L'utente adotta gradualmente modelli di comportamento in materia di mobilità più compatibili con l'ambiente urbano, e tende poi a trasmetterli ad altri individui. Questo meccanismo opera sul lungo periodo, ma è efficace e durevole, essendo ben nota l'importanza dei modelli culturali e comportamentali nelle scelte modali ed in genere nella mobilità.
- Il car sharing (così come tutte le logiche di sharing) abitua all'utilizzo condiviso dei beni e a regole di comportamento rispettose del bene comune.

Il quadro che emerge è quindi un quadro coerente di benefici correlati tra di loro, che derivano tutti da un minor tasso di proprietà e di utilizzo dell'auto privata, fattori che costituiscono il DNA del car sharing come strumento di mobilità urbana.

#### *Il car sharing da modello di consumo ad attività imprenditoriale*

Il periodo pionieristico del car sharing, tra gli anni '70 e '80, è stato caratterizzato dalla pratica di questo nuovo modello di consumo attraverso organizzazioni largamente basate sul volontariato, di stampo cooperativo e senza alcun fine di lucro. La situazione è però rapidamente cambiata, e già negli anni '90 nel Nord Europa esistevano organizzazioni in grado di fornire servizi di car sharing su base imprenditoriale. Questa evoluzione è stata di fatto obbligata: l'esperienza ha insegnato come, con il crescere del numero delle vetture impiegate, sia necessaria una gestione basata su strumenti tecnologici e su un'organizzazione professionale, incompatibile con le organizzazioni piccole e spontaneistiche che avevano caratterizzato il periodo precedente.

Negli anni tra la fine del decennio scorso e l'inizio di questo, si è verificato un grande processo di concentrazione dell'offerta di servizi di car sharing europea attorno ad un numero limitato di operatori tendenzialmente di grandi dimensioni ed operanti su vasta scala geografica (nazionale in genere). Questa tendenza, oltre ad avere una ragione organizzativa e strutturale, rispondeva anche ad una logica economica: tutti gli studi svolti nel settore hanno dimostrato che l'equilibrio economico si può ottenere solo gestendo un parco vetture significativo (anche se i numeri variano da caso a caso) e che un ritorno economico interessante dal punto di vista imprenditoriale si può ottenere solo su grandi numeri. Così la quasi totalità delle piccole iniziative che gestivano poche vetture a livello locale sono gradualmente confluite in strutture imprenditoriali più grandi. La maggior parte di esse sono imprese nate specificamente per gestire i servizi di car sharing, che rappresentano il loro core-business. Con questo assetto del mercato si è assistito ad una graduale espansione del servizio un po' in tutta Europa con una crescita piuttosto lineare, fino ad interessare, nei casi di maggiore sviluppo, un ordine di grandezza tra l'1 e l'1,5% della popolazione delle aree urbane servite. Ha quindi di fatto sempre operato in una nicchia di mercato.

Negli ultimi anni il panorama del mercato è radicalmente cambiato poiché:

- Alcuni grandi gruppi industriali hanno aggredito il mercato del car sharing con una scala di offerta mai vista prima. Sicuramente il più eclatante avvenimento è quello dell'acquisizione da parte di AVIS di Zipcar, la maggiore azienda statunitense di car sharing. E questo è solo l'ultimo di una serie di ingressi di soggetti di peso su questo mercato: dal DB (Deutsche Bahn) a Daimler con il marchio Car2Go, a BMW, HERTZ, ENI, ecc.

Si tratta di attori il cui interesse per il car sharing non è legato solo al mercato in sé, ma anche a motivazioni differenti, di volta in volta individuabili nell'integrazione dell'offerta modale (DB) o dalla promozione e vendita sul mercato di vetture particolari (Daimler) alla diversificazione di una filiera produttiva solo basata sui carburanti tradizionali (ENI), all'ampliamento di gamma dei servizi offerti in un segmento di mercato contiguo (AVIS e HERTZ), ecc.

- La tecnologia informatica e di comunicazione (ICT) ha offerto la possibilità di sintetizzare nuovi modelli di servizio per il car sharing (torneremo sull'argomento nel seguito) che hanno enormemente ampliato la domanda potenziale e hanno quindi creato gli spazi per l'ingresso sul mercato di queste grandi imprese
- Contestualmente si è risvegliato un notevole interesse da parte dei media e di istituti di ricerca al fenomeno. Il car sharing è sempre più in primo piano mentre fino a poco tempo fa stentava a trovare l'attenzione dei media ed era considerato a dir poco marginale. Il segmento del car sharing è entrato a far parte del portafoglio di prospezioni delle grandi multinazionali degli studi di mercato (Frost & Sullivan in testa), che fino a poco tempo or sono lo ignoravano. E le previsioni riguardanti il mercato potenziale che questi istituti fanno sono da capogiro per chi ha vissuto la fase pionieristica del car sharing (il citato studio di Frost & Sullivan riporta 5,5 milioni di utenti in Europa nel 2016).

Il car sharing si va quindi sempre più delineando come un mercato di servizi di mobilità offerti su base competitiva da una pluralità di soggetti imprenditoriali.

Offre quindi grandi opportunità alle città, ma pone anche interrogativi e problemi alle città che si trovano a dover in qualche modo governare questo processo.

#### *I modelli di servizio del car sharing*

Il servizio di car sharing può essere declinato in vari modi, in funzione delle prestazioni che offre all'utente, dei sistemi tariffari utilizzati e di altre variabili. Tra i vari modelli e varianti che esistono, a noi interessa focalizzare l'attenzione su due macro-modelli che rappresentano comunque la quasi totalità della attuale offerta su questo mercato. In entrambi i casi le vetture si trovano a disposizione su strada e sono accessibili tramite dispositivi tecnologici. La differenza tra i due modelli si basa soprattutto sulla necessità o meno di prenotazione della vettura e sulla necessità di prelevare/rilasciare la vettura in parcheggi dedicati.

- Il car sharing cosiddetto "station based" o tradizionale o a prenotazione, prevede la prenotazione della vettura (anche all'ultimo momento) che si trova in parcheggi dedicati e che potrà essere rilasciata nel parcheggio di origine (round-trip) o in altro parcheggio (one-way). In realtà la necessità del rilascio nel parcheggio, allo stato attuale dello sviluppo dei sistemi di gestione, non è dovuta ad una limitazione tecnologica (infatti in generale le vetture possono essere rilasciate ovunque nel caso, per esempio, in cui lo stallo riservato sia occupato). Essa nasce dal bisogno di garantire l'accessibilità della risorsa al prossimo cliente che la ha prenotata.
- Il car sharing free floating (o a flusso libero) non prevede la prenotazione, ma il prelievo è subordinato alla disponibilità della risorsa fisica nel momento del prelievo stesso. La vettura può essere rilasciata in un qualunque punto (ovviamente entro una determinata area) e ripresa da dove è stata rilasciata.

In entrambi i casi l'utilizzo è supportato da sistemi tecnologici di prenotazione e di uso delle vetture, che si sono largamente raffinati negli ultimi anni, con l'affermarsi dei dispositivi quali gli smart-phone e con i progressi generali dell'ICT.

E' importante capire le caratteristiche dei due schemi.

Il car sharing tradizionale:

- E' destinato a chi effettua pochi chilometri con l'auto di proprietà in genere per spostamenti occasionali e sporadici che nella stragrande maggioranza dei casi terminano da dove originano (generalmente la casa o l'ufficio).
- Non serve per gli spostamenti sistematici che sono in generale soddisfatti con il trasporto pubblico
- E' polarizzato su utilizzi sporadici di medio – lungo raggio anche fuori città (in Italia la media degli spostamenti serviti è di 6 ore e circa 40 km)
- Per la tipologia di spostamento occorre avere la certezza della disponibilità della vettura, per cui la prenotazione è fondamentale.
- Mira a sostituire la proprietà dell'auto con un maggior uso del trasporto pubblico e il car sharing per quegli spostamenti che non possono essere fatti che in auto (per varie ragioni).
- Ha forti motivazioni di risparmio economico.

Il car sharing a flusso libero:

- Serve soprattutto per spostamenti brevi in ambito urbano (benché non esistano molti dati ufficiali in merito, si parla di durate medie delle corse di circa 15' e distanze di pochi chilometri).
- Gli spostamenti devono essere preferibilmente effettuabili con altro mezzo in caso di indisponibilità di un'auto
- E' compatibile anche con spostamenti sistematici (purchè sussista una convenienza economica)
- E' adeguato quasi unicamente ai grandi centri urbani dove la domanda di mobilità è molto elevata e spazialmente densa.

I due modelli, quindi, servono esigenze di mobilità molto differenti tra di loro, che si potrebbero in gran parte anche considerare complementari. Quindi i due modelli, più che contrapporsi, potrebbero utilmente integrarsi in quelle realtà dove si giustificano entrambi.

Le loro differenze influenzano però non solo la tipologia di utenza, ma richiedono anche organizzazioni differenti e possono rivestire per le città un ruolo differente nel panorama della mobilità. La tabella 2 sintetizza proprio le caratteristiche che i due modelli assumono per i tre tipi di soggetti coinvolti: il cliente, l'operatore, i Comuni.

Schema servizio	Cittadino	Autorità - Comune	Mercato / Operatore
A prenotazione	Senza auto o con un numero inferiore di auto rispetto alle esigenze del nucleo familiare. Spostamenti sistematici con il TPL Utilizzi sporadici di medio – lungo raggio che esigono la certezza della disponibilità (prenotazione). Economicamente molto vantaggioso per chi ha una percorrenza limitata con l'auto di proprietà.	Offre, assieme al TPL (e altri modi) uno strumento per ridurre l'uso della vettura e il tasso di proprietà. Complementare al TPL. Vantaggioso nella misura in cui assume dimensioni significative. Richiede stalli dedicati.	Di nicchia. Aggredibile in modo incrementale con criteri di distribuzione geografica del servizio. Adottabile nelle grandi ma anche medie città.
Flusso libero	Prevalentemente per spostamenti brevi e in ambito urbano. Spostamenti effettuabili con altro mezzo in caso di indisponibilità. Compatibile con spostamenti sistematici (vincolo : convenienza economica). Di utilizzo immediato ed estemporaneo.	Servizio aggiuntivo al TPL in particolare nei grandi centri urbani. Vantaggioso nella misura in cui sostituisce l'uso dell'auto privata nei grandi centri urbani e raggiunge tassi di utilizzo delle vetture elevati. Può entrare in competizione con altri modi pubblici (taxi, bus/metro/treno). Introduce un numero significativo di vetture operanti nelle zone più	Adeguato soprattutto alle grandi aree urbane. Richiede flotte numericamente molto consistenti sin dall'inizio. Ha costi di gestione più elevati, legati anche alle necessità di riposizionamento del parco vetture.

		densamente trafficate delle città (pressione sulla domanda di sosta).	
--	--	--	--

Tabella 2

Mentre torneremo oltre sul ruolo che i due modelli possono giocare nelle città, si vuole qui sottolineare come il mercato potenziale (come spostamenti potenzialmente servibili) e l'insieme dei potenziali utenti dello schema a flusso libero sia ovviamente molto più ampio di quello del car sharing tradizionale. Inoltre la possibilità di lasciare l'auto dove si desidera, obbliga all'impiego di flotte numerose per avere probabilità di prelievo a distanza ragionevole ed è quindi di fatto compatibile solo con una utenza numerosa.

Ciò spiega il differenziale di utenza che si registra spesso a favore del car sharing a flusso libero (anche se i tassi di utilizzo delle vetture, dai pochi dati disponibili su studi internazionali, non sembrano al momento molto differenti tra i due schemi). E ovviamente spiega anche come questo tipo di mercato possa essere interessante per grandi operatori (che mirano spesso ad una dimensione internazionale e inquadrano il car sharing in una più complessa strategia aziendale).

Ciò che per certo occorre ancora sicuramente definire è l'impatto che questo nuovo schema avrà sulla mobilità cittadina. Mentre per il car sharing tradizionale esiste un gran numero di studi e analisi che hanno definito piuttosto chiaramente l'impatto, lo stesso non si può dire per lo schema a flusso libero. Sicuramente occorrerà a breve anche in Italia uno sforzo di analisi come quello che stanno avviando in realtà quali Berlino e Vienna, dove sono presenti molti operatori con schemi di servizio differenti.

Ma bisogna anche considerare che la situazione attuale rappresenta per il car sharing non un punto di arrivo, ma di partenza. Le dinamiche di evoluzione sono ormai molto rapide e si prevede una ulteriore crescente diffusione anche come servizio aziendale (corporate car sharing) o attraverso nuovi modelli di servizio in grado di migliorare le prestazioni e l'impatto benefico sulle città.

#### La diffusione territoriale del car sharing

Ad oggi in Italia il car sharing è diffuso soprattutto nelle grandi o medie città, con una scarsissima presenza nei centri minori. Inoltre, fino a poco tempo fa, l'offerta dei servizi era costituita da piccole aziende private o da aziende pubbliche di trasporto (o servizi). Entrambe queste tipologie, o per la scarsa capacità finanziaria (per le aziende private) o per la vocazione locale (per le aziende pubbliche) poco propense ad estendere il servizio al di fuori del proprio bacino di influenza. In Italia, quindi, non si è ancora concretizzato quel processo di concentrazione dell'offerta che ha caratterizzato i tardi anni '90 e l'inizio del 2000 nei paesi del nord Europa.

Il recente ingresso dei grandi player sul mercato potrebbe superare questa fase, senonchè ad oggi essi hanno concentrato la loro offerta solo sullo schema a flusso libero.

Bisogna infatti considerare che il car sharing a flusso libero, per le caratteristiche della domanda di mobilità che soddisfa e per la necessità di utilizzare flotte numerose, si adatta soprattutto ai grandi centri urbani, per cui la sua diffusione nei centri minori non è per ora nell'agenda degli operatori.

Al contrario, il car sharing tradizionale, come mostrano anche le esperienze del nord Europa, può avere una diffusione territoriale piuttosto capillare, coprendo anche centri piccoli. Ciò grazie al fatto che il dimensionamento della flotta può crescere gradualmente con la domanda. Il vero problema che la presenza del servizio nei centri minori pone è quello dell'equilibrio economico. Come già accennato e ampiamente dimostrato, il raggiungimento del pareggio è possibile solo con un numero di vetture significativo (le valutazioni variano in paesi e da fonti diverse, ma si parla sempre e comunque di numeri tra 60 e 100 vetture) per poter assorbire sui volumi i costi fissi di erogazione del servizio. Solo operatori di una certa dimensione che offrano il servizio su una scala territoriale vasta possono garantire i numeri necessari. L'avvio di iniziative piccole e locali va sconsigliato alle Pubbliche Amministrazioni, poichè strutturalmente incapaci di reggersi economicamente sul lungo periodo.

Un'altra caratteristica italiana che osteggia il diffondersi del car sharing nei centri minori è l'offerta di trasporto pubblico locale, spesso insufficiente a coprire le necessità di spostamento sistematico casa-lavoro e casa-scuola (al contrario di quanto avviene in molti paesi del nord Europa). Ciò obbliga i cittadini a ricorrere all'uso quotidiano dell'auto e genera quindi la necessità e la convenienza del possesso. Il car sharing stenta in questi ambiti ad affermarsi, perché si adatta solo a coloro che hanno basse necessità di spostamento.

Il car sharing è uno strumento importante per limitare l'uso dell'auto e migliorare la mobilità, ma solo se inserito in un ambito che offra valide alternative di mobilità collettiva.

E' molto probabile che anche in Italia, a breve, il mercato del car sharing tradizionale sia occupato da operatori di dimensioni maggiori e interessati a lavorare su scala territoriale vasta e ciò spingerà verso una maggiore diffusione del servizio.

#### Il "social car sharing"(car sharing peer-to-peer)

Tra le più interessanti novità c'è il cosiddetto car sharing peer-to-peer. In Italia non è ancora arrivato ma negli Stati Uniti è già una realtà praticata. Si tratta di una forma di scambio tra privati in cui un possessore di auto la mette a disposizione per un certo periodo a chi ne abbia bisogno, dietro un compenso configurato come condivisione delle spese. Speciali piattaforme web permettono di far incontrare domanda e offerta e concordare l'accesso alla vettura.

Questo modello, molto semplice, ritorna ad un'idea del car sharing estranea al tradizionale concetto imprenditoriale. Qui il fattore portante è costituito dalle piattaforme del "social web" che permettono di condividere in modo efficiente. Le prospettive del car sharing peer-to-peer sono potenzialmente enormi, sia per lo sterminato parco veicoli disponibile sia per la potenziale utenza. L'affermarsi su larga scala di questa pratica potrebbe far diminuire drasticamente il numero di veicoli circolanti e rappresentare un modello realmente alternativo di utilizzo sociale dei beni. Il car sharing peer-to-peer possiede inoltre il non indifferente vantaggio della economicità rispetto a modelli più sofisticati di car sharing. Ciò risponde ad una reale esigenza sociale di contenimento dei costi per una larga fetta di popolazione che può trovare una economica alternativa al possesso dell'auto.

In Italia l'applicazione del car sharing peer-to-peer troverà probabilmente sulla strada molti intoppi di carattere burocratico, normativo e fiscale, ma esso comunque rappresenta un fenomeno destinato a farsi largo, come altre forme di condivisione sociale facilitate dall'impiego di piattaforme web.

#### Car sharing e mobilità urbana

Il futuro vedrà la coesistenza di differenti modelli di car sharing, destinati ad avere un ruolo crescente nelle città, a partire dalle più grandi. E' però probabile, come visto, che il fenomeno si diffonda anche alle medie città e gradualmente copra una fetta significativa delle realtà urbane. Le autorità preposte alla regolazione dei trasporti, i Comuni e le Regioni, non possono più ignorare questa realtà. Il car sharing deve diventare uno dei servizi strutturalmente inserito nel panorama della mobilità cittadina. Dovrà affiancare i più tradizionali strumenti del trasporto pubblico con servizi complementari in grado di qualificare l'offerta e di rendere l'intero sistema più attrattivo, flessibile e competitivo.

Il car sharing ha bisogno dei Comuni e delle Regioni per poter svolgere appieno il proprio ruolo e potersi adeguatamente sviluppare (si pensi solo alla necessità dei parcheggi, dell'accesso alle ZTL, ecc.), ma Regioni e Comuni hanno bisogno del car sharing per fornire migliori servizi di mobilità.

Il cammino per ottenere questo risultato è ancora lungo. Come spesso accade in Italia, le normative e la cultura politica scontano un grande ritardo rispetto alle dinamiche dell'innovazione. Ad oggi infatti, benché il car sharing sia ormai noto alla maggioranza e diffuso, solo pochi gli Enti territoriali hanno una reale ed adeguata conoscenza

di questo servizio e del ruolo che esso può giocare nel panorama della mobilità. Così come, a livello nazionale, è ancora completamente assente un qualunque tipo di riconoscimento normativo del servizio di car sharing.

Sono necessarie azioni differenti e congiunte.

- E' necessaria un'azione di sensibilizzazione verso le Pubbliche Amministrazioni mirata a far crescere il livello di conoscenza affinché essi possano compiere scelte consapevoli. Occorre che gli Enti conoscano bene le caratteristiche ed i requisiti dei diversi schemi di servizio, e sappiano coniugarle con le i bisogni del territorio in materia di mobilità. In primis la scelta di adottare uno schema a prenotazione o a flusso libero, o entrambi in un certo mix, non deve essere determinato da mode o da spinte degli operatori, ma deve rispondere a criteri di bilanciamento rispetto agli obiettivi dell'Ente e alle caratteristiche del sistema di mobilità e del territorio (oltre ovviamente a criteri di compatibilità economica). Tutto ciò richiede capacità e conoscenze tecniche specifiche la cui formazione va aiutata.
- Gli Enti locali devono essere spinti ad inserire forme non convenzionali di mobilità all'interno dei loro strumenti di pianificazione dei sistemi di trasporto, assegnandogli un ruolo congruente con le proprie linee strategiche. E' inoltre importante che queste forme innovative siano integrate con le strutture portanti del servizio di trasporto pubblico (integrazione tariffaria, intermodalità, comunicazione congiunta, ecc.)
- C'è bisogno di standard di servizio adottati da tutti i Comuni (nei loro bandi e nei loro atti di affidamento) perché una gestione efficiente del servizio richiede omogeneità su ampia scala territoriale. La grande variabilità dei requisiti che oggi si riscontra in gran parte dei bandi lanciati dai Comuni per servizi di car sharing, fa sì che spesso non si possa garantire la sostenibilità economica del servizio.
- E' necessario sensibilizzare anche le Pubbliche Amministrazioni sul ruolo che il car sharing può avere per soddisfare le loro esigenze di mobilità, fornendo una opportunità di risparmio in linea con i loro obiettivi ed un servizio efficiente.
- E' necessario definire una normativa nazionale snella che definisca le caratteristiche fondamentali che il servizio deve avere e tuteli i cittadini da abusi.

D'altra parte gli operatori di car sharing dovranno lavorare affinché risulti sempre più economica l'erogazione del servizio anche in città di piccole dimensioni, per ampliare sempre più la diffusione geografica del car sharing. Ciò vale soprattutto quelli che offrono modelli di car sharing a prenotazione, attualmente più adatti a piccole realtà poiché meno costosi e perché possono crescere con maggiore gradualità rispetto agli schemi a flusso libero.

### Conclusioni

Il car sharing oggi in Italia è una realtà in continua e rapida evoluzione: rappresenta un mercato in evoluzione, un terreno di innovazione e un'opportunità di crescita verso stili di vita più razionali e rispettosi dell'ambiente. Ciò anche grazie al ruolo precursore che il Ministero dell'Ambiente ha giocato nel primo decennio del 2000 e che ha contribuito a diffondere il servizio, la cultura e la conoscenza del car sharing.

E' oggi un fenomeno sociale che ha un impatto potenziale molto vasto sulle abitudini e come tale ripercussioni significative sulla comunità. Bisogna evitare di compiere gli stessi errori che nel passato hanno caratterizzato il diffondersi enorme ed incontrollato dell'auto, affrontando da subito le problematiche che l'affermarsi del car sharing pone e creando le condizioni perché possa esprimere al meglio il suo potenziale. Un ruolo attivo e competente delle Pubbliche Amministrazioni come enti regolatori è di fondamentale importanza per evitare storture, poiché la mobilità è anche, ma non solo mercato.