

# CAR SHARING IN ITALIA: LE OPPORTUNITÀ PER LO SVILUPPO DEI SERVIZI

di Paolo Biedanelli

Esperto in regolazione dei trasporti

**SOMMARIO:** Introduzione. Capitolo 1 - Car sharing: storia e modelli di business (Primi esperimenti e successi; I vari modelli di business; Il car sharing in Italia: dai finanziamenti pubblici all'iniziativa privata). Capitolo 2 - Il mercato dei car sharing in Italia (Confronto fra station-based e free floating; Analisi dei dati sul turn over; Gli operatori free floating presenti in Italia). Capitolo 3 - Come incentivare il car sharing: analisi e proposte (Analisi dei bandi del Comune di Milano per il free floating; Critica agli attuali meccanismi di incentivazione; Cose da fare per migliorare il servizio; Proposte per una maggiore collaborazione fra pubblico e privato). Conclusioni

## abstract

Il car sharing potrebbe essere una concreta alternativa all'auto privata? Forse sì, sebbene molti passi avanti andranno fatti affinché il servizio trovi una più ampia diffusione. Nella prima parte dell'elaborato viene brevemente raccontata la storia dei servizi di car sharing in Italia. Il fenomeno è iniziato già nel 2001 con *Iniziativa Carsharing* (ICS), ma ha subito una svolta notevole nel 2013 con l'introduzione dei sistemi *free floating* da parte di operatori privati. Nell'articolo si ripercorrono le varie fasi di questo cambiamento, osservando anche i modelli di business presenti e la normativa di settore. Si nota in seguito come negli ultimi anni si sia verificato, soprattutto per merito delle nuove tecnologie disponibili, un netto aumento del numero di veicoli condivisi e una crescita della domanda sia in termini di iscritti che di percorrenze. Da un'analisi dei dati sembra, inoltre, che il numero di noleggi effettuati mediamente da ogni veicolo nell'arco di una giornata (*turn over*) cresca con il numero di car sharing disponibili: il mercato potrebbe dunque continuare la sua fase di espansione. Viene poi spostata l'attenzione sugli operatori a flusso libero attualmente attivi, ovvero Car2Go, Enjoy, Share'ngo e DriveNow. Le loro caratteristiche saranno osservate per capire i punti di forza e il recente fenomeno della diversificazione dell'offerta.

L'ultimo capitolo analizza i bandi di Milano e Roma che hanno aperto il mercato dei car sharing *free floating* all'iniziativa privata. I comuni hanno cercato di stimolare l'uso di veicoli elettrici eliminando per essi il pagamento del canone annuo normalmente previsto. Oltre ciò il comune di Milano ha inserito nel secondo bando comunale del 2016 una serie di misure incentivanti che sono descritte nel dettaglio. Gli incentivi finora applicati sono ad ogni modo criticati per via della loro scarsa efficacia e sono state per questo formulate possibili proposte per poter migliorare la regolazione attualmente vigente ed incentivare la formazione di un servizio più in linea con le

esigenze collettive. Nelle conclusioni si sostiene come una maggiore collaborazione fra soggetti pubblici e privati potrebbe rendere il servizio più accessibile e dare una risposta sostenibile ed innovativa ai bisogni di mobilità delle aree interessate.

## Introduzione

Henry Ford aveva probabilmente capito fin dai suoi primi esperimenti che l'automobile sarebbe stata l'invenzione che avrebbe modificato radicalmente la società del '900. La sua idea, messa per la prima volta in atto il 5 giugno del 1986 quando dal suo garage uscì il primo quadriciclo Ford, era quella di costruire un mezzo di trasporto per le masse, il quale doveva essere *"abbastanza grande da poter essere usato da un'intera famiglia e abbastanza piccolo da essere guidato e curato da una sola persona"* (Parrish 1995). L'auto privata è da lì diventata il mezzo di trasporto in assoluto più utilizzato, specialmente nei paesi industrializzati. Lo *Statistical Pocketbook* dell'Unione Europea sui trasporti stima, infatti, che nel 2013 quasi il 72,3% dei passeggeri ha utilizzato l'auto per spostarsi, ovvero oltre l'83% dei trasporti su terra in termine di passeggeri-Km.

Negli anni la diffusione dell'automobile è stata sempre maggiore e, in parte per via delle sempre più insistenti campagne pubblicitarie, è sorta gradualmente l'idea dell'auto come *status symbol*. Il concetto viene efficacemente spiegato dal filosofo Marshall McLuhan nel libro *The mechanical bride (1951)*, in cui l'autore sostiene che *"L'automobile è diventata un articolo di abbigliamento senza il quale ci sentiamo nudi, incerti e incompleti nella complessità urbana."*<sup>1</sup> Ci si è, quindi, spinti sempre più alla ricerca di un'auto privata non solo per la sua utilità come mero mezzo di trasporto, ma più per il gusto di possederne una determinata marca o modello.

Se per buona parte del secolo passato il prosperare dell'industria automobilistica poteva essere considerato come un fenomeno positivo in quanto vettore di crescita economica, l'eccessivo uso dell'automobile ha successivamente provocato l'insorgere di una serie di esternalità negative, per le quali sembra ormai opportuno un repentino cambio di tendenza sia nella mentalità collettiva che nelle scelte di consumo. La motorizzazione di massa, unita a una carente attività di pianificazione territoriale e dei trasporti, hanno infatti attivato un *"ciclo di dipendenza della città dall'auto"*<sup>2</sup>, per il quale diversi cittadini non possono più fare a meno del proprio veicolo. Per ovviare ai problemi di congestione si è purtroppo troppo spesso deciso di creare nuove infrastrutture stradali nelle aree periferiche, spingendo così una crescita disordinata e incontrollata del territorio urbano, il cosiddetto *urban sprawl*.<sup>3</sup> Molte persone sono perciò divenute sempre più dipendenti dai propri veicoli privati<sup>4</sup> ed hanno deciso di comprare nuove

---

<sup>1</sup> Per approfondimenti vedi Baragli (2017).

<sup>2</sup> Espressione ripresa da Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility (2016).

<sup>3</sup> In letteratura si dibatte tuttora per una definizione unanime di *urban sprawl*. Tuttavia esiste, secondo quanto affermato da Bhatta et al. (2010), un *"consenso generale sul fatto che l'urban sprawl è caratterizzato da un modello di crescita non pianificato e disomogeneo, guidato da moltitudini di processi e che porta ad un utilizzo inefficiente delle risorse"*.

<sup>4</sup> Questo fenomeno è verificato da varie ricerche che dimostrano come la lunghezza media degli spostamenti in Italia sia notevolmente aumentata negli ultimi decenni. Fra di esse si ricorda lo studio del WWF Italia (2006) che documenta un incremento delle percorrenze nell'Italia settentrionale, passate dai circa 8'500 chilometri del 1980 agli oltre 16'000 del 2000, di cui ben 14'000 effettuati in automobile.

auto, riattivando così continuamente il circolo vizioso rappresentato da una maggiore congestione, da una richiesta di infrastrutture stradali e da una crescita dimensionale disordinata delle città.

Il rapporto di “dipendenza” dall’auto privata è particolarmente rilevante in Italia, dove vi è uno degli indici di motorizzazione fra i più alti al mondo<sup>5</sup> e solo il 13,4% degli spostamenti motorizzati, secondo quanto rilevato da un’indagine ISFORT sulla mobilità in Italia nel 2016, viene effettuato usando mezzi pubblici.

Oltre alla congestione anche i problemi legati all’inquinamento sono divenuti sempre più ingenti. La concentrazione di particolato nell’aria ha raggiunto soglie critiche specialmente nei centri urbani e, nonostante i miglioramenti tecnologici del settore, oltre il 50% delle polveri sottili continua a essere prodotto dal traffico veicolare (ISPRA 2016). Le recenti politiche europee sui trasporti stanno cercando di incentivare lo sviluppo di una mobilità urbana sostenibile, anche se la strada da percorrere appare ancora piuttosto lunga.

A oltre un secolo di distanza dall’innovazione di Ford un nuovo fenomeno socio-economico potrebbe sovvertire la concezione fino ad ora avuta dell’automobile ed interrompere il circolo vizioso di dipendenza dall’auto privata, ovvero il car sharing<sup>6</sup>. Se nell’idea fordiana l’auto era, infatti, progettata per le esigenze private del singolo individuo, le nuove forme di comunicazione digitale consentono di condividere agevolmente un veicolo, il quale potrà dunque fornire un servizio di trasporto per più persone andando a rispondere alle esigenze di una collettività più allargata. I car sharing potrebbero per questo rappresentare una nuova forma di trasporto collettivo non di linea in grado di disincentivare l’acquisto di auto private e di rendere più efficiente l’utilizzo del singolo mezzo. Le vetture utilizzate sarebbero, inoltre, più moderne e meno inquinanti e si velocizzerebbe il rinnovo del parco veicolare, sfruttando così i continui miglioramenti tecnologici del settore.

Essendo tali sistemi fortemente innovativi ed in continua trasformazione, nuove ricerche ed approfondimenti sono necessari per rendere la letteratura sull’argomento sempre più attuale ed aggiornata. Il Ministero per l’Ambiente e la Fondazione per lo Sviluppo Sostenibile hanno per questo promosso nel 2016 l’Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility<sup>7</sup> (OSM), il quale nel suo 1° Rapporto nazionale riassume in maniera dettagliata i risultati delle ricerche condotte sul car sharing. Ancora più recente la pubblicazione del Rapporto SIPoTra 2017, all’interno del quale si approfondisce il tema della sharing mobility in Italia. Tali documenti saranno presi come fonti principali per procedere poi a una descrizione più scrupolosa ed analitica del mercato. Per un excursus sulla storia del car sharing e sulle differenze fra i vari sistemi di condivisione dell’auto sono stati, invece, osservati con particolare interesse i libri di Iacovini (2014)<sup>8</sup> e di Donati;

---

<sup>5</sup> Donati e Petracchini (2015) riportano le statistiche dell’UNECE secondo le quali in Italia ogni 100 abitanti vi sono 61 automobili, mentre ve ne sono 52 in Austria, 51 in Germania, 48 in Francia e Spagna, 45 nel Regno Unito.

<sup>6</sup> Si riporta di seguito la definizione di car sharing usata dall’Osservatorio Nazionale: *“Il carsharing è un servizio che consente di noleggiare automobili per breve tempo senza bisogno di assistenza da parte di personale. Le automobili sono distribuite a rete all’interno di un’area di dimensioni variabili [...]. Di norma comunque è un servizio che viene utilizzato in ambito urbano.”*

<sup>7</sup> Il car sharing rientra all’interno di una serie di servizi costituenti il fenomeno della Mobilità Condivisa o Sharing Mobility. Fra gli altri si ricordano il bikesharing per condividere l’uso di biciclette e il carpooling, per sfruttare al meglio la capacità residua di ogni veicolo offrendo un passaggio ad utenti interessati.

<sup>8</sup> Il libro *“Car Sharing. Come la sharing economy cambia la nostra mobilità”*, pubblicato da Edizione Ambiente nel giugno 2014, osserva il fenomeno del car sharing, ritenendolo un’idea vincente, in grado di rendere anche chi vive in una grande città indipendente dall’auto privata. Nel testo vengono descritte le principali esperienze di car sharing

Petracchini (2015)<sup>9</sup>, che analizzano le prime esperienze di mobilità condivisa e i suoi vari modelli di business presenti in Italia e all'estero.

L'obiettivo primario del lavoro sarà quello di capire quali sono i limiti della regolazione del settore, proponendo idee per incentivare una maggiore diffusione del servizio. E' opportuno sottolineare a tal proposito come, sebbene i dati forniti dall'OSM mostrino un trend positivo della domanda, il fenomeno del car sharing risulti essere ancora decisamente marginale rispetto alla mobilità complessiva. Il numero dei viaggi effettuati con il car sharing nelle grandi città nel 2015 è, infatti, pari a solo il 0,5% rispetto a quelli effettuati usando il trasporto pubblico ed lo 0,23% degli spostamenti mediante auto privata (dati ISFORT 2016). Le amministrazioni pubbliche potrebbe, tuttavia, collaborare maggiormente di quanto hanno finora fatto con i privati per espandere il servizio, considerando anche come gli studi attualmente presenti rilevino dei vantaggi netti prodotti dall'uso del car sharing in termini di minore dipendenza dai veicoli privati, riduzione dei consumi, delle percorrenze e delle emissioni nocive<sup>10</sup>. Il successo del car sharing dipenderà dunque molto probabilmente dalla capacità delle istituzioni di sfruttare al meglio le nuove opportunità offerte dal progresso tecnologico e di creare una mobilità più efficiente e sostenibile per tutti.

## 1. Car sharing: storia e modelli di business

### 1.1 Primi esperimenti e successi

Le prime forme di car sharing nacquero in Europa, dall'impulso di piccoli gruppi, i quali, spinti più da ideali ecologistici o solidaristici, avevano pionieristicamente sperimentato la condivisione di autoveicoli. Il primo tentativo è stato quello della cooperativa svizzera Sefage nel 1948, finalizzato a offrire l'utilizzo di vetture a coloro che non potevano permettersene l'acquisto. Sono seguiti altri esperimenti in Europa; fra i quali si possono citare il progetto Procotip in Francia (1971-1973), le prime auto elettriche condivise di Witkar ad Amsterdam (1974-1988) e la Green Cars nel Regno Unito (1977-1984).<sup>11</sup>

Successivamente è emersa l'esigenza di sviluppare organizzazioni più complesse e qualificate per offrire un servizio efficiente ed in grado di sostenere i costi tramite il mercato. I primi veri car sharing operanti con successo su largo scala risalgono alle esperienze di Zurigo e Lucerna del 1987 su iniziativa di alcuni cittadini elvetici particolarmente sensibili alle tematiche ambientali. Da

---

messe in atto sia in Italia che all'estero e vengono identificate alcune delle criticità della sharing mobility. Interessante come la tecnologia e il mercato siano considerate le chiavi del successo futuro del car sharing, visione lungimirante alla luce dell'esplosione dei car sharing *free floating* negli anni seguenti la pubblicazione del libro.

<sup>9</sup> Il libro *"Muoversi in città. Esperienze e idee per la mobilità nuova in Italia"*, pubblicato da Edizione Ambiente nell'agosto 2015, nasce con lo scopo di analizzare l'evoluzione delle varie forme di trasporto, in modo da proporre sistemi e modalità alternativi per gli spostamenti in grado di migliorare la mobilità urbana in Italia. Forme di sharing mobility quali car sharing e car pooling vengono osservate con particolare attenzione in quanto nuovi servizi di trasporto che, anche grazie alla rivoluzione digitale, stanno ottenendo un notevole successo.

<sup>10</sup> Massimo Ciuffini, responsabile Mobilità Sostenibile della Fondazione Sviluppo Sostenibile e coordinatore "dati e indagini" dell'Osservatorio Sharing Mobility, ha sintetizzato i risultati di una serie di studi effettuati in vari paesi che evidenziano gli effetti della sharing mobility sulla mobilità, come riportato nel libro SIPoTra (2017).

<sup>11</sup> Cfr. Britton (1999).

notare come la svizzera Mobility Ch, tra i primi operatori europei, nasceva come una sorta di cooperativa che offriva ai propri soci l'opportunità di noleggiare auto per brevi periodi. La diffusione del servizio è poi divenuta molto più ampia grazie alla collaborazione con le Ferrovie Federali Svizzere SA (FFS), le quali hanno ritenuto il car sharing uno strumento consono ad incentivare un trasporto multimodale e funzionale a stimolare un maggiore uso del treno.<sup>12</sup> Attualmente la Mobility Ch offre circa 1150 veicoli in più di 400 stazioni per tutti i possessori di una carta per la mobilità (Swiss Pass o una Mobility Card personale).

Negli anni '90 e 2000 il fenomeno del car sharing ha pian piano preso piede nei principali stati europei. Fra le esperienze di successo da segnalare Autolib, società operativa a Lione e Parigi, che nel 2014 possedeva circa la metà delle vetture car sharing elettriche europee. Anche il servizio E-Vai, promosso dalla Regione Lombardia e Trenord, è stato fra i primi a credere nel car sharing elettrico, anche se il suo mezzogiorno di funzionamento, con un'area estesa per tutta la regione, si avvicina molto a quello di un car rental.

Marzo 2009 segna un mese importante per la storia della Sharing Mobility: a Ulma, la città tedesca della ricerca e della scienza, viene, infatti, lanciato dalla società Car2go, facente parte dello stesso gruppo di Mercedes Benz, il progetto pilota del primo car sharing *free floating* (a flusso libero). Tale sistema consente di individuare il veicolo tramite GPS, permettendo in tal modo di prelevare e parcheggiare la macchina all'interno di un'area di copertura urbana predefinita. L'introduzione di questo meccanismo è andata di pari passo con la "rivoluzione digitale" e l'ampia diffusione di smartphone e tablet in mano agli utenti, rendendo molto più agevole l'utilizzo del car sharing, che è di conseguenza aumentato in modo esponenziale, così come la flotta messa a disposizione dagli operatori.

Negli Stati Uniti le prime esperienze di car sharing sono partite negli anni '80, posteriormente, quindi, rispetto al "Vecchio Continente".<sup>13</sup> Nonostante il tardivo interesse degli americani nei confronti del fenomeno, uno dei car sharing di maggior successo, Zipcar, ha avuto i suoi natali a Boston nel 2000. La società ha sconfitto lo scetticismo iniziale ed è divenuta una delle principali multinazionali operanti nella mobilità sostenibile, quotata alla Borsa di New York ed attiva in Europa in Germania, Francia, Spagna e Turchia. Una delle chiavi dei risultati di Zipcar è stato l'acquisto di una quota di maggioranza di azioni da parte di Avis Budget, nota azienda di autonoleggio a lungo termine, che ha consentito di attuare delle vincenti sinergie di business fra i due operatori.<sup>14</sup>

---

<sup>12</sup> Anche in Germania e in Francia si osserva un trend verso l'integrazione del car sharing con il servizio di trasporto pubblico, promosso da aziende quali Veolia e Deutsche Bahn (cfr. Iacovini, 2014), mentre a Helsinki è stata elaborata la possibilità di acquistare "pacchetti" integrati di mobilità elaborata, in cui al trasporto pubblico sono associato auto a noleggio e taxi condivisi (cfr. Rapporto OSM, pagina 34).

<sup>13</sup> Fra i primi tentativi di car sharing statunitensi si ricordano la Mobility Enterprise dell'Università di Purdue (1982) e il progetto Star per il noleggio a breve termine di San Francisco (1983).

<sup>14</sup> Per maggiori approfondimenti si veda Iacovini (2014), pagine 73-78.

## 1.2 I vari modelli di business

Prendendo spunto dal libro di Iacovini (2014) è stato possibile individuare diversi sistemi di car sharing. L'elenco non deve essere in ogni caso considerato esaustivo, considerando come start-up e aziende cerchino in continuazione di trovare nuovi modelli sempre più accattivanti per l'utenza.

Il car sharing station-based (a stazione fissa) è considerato il modello di business tradizionale. Esso si basa sulla condivisione di una flotta di veicoli parcheggiati in stalli riservati. In questi casi il corrispettivo dovuto dal singolo utente dipende generalmente sia dai chilometri percorsi che dal tempo di utilizzo. La capacità di noleggiare l'auto per brevi periodi ha reso il servizio utile per completare il cosiddetto "ultimo miglio" delle corse ferroviarie ed ha per questo indotto soprattutto svizzeri e tedeschi ad integrare il car sharing al trasporto pubblico.

Il car sharing tradizionale è stato recentemente superato dai sistemi free floating, modello che consente di rilevare la posizione dell'auto tramite smartphone, dando così all'utente la possibilità di parcheggiare l'auto dove vuole, all'interno di un'area predefinita. È stata così superata la rigidità degli station-based connessa al dovere riportare l'auto sempre e solo negli stalli riservati.

Altri modelli sono forse meno noti al pubblico, sebbene rappresentino delle rilevanti opportunità per il futuro del settore, quali il *campus car sharing* ed il *corporate car sharing*. Il primo ha avuto molto successo nel mercato americano, soprattutto per via dell'iniziativa della sovracitata Zipcar. Le aree di noleggio sono, in questo caso, collocate nei campus universitari e nelle zone limitrofe e vengono offerti degli sconti agli studenti dell'università. Questo sistema viene considerato utile anche per educare i ragazzi alla cultura della condivisione ed abituarli, quindi, ad utilizzare il servizio anche una volta terminati gli studi. Si segnala come Enel, con il progetto E-go car sharing 100%, stia recentemente facendo qualcosa di simile in collaborazione con l'Università degli Studi Roma Tre.

Il corporate car sharing (auto condivisa aziendale) è, invece, presente in varie società europee, soprattutto in Germania, Francia e Olanda. Può essere utilizzato o in sostituzione al taxi per spostamenti estemporanei o per tutti i movimenti intragruppo, in modo da ottimizzare i movimenti del personale, coinvolto in differenti sedi o attività. Il fenomeno potrebbe presto estendersi, magari qualora integrato con altri servizi di car pooling aziendali già attivi.

Uno dei problemi del car sharing rimane quello del parcheggio, sia nei modelli tradizionali per la rigidità dell'offerta che per quelli a flusso libero, per il rischio di perdere tempo nella ricerca del posto. Esperimenti di *car sharing low cost* cercano di ovviare a queste difficoltà, prevedendo la possibilità di lasciare l'auto nei parcheggi privati degli utenti del servizio, che ricevono in cambio un certo numero di ore gratuite di noleggio auto. Quando la tedesca CiteeCar ha però tentato di applicare questo modello di business, il progetto è presto fallito.

Vi è, infine, il car sharing *peer-to-peer*: meccanismo consistente nell'impiegare veicoli di proprietà privata resi temporaneamente disponibili per l'utilizzo condiviso da parte di un individuo o degli aderenti al sistema, consentendo così scambi diretti tra gli individui comunicanti tramite Internet.<sup>15</sup> Attualmente vi sono delle esperienze rilevanti di *peer-to-peer* soprattutto negli Stati

---

<sup>15</sup> Per tale definizione si è preso spunto dalla pubblicazione di Shaheen, Cohen (2013).

Uniti e in Francia,<sup>16</sup> mentre in Italia non sono state trovate informazioni rilevanti circa la prima start up avviata nel 2014, ovvero Dryfe. La seguente modalità avrebbe diversi vantaggi soprattutto come strumento per ridurre le esternalità negative prodotte dal traffico. Si eviterebbe, infatti, di aggiungere ulteriori mezzi ai veicoli circolanti, sfruttando solamente in modo più continuativo vetture già acquistate, inoltre il sistema consentirebbe un maggior grado di interattività e collaborazione fra i partecipanti.<sup>17</sup>

Sebbene sia ancora presto per poter fare previsioni, non stupirebbe una futura nuova evoluzione della Sharing Mobility verso tale forma, anche se bisognerà probabilmente passare prima verso un utilizzo più massivo dei servizi *free floating*.

### **1.3 Il car sharing in Italia: dai finanziamenti pubblici all'iniziativa privata**

In Italia per una effettiva introduzione del servizio è stato necessario attendere un'azione legislativa del governo finalizzata ad incentivare la condivisione dei veicoli. Nello specifico il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 concernente "Interventi per la mobilità sostenibile" ha favorito investimenti pubblici per il car sharing stabilendo nell'art. 4 comma 1 che *"I comuni [...] incentivano associazioni o imprese ad organizzare servizi di uso collettivo ottimale delle autovetture, nonché a promuovere e sostenere forme di multiproprietà delle autovetture destinate ad essere utilizzate da più persone, dietro pagamento di una quota proporzionale al tempo d'uso ed ai chilometri percorsi"*.

A seguito di tale provvedimento alcuni comuni si sono associati volontariamente per dare vita nel 2001 all'Iniziativa Car Sharing (ICS). ICS fornisce a vari operatori indipendenti presenti nelle città aderenti uno standard tecnico comune da applicare per usufruire dei servizi di car sharing. L'iniziativa è stata finanziata tramite il Fondo per la Mobilità Sostenibile nelle Aree Urbane che ha ricevuto per tale scopo 8,5 miliardi delle "vecchie" lire (circa 4,2 milioni di Euro) e quasi 15 milioni di Euro nel 2000. La modalità tutt'ora utilizzata è prevalentemente quella del car sharing station-based, vale a dire che i veicoli appartenenti alla flotta devono essere parcheggiati in apposite aree che vanno a formare delle sorte di stazioni. E' da notare come all'epoca dell'introduzione dei servizi ICS le tecnologie disponibili non fossero paragonabili a quelle odierne (smartphone, gps, web, app) e questo ha reso certamente il servizio molto più rigido (Donati e Petracchini, 2015). L'introduzione di nuovi strumenti che consentono la localizzazione e l'apertura dei veicoli mediante smartphone ha, dunque, decisamente incentivato la diffusione verso l'utenza dei nuovi car sharing rispetto ai tradizionali. Nonostante questo i servizi ICS sono tuttora presenti in varie città di Italia quali Venezia, Padova, Torino, Palermo, Parma, Genova, Roma, Bologna.

Il car sharing a flusso libero è stato introdotto, invece, per la prima volta a Milano nel 2013 a seguito di un "Avviso pubblico per manifestazione di interesse" del Comune di Milano nel quale venivano elencati i requisiti di accesso per gli operatori che intendessero intraprendere il servizio nel comune. Hanno risposto positivamente a tale bando le società Enjoy e Car2go a cui si è aggiunta più recentemente la concorrenza di nuove compagnie quali Share'ngo e DriveNow. I

---

<sup>16</sup> Ci si riferisce in particolare alle società citate nel Rapporto dell'Osservatorio, ovvero Turo e Getaround (Stati Uniti) e Buzzcar e Drivy (Francia).

<sup>17</sup> Per un approfondimento riguardante la propensione alla condivisione del proprio veicolo si rimanda al paper Mariotti, Beria, Laurino (2013).

servizi *free floating* sono attualmente presenti solo in sei città italiane (Milano, Roma, Firenze, Torino, Catania e Modena), nonostante questo nel 2015 il 97% dei noleggi di car sharing è stato effettuato mediante tale sistema.<sup>18</sup> Non sono stati posti dei finanziamenti pubblici in questo caso (a differenza di quanto accaduto con ICS), le società interessate devono anzi pagare un contributo per veicolo ai comuni per poter liberamente parcheggiare le vetture ed entrare nelle a zone traffico limitato ed area C. Le suddette caratteristiche sembrerebbero suggerire un'evoluzione del mercato sempre più verso la modalità *free floating*, anche se alcuni comuni seguitano a sostenere un servizio di auto condivisa pubblico.<sup>19</sup> Il fenomeno dovrà in ogni caso essere osservato con attenzione per fare in modo che l'interesse di imprenditori privati non porti allo sviluppo di un servizio complementare, invece che sostitutivo, dell'auto privata, con conseguente aumento del traffico stradale. Questo aspetto verrà poi approfondito in seguito.

## 2. Il mercato dei car sharing in Italia

Secondo quanto riportato nel Primo Rapporto Nazionale sulla Sharing Mobility in Italia nel 2015 erano presenti 11 diversi operatori, anche se la lista dovrà essere aggiornata per via dell'entrata di nuovi *competitor*, quali DriveNow a Milano e Bluetorino<sup>20</sup> nel capoluogo piemontese, attive solo da Ottobre 2016.<sup>21</sup> La maggior parte delle compagnie, 7 delle 11 elencate, utilizza una tecnologia *station-based*, sebbene la flotta di queste ultime sia numericamente molto inferiore rispetto a quella degli operatori *free floating*, i quali già nel 2015 gestivano l'82,4% dei car sharing presenti in Italia.<sup>22</sup> I servizi *station-based* ricoprono, dunque, un ruolo marginale all'interno del mercato attuale; per questo motivo il lavoro, dopo aver confrontato le due modalità di car sharing, si focalizza maggiormente sui fornitori di auto condivise a flusso libero.

### 2.1 Confronto fra *station-based* e *free floating*

Il mercato è nel complesso piuttosto concentrato, con i primi quattro operatori possedenti il 93,4% dei 5'395 veicoli totali a disposizione nelle diverse città italiane.<sup>23</sup> Fra di essi solamente ICS, il più longevo servizio di car sharing italiano, applica un meccanismo *station-based*, mentre gli altri tre (Car2go; Enjoy e Share'ngo) sono tutti car sharing *free floating*. Anche i dati sull'offerta di veicoli subiranno sicuramente un netto cambiamento, considerando che Share'ngo ha avviato il

---

<sup>18</sup> Il dato proviene da un'elaborazioni dell'OSM su dati operatori di Carsharing.

<sup>19</sup> Il Comune di Roma ha recentemente aumentato il numero di parcheggi per il proprio servizio *station based*, offrendo sconti agli utenti per la quota di iscrizione e di noleggio. Vedi: <https://romamobilita.it/it/carsharing/sottocasa>

<sup>20</sup> Bluetorino applica un sistema *station-based* caratterizzato però da auto elettriche da 4 posti e da una tariffazione differente rispetto ai sistemi ICS, molto vantaggiosa soprattutto per gli under 25 che godono delle agevolazioni nella tariffa dell'abbonamento mensile. Vedi: <https://www.bluetorino.eu/#turin>

<sup>21</sup> Sebbene si attendano maggiori informazioni per valutare i risultati delle nuove iniziative, appare in questa sede interessante constatare una diversificazione dell'offerta di car sharing comprendente veicoli di differenti fasce di prezzo e agevolazioni in base all'età.

<sup>22</sup> La percentuale dovrà probabilmente essere rivista al rialzo a seguito dell'allargamento dell'offerta di Share'ngo e dell'ingresso nel mercato italiano di DriveNow.

<sup>23</sup> Dati 2015, frutto di un'elaborazione dei dati forniti dall' Osservatorio sulla Sharing Mobility (2016).

servizio nel giugno 2015 ed ha già allargato in modo considerevole la flotta nel corso del 2016 con più di 1.000 vetture presenti in Italia<sup>24</sup>.

Il sistema di tariffazione è generalmente diverso per le due modalità. Gli operatori tradizionali (*station-based*) tendono, infatti, ad applicare un prezzo per corsa variabile sia in base ai chilometri percorsi che alle ore di impiego del veicolo, in linea con quanto previsto dal decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998 nell'art. 4 comma 1.

Nei sistemi *free floating*, invece, la tariffa dipende unicamente dalla durata di utilizzo del mezzo (generalmente calcolata in minuti), per tale motivo il servizio risulta più conveniente quando il traffico è meno intenso ed è possibile effettuare una strada più lunga in un tempo minore, come per esempio durante la notte.<sup>25</sup> I dati forniti da Car2go all'Osservatorio confermano questo fatto, evidenziando come oltre il 40% dei noleggi *free floating* avvenga dalle 18 alle 6, percentuale che, invece, non arriva neanche al 20% per i servizi ICS per la medesima fascia oraria ed anche uno studio frutto di una collaborazione fra ANIASA e Bain & Company (2017)<sup>26</sup>.

Anche le quote di iscrizione sono differenti, molto più alte tendenzialmente per i car sharing *station-based*. Per fare un esempio il car sharing Roma offerto dal comune prevede un abbonamento annuale di base di 120 €, mentre i *free floating* hanno una quota d'iscrizione gratuita o di al massimo 10€ una tantum.

I servizi *station-based* tendono probabilmente ad avere un'utilità complementare a quella del trasporto pubblico e sostitutiva dell'auto privata. Secondo un'indagine ICS del 2009, infatti, gli utilizzatori del car sharing hanno frequentemente (circa il 40% dei casi) anche un abbonamento al trasporto pubblico e decidono a volte di abbonarsi proprio dopo essersi iscritti a ICS.

Per quanto riguarda, invece, i car sharing *free floating* rileva quanto riportato dalla sovracitata indagine ANIASA-Bain & Company (2017), secondo la quale più della metà del campione intervistato (55%) ha dichiarato di usare il servizio in alternativa al Trasporto Pubblico Locale (TPL), mentre un 40% lo usa in alternativa all'automobile. Una sintesi dell'Osservatorio sugli studi di altri paesi dichiara, inoltre, che non si ha certezza circa la propensione del car sharing *free floating* a stimolare un maggiore utilizzo di altre modalità collettive. Interessante a tale proposito l'analisi di Donati (2017), la quale differenzia il rapporto fra car sharing e TPL a seconda che le città presentino una buona offerta di servizi, come Milano, nelle quali l'auto condivisa rappresenta un'ottima forma di integrazione e multimodalità, o che abbiano maggiori problemi di trasporto pubblico, come Roma, dove il servizio viene utilizzato in modo sostitutivo perché "l'autobus non passa mai".

---

<sup>24</sup> A Maggio 2017 il servizio Share'ngo è stato aperto anche alla città di Modena.

<sup>25</sup> Il problema è stato rilevato anche da Car2Go che, mediante una indagine della clientela, ha rilevato come molte persone richiedano prezzi inferiori quando effettuano un noleggio di lunga durata ed ha per questo pensato di introdurre dal 13 settembre 2017 la possibilità di prenotare un *package* dall'app prima di ogni noleggio, per fare in modo che i suoi utenti possano beneficiare di prezzi significativamente inferiori e di noleggi più rilassati.

<sup>26</sup> Per comprendere le caratteristiche di chi utilizza i servizi di car sharing in Italia, Bain & Company e ANIASA hanno intervistato via Web un campione di 730 persone, delle quali 580 utenti di Car Sharing e 150 non utenti; per garantire la giusta rappresentatività, il campione ha coinvolto utenti dei principali operatori di car sharing, sia *free floating* che *station-based*, nelle principali città italiane dove è presente ad oggi il servizio (Roma, Milano, Torino, Firenze, Bologna, Genova, Parma, Padova, Palermo, Venezia). Alcuni dei risultati della ricerca sono stati pubblicati anche in alcuni articoli di stampa, fra i quali il Sole 24 Ore. Link: <http://www.ilsole24ore.com/art/notizie/2017-05-25/car-sharing-ecco-chi-usa-e-quando-conviene-161609.shtml?uuid=AEe695SB>

Indifferentemente dal rapporto presente nelle varie città fra car sharing e TPL, il servizio è andato in parte a ridurre il numero di auto private. Ricerche estere rilevano, infatti, come il 15% degli utenti abbia già effettivamente rinunciato all'auto (vendendo la propria o non comprandone una), numero molto simile al 17% del totale degli intervistati durante l'indagine ANIASA-Bain & Company.

Secondo un esame degli spostamenti effettuati in car sharing a Milano i noleggi con vetture a flusso libero percorrono in media 6,27 Km e durano 19,28 minuti (soste escluse), mentre l'OSM rileva che nei servizi di car sharing tradizionale la distanza media è di 40,91 km e gli spostamenti durano circa 6 ore (soste comprese). Gli *station-based* sono, dunque, probabilmente più convenienti quando il veicolo è per molto tempo fermo in sosta, dal momento che la tariffa varia in base ai chilometri percorsi. Altro vantaggio potrebbe essere quello di avere un'area di parcheggio dedicata a disposizione, sebbene le analisi che seguono evidenzino come la domanda sia decisamente più attratta dalle recenti tecnologie *free floating*.

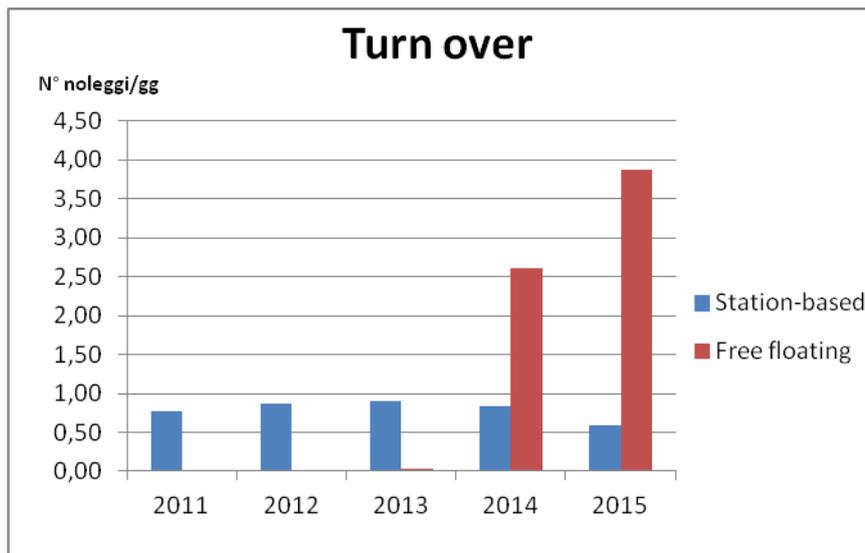
## 2.2 Analisi dei dati sul turn over

Il Rapporto sul Carsharing evidenzia come ormai l'importanza complessiva dei sistemi a flusso libero abbia decisamente sopravanzato quelli tradizionali. In Italia, infatti, solo il 3% dei noleggi viene ancora effettuato con tecnologie *station-based*.<sup>27</sup> Ciò potrebbe essere, però, dovuto al maggior numero di veicoli *free floating* presenti sul mercato. L'analisi si focalizza, per questo, sul *turn over*, ovvero il numero di noleggi effettuati mediamente da ogni veicolo nell'arco di una giornata per valutare la risposta degli utenti rispetto all'offerta. Fra il 2011 e il 2014 il numero di veicoli offerti dai car sharing *station-based* è rimasto grosso modo costante (circa 650 unità), solo nel 2015 è stato registrato un aumento di 330 unità. Anche il *turn over* è stato piuttosto stabile e pari in media a circa 0,85 noleggi al giorno, mentre il 2015 ha visto un netto calo del *turn over* a seguito dell'aumento dell'offerta non compensato da un maggior numero di noleggi, anche se sarà opportuno avere dati più aggiornati per poter valutare in maniera idonea l'andamento del mercato<sup>28</sup>. Gli operatori *free floating* (attivi dal 2013) vedono, invece, il *turn over* aumentare in linea con l'offerta di veicoli, salita dalle 760 unità del 2013 alle 4'478 del 2015. La presenza di economie di rete positive sembra giustificare l'iniziativa dei nuovi *competitor* che stanno continuamente entrando nel mercato e i piani di ingrandimento degli operatori storici. Nel 2015 il *turn over* è stato pari a 3,87 noleggi al giorno, circa una volta e mezzo superiore a quello dell'anno precedente e quasi 5 volte il *turn over* medio registrato dagli *station-based* fra il 2011 e il 2015. Il grafico sottostante sintetizza quanto spiegato in precedenza.

---

<sup>27</sup> Dati riferiti all'anno 2015.

<sup>28</sup> I dati sul numero di veicoli riportano la flotta a disposizione a fine anno, sebbene molte auto potrebbero essere diventate operative solo a fine 2015. Le informazioni sul *turn over* (sceso nel 2015 a 0,58 noleggi/gg) potrebbero dunque essere condizionate da questo fatto, sembra quindi opportuno attendere nuovi dati per l'anno 2016 o rilevazioni mensili per poter fornire un trend più preciso.



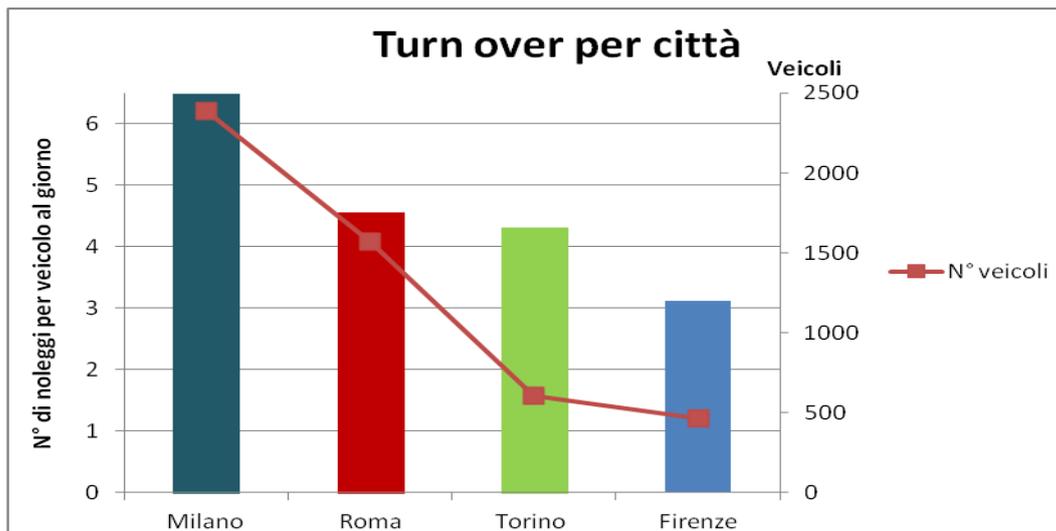
**Grafico 1: Turn over per tipologia di car sharing (Elaborazione personale dei dati offerti dall'OSM)**

Sarà sicuramente interessante valutare le osservazioni dell'OSM sui dati del 2016 per vedere se si continua ad assistere a un trend positivo del *turn over*. Dai primi rilevamenti effettuati si hanno, tuttavia, degli indizi che lasciano presagire a un miglioramento del rendimento per singola auto.

Per esempio l'AMAT nel monitoraggio a Milano per l'anno 2015 conta circa 6 noleggi al giorno per automobile<sup>29</sup>. Vi è, inoltre, una recente analisi effettuata dall'aggregatore Urbi sui noleggi effettuati nelle città di Milano, Torino, Firenze e Roma in cui viene misurato il tempo medio di noleggio per veicolo in ogni città e la durata media di un noleggio in Italia. Da un'elaborazione di tali dati si nota come il *turn over* vada dai 3,12 noleggi al giorno di Firenze (città con un minor numero di veicoli rispetto alle altre), ai 6,48 noleggi effettuati giornalmente da ogni veicolo a Milano, città che presenta anche l'offerta più significativa. Da queste osservazioni si può supporre che vi siano esternalità di rete che fanno lievitare il *turn over* a seguito di un incremento della domanda e di una conseguente maggiore offerta di veicoli.<sup>30</sup>

<sup>29</sup> Comune di Milano (2016).

<sup>30</sup> Da segnalare come l'indagine di Urbi comprenda oltre agli operatori Carsharing *free floating* anche Zig Zag, un servizio di Scootersharing. Il mercato degli Scootersharing non verrà analizzato all'interno del lavoro in quanto considerato come non sostitutivo dell'auto privata, sebbene anche l'uso tali servizi andrebbe approfondito per una più ampia visione sul fenomeno della Sharing Mobility.



**Grafico 2: Turn over per città (Elaborazione personale dei dati l'OSM)**

Molto probabilmente fattori quali la maggiore presenza di veicoli, il minor costo d'iscrizione e la modalità di prenotazione più semplice hanno influito positivamente sull'emergere della tecnologia car sharing a flusso libero, che sembra aver ormai preso il sopravvento. Se fino a giugno 2015 solo 2 operatori (Car2Go e Enjoy), si contendevano il mercato, l'ingresso di Share'ngo e più recentemente di DriveNow ha portato delle novità sia in termini di tipologia di veicolo che di differenziazione delle tariffe. Per tale motivo la sezione seguente si concentrerà con più attenzione sui vari operatori car sharing *free floating* presenti sul mercato, descrivendone le caratteristiche e le politiche commerciali adottate.

### 2.3 Gli operatori free floating presenti in Italia

Come accennato in precedenza alla data di pubblicazione del Rapporto sulla Sharing Mobility gli operatori *free floating* erano soltanto 3, a cui si è poi aggiunto DriveNow nell'autunno 2016. Tramite una consultazione dei siti internet delle varie società è stato possibile confrontare le varie iniziative presenti sul mercato, soprattutto comparando le offerte commerciali presenti.

E' opportuno innanzitutto segnalare come, mentre i due operatori storici, Car2Go e Enjoy applicano generalmente una tariffa standard al minuto, i nuovi entranti stanno, invece, promuovendo anche la vendita di "pacchetti orari" finalizzati a rendere il prezzo del servizio al minuto più conveniente per gli utenti abituali. Anche l'operatore Car2Go ha, inoltre, previsto dal 13 settembre 2017 la possibilità di prenotare un *package* dall'app prima di ogni noleggio per limitare il rischio di pagare una somma eccessiva in caso di traffico intenso o noleggio di lunga durata. Ciò potrebbe essere sicuramente un fattore positivo nell'ottica di riuscire a rendere il servizio sostitutivo dell'auto privata. Anche le tipologie di veicoli presenti stanno aumentando, dando agli utenti una scelta più ampia. L'uso sempre più frequente di aggregatori come Urbi, Andale e Free2Move, rende inoltre possibile visualizzare l'intero parco veicoli presente in tempo reale, aumentando così, oltre che la possibilità di trovare un veicolo disponibile, anche la capacità di confrontare i vari operatori per scegliere quello più in linea con le preferenze dell'utente.

Si procederà di seguito a una descrizione puntuale dei vari operatori, che verrà poi sintetizzata in una tabella utile per un raffronto più immediato delle loro principali caratteristiche.

**Car2Go**<sup>31</sup>: il gruppo tedesco Daimler è stato il primo gestore al mondo di car sharing a flusso libero. Con la sua società Car2go è presente oltre che in Europa anche negli Stati Uniti, in Canada ed in Cina. In Italia opera nelle città di Milano, Roma, Firenze e Torino tramite la sua flotta composta prevalentemente da veicoli Smart Fortwo dal colore bianco e azzurro, auto con una capienza massima di soli 2 posti, ma che per via delle dimensioni limitate (lunghezza pari a solo 2'700 mm) risultano molto comode da parcheggiare. Nel settembre 2016 la compagnia ha aumentato la sua flotta, che nel 2015 contava già 1'880 veicoli in tutta Italia, inserendo nella città di Milano anche 50 automobili a 4 posti modello Smart Forfour. Oltre al rinnovo del parco veicoli è stata adottata anche una tariffazione più vantaggiosa per gli utenti. Le tariffe sono, infatti, scese a 0,24 cent/€ per le Smart Fortwo e sono state fissate a 0,26 cent/€ al minuto per le Smart Forfour<sup>32</sup>. La quota di iscrizione si è ridotta a 9€ una tantum contro i 19€ inizialmente posti nel 2013. I prezzi più bassi potrebbero essere una conseguenza dell'aumento della concorrenza, oltre che un modo per allargare la domanda a nuovi utenti car sharing. E' un lieve sconto per la tariffa oraria (pari a 13,90€) e limite massimo per 24h di noleggio a 59€. Una tariffazione per "pacchetti di minuti", prenotabile dalla app prima di ogni noleggio, sarà inoltre attiva dal 13 settembre 2017. Le auto sono alimentate a benzina, sebbene in alcune città europee quali Stoccarda, Amsterdam e Madrid vi siano oltre 1.330 Smart fortwo elettriche ed il CEO di Car2go Europe abbia per di più dichiarato che prevede un futuro sempre più orientato sull'alimentazione elettrica per il car sharing.<sup>33</sup> La compagnia ha reso disponibili per gli utenti una serie di parcheggi (privati o in aree di rifornimento) a pagamento o gratuiti. Da notare come Car2Go sia arrivato in vari aeroporti italiani, ovvero Milano Linate, Torino Caselle e Firenze Amerigo Vespucci e Roma Fiumicino<sup>34</sup>.

**Enjoy**<sup>35</sup>: presente nel mercato dal dicembre 2013, poco dopo l'ingresso di Car2Go, la società nasce da un'iniziativa di Eni in partnership con Ferrovie dello Stato Italiane e Fiat. Oltre a essere in concorrenza con Car2Go a Milano, Roma, Torino e Firenze dal giugno 2016 il servizio è divenuto attivo anche a Catania, facendo così diventare Enjoy il gestore a flusso libero operativo in più città italiane. La flotta è composta da oltre 2'000 Fiat 500 1.2CC rosse alimentate a benzina<sup>36</sup>. Le auto consentono di portare fino a 4 passeggeri (conducente compreso) e anch'esse hanno dimensioni non molto elevate (lunghezza pari a 355 cm). Le tariffe sono rimaste costanti a 0,25€ al minuto, mentre il noleggio per 24 ore consecutive è pari a 50€. L'adesione al servizio è totalmente gratuita e si può effettuare agevolmente tramite smartphone. Una delle peculiarità del gestore è quella di possedere degli "Enjoy Parking" non a pagamento, per esempio all'interno di stazioni di servizio Eni. Oltre a questi vi è un parcheggio a pagamento nei pressi della Stazione Frecciarossa di Roma

---

<sup>31</sup> Fonte principale il sito ufficiale: <https://www.car2go.com/IT/it/>

<sup>32</sup> Per le tariffe originariamente adottate si è fatto riferimento all'articolo di autoblog.it presente al link: <http://www.autoblog.it/post/822823/car2go-nuove-tariffe-e-nuove-smart-a-milano>

<sup>33</sup> Per leggere il comunicato stampa integrale è possibile consultare il link: [https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/161214\\_il-futuro-del-carsharing.pdf](https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/161214_il-futuro-del-carsharing.pdf)

<sup>34</sup> L'entrata e l'uscita dal parcheggio costa 4,90€ per tutti gli aeroporti e 9,90 € per Fiumicino.

<sup>35</sup> Fonte principale il sito ufficiale: <https://enjoy.eni.com/>

<sup>36</sup> Il dato del Rapporto dell'OSM comprende anche gli scooter Piaggio presenti nella flotta. Tale numero veniva, tuttavia, considerato alla data del rilevamento trascurabile.

Termini, e altri negli aeroporti di Milano Linate, Roma Fiumicino, Roma Ciampino e di Catania-Fontanarossa<sup>37</sup>.

**Share'ngo**<sup>38</sup>: l'iniziativa della compagnia livornese C.S. Group rappresenta il primo modello di car sharing a flusso libero totalmente elettrico in Italia. L'idea commerciale è molto più orientata sull'evidenziare vantaggi ambientali rispetto agli altri *competitor*, con messaggi promozionali sul sito richiamanti l'importanza di ridurre le emissioni e di creare un nuovo sistema di trasporto ecosostenibile. L'auto elettrica si chiama ZD1, una piccola vettura a due posti, facile da parcheggiare, con un motore non molto potente (la velocità massima è di 80 Km/h), ma molto funzionale alle esigenze del traffico urbano. L'auto, dal caratteristico colore giallo, è stata progettata in Italia tra Modena, Livorno e Torino, sebbene sia fabbricata in Cina. L'autonomia dichiarata è di 120 chilometri ed i tempi per la ricarica non sono molto lunghi per una vettura elettrica (massimo 6 ore). Gli utenti, a differenza degli altri car sharing, non possono effettuare autonomamente la ricarica. Ciò probabilmente incrementa i costi di gestione, sebbene tale svantaggio sia presumibilmente compensato dai forti incentivi dati dai comuni per le autovetture elettriche, dei quali si parlerà approfonditamente nel capitolo successivo. Il prezzo al minuto varia a seconda dell'utilizzo del servizio, anche se la tariffa base di 0,28 €/min è più alta rispetto alla concorrenza, l'opportunità di acquistare vari pacchetti minuti rendono il pagamento medio degli utenti in linea con quello degli altri operatori (0,24€/min). Da notare come le tariffe risultassero in precedenza molto vantaggiose prevedendo una tariffa per i clienti assidui più bassa al mondo per un car sharing a flusso libero (acquistando un pacchetto da 500 minuti per 2 mesi si aveva un prezzo di 0,15 €/min). Recentemente i prezzi hanno subito un cospicuo incremento e le tariffe non vanno più al di sotto dei 0,22€/min.<sup>39</sup> La compagnia riserva, infine, delle accortezze più particolari ai suoi clienti, quali una tariffazione molto agevolata per le donne che guidano di notte (dall'1 alle 5) ed un buono di 30 minuti per il compleanno. La quota di iscrizione è di 10 €, ma comprende 30 minuti di guida.

**DriveNow**<sup>40</sup>: il servizio si propone come un servizio di car sharing di "lusso", utilizzando auto di maggior prestigio rispetto alla concorrenza quali la Bmw Serie 1 o la MINI Clubman. La società era già presente in altre 10 città europee e si è inserita nel mercato milanese nell'autunno 2016 con un'offerta di 480 auto. Non ha, tuttavia, esteso nel frattempo l'attività ad altre città italiane rimanendo operativa solo a Milano. I prezzi sono più alti rispetto agli car sharing, sebbene in linea con una qualità superiore del servizio data da una categoria più elevata del parco auto offerto. La tariffa va dai 0,31 €/min ai 0,34 €/min a seconda del tipo di veicolo noleggiato e la quota di iscrizione è di 29€. Molto interessante all'interno dell'offerta tariffaria la possibilità di acquistare pacchetti orari a prezzi più vantaggiosi, utili per esempio per tragitti più lunghi o gite con gli amici, ma anche in famiglia data la capienza delle auto.

---

<sup>37</sup> L'entrata e l'uscita dal parcheggio costa 4,50€ per tutti gli aeroporti e la Stazione di Roma Termini, mentre il costo è di 9,90 € per Fiumicino.

<sup>38</sup> Fonte principale il sito ufficiale: <http://site.sharengo.it/chi-e-sharen-go/>

<sup>39</sup> L'aumento dei prezzi di Share'ngo potrebbe essere in futuro osservato per analizzare l'elasticità al prezzo della domanda.

<sup>40</sup> Fonte principale il sito ufficiale: <https://www.drive-now.com/it/>

Operatore	Città servite	Marca auto e alimentazione	Tariffe	Costo iscrizione	Principali vantaggi
<b>Car2Go</b>	Firenze, Milano, Roma, Torino	Smart fortwo/ Forfour (benzina)	0,24 €/min 0,26€/min	9€	Facile da parcheggiare; Flotta più numerosa; Aree di parcheggio apposite
<b>Enjoy</b>	Catania, Firenze, Milano, Roma, Torino	Fiat 500 1.2CC (benzina)	0,25 €/min	gratuito	Numerosità elevata flotta; Maggiore presenza in Italia; Aree di parcheggio apposite.
<b>Share'ngo</b>	Firenze, Milano, Roma, Modena	ZD (elettrica)	0,28 €/min base 0,24€/min media	10 € (include 30 min guida)	Pacchetti minuti economici (fino a 0,22€/min); Facile da parcheggiare; Non inquina.
<b>DriveNow</b>	Milano	BMW Serie1/2 MINI (benzina)	0,31 €/min 0,34 €/min	29 €	Maggiore qualità e capienza auto; Disponibilità di pacchetti minuti per escursioni.

Tabella 1: Confronto operatori free floating (Elaborazione personale)

### 3. Come incentivare il car sharing: analisi e proposte

In quest'ultimo capitolo si vuole evidenziare la necessità di una maggiore interazione e collaborazione fra i Comuni e gli operatori per migliorare e diffondere l'uso del servizio. Spesso gli interessi del soggetto pubblico, infatti, non collimano con quelli dell'impresa privata, rischiando di condizionare l'utilità del car sharing per gli utenti e la sua capacità di ridurre i costi esterni.

Il tema si inserisce in una più ampia discussione circa la regolazione dei sistemi di trasporto non di linea, la cui liberalizzazione e incentivazione potrebbe in alcuni casi aiutare ad ottemperare alle esigenze di trasporto collettive. L'argomento è divenuto molto attuale a seguito delle recenti proteste dei tassisti nei confronti di nuovi servizi alternativi, quali per esempio Uber POP<sup>41</sup>, divenuto illegale in Italia dopo la sentenza del 26 maggio 2015 del tribunale di Milano. Il senatore Walter Tocci ha proposto una riforma complessiva del settore che fa distinzione fra i servizi di trasporto a chiamata che prevedono solo la condivisione del mezzo di trasporto, definiti Servizi di Mobilità in Condivisione (SeMoCo) e quelli che includono anche il conducente, ovvero i Servizi di Mobilità con Trasporto (SeMoTra). Il car sharing rientrerebbe fra i primi (SeMoCo), i quali, secondo l'idea di Tocci, non dovrebbero essere soggetti ad autorizzazione amministrativa, salvo la possibilità per i Comuni di definire dei bandi pubblici con standard di servizio, tutela dell'utente ed incentivi. Questo modello viene in realtà già applicato per i car sharing a flusso libero, che possono dunque essere visti come un esempio positivo di liberalizzazione dei servizi di trasporto non di linea.

<sup>41</sup> "E' un sistema che permette a chiunque di registrarsi come autista con Uber e usare un veicolo privato per trasportare clienti. Con UberPop gli autisti sono *free lance*, a tempo parziale e occasionali. A mediare tra cliente e autista ci sarà sempre Uber, che si occuperà anche del pagamento della corsa e di garantire e controllare la qualità del servizio." (Donati e Petrachhini, 2015).

I requisiti per accedere al mercato dei *free floating* non sembrano però adeguati a rendere il car sharing una reale alternativa all'auto privata. A tale proposito il Comune di Milano, esempio virtuoso di regolazione, ha recentemente cercato con il nuovo bando di inserire una serie di incentivi per far convergere l'interesse pubblico e privato, ma questi non sembrano tuttavia essere ancora sufficienti. Inoltre, nonostante l'aumento dei noleggi di car sharing sia evidente, il fenomeno va in ogni caso a costituire ancora una nicchia di mercato rispetto ai volumi complessivi della mobilità in Italia. Vengono per questo messe in luce le principali cause per le quali l'esplosione dell'uso dell'auto condivisa risulta ancora contenuta, cercando di analizzare le problematiche presenti.

Partendo da tale prospettiva si vogliono elencare una serie di possibili azioni che le amministrazioni pubbliche e gli operatori potrebbero intraprendere per incentivare l'uso del servizio. Per quest'ultimo proposito si è preso spunto dalle osservazioni presentate dalla segreteria tecnica dell'Osservatorio nella piattaforma *Makingspeechook* in cui vengono formulate una serie di idee per lo sviluppo della Mobilità Condivisa.

### **3.1 Analisi dei bandi del Comune di Milano per il *free floating***

Il primo comune ad aver liberalizzato i car sharing a flusso libero è stato quello di Milano, il quale, con la Determinazione n. 59 del 14 giugno 2013, ha redatto il primo bando triennale per identificare i soggetti interessati a svolgere un servizio di car sharing "*one way*".<sup>42</sup> L'esempio di Milano è stato poi ripreso da altri comuni, ovvero Roma, Firenze, Torino, Catania e Modena, che hanno redatto degli avvisi pubblici per manifestazione di interesse, inserendo in essi i requisiti richiesti per poter svolgere il servizio. Considerando che quasi sempre almeno 2 operatori competono all'interno della stessa area (fanno eccezione solo Catania e Modena, che tuttavia hanno attivato solo recentemente il servizio), si può dire che questo sistema è riuscito con successo a stimolare una concorrenza nel mercato fra gli operatori presenti.

Il Comune di Milano è stato poi autore di un secondo bando nel 2016, che propone uno schema di incentivi più completo e strutturato. Tale documento verrà analizzato in maniera più dettagliata, in quanto, per via delle maggiori conoscenze e competenze acquisite dal comune, risulta probabilmente essere l'esperienza di regolazione del settore più "avanzata" attualmente vigente in Italia.

Molti dei requisiti originari presenti nel bando del 2013 sono stati poi mantenuti o riadattati anche per la stesura dell'attuale meccanismo per accedere al mercato. Di seguito è stata effettuata una breve sintesi dei principali criteri:

- 1) Flotta minima per ogni operatore di 80 veicoli (passati a 400 con il nuovo bando);
- 2) Corresponsione di un canone annuo per accedere ad Area C e per la sosta sulle strisce blu di € 1'100 per ogni veicolo endotermico divenuto in seguito un canone mensile di € 100);
- 3) Esenzione del pagamento del canone per i veicoli elettrici;
- 4) Obbligo di esercire il servizio nelle aree del Comune di Milano indicate;

---

<sup>42</sup> I servizi *one way* sono quelli a corsa singola, ovvero che non prevedono l'obbligo di restituzione dell'auto nel parcheggio originario. Da notare come nel titolo del bando la denominazione di car sharing "a flusso libero" non fosse ancora adoperata.

- 5) I veicoli devono avere una classe di emissione pari o superiore a Euro 5 (il bando attuale prevede un'età inferiore ai quattro anni dalla data di prima immatricolazione e meno di 100'000 Km di percorrenza).

I veicolo dei soggetti autorizzati possono accedere liberamente alla zona ZTL a pagamento "Area C" e sostare gratuitamente nelle aree a pagamento delimitate dalle strisce blu senza dover richiedere agli utenti alcun pagamento aggiuntivo, dato il canone annuo comprensivo di accesso e sosta.

Il nuovo bando, presentato dal Comune di Milano con la Determinazione n. 55 del 27 aprile 2016, è finalizzato a garantire la prosecuzione e l'ampliamento del servizio ed a renderlo una sempre più valida alternativa all'auto privata. Il documento inserisce ulteriori misure tese a favorire l'utilizzo di veicoli elettrici, insieme a una serie di incentivi atti a incoraggiare scelte maggiormente rispondenti all'interesse pubblico e dell'utenza.

I suddetti incentivi consistono in una riduzione del canone di cui al punto 2) del precedente elenco fino a un massimo del 60% dei pagamenti annuali per ogni veicolo, ma si applicano solo alla flotta eccedente le 400 unità minime previste.<sup>43</sup> L'incentivo del 60% può essere raggiunto cumulando alcune delle agevolazioni poste per il raggiungimento di determinati obiettivi. Di seguito viene riportato l'elenco completo degli incentivi presenti nel bando car sharing di Milano, suddivisi dall'autore secondo una sua personale elaborazione:

#### **Incentivi per ridurre i costi esterni dell'automobile**

Si agevolano gli operatori che applicano politiche tese a diminuire le esternalità negative (in particolare inquinamento e sicurezza) legate al traffico veicolare. Si riduce il canone del:

- i. 50% per la quota di veicoli endotermici analoga al numero di veicoli elettrici immessi nella flotta;
- ii. 10% per iniziative per promuovere sicurezza stradale;
- iii. 10% per dotazione nei veicoli di sistemi di monitoraggio ambientale legato allo stile di guida.

#### **Incentivi per gli utenti**

Si agevolano gli operatori che creano tariffe più vantaggiose per gli utenti che si comportano in linea con l'interesse pubblico. Le riduzioni del canone sono sempre del 10% e si ottengono se:

- i. si fa uno sconto minimo del 10% all'utente che rilascia le auto nelle "Aree della Mobilità" create per favorire l'uso del car sharing nelle zone periferiche;
- ii. si scontano almeno del 30% gli utenti negli orari notturni;
- iii. si sconta almeno del 10% la tariffa per gli utenti che possiedono un abbonamento annuo al TPL;
- iv. si rimborsano 3 mesi di servizio, per un minimo di 500 € ed a un numero consistente di utenti (almeno 100) che dichiarano di avere rottamato l'auto.

---

<sup>43</sup> Un operatore che usa 400 o più veicoli endotermici dovrà, dunque, corrispondere in ogni caso al Comune di Milano una quota minima annua pari a 480'000€ (1'200 € per ogni veicolo attivo), pur soddisfacendo i requisiti previsti per ottenere gli incentivi.

## Incentivi per aumentare l'estensione del servizio

Per aumentare l'area di copertura del servizio anche in comuni limitrofi, nei quali svolgere l'attività risulta probabilmente meno redditizio, sono inserite delle riduzioni del canone proporzionali al numero dei comuni inseriti:

- i. 10% per 5 comuni;
- ii. 20% per 10 comuni;
- iii. 30% per 15 o più comuni.

La tabella riportata di seguito sintetizza lo schema di incentivi, aggiungendo delle considerazioni in merito agli obiettivi che si è cercato di raggiungere con la loro attuazione. Si procederà nel capitolo seguente ad un'analisi più critica degli incentivi, tramite la quale sarà poi possibile ponderare delle proposte da inserire nei futuri bandi.

Categoria di incentivo	Cosa fare per ottenerlo	Riduzione del canone	Funzione sociale
Incentivi per ridurre i costi esterni	Inserire auto elettriche nella flotta	50% (per quota endotermici=elettrici)	Ridurre emissioni di CO2 e altri particolati
	Organizzare iniziative per promuovere la sicurezza stradale	10%	Diminuire il numero di incidenti stradali
	Dotare i veicoli di un sistema di monitoraggio ambientale	10%	Ridurre emissioni
Incentivi per gli utenti	Scontare almeno del 10% la tariffa dell'utente che rilascia l'auto nelle "Aree della Mobilità"	10%	Agevolare servizio in aree di difficile gestione (p.e. periferie)
	Scontare di almeno il 30% i viaggi durante le ore notturne	10%	Evitare sovrapposizione con trasporto pubblico
	Scontare di almeno il 10% la tariffa per gli abbonati al TPL	10%	Evitare sovrapposizione con trasporto pubblico
	Rimborsare per un periodo il servizio a un gruppo di utenti che rottama l'auto senza acquistarne una nuova	10%	Ridurre numero di auto di proprietà
Incentivi per aumentare l'estensione del servizio	Servire ulteriori 5 comuni	10%	Servire aree meno profittevoli, integrando il TPL
	Servire ulteriori 10 comuni	20%	
	Servire ulteriori 15 o più comuni	30%	

Tabella 2: Incentivi car sharing a Milano (Elaborazione personale di dati del bando comunale)

### 3.2 Critica agli attuali meccanismi di incentivazione

Il principale meccanismo di incentivazione inserito nel bando di Milano (ma presente anche in altre città come Roma), riguarda le auto elettriche che sono escluse dal pagamento del canone

previsto per l'accesso alle ZTL e per parcheggiare gratuitamente anche sulle strisce blu. Ciò ha probabilmente portato alla nascita di un car sharing totalmente elettrico, Share'ngo, il quale ha fino a poco tempo fa offerto prezzi più competitivi, nonostante questi siano recentemente aumentati in maniera piuttosto consistente.<sup>44</sup> L'eliminazione del canone rischia, dunque, di non essere sufficiente per spingere la domanda verso un utilizzo maggiore di veicoli non inquinanti, considerando che anche gli altri *competitor* hanno a loro volta dei vantaggi in termini di costi del servizio dovuti, nel caso di Car2Go, a una produzione interna dei veicoli offerti,<sup>45</sup> ed al carburante erogato dallo stesso operatore per Enjoy, di proprietà dell'Eni.

A Milano sono state poi inserite una serie di condizioni per rendere l'ammontare del canone delle auto endotermiche meno gravoso, precedentemente elencate. Gli incentivi inseriti non hanno, tuttavia, funzionato a dovere. Un chiaro esempio di tale fallimento si rileva nella decisione di Car2Go di non inserire nella flotta auto elettriche, nonostante il comune avesse previsto la riduzione del canone del 50% per la quota di veicoli endotermici pari al numero di auto elettriche aggiunte. Car2Go ha recentemente rinnovato il parco veicolare senza tuttavia immettere nel mercato veicoli elettrici, presenti invece in altre città come Amsterdam, Madrid e Stoccarda. Sarebbe probabilmente in questo caso opportuno valutare con l'operatore stesso quali accorgimenti introdurre per favorire l'utilizzo di auto non inquinanti all'interno della flotta.

E' condivisibile la decisione del Comune di Milano di proporre una riduzione del canone proporzionale all'aumento dei comuni serviti interni alla Città Metropolitana. Si vuole in questo modo cercare di estendere l'offerta anche in aree dove il servizio risulta probabilmente meno profittevole in quanto più dislocato dal centro. Gli incentivi proposti non sembrano tuttavia sufficienti, considerando che le agevolazioni (che vanno dal 10 al 30 per cento del canone totale) valgono solo per il numero di auto a trazione endotermica eccedente la flotta minima di 400 vetture. L'operatore è, dunque, in ogni caso tenuto a pagare al comune un minimo di 480'000 € l'anno.<sup>46</sup> I car sharing elettrici inoltre, non pagando il canone, risultano esclusi da qualsiasi ulteriore forma di incentivazione.

Stessa critica può essere presentata agli altri strumenti, per i quali la diminuzione prevista del canone del 10% sembra troppo esigua per costituire uno stimolo valido a condizionare le scelte dei fornitori del servizio. Fra di essi si condivide in ogni caso soprattutto la scelta di applicare un incentivo per gli operatori che consentono uno sconto agli utenti abbonati al trasporto pubblico locale ed a quelli che hanno deciso di rottamare la propria automobile: si apprezza in questi casi l'intento di supportare una domanda che predilige sistemi di trasporto collettivo, rinunciando o riducendo l'uso dell'auto privata.

La decisione di proporre delle agevolazioni tariffarie durante le ore notturne appare, invece, piuttosto controversa. E' vero che il car sharing andrebbe in questo caso a compensare la minore offerta di trasporto pubblico, ma si andrebbe ad abbassare il prezzo in una fascia oraria dove la

---

<sup>44</sup> Il prezzo medio dichiarato dalla compagnia è salito di 0,03 €/min, pari a circa il 14%. Molto più consistente l'aumento per la tariffa più bassa applicata pari ora a 0,22 €/min, contro i 0,15 €/min precedenti.

<sup>45</sup> Il gruppo Daimler, oltre a essere il proprietario di Car2Go, ha al suo interno anche la società Mercedes-Benz e la casa automobilistica Smart GmbH.

<sup>46</sup> Dato dalla moltiplicazione del canone annuale di 1'200€ per il numero minimo di 400 vetture presenti nella flotta per le quali non è prevista alcuna agevolazione.

domanda risulta attualmente già piuttosto consistente.<sup>47</sup> L'utente che guida di notte ha, inoltre, il vantaggio di avere meno problemi di traffico per cui riesce probabilmente già a pagare meno riducendo la durata media del noleggio.

### 3.3 Cose da fare per migliorare il servizio

Viene di seguito proposto un elenco di alcuni aspetti su cui lavorare per migliorare il servizio di car sharing, il quale, sebbene non esaustivo, può essere preso come base di riferimento per valutare alcuni accorgimenti migliorativi:

**Abbassare il costo del servizio:** un sondaggio condotto dall'istituto di ricerca ISFORT riporta il risultato di una serie di interviste finalizzate a valutare la condizione più importante che porterebbe gli utenti ad utilizzare maggiormente il car sharing. Specialmente per le grandi città la richiesta più comune è stata quella di un minor costo del servizio. Sarebbe probabilmente corretto per un cittadino che dimostra di essere favorevole alle modalità di trasporto più sostenibili, per esempio comprando un abbonamento al TPL o rinunciando alla propria auto, ridurre il prezzo dei car sharing, in modo da consentirgli un utilizzo più frequente e meno esoso del servizio.

**Rendere più agevole il parcheggio delle vetture:** specialmente nei centri urbani la difficoltà di trovare il parcheggio potrebbe scoraggiare gli utenti all'utilizzo del car sharing, in quanto il tempo perso per la sosta rischia di rendere il servizio eccessivamente costoso. Se per gli operatori *station based* tale questione non rileva, in quanto il sistema stesso prevede degli stalli per la sosta, i *free floating* stanno cercando recentemente di ovviare al problema fornendo l'accesso gratuito in alcuni parcheggi. Non vi è tuttavia una ampia diffusione di parcheggi car sharing tale da garantire di trovare un posto auto in tempi ristretti, anche perchè il Codice della strada ancora non prevede la possibilità di dedicare stalli di sosta per i parcheggi, neanche nei casi in cui la presenza di auto condivise potrebbe agevolare l'accesso ai servizi di trasporto pubblico.

**Aumentare la disponibilità di vetture:** con l'aumento dell'offerta si hanno più possibilità di trovare auto condivise a breve distanza e, dunque, l'utente è più incentivato a usare il mezzo. I dati analizzati al capitolo 2 mostrano, infatti, come la domanda tenda ad aumentare in modo più che proporzionale rispetto all'offerta. Aumentare l'offerta potrebbe, inoltre, portare i car sharing anche in zone meno limitrofe al centro allargando così il bacino d'utenza.

**Migliorare la qualità e la pulizia dei veicoli:** recenti articoli di stampa fanno notare come spesso, purtroppo, i veicoli siano soggetti a gesti di vandalismo che implicano più alti costi di manutenzione e disservizi per gli altri utenti, che salgono talvolta in auto sporche o mal ridotte.<sup>48</sup> Servirebbe, dunque, una maggiore collaborazione con la polizia locale per garantire una adeguata qualità del servizio.

---

<sup>47</sup> Dai dati presentati nella Tabella 33 del Rapporto (2016) sui noleggi car sharing del 2015, si nota come l'operatore *free floating* analizzato Car2Go presenta una percentuale di noleggi oltre le ore 18:00 superiore al 40%, percentuale molto più alta rispetto agli operatori *station based*.

<sup>48</sup> Si legga a tale proposito il seguente articolo: [http://www.corriere.it/cronache/17\\_aprile\\_25/traslochi-spaccio-sesso-auto-car-sharing-libro-nero-milano-roma-116bf3ee-2925-11e7-a532-a1780cddea55.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_aprile_25/traslochi-spaccio-sesso-auto-car-sharing-libro-nero-milano-roma-116bf3ee-2925-11e7-a532-a1780cddea55.shtml)

**Migliorare l'interattività del sistema e lo sfruttamento della capacità residua:** questi aspetti sono messi in evidenza nella Tabella 2 del Rapporto Nazionale, nella quale si nota come altri sistemi di mobilità condivisa, quali per esempio il carpooling, riescano a far collaborare gli utenti in modo più interattivo, ottimizzando spesso l'utilizzo dello spazio disponibile nei veicoli. Gli utenti aderenti al car sharing non comunicano, infatti, fra di loro, ma si interfacciano unicamente a una piattaforma che consente di localizzare i veicoli. Creare un network che consenta di scambiare informazioni fra i vari utenti riguardanti l'orario e i percorsi dei vari spostamenti potrebbe sia migliorare il *turn over*<sup>49</sup>, che abbassare il prezzo pagato dal singolo utente.<sup>50</sup>

### 3.4 Proposte per una maggiore collaborazione fra pubblico e privato

Le proposte formulate sono state suddivise fra potenziali iniziative a carico dell'amministrazione pubblica di riferimento o degli operatori privati. L'intento è quello di voler mostrare come entrambe le parti potrebbero trarre vantaggio da una maggiore collaborazione.

#### Possibili iniziative delle amministrazioni pubbliche

- 1. Fornire stalli di sosta riservati:** attualmente non è possibile dedicare degli spazi pubblici riservati al parcheggio di car sharing, per via della mancata previsione all'interno del Codice della Strada di tale opportunità. Solo gli operatori pubblici *station based* hanno degli spazi appositi, consentiti come occupazione di suolo pubblico dedicato al trasporto collettivo. Ciò, come notato in precedenza, disincentiva l'uso dei servizi *free floating* ed appare, inoltre, discriminatorio nei confronti degli operatori privati. Nell'attesa di una auspicata modifica del Codice della Strada, sarebbe opportuno cercare di agevolare la sosta dei car sharing in parcheggi o stazioni private situati in zone strategiche per la mobilità urbana, in modo da favorire l'intermodalità dei trasporti per gli spostamenti.
- 2. Migliorare l'integrazione con il trasporto pubblico:** per dissuadere i cittadini dall'uso e dall'acquisto dell'auto privata, le persone che utilizzano i mezzi pubblici dovrebbero probabilmente avere a disposizione anche altri strumenti, quali il car sharing, a condizioni più favorevoli. Si potrebbe per esempio pensare a dei "pacchetti integrati di mobilità", includenti sia dei minuti di noleggio di auto condivise che l'uso del trasporto pubblico.<sup>51</sup> In alternativa potrebbero essere proposte delle tariffe agevolate agli abbonati a fronte o di una diminuzione del canone<sup>52</sup>, o del cofinanziamento dello sconto applicato. Eventuali

---

<sup>49</sup> Conoscendo il punto di arrivo di una corsa, si potrebbe potenzialmente prenotare un car sharing anche se in uso, evitando così di lasciare la vettura ferma in sosta ed aiutando l'utente che non sarebbe tenuto a trovare parcheggio. Ciò richiederebbe una interazione ottimale fra gli utenti e potrebbe portare delle complicazioni, che tuttavia potrebbero essere col tempo risolte applicando dei corretti sistemi di incentivazione.

<sup>50</sup> Due utenti che devono effettuare un percorso simile ad uno stesso orario potrebbero suddividere fra di loro il costo della corsa, con un meccanismo analogo a quello del *car pooling*. Gli operatori non troverebbero, tuttavia, alcun vantaggio da tale interazione, che tuttavia andrebbe a ridurre i costi esterni e renderebbe il servizio economicamente più abbordabile.

<sup>51</sup> Nel Rapporto Nazionale sulla SM viene presentato l'esempio di Helsinki in cui sono stati elaborati vari pacchetti mensili che includono, oltre all'uso del trasporto pubblico, anche il noleggio di auto e l'uso gratuito o agevolato dei taxi.

<sup>52</sup> La misura è già stata proposta negli incentivi inclusi nel Bando di Milano, anche se l'ammontare delle agevolazioni non è probabilmente risultato abbastanza consistente da indurre gli operatori ad accettare la proposta.

stalli di sosta adibiti al car sharing, inoltre, potrebbero essere posizionati in prossimità dei principali snodi urbani dei mezzi pubblici per favorire l'intermodalità del trasporto.

- 3. Diminuire il canone annuo:** si è visto osservando i bandi per accedere come debba essere corrisposto al Comune un canone per tutti i veicoli non elettrici. Si potrebbe ridurre o azzerare tale pagamento al fronte di un comportamento degli operatori idoneo ad affrontare problemi collettivi, come per esempio previsto nel bando del Comune di Milano (vedi punto 3.3). Gli incentivi dovrebbero essere, tuttavia, sufficienti da condizionare le scelte degli operatori.
- 4. Cofinanziare il servizio:** nella piattaforma *Makingspechtalk* viene discussa la possibilità di utilizzare parte del Fondo per la Mobilità Sostenibile per incentivare l'uso della Mobilità Condivisa. Si potrebbe nel caso del car sharing utilizzare dei contributi pubblici per rendere più abbordabile l'uso del servizio. E' importante sottolineare a tale proposito come il car sharing rientri fra le *"tipologie di servizi di trasporto atte a soddisfare la domanda debole"* secondo quanto previsto dalla recente Delibera n. 48/2017 dell'ART.<sup>53</sup> Si potrebbe in teoria dare la possibilità agli operatori di applicare una tariffa ombra<sup>54</sup>, finanziata mediante il Fondo, a determinate categorie di utenti "deboli", per trasferire direttamente ai cittadini il beneficio del corrispettivo pubblico.
- 5. Estendere ZTL e migliorare controlli:** fra i principali elementi che invogliano l'utilizzo del car sharing vi è la possibilità di entrare gratuitamente nelle zone a traffico limitato e di parcheggiare il veicolo senza costi per gli utenti. La diffusione del servizio dipenderà, quindi, per buona parte dalle scelte delle amministrazioni locali sulla gestione del territorio. Un ampliamento dell'area ZTL ed un suo migliore monitoraggio tramite varchi telematici potrebbe, quindi, essere un valido incentivo all'utilizzo dell'auto condivisa, così come un maggior controllo della sosta dei veicoli privati.

### Possibili iniziative degli operatori privati

- 1. Rendere la tariffa più flessibile:** alcune recenti esperienze nel settore dei trasporti<sup>55</sup>, evidenziano come riuscire a operare una discriminazione di prezzo per tentare di cogliere la disponibilità a pagare dei vari utenti rappresenti una fondamentale chiave per il successo. Si potrebbe, inoltre, collaborare con i Comuni per ottenere delle agevolazioni in cambio di sconti a favore di determinate categorie di utenti "deboli".
- 2. Rendere l'offerta più variegata:** l'auto privata non è solo un mezzo per gli spostamenti quotidiani, ma risponde anche ad altre esigenze quali la possibilità di utilizzare il veicolo per effettuare piccoli traslochi, per viaggiare con la famiglia o dare la possibilità di muoversi in breve tempo in caso di emergenza. Un'offerta di car sharing che integri queste necessità,

---

<sup>53</sup> Si osservi a tale riguardo la Misura 3 dell'Allegato alla Delibera ART n.48/2017 del 30 marzo 2017, contenente *"Atto di regolazione recante la definizione della metodologia per l'individuazione degli ambiti di servizio pubblico e delle modalità più efficienti di finanziamento, ai sensi dell'articolo 37, comma 3, lettera a), del decreto-legge n. 201/2011 e dell'articolo 37, comma 1, del decreto-legge n. 1/2012."*

<sup>54</sup> Per tariffa ombra, anche chiamata "shadow toll", si intende il pagamento di un corrispettivo da parte di un ente pubblico proporzionale al numero di utenti per il quale un soggetto terzo ha erogato un determinato servizio. Vi sono delle esperienze di "shadow toll" nella regolazione autostradale, per esempio in Portogallo o Gran Bretagna. E', inoltre, possibile associare a una tariffa/pedaggio reale pagata dall'utente una tariffa ombra per rendere un servizio di interesse economico generale meno oneroso.

<sup>55</sup> Si cita a tale riguardo la low cost "Ryanair" per il settore aereo e il più recente successo dell'autolinea Flixbus nel mercato degli autobus a media-lunga distanza. In entrambi i casi viene utilizzato un algoritmo che fa variare il prezzo in funzione della domanda potenziale.

prevedendo per esempio vetture di maggiori dimensioni per i traslochi, la facoltà di noleggiare l'auto per più di un giorno o tariffe più vantaggiose per comprovata emergenza aiuterebbe gli utenti ad essere meno dipendenti dall'auto.

3. **Fornire la localizzazione dei veicoli durante il loro uso:** visti i vari problemi legati alla sicurezza potrebbe essere utile fornire informazioni circa il posizionamento dei veicoli anche durante il loro utilizzo. Ciò potrebbe facilitare l'identificazione dei colpevoli in caso di danneggiamento dell'auto, oltre che dissuadere gli utenti ad un uso improprio.
4. **Creare una community fra gli utenti:** una delle pecche del car sharing è quella di essere un sistema poco interattivo. Creare un network nel quale i vari utenti possano scambiare informazioni e opinioni potrebbe essere un modo per aumentare la frequenza di utilizzo delle vetture, oltre che per pubblicizzare maggiormente il servizio.

E' stata di seguito creata una tabella, la quale, prendendo spunto da quanto scritto, sintetizza le possibili attività o servizi che possono essere richieste da un'amministrazione pubblica agli operatori di car sharing e viceversa. L'elenco ha lo scopo di creare degli spunti di riflessione circa le possibili sinergie che si potrebbero creare fra interessi pubblici e privati mediante una maggiore collaborazione fra le parti e tramite l'adozione di sistemi di incentivazione più efficaci.

<b>Cosa potrebbe offrire un'amministrazione pubblica agli operatori car sharing</b>	<b>Cosa potrebbero offrire gli operatori car sharing per la collettività</b>
Stalli di sosta riservati come per i servizi <i>station based</i>	Allargare il servizio anche ad aree periferiche meno profittevoli
Stalli di sosta in prossimità delle fermate dei mezzi di trasporto pubblici	Dare la possibilità di noleggi più lunghi
Tariffa integrata per TPL e car sharing	Sconti per gli abbonati al TPL, per chi rinuncia all'auto privata e per chi ha una situazione di emergenza
Cofinanziamento di un eventuale sconto per gli abbonati al TPL	Offrire un parco veicolo più differenziato
Riduzione del canone per iniziative ed investimenti a favore dell'ambiente	Uso maggiore di auto elettriche o meno inquinanti
Riduzione del canone o cofinanziamento del servizio per aiutare la "domanda debole"	Tariffe più flessibili per gli utenti più frequenti e maggiore attenzione per la "domanda debole"
Aumento e miglioramento dei controlli contro atti vandalici e usi impropri dei veicoli	Fornire la localizzazione dei veicoli anche durante l'uso
Inserimento del car sharing a flusso libero all'interno dell'offerta di trasporti pubblici, con pubblicità su apps e siti comunali	Creazione di una community che faccia interagire gli utenti favorendo iniziative di car pooling

**Tabella 3: Elementi di collaborazione per Comuni e operatori car sharing**

## Conclusioni

Nei Comuni dove è stato liberalizzato l'accesso di operatori privati per il car sharing a flusso libero l'offerta è notevolmente aumentata. Si è visto, inoltre, come anche il numero dei noleggi sia

lievitato in modo esponenziale, lasciando presagire un uso sempre più diffuso del servizio nel futuro.

Il fenomeno, tuttavia, continua a presentare delle perplessità sia per le amministrazioni aderenti che per gli operatori privati. Nel primo caso i presunti effetti positivi previsti dall'uso del car sharing, dovuti a una riduzione dei costi esterni rispetto all'impiego dell'auto privata, non sono del tutto certi.<sup>56</sup> Per quanto riguarda gli operatori l'attività viene, invece, considerata come un investimento, ma fonti stampa rilevano come tutt'ora i vari gruppi operatori stiano gestendo il servizio in costante perdita.<sup>57</sup>

Da un'analisi dei bandi si è notato come l'apertura del mercato non sia stata accompagnata da rilevanti misure incentivanti. Ciò ha probabilmente portato le compagnie private a competere cercando di limitare le perdite (cosa d'altronde assolutamente corretta all'interno di una dinamica concorrenziale), senza tenere spesso conto dei vari problemi che i Comuni intendevano affrontare mediante il car sharing, quali la riduzione del traffico veicolare e delle emissioni nocive.

L'ultima parte del lavoro presenta una serie di proposte, mostrando come ci potrebbero essere margini di miglioramento molto abbondanti per i car sharing *free floating*, qualora le amministrazioni pubbliche e gli operatori privati collaborassero maggiormente per venire incontro alle loro rispettive esigenze. Alcuni Comuni seguitano, tuttavia, ad offrire un car sharing pubblico *station based*, divenendo così al contempo fornitori e regolatori del servizio. Tale situazione rischia di creare un problema di conflitto di interessi e di disincentivare l'amministrazione a trovare maggiori sinergie con i privati.

Il fenomeno del car sharing e della Sharing Mobility più in generale, offre nel complesso un nuovo strumento per affrontare in modo efficace alcuni rilevanti problemi politici quali l'inquinamento e il traffico urbano. Sarà per questo compito della politica stessa riuscire a sfruttare al meglio le nuove opportunità fornite dal progresso tecnologico. La spiccata componente innovativa del settore rende, tuttavia, difficoltosa l'individuazione delle *best practice* da adottare per favorire lo sviluppo della mobilità sostenibile. A tale fine ulteriori studi, analisi e discussioni sul tema si rendono sicuramente necessarie.

## Riferimenti

ANIASA e Bain & Company (2017), *"Il Car Sharing in Italia"*, studio realizzato dagli autori Carlo Morgavi e Gianluca Di Loreto.

---

<sup>56</sup> Misurare i costi esterni di un servizio è spesso complesso. Da un punto di vista ambientale l'uso dei veicoli car sharing, molto meno inquinanti rispetto alla media delle auto in circolazione, ha probabilmente portato dei miglioramenti. Non possiamo, invece, essere certi che la congestione sia diminuita, in quanto sono state immesse in strada nuove vetture. Non si hanno, invece, dati in merito alla sicurezza, anche se è stato notato come articoli di stampa riportino a tale proposito notizie poco confortanti.

<sup>57</sup> Un recente articolo del Corriere della Sera evidenzia la dicotomia fra l'aumento del numero degli utenti car sharing e le continue perdite degli operatori, che credono tuttavia nel potenziale a lungo termine del business:

[http://www.corriere.it/cronache/17\\_maggio\\_29/sorpasso-car-sharing-italia-tutti-numeri-statistiche-enjoy-car2go-drivenow-sharengo-5be85792-43e1-11e7-b108-f8a0cce08e60.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_maggio_29/sorpasso-car-sharing-italia-tutti-numeri-statistiche-enjoy-car2go-drivenow-sharengo-5be85792-43e1-11e7-b108-f8a0cce08e60.shtml)

- Baragli, E. (2017), *"McLuhan Herbert Marshall"*, in Franco LEVER - Pier Cesare RIVOLTELLA - Adriano ZANACCHI (edd.), *La comunicazione. Dizionario di scienze e tecniche*: [www.lacomunicazione.it](http://www.lacomunicazione.it) (20/03/2017).
- Bhatta, B.; Saraswati, S.; Bandyopadhyay, D. (2010), *"Urban sprawl measurement from remote sensing data"*, in *Applied Geography*, n. 30 (4): 731–740.
- Britton E. (1999), *"Carsharing 2000 – A Hammer For Sustainable Development"*, *Journal of World Transport Policy & Practice* 3 (5), 1999.
- Burlando, C., Arduino, G., Nobile D. (2007), *"Il car sharing come business development area: analisi del settore, strategie d'impresa e ricadute socio-economiche"*. In: IX Riunione Scientifica Società Italiana di Economia dei Trasporti e della Logistica, Napoli, 3–5 ottobre 2007.
- Comune di Milano (2016), *"Approvazione dello schema di avviso pubblico per la manifestazione d'interesse allo svolgimento del servizio di car sharing sul territorio del Comune di Milano"*, Direzione Centrale Mobilità Trasporti Ambiente e Energia.
- Corriere ed Innovazione (2016), *"Urbi e Andale, scooterino e taxi aggregatori e app, ecco come funzionano a Roma"*, Link: [www.corriereinnovazione.corriere.it](http://www.corriereinnovazione.corriere.it)
- Donati A., Petracchini F. (2015), *"Muoversi in città. Esperienze e idee per la mobilità nuova in Italia"*, Edizione Ambiente, ISBN 978-88-6627-176-5.
- European Commission (2015), *"EU Transport in Figures, Statistical Pocketbook 2015"*.
- Giunta Capitolina (2016), *"Mobilità sostenibile nelle aree urbane - Linee guida relative allo svolgimento dei servizi di 'sharing' di veicoli sul territorio capitolino e requisiti per l'esercizio del servizio"*, Deliberazione n. 34/2016.
- Iacovini C.(2014), *"Car Sharing. Come la sharing economy cambia la nostra mobilità"*, Edizioni Ambiente.
- Ics (2009), *"Indici valoriali"*, rapporto di ricerca Ipr Marketing.
- ISFORT (2017), *"14° Rapporto sulla mobilità in Italia"*, Roma, 19 aprile 2017.
- ISPRA (2016), *"XII Rapporto Qualità dell'ambiente urbano - Edizione 2016"*.
- Mariotti I., Beria P. & Laurino A. (2013), *"Carsharing peer-to-peer: un'analisi empirica sulla città di Milano"*, *Rivista di economia e politica dei trasporti*. Vol. 3, ISSN 2282-6599.
- Osservatorio Nazionale sulla Sharing Mobility (2016), *"1° Rapporto nazionale: la Sharing Mobility in Italia: numeri, fatti e potenzialità"*. Disponibile online al link: <http://osservatoriosharingmobility.it/>
- Parrish, M. E. (1995), *"L'età dell'ansia – Gli Stati Uniti dal 1920 al 1941"*, p.54.
- Shaheen, S. A., & Cohen, A. P. (2013) *"Carsharing and Personal Vehicle Services: Worldwide Market Developments and Emerging Trends"*, *International Journal of Sustainable Transportation*, Vol. 7, pp. 5 – 34.
- SIPOTRA (2017), *"Le politiche dei trasporti in Italia. Temi di discussione"*, Rapporto 2017, Capitolo VI a cura di Anna Donati, pp. 205-2015.
- Urbi (2017), *"Car Sharing facts settembre 2016- febbraio 2017"*, disponibile online al link: <http://www.conferenzapums.it/wp-content/uploads/2017/05/App-URBI-1.pdf>
- WWF Italia (2006), *"Metropoli tranquille – Una politica dei trasporti ragionevole per il Nord Italia"*, a cura di Debernardi A.

## Sitografia

<http://www.clickmobility.it/mobility/permalink/modena-parte-il-car-sharing-elettrico-di-sharengo.action>

[http://www.corriere.it/cronache/17\\_aprile\\_25/traslochi-spaccio-sesso-auto-car-sharing-libro-nero-milano-roma-116bf3ee-2925-11e7-a532-a1780cddea55.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_aprile_25/traslochi-spaccio-sesso-auto-car-sharing-libro-nero-milano-roma-116bf3ee-2925-11e7-a532-a1780cddea55.shtml)  
[http://www.corriere.it/cronache/17\\_maggio\\_29/sorpasso-car-sharing-italia-tutti-numeri-statistiche-enjoy-car2go-drivenow-sharengo-5be85792-43e1-11e7-b108-f8a0cce08e60.shtml](http://www.corriere.it/cronache/17_maggio_29/sorpasso-car-sharing-italia-tutti-numeri-statistiche-enjoy-car2go-drivenow-sharengo-5be85792-43e1-11e7-b108-f8a0cce08e60.shtml)  
<http://www.sharengo.it/>  
<https://carloiacovini.com/2013/06/17/car-sharing-milano-pubblicato-il-bando-di-apertura-ai-privati/>  
<https://enjoy.eni.com/>  
<https://romamobilita.it/it/carsharing/sottocasa>  
<https://www.bluetorino.eu/#turin>  
<https://www.car2go.com/IT/it/>  
[https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/161214\\_il-futuro-del-carsharing.pdf](https://www.car2go.com/media/data/germany/microsite-press/files/161214_il-futuro-del-carsharing.pdf)  
<https://www.drive-now.com/it/>  
<https://www.sbb.ch/it/stazione-servizi/auto-bici/noleggiare-e-prendere-in-prestito/carsharing.html>