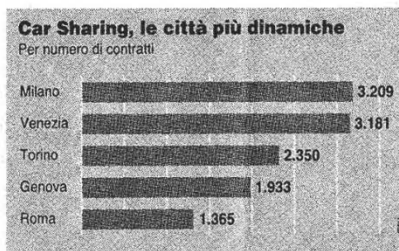


La tabella qui accanto a sinistra mette in evidenza le principali cause di inquinamento nel mondo (emissioni di CO₂)



Milano è la città leader in Italia per il car sharing ma precede di poco Venezia. Più staccate Torino, Genova e Roma

L'auto non si acquista, ma si paga a consumo secondo il modello "pay per use" ampiamente diffuso in ambito tecnologico. Potrebbe essere questa la nuova frontiera capace di mettere d'accordo ragioni di sicurezza, rispetto dell'ambiente e risparmio economico.

Lo scorso anno la Peugeot ha lanciato in quattro città francesi un programma che si ispira alla logica delle prepagate per la telefonia mobile: si acquista una carta ricaricabile con la quale si ottengono dei punti da utilizzare per usufruire dei mezzi di trasporto. L'obiettivo della casa francese è di estendere progressivamente questa iniziativa ad altre città europee. Il gruppo Daimler sta sperimentando a Ulm, in Germania, e ad Austin, in Texas, un sistema "on demand" per le Smart: previa registrazione, l'utilizzatore riceve una card elettronica con cui sblocca l'autoveicolo e lo utilizza secondo necessità nel centro urbano, per poi lasciarlo in uno qualsiasi dei parcheggi pubblici quando ne ha terminato l'uso. I sistemi informatici della casa madre registrano le modalità di impiego e recapitano all'utente la fattura (il costo è di 19 centesimi di euro almi-

Quando l'auto si paga a gettone le nuove frontiere del car sharing

Tra i giovani cala l'interesse per l'acquisto definitivo di una vettura: molti si stanno indirizzando verso un sistema diffuso nel mondo dei cellulari. E le Case si adeguano

nuto, cifra comprensiva di carburante e assicurazione). Così, ad esempio, un lavoratore può noleggiare l'auto in caso di improvvisa pioggia o sciopero dei mezzi pubblici.

Better Place, provider di infrastrutture per le auto elettriche, sta invece sperimentando in Danimarca e Giappone sistemi di pagamento basati sul chilometraggio percorso. Secondo il suo ufficio studi, in Europa potrebbe presto svilupparsi un nuovo mercato in cui le auto vengono concesse dai costruttori a basso prezzo, se non addirittura gratis, all'interno di un pacchetto in cui i costi sono proporzionali all'utilizzo. Il modello è quello già sperimentato da

tempo per i cellulari di fascia alta: per conquistare nuovi clienti, i gestori concedono in comodato gli apparecchi in cambio della sottoscrizione di un abbonamento.

La Peugeot ha lanciato l'iniziativa per prima e ora arriva la Daimler con le Smart

Proprio la diffusione dei telefonini su vasta scala pone le basi per una diffusione di questa nuova concezione di mobilità: la cosiddetta "Generazione Y" (i nati tra gli anni Settanta e Novanta) ha cambiato il rapporto tra bene e utilizzo, considerando l'uso una priorità rispetto all'acquisto. Il resto lo fa la crisi economica: con le tasche svuotate, molti giovani sarebbero disposti a considerare nuove modalità di possesso pur di non rinunciare a guidare un'automobile. Resta da

vedere che impatto potranno avere queste nuove tendenze sul mercato italiano, primo in Europa per tasso di motorizzazione (60 veicoli ogni 100 abitanti). Con tutte le conseguenze che questo comporta in termini di traffico, consumo di carburante e impatto sull'ambiente.

«I modelli sperimentati da alcune case automobilistiche sono un benchmark che stiamo monitorando con grande attenzione — osserva Marco Mastretta, direttore di Ics (Iniziativa car sharing), struttura di coordinamento tra le città che hanno introdotto il car sharing — In futuro potrebbero essere introdotti anche in Italia, in affiancamento al sistema oggi in uso, che consente di accedere al parco solo previa prenotazione e con l'impegno di



riportare il mezzo nel parcheggio di prelievo». Lorenzo Bertuccio, direttore di Euromobility (l'associazione dei mobility manager), sottolinea le criticità delle sperimentazioni estere: «Il problema principale è dato dalla necessità di impiegare operatori per trasportare gli autoveicoli da un parcheggio all'altro, per evitare che alcuni restino sforniti, cosa che comporterebbe ulteriori costi, con ricadute sul prezzo degli abbonamenti».

Intanto, gli ultimi dati diffusi da Ics evidenziano che a marzo gli utenti attivi nella Penisola hanno toccato quota 15.115, mentre quello delle auto in flotta è di 548 unità. «Gli abbonati crescono al ritmo del 15-20% all'an-

no — aggiunge Mastretta, — mentre negli ultimi mesi abbiamo registrato un leggero calo

“Un uso consapevole delle quattro ruote, limitato alle effettive necessità”

nella percorrenza media degli autoveicoli». Un dato che potrebbe aver risentito della crisi economica, ma che Mastretta legge come un segnale di maturità: «L'obiettivo del car sharing è promuovere un uso consapevole dell'auto, limitandolo all'effettiva necessità». Poco spazio ha, invece, avuto finora il car pooling. «Diverse aziende sono attivate per sostenere la condivisione dell'auto tra i dipendenti — spiega Bertuccio — ma paghiamo un atteggiamento prevalentemente individualista dei guidatori italiani».