Dipartimento di Economia e Management
Cattedra di Economia e gestione delle imprese

Car sharing: la nuova mobilità in Italia

RELATORE

Prof. ROBERTO DANDI

CANDIDATO

GIULIA BEDI

Matr. 171591

ANNO ACCADEMICO

2013/2014

TESI:

“CAR SHARING: La nuova mobilità in Italia”

"Abbiamo bisogno di audacia che ci apra verso il nuovo…
altrimenti le fantasie e le utopie resteranno puri sogni
della ragione…"

REMO BODEL, Sogno e utopia.

INDICE

INTRODUZIONE

CAPITOLI

1. **LA SHARING ECONOMY** Pag.

1.1 Definizione e fonti della sharing economy …….8

1.2 Significato ed utilizzo del termine ……..9

1.3 I modelli economici "Shared Mobility" per la sostenibilità……9

1.4 Il bikesharing: cenni……...11

2. **SETTORE DEL CAR SHARING**

2.1 "Cosa si intende per car Sharing?"……13

2.1.1 Business model……..13

2.1.2 Il Car sharing nel mondo……...14

2.1.3 Car sharing: dall'Europa all'Italia……15

2.2 Analisi del modello……...18

2.2.1 Varianti del servizio……...19

2.2.2 Il modello dei costi…….21

2.2.3 Vantaggi e svantaggi del modello…….24

2.3 Dal tradizionale modello alle nuove forme di "macchina condivisa"…..28

2.3.1 "Car2Go" ed "Enjoy"……29

2.3.2 "Uber"……....34

2.4 Intervista ed analisi della stessa per Car2Go – Italia…….36

3. **FOCUS SU ROMA**

3.1 Analisi del Car Sharing nel territorio del comune di Roma…….43

3.2 Un confronto tra le due aziende del comune di Roma……..44

3.3 Confronto del servizio con la città di Milano……...45

4. AZIENDA CAR SHARING:
INIZIATIVA PUBBLICA O PRIVATA? Pag.
4.1 L'organizzazione attuale del car sharing…….53
4.2 Car sharing e trasporto pubblico locale……...54
4.3 Le forme di gestione del car sharing…….....55

CONCLUSIONI > 58

BIBLIOGRAFIA > 62

SITOGRAFIA > 63

INTRODUZIONE

A partire dagli anni Sessanta, in Italia si è registrato una diffusione delle auto private e ci si è resi conto che il contenimento della congestione e dell'inquinamento che esse generano era ormai un elemento cruciale nella qualità della vita urbana.

Si ha oltretutto una crisi finanziaria e funzionale del trasporto collettivo, causata da un crescente trasporto individuale privato grazie all'aumento del reddito pro-capite.

Proprio in questo periodo gli spostamenti urbani iniziano ad essere caratterizzati da una crescente articolazione nello spazio e nel tempo, e si crea quindi una sorta di scollamento tra la domanda di mobilità, sempre più volatile e irregolare, sia come orari che come percorsi, e l'offerta, che rimane invece ingessata su schemi tradizionali.

Il car sharing, o servizio di auto condivisa, presenta quindi un potenziale per almeno due motivi:

- Le collettività urbane ed i loro amministratori hanno sempre meno soddisfazione sul modello di mobilità esistente che vede un uso eccessivo di auto private, con pesanti conseguenze sociali e ambientali
- Le aziende di trasporto collettivo sono inadeguate a soddisfare le mutate esigenze degli utenti, e vivono da tempo un circolo vizioso di crisi finanziaria, riduzione degli investimenti, abbassamento del livello qualitativo del servizio offerto, conseguente perdita di utenti….

Nella situazione sopra descritta si iniziano a studiare diverse soluzioni di mobilità non tradizionali per andare a risolvere problemi di congestione, inquinamento e carenza di spazio, che affliggono le città.
Il congestionato sistema di mobilità urbana può essere governato da un sistema efficace di trasporto che sia caratterizzato al suo interno da elementi innovativi di mobilità che possono inserirsi in contesti dove il sistema di massa non può essere più efficace.
Tra gli elementi innovativi occupa un posto rilevante il car sharing, con il quale si acquista l'uso del mezzo anziché il mezzo stesso: vengono garantiti benefici simili a

quelli dell'auto privata in termini di flessibilità e comfort, pur a costi, sia privati che esterni, sensibilmente inferiori rispetto alla proprietà.
Con il presente lavoro quindi si va ad analizzare un tema che sembra di particolare interesse in un momento in cui le città si trovano di fronte ad un incremento della mobilità, sia in termini di distanze percorse, ed ad una esigenza in aumento per contenere delle esternalità negative.

Il car sharing risulta essere un ingrediente molto importante anche per andare a colmare il vuoto esistente tra domanda e offerta di mobilità, considerando però il fatto che un'offerta esclusivamente basata su sistemi tradizionali di trasporto collettivo non è idonea a soddisfare alcune esigenze moderne di spostamento (esempio in orari particolari, o in itinerari particolari …).

Il presente lavoro è suddiviso in quattro capitoli: nel primo viene presentata la sharing economy, nel secondo viene analizzato il car sharing e i diversi modelli dello stesso, nel terzo viene evidenziato il car sharing nella città di Roma, con un successivo confronto di quello esistente a Milano, mentre il quarto capitolo presenta un'analisi tra gestione privata o pubblica del servizio in esame.

CAPITOLO 1

LA SHARING ECONOMY

1.1 Definizione e fonti della sharing economy

La sharing economy è una forma di organizzazione sociale ed economica che ha come base l'utilizzo e non l'acquisto, l'accesso ma non il possesso.

In Italia già lo scorso anno erano attive più di 250 piattaforme on line per la condivisione di beni e servizi.

La sharing economy non va confusa con il settore non-profit, in quanto non si basa sul volontariato ma sulla eliminazione di intermediari e tutto questo grazie alla community.

Le opportunità vengono create dal do-it-yuorself ed il sistema è basato sull'internet delle cose; miliardi di sensori collegano infatti tra loro persone, oggetti e dati al fine di avere immediatamente ciò di cui abbiamo bisogno.

La sharing economy viene vista in tutti i settori, dall'agricoltura al commercio, dalla casa e parcheggio allo sport e abbigliamento.

Nel settore agricolo la sharing economy supporta l'agricoltore nella consegna a domicilio dell'utente: idea questa alla base della Biorfarm e de La Nostrana.

Nel commercio abbiamo l'dea di Spotonway, ossia una unica tessera, o anche app, per effettuare la raccolta dei famosi bollini-spesa, con la possibilità di accumulare punti e ritirare il premio in tutti i negozi che aderiscono al programma. Abbiamo anche un sito, Sendilo, dedicato agli autotrasportatori, per condividere i tir e spostare merce in tutta Italia.

Nel settore casa e parcheggio abbiamo “Vicini di Casa”, una piattaforma per condividere consigli e informazioni con chi abita nel palazzo o nell’isolato. Per chi invece si vuole spostare ma non ha una auto privata, abbiamo il sito Parcheggiami.it.

1.2 Significato ed utilizzo del termine

Il termine “Sharing economies” viene utilizzato per tutte le attività o per quei modelli economici in cui vi è un consumo collaborativo nel quale le persone offrono e condividono risorse non utilizzate in modo creativo.

Questi modelli nascono in seguito alla recessione economica globale del 2008, unitamente ad una crescente consapevolezza ambientale e ad un utilizzo delle tecnologie comunicative.

La sharing economy, basandosi sull’utilizzo di beni atti alla condivisione a scopo monetario o non monetario, si focalizza su tre ampi segmenti:

- Carsharing
- Ridesharing
- Bikesharing

1.3 I modelli economici “Shared Mobility” per la sostenibilità

A seguito della crescita delle città relativamente alla popolazione e allo sfruttamento del territorio, si rende sempre più necessaria una modifica ai sistemi di trasporto pubblico urbano.

In particolare, l’obiettivo si concentra sulla minimizzazione della congestione insieme ad una riduzione della distanza casa-lavoro e ai tempi di percorrenza.

Per questo motivo, di recente, sono emersi molti servizi destinati alla condivisione della mobilità, con o senza il supporto dei governi locali, proprio per colmare il divario tra domanda ed offerta di mobilità sostenibile nelle città.

Attualmente possiamo dire che esistono quattro blocchi di modelli economici, ossia proposta di valore, catena di fornitura, interfaccia con il cliente e modello finanziario.

Di questi quattro detti, in particolare la proposta valore consiste in valore misurabile ecologico e/o sociale di concerto con il valore economico, mentre il modello finanziario riflette una distribuzione appropriata dei costi e benefici economici tra gli attori coinvolti nel modello economico, e si occupa inoltre dell'impatto sociale ed ecologico della società.

I modelli economici di carsharing hanno avuto un boom economico negli ultimi anni e le stime dicono che ci sono più di 600 tipi diversi di carsharing nel mondo.

Queste società, come vedremo meglio in seguito, offrono solitamente soluzioni di svolta in quanto gli autisti non pagano per l'assicurazione, la benzina, il parcheggio e per spazi designati.

Nel carsharing abbiamo società e consumatore; la società acquisisce i veicoli e li posiziona nei punti chiave della città. Tali modelli non solo supportano lo sviluppo sostenibile, ma generano o massimizzano i profitti[1].

Il carsharing cooperative no-profit nasce in Europa negli anni Sessanta e Settanta; gestiscono l'organizzazione senza scopo di lucro.

Scopo delle società di carsharing, ma vedremo meglio successivamente, cercano di ridurre la necessità di avere un veicolo con un solo proprietario, oltre che a ridurre la presenza di automobili sulle strade, e la conseguente contaminazione dell'aria[2].

[1] "The Collaborative Economy: Products, services, and market relationships have changed as sharing startups impact business models. To avoid disruption, companies must adopt the Collaborative Economy Value Chain", June, 2013
[2] "Ride on! Mobility Business Models for the Sharing Economy", August 2014

1.4 Il bikesharing: cenni

A livello letterario si può tradurre come “condivisione della bicicletta”, ed è un altro strumento dello sviluppo sostenibile.

In questo caso le amministrazioni pubbliche cercano di incentivare l’utilizzo, da parte dei cittadini, dei mezzi pubblici per i loro spostamenti. Vanno quindi a creare l’utilizzo di biciclette, che rappresentano la soluzione dove gli altri mezzi non arrivano o non possono arrivare.

Il bikesharing rappresenta la soluzione quindi per “l’ultimo chilometro”[3].

[3] Ride on! Mobility Business Models for the Sharing Economy”, op.cit.

Le biciclette vengono posizionate in appositi spazi, tutte bloccate, e possono essere utilizzate, dopo averle sbloccate con una chiave o tessera.

Per utilizzare la biciletta occorre la registrazione per la successiva consegna della chiave o della tessera: in questa maniera si cerca di disincentivare i furti, in quanto ogni utilizzatore deve comunque registrarsi.

A seconda delle città, possiamo trovare servizi 24 ore su 24 oppure a fasce orarie.

È una tipologia di condivisione sviluppata un po' dappertutto: sia nelle grandi città, dove troviamo più di uno spazio, sia nelle piccole città, dove magari ve ne è solo uno[4].

[4] Ride on! Mobility Business Models for the Sharing Economy", op.cit.

CAPITOLO 2

SETTORE DEL CAR SHARING

2.1 Cosa si intende per Car Sharing?

Il termine deriva dall'inglese "automobile condivisa", sta ad indicare un servizio che prevede l'utilizzo di un'auto, per fini propri, in condivisione con diversi utenti, pagandone di fatto solo l'utilizzo (Wikipedia, Car Sharing). Consente quindi un uso alternato di uno stesso veicolo da parte di più persone ove ognuno contribuisce ad una quota delle spese da sostenere. Possiamo suddividere il car sharing fra due tipologie:

- "One Way" (tradizionale forma) caratterizzato dalla presenza di un gestore, privato o pubblico, che fornisce il servizio.
- "Peer-to-peer"[5] modello nel quale il proprietario di un auto offre passaggi a chi necessita in cambio di un ritorno economico o affitta il proprio veicolo nei momenti di non utilizzo.

2.1.1 Business model

Gli attori di questo modello sono:

- La società: gestisce la flotta di veicoli e si occupa delle prenotazioni dei clienti
- Gli utenti: pagano la quota d'abbonamento ed il corrispettivo dovuto in base all'utilizzo del servizio.

Analisi PEST

Studiando il modello è importante capire la posizione che le imprese di questo settore stanno prendendo all'interno di un ambiente competitivo attraverso l'utilizzo di metodologie economiche tra le quali un'analisi PEST (acronimo di Politica, Economia, Sociale, Tecnologica). L'analisi di queste variabili consente di individuare l'ambiente in cui opera l'azienda considerata. Considerando il car sharing a livello nazionale[6]:

[5] P2P
[6] Parliamo dell'Italia quindi

- POLITICA: a livello Nazionale tra il 1999 ed il 2000 nasce il programma nazionale Car sharing per volontà del Ministero dell'Ambiente, identificando questo servizio come un fattore strategico del Paese. Tale programma stabilisce di incentivare la diffusione del servizio, all'interno del territorio nazionale, agevolando l'offerta per incrementare la domanda.

- Economia: ICS fornisce ai gestori un sostegno finanziario che viene definito "mirato" e limitato. Il sostegno è concentrato all'avvio dell'attività, con lo scopo di diminuire le barriere all'entrata. Si è scelto di non finanziare le spese correnti di gestione se non quelle strategiche.
  Il finanziamento complessivo stanziato dal Ministero dell'Ambiente per il programma Nazionale è pari a Euro 9.261.510,70 (ICS-Monitoraggio del programma nazionale Car sharing, Mastretta-Torriani, Giugno 2005).

- Tecnologia: rappresenta il fattore chiave per garantire l'interoperabilità del settore. Costituisce anche un importante investimento, il più oneroso per chi vuole entrare nel settore e garantire un buon livello del servizio.

- Sociale: prima della diffusione ICS si è trovata ad affrontare una completa assenza della domanda e conoscenza dell'innovativo servizio. Obiettivo di ICS è stato diffondere tra il pubblico la conoscenza e coscienza di questo business.

2.1.2 Il Car Sharing nel mondo

Il sistema di car sharing si sta sviluppando rapidamente in tutto il mondo come modalità di trasporto sostenibile. Secondo una ricerca effettuata da Susan Shaheen, ingegnere specializzata nel campo dei trasporti, e dai suoi studenti nel 2012 il car sharing operava in 27 paesi di 5 continenti con 1.788.000 membri e 43.550 vetture. La regione con la più forte presenza di car sharing è il Nord America con il 50.8% mentre in Europa è 38.7%. (Storia e tendenze del car sharing nel mondo, quotidiano nazionale "Il Velino"). Questo fenomeno nasce nel 1994 in Canada, si diffonde nel resto d'America in aree come USA e Messico per poi svilupparsi velocemente in Europa (Germania, Francia, Olanda). La

Germania, come ci suggerisce uno studio pubblicato nel Giugno 2014 dell'agenzia "Frost & Sullivan", vede un fenomeno emergente, quello di un forte contenimento dei prezzi per effetto della presenza dei produttori delle automobili e iniziative della Ford.

Una ricerca più recente di Innovative Mobility Industry Outlook solleva una nuova tendenza, data dall'interesse dei grandi colossi di autonoleggio per il car sharing. Per esempio la società AVIS Budget Group (fornitore leader globale di servizio di noleggio di veicoli con 10.000 stazioni di noleggio in 175 paesi nel mondo) acquista Zipcar, diventando nei primi anni duemila il gruppo più importante di autonoleggio a fornire servizi di car sharing. I dati mostrano il forte sviluppo e successo del car sharing, nel gennaio 2013 in Nord America erano presenti 46 operatori con 1.100.000 membri, la crescita rispetto all'anno precedente è stata notevole, in Nord America più del 17%. (Storia e tendenze del car sharing nel mondo, quotidiano nazionale "Il Velino").

2.1.3 Car Sharing: Dall'Europa all'Italia

Il sistema di car sharing deve il suo sviluppo alla presenza di una struttura di coordinamento nazionale (Iniziativa Car Sharing-ICS), unico in Europa, che si basa su concetti di interoperabilità e standardizzazione tra i diversi operatori. L' EPOMM (European Platform on Mobility Management) è la piattaforma europea che gestisce la mobilità tra i vari paesi europei ed ha come obiettivo principale lo sviluppo della mobility. Lancia inoltre il progetto Europeo "Momo car sharing". Il nuovo progetto Europeo "Momo", oltre ad avere l'obiettivo del miglioramento dell'efficienza energetica nella mobilità si occupa di bilanciare lo sviluppo del settore fra le nazioni. In Europa il car Sharing è molto sviluppato in paesi come Germania, Svizzera, Paesi Bassi, Belgio e Gran Bretagna tuttavia in alte città tale servizio non è ancora presente. Molti paesi sono promotori dello sviluppo del car sharing, tra questi troviamo nuovi arrivati come la Grecia e la Repubblica Ceca o "showcase" di eccellenza come Bruxelles o Brema che compiono azioni di coinvolgimento[7]. L'associazione Internazionale del Trasporto Pubblico (UITP) evidenzia la necessità di creare alleanze con i fornitori del

[7] Dal sito EPOMM.UE

trasporto pubblico per permettere agli utenti di uscire di casa senza usare l'auto privata. Molti fornitori di trasporto pubblico si sono per questo impegnati a garantire stazioni nelle vicinanze delle fermate di car sharing.

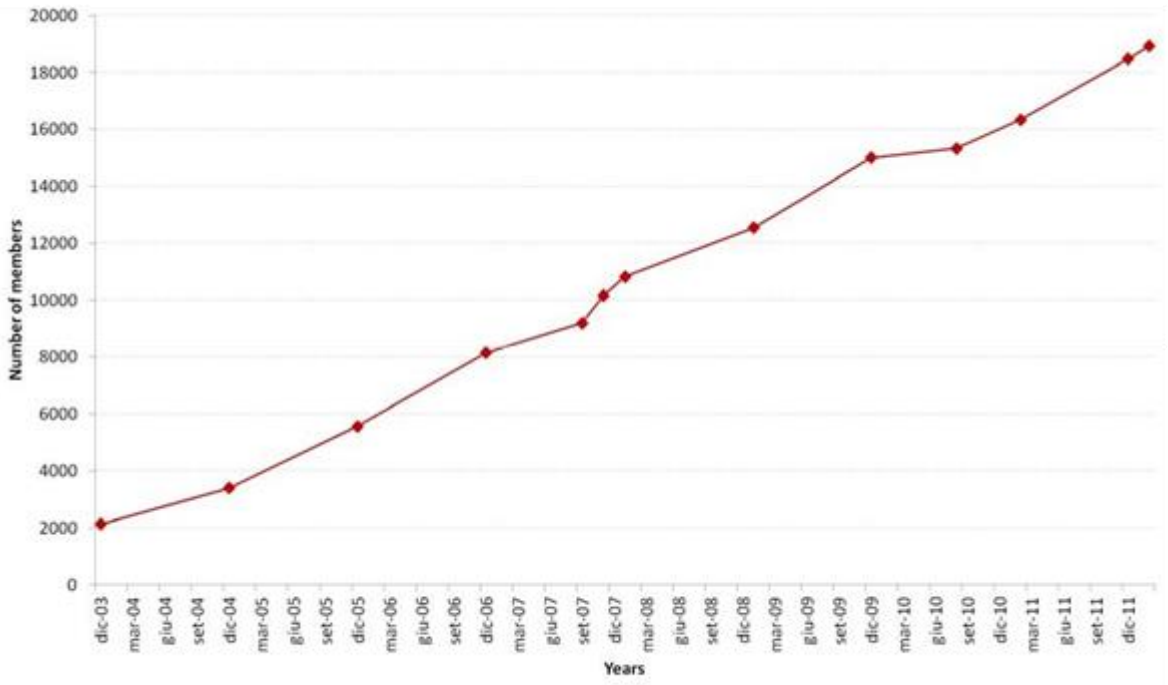
Il programma nazionale è stato promosso e finanziato dal Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio con l'obiettivo di favorire l'avvio e lo sviluppo del car sharing tra le varie città Italiane. ICS ha gestito il programma Nazionale Car sharing per conto del ministero, come rende il rapporto di valutazione (ICS-Monitoraggio del programma nazionale Car sharing, Mastretta-Torriani, Giugno 2005) stabilendo il piano operativo. Per poter favorire l'avviamento del servizio è necessario far conoscere ai cittadini la tipologia di prestazione offerta e trovare imprenditori che possano agire in questo segmento di mercato. Le difficoltà che si è trovati ad affrontare l'ICS per avviare il nuovo sevizio sono molteplici. Innanzitutto la limitatezza delle risorse e la necessità di coinvolgere i comuni per avere una visione delle diverse realtà presenti nel territorio che ha portato come conseguenza l'impossibilità di creare un gestore unico nazionale.
L'ICS stabilisce degli standard da adottare per superare le differenze locali, garantire l'interoperabilità, favorire l'interscambio e l'omogeneizzazione tra i diversi gestori e delle procedure.
Le direttrici che guidano l'operato dell'ICS sono 4:

1- Introduzione di standard di fatto
2- Stimolare l'offerta
3- Far conoscere al pubblico il concetto di car sharing quindi incrementare la domanda
4- Facilitare l'ingresso nel mercato

L'ente ha portato avanti l'obiettivo di stimolare la domanda e agevolare l'offerta. Lo scenario nel quale si è diffuso il car sharing è stato di completa assenza della domanda in un segmento di mercato poco attrattivo perché poco proficuo.
Tra le prospettive future troviamo come prima direttrice quella dell'espansione del servizio, tramite una più ampia copertura geografica delle aree dove il servizio è già presente e dall'altra parte l'avvio del CS in nuove realtà. Per poter realizzare questo naturale processo di sviluppo occorre consentire una crescita dei gestori esistenti, scelta

maggiormente auspicabile rispetto all'ingresso di nuovi competitors che necessiterebbero di tempo maggiore per servire il mercato. Primo passo da effettuare è, quindi, sostenere le società presenti (ICS-Monitoraggio del programma nazionale Car sharing, Mastretta-Torriani, Giugno 2005).

In Italia il car sharing ha grandi potenzialità frenate da ragioni culturali dei cittadini, che continuano a considerare l'auto come un bene (di consumo durevole) piuttosto che come un servizio. ("The Italian way to Carsharing", Laurino-Grimaldi, 2012).
Gli utenti del servizio nel nostro Paese sono 4.092 (considerando le tessere fatte), se si considerano circa 2 utenti per tessera (nel caso di abbonamenti family o business) possiamo raddoppiare il numero di persone che hanno usato il car sharing.
Dal 2003 al 2008 possiamo evidenziare una crescita costante del numero di clienti del servizio nelle città Italiane incluse nel circuito ICS, come mostra tabella di seguito.



Tratto da "The Italian way to car Sharing" – Laurino, Grimaldi - 2012

Le città Italiane dove il servizio è pienamente attivo sono 9 (tabella di seguito) e ce ne sono molte altre in fase di progettazione.

SOCIO ICS	GESTORE	DATA DI INIZIO
VENEZIA (comune)	A.S.M.	8/2002
BOLOGNA (comune)	A.T.C	8/2002
FIRENZE (comune)	CS FIRENZE SPA	4/2005
GENOVA (comune)	GENOVA CS SPA	7/2004
MODENA (comune)	A.T.C.M.	4/2003
RIMINI (provincia)	BLUECOAST	5/2003
ROMA (comune)	A.T.A.C. SPA	2/2005
TORINO (comune)	CARCITYCLUB	11/2002
PALERMO (comune)	A.M.A.T.	2005/2006

Tratta da "I.C.S" – Iniziativa Car Sharing – Rapporto di valutazione di Mastretta-Torriani, Giugno 2005.

Le altre città che mostrano interesse nel settore sono Brescia, Forlì, Mantova, Reggio Emilia e Provincia di Napoli.

2.2 Analisi del modello

Questo servizio consente il possesso del mezzo senza averne la proprietà e permette il passaggio d'uso tra i vari utenti. Il modello viene utilizzato per politiche di mobilità sostenibile e viene erogato da apposite aziende, spesso con l'associazione di enti locali. L'accesso a questo servizio consente di non rinunciare alla flessibilità dell'automobile. L'auto, grazie al car sharing, passa dall'essere un bene di consumo durevole ad un servizio.

2.2.1 Varianti del servizio

Diverso dal car sharing è il **car pooling** (Wikipedia, Car sharing). Quest'ultimo è un modello grazie al quale più persone viaggiano insieme condividendo la stessa auto, di solito di proprietà di uno dei viaggiatori, e ripartendo tra loro spese di viaggio e manutenzioni. Esempio di car pooling è l'attuale "BlaBlaCar". Grazie a questo prototipo è possibile "viaggiare low cost trovando un passaggio" tramite l'omonimo sito web. Il servizio permette di scegliere tra milioni di passaggi in Italia e non solo: è semplice, affidabile e con costi inferiori del treno. Possibilità anche di last minute. Il "BlaBlaCar" (Sito web BlaBlacar.it) permette tramite tre semplici passi di ottenere un viaggio low cost:

1. Trova un passaggio: Inserire la città di partenza e il luogo di arrivo e grazie alla piattaforma scegliere il conducente preferito, infatti il sito permette di visualizzare il profilo dei vari conducenti, accedere a foto, biografia e feedback.

2. Contatta il conducente: Contattare il conducente inviando un messaggio diretto o chiamando il conducente direttamente sul cellulare per prenotare un posto nella sua auto. Se si invia un messaggio diretto, BlaBlaCar notificherà il conducente via SMS con servizio gratuito.

3. Viaggia insieme: Presentarsi in orario nel punto di ritrovo concordato e portare con se l'importo pattuito per pagare il contributo alle spese.

Il car sharing, invece può essere considerato a un autonoleggio a ore con automobili che si trovano in vari punti della città.

Una ulteriore variante del car sharing è il "**car sharing peer-to-peer**", che prevede l'uso di auto condivise appartenenti agli utenti del servizio; in quest'ultimo caso, quindi, il car sharing non è paragonabile ad un noleggio a ore bensì ad una multiproprietà del veicolo.

La variante per gli spostamenti delle merci, è il **Van sharing.** Questa metodologia di distribuzione delle merci viene usata in ambito urbano e consiste nella condivisione di veicoli da parte di più operatori. In Italia i progetti più importanti riguardano la città di

Bologna, dove verrà costituita una piattaforma software per gestire il servizio di 30 mezzi a basso impatto con apposite aree dedicate al carico merci, e Torino, dove, come nel car sharing ci saranno diverse agevolazioni (sosta gratuita, accesso alle zone ZTL…).

Ulteriore strumento di mobilità sostenibile è quello del **bike sharing**, consiste nell'utilizzo di biciclette condivise. Questo prevede che siano installate delle stazioni in diversi punti della città dove collocare le biciclette, le stesse sono bloccate con una chiave o con una tessera, in questo modo sono scoraggiati i furti e l'accesso al servizio è successivo ad una registrazione.

Nel Car sharing tradizionale la stessa vettura è messa a disposizione di tutti gli utenti iscritti al servizio e quindi usata singolarmente da più persone, in momenti differenti nell'arco della giornata[8]. C'è la possibilità di scegliere il modello di auto più adatto alle esigenze di ognuno, da un'utilitaria ad un furgone, utilizzandola 24h su 24, di giorno e di notte, 365 giorni l'anno e ogni volta che si vuole. L'auto può essere utilizzata per il tempo che occorre, prenotandola con un anticipo minimo di 15 minuti, da un minimo di un'ora ad un massimo di 72 ore. (Wikipedia, Car Sharing)

Questo servizio di mobilità sostenibile è:

- l'auto che usi solo quando ti serve
- un autonoleggio sotto casa a tariffe ridotte
- la tua auto in comune che paghi a tempo
- l'auto che prendi con un click

Con un iscrizione tramite il sito web e la prenotazione è possibile registrarsi al servizio, quindi diventare clienti e ottenere un abbonamento con validità di un anno rinnovato automaticamente fino a disdetta. Successivamente si ottiene una Smartcard che può essere, a seconda dell'abbonamento, individuale (solo per il titolare), famigliare (per il titolare e familiari da lui autorizzati) o aziendale. (Sito web Carsharing Roma)

---

[8] C.IACOVINI, *Car sharing. Come la sharingeconomy cambia la nostra mobilità*", Edizioni Ambiente, 2014

2.2.2 Il modello dei costi

Il costo del servizio è composto da una quota di iscrizione (deposito cauzionale) e da un abbonamento (costi fissi), si paga inoltre il tempo effettivo di utilizzo delle autovetture e i chilometri percorsi (costi variabili).

Prendiamo per esempio i costi relativi al servizio di car sharing di Roma nella tabella che segue.

COSTI FISSI D'ABBONAMENTO

QUOTE D'ABBONAMENTO INDIVIDUALE	
ISCRIZIONE (DEPOSITO CAUZIONALE)	100,00 EURO
ABBONAMENTO ANNUALE (IVA compresa)	101,63 EURO
ABBONAMENTO DI PROVA (TRIMESTRALE - IVA compresa)	40,63 EURO
QUOTE D'ABBONAMENTO FAMIGLIA	
ISCRIZIONE (DEPOSITO CAUZIONALE)	100,00 EURO
ABBONAMENTO ANNUALE FAMIGLIA (IVA compresa)	152,55 EURO
ABBONAMENTO DI PROVA (TRIMESTRALE - IVA compresa)	40,63 EURO
QUOTE D'ABBONAMENTO AZIENDE	
ISCRIZIONE (DEPOSITO CAUZIONALE)	100,00 EURO
ABBONAMENTO ANNUALE (IVA compresa)	254,18 EURO
ABBONAMENTO DI PROVA (TRIMESTRALE - IVA compresa)	40,63 EURO

Tratto da "Regolamento Car sharing Roma" (carsharing.Roma.it)

Il costo per l'utente prevede una quota annuale e le quote a consumo relative ai singoli periodi di utilizzo, la tariffa è di tipo binario, ovvero una combinazione di durata e percorrenza. I costi di utilizzo sono variabili e calcolati sommando tariffa oraria e quella chilometrica. Dipendono inoltre dalla classe del veicolo scelto.

COSTI VARIABILI DI UTILIZZO

TARIFFA ORARIA	500 PANDA	GRANDE PUNTO	YPSILON GIULIETTA DOBLÒ FIORINO CZERO (elettrica)
DALLE 7.00 ALLE 0.00	2,03 €/h	2,03€/h	2,69€/h
DALLE 0.00 ALLE 7.00	1,02 €/h	1,02 €/h	1,36 €/h
SABATO DOMENICA E FESTIVI	1,02 €/h	1,02 €/h	1,36 €/h

TARIFFA CHILOMETRICA	500 PANDA	GRANDE PUNTO	YPSILON GIULIETTA DOBLÒ FIORINO CZERO (elettrica)
DA 0 A 150 Km	0,34€/h	0,34€/h	0,45€/h
DA 150 Km IN POI	0,23€/h	0,23€/h	0,39€/h

Tratto da "Regolamento Car sharing Roma" (carsharing.Roma.it)

È previsto un tempo minimo di addebito pari ad un'ora, il calcolo dei chilometri percorsi è automaticamente attivato dal sistema di bordo e termina nel momento della restituzione del veicolo. Sono attese tariffe aggiuntive in caso di modifica delle prenotazioni effettuate ed in caso di infrazioni di errato esercizio.

Il cliente è direttamente e pienamente responsabile del veicolo durante il suo utilizzo, tutti gli autoveicoli sono coperti da assicurazioni RCA per danni a terzi (persone o cose). L'auto è coperta contro i rischi di danni propri di collisione, incendio e furto (totale o parziale), rapina, eventi atmosferici ed atti vandalici. In caso di CID passivo (quindi con torto) verrà applicata una penale a titolo di copertura dei costi per fermo veicolo, l'importo della penale viene calcolato in base al livello di entità dei danni riportati al veicolo.

Sono a carico del cliente tutte le sanzioni per violazione del codice della strada e delle leggi vigenti commesse con gli autoveicoli, il cliente risponde delle conseguenze derivanti da infrazioni. Il gestore del servizio si prende carico delle incombenze (manutenzione, tasse, costi assicurativi) carburante compreso, la tariffa applicata include tale costo; il cliente, se necessario, potrà effettuare il rifornimento presso qualsiasi stazione convenzionata avvalendosi della carta carburante presente a bordo del veicolo. L'auto deve essere riconsegnata al termine del servizio con almeno un quarto di serbatoio pieno, il mancato rispetto della procedura comporta l'addebito di una penale.

La prenotazione del veicolo è obbligatoria ed effettuata tramite:

- L'apposito sito internet (gratuitamente)
- L'applicazione per smathphone (gratuitamente)
- Prenotazione telefonica (con addebito in fattura)

Il veicolo non può essere prelevato prima dell'inizio del tempo di prenotazione. All'ora di prenotazione e al parcheggio scelto il cliente individua l'auto prenotata e grazie all'apposita smart card potrà entrare in auto e mettere in moto!

Alla fine dell'utilizzo il cliente deve riconsegnare il veicolo nello stesso parcheggio nel quale ha prelevato l'auto entro il termine prefissato o appena gliene viene fatta richiesta tenendo conto di tutte le accortezze necessarie, come parcheggiare correttamente l'auto o recuperare gli oggetti necessari.

2.2.3 Vantaggi e svantaggi del modello

Secondo i dati del Ministero per le Infrastrutture, confermati da stime Legambiente 2007, ogni anno gli italiani spendono quasi 2.700 euro per far camminare la propria auto.

Senza considerare il costo di acquisto e gli interventi di manutenzione straordinaria che fanno salire, in media, la spesa per ogni vettura ad oltre 4.000 euro l'anno.

Anche uno studio predisposto dall'Ufficio Studi dell'allora Atac Spa, oggi Roma Mobilità, ha confermato che il costo della prima auto in termini di spostamento può variare dai 1.060 euro annui di un pensionato fino agli oltre 2.700 di un professionista che percorre circa 35 km al giorno. Con il Car Sharing si paga l'auto solo quando la si usa.

Notevoli sono i benefici di questo innovativo servizio. Chi possiede un'auto privata sostiene i costi indipendentemente dall'uso che ne fa: manutenzione, assicurazione e tasse. Di solito si percepiscono i "costi vivi" come il carburante, la sosta o i pedaggi e quelli relativi al deperimento come le gomme o i freni. I costi fissi non possono essere evitati così si è portati a sottovalutare il costo di utilizzo e quanto esso può incidere sul bilancio personale e familiare, ricordando che il possesso di un'auto comporta innanzitutto costi relativi all'acquisto, alla svalutazione e rischi di furto e danneggiamento. Il car sharing consente di evitare i costi relativi alla proprietà e li rende dipendenti solo all'utilizzo. I costi fissi vengono ripartiti tra più persone, in modo da abbattere la quota di costo fisso di ognuno. (Wikipedia, car sharing)

In Italia ICS (Iniziativa Car Sharing) garantisce l'omogeneità del servizio in tutte le città dove esso è presente. Ne consente anche l'interoperabilità, quindi ogni abbonato può usufruire del servizio in tutte le città del circuito. In Italia le città sono le seguenti:

Bologna, Brescia, Firenze, Genova, Savona, Milano, Palermo, Parma, Roma, Torino e Venezia.

Possiamo classificare i vantaggi del Car sharing in:

1. Vantaggi per la comunità
2. Vantaggi per i clienti
3. Vantaggi Ambientali
4. Vantaggi Economici

Vantaggi per la collettività

Il servizio di auto condivise consente la riduzione del numero di veicoli in circolazione, consente poi una rotazione rapida dei mezzi e del materiale perché i veicoli condivisi non vengono utilizzati intensivamente quindi sono rinnovate e sostituite più frequentemente di auto private. Questo cambio più assiduo consente di conseguenza una maggiore sicurezza stradale: le auto più recenti sono tecnologicamente più sicure. Si può godere di un minor impatto ambientale grazie alle nuove auto elettriche e ai progressi che permettono meno emissioni e consumi. Le auto vengono dismesse per invecchiamento e non per usura in modo che ciascuna auto avrà un chilometraggio migliore (maggiore).

Vantaggi per i clienti

Il car sharing è conveniente per chi usa l'auto sporadicamente, indicativamente 10.000 km l'anno. È indicato per le famiglie che possiedono più di un'auto e vogliono

combinare il possesso di un numero minore di auto con l'utilizzo di un servizio di condivisione quando necessario. È inoltre allettante per coloro che possono di volta in volta cambiare modello di automobile (auto piccola, media o grande) e per chi non vuole occuparsi delle spese di gestione.

Visto il beneficio che trae la comunità da tale servizio i comuni ne favoriscono il diffondersi e conseguente uso con importanti agevolazioni come:

- Accesso a corsie preferenziali
- Accesso gratuito alle ZTL
- Sosta gratuita
- Possibilità di circolazione anche in periodi di limitazione del traffico: targhe alterne, blocchi della circolazione.

Vantaggi ambientali

Secondo un'indagine condotta da ICS, in Europa l'80% delle vetture circolanti viaggia in città trasportando in media 1,2 persone per non più di 60 minuti al giorno. Con il car sharing si ha la possibilità di usare l'auto solo per il tempo che occorre, questo permette di ridurre il numero di auto in circolazione, aumentare il numero di parcheggi disponibili producendo così vantaggi per la qualità del tempo. Tale servizio contribuisce al miglioramento della qualità della vita in città perché:

- Abbatte l'emissione di gas inquinanti grazie all'uso di veicoli efficienti e all'adeguamento alle innovazioni tecnologiche sia in termini di sicurezza che di inquinamento.
- Riduce lo spazio occupato dai veicoli. Un recente studio fatto dall'università degli studi de "La Sapienza" ha calcolato che un auto del car sharing sostituisce tra 12 e 14 auto private.
- Contribuisce allo sviluppo di una mobilità eco-sostenibile e una cultura più razionale.

Vantaggi Economici

Gli utenti che si iscrivono al servizio vedono notevolmente ridotte le proprie spese e non pagano più:

- Bollo
- Carburante
- Manutenzione
- Assicurazione
- Parcheggio

Hanno a disposizione diversi tipi di veicoli sempre aggiornati e funzionanti e godono di vantaggi come gratuità delle soste, dei parcheggi ed ingresso nelle zone ZTL.

Inoltre i clienti che si iscrivono al car sharing godono di sconti grazie a numerose convenzioni.

Svantaggi (limitazioni) del modello

L'auto condivisa con estranei abbiamo visto portare a numerosi benefici, ma non sono da sottovalutare le limitazioni che un auto non di proprietà comporta, come:

- Distanza dei parcheggi: il servizio di car sharing comporta l'obbligo di depositare l'auto dove si è presa in consegna e non sempre zone di comodo accesso per tutti, infatti è importante che queste siano ubicate vicino a fermate di trasporto pubblico.
- Impossibilità di spostamenti di sola andata: l'auto va sempre riconsegnati nei modi e tempi stabiliti.
- Rigidità: la prenotazione comporta la inflessibilità dei tempi di utilizzo dell'auto, quindi se si vuole tenere per più tempo in seguito a cambi di programma è possibile solo se non è stata prenotata da altri.
- Condivisione: l'auto è condivisa con altri utenti quindi non può essere personalizzata e va lasciata sempre pulita.

2.3 Dal tradizionale modello alle nuove forme di "macchina condivisa"

Il car sharing si sta rapidamente evolvendo verso nuovi modelli che apportano importanti novità e vantaggi allo schema tradizionale. Uso di auto elettriche e senza vincolo di parcheggio.

Le iniziative più significative sono:

- Il progetto Car2go, che offre il vantaggio di spostamenti di sola andata!
- Il progetto Enjoy di Eni, realizzato in partnership con Fiat che prevede l'utilizzo di Fiat 500 e 500L.
- Uber, noleggio con conducente.

2.3.1 Car2go

Car2Go è una società che fornisce servizi di car sharing in varie città Europee, l'azienda utilizza solo Smart Fortwo. Questo servizio di car sharing ha in notevole vantaggio di essere un noleggio "punto a punto" cioè di permettere un utilizzo di "sola andata".

L'iniziativa nasce nel 2008 dalla società Tedesca Daimler con sede principale a Ulma lo sviluppo e il successo di tale progetto è stato rapido e la diffusione in tutta Europa molto veloce. In Italia è arrivato a Milano nell'agosto 2013 e a Roma nel marzo 2014. Car2Go opera con 8.000 veicoli, in otto paesi e 23 città nel mondo con circa 400.000 clienti.
A Ulm, in Germania il 10% della popolazione è cliente di Car2go, è molto popolare tra i giovani infatti il 60% degli utenti è di età inferiore ai 36 anni. Car2go si è diffuso poi negli Stati Uniti con enorme successo (Sito web EPOMM.ue).
Qui di seguito è riportata la tabella che mostra nel dettaglio il servizio nelle diverse città:
(Wikipedia, Car2go)

Città	Nazione	Veicoli	Tipo	Inizio del servizio
Ulma	Germania	300	benzina ed elettrico	10/2008
Austin	USA	300	benzina ed elettrico	05/2010
Düsseldorf	Germania	300	benzina	02/2011
Amburgo	Germania	700	benzina	04/2011
Vancouver	Canada	500	benzina ed elettrico	06/2011
San Diego	USA	300	elettrico	11/2011
Amsterdam	Paesi Bassi	300	elettrico	11/2011
Vienna	Austria	600	benzina	12/2011
Lione	Francia	-	benzina	02/2012
Washington	USA	350	benzina	03/2012
Portland	USA	250	benzina ed elettrico	03/2012
Berlino	Germania	1200	benzina	04/2012
Toronto	Canada	375	benzina	06/2012
Calgary	Canada	400	benzina	07/2012
Miami	USA	240	benzina	07/2012
Colonia	Germania	350	benzina	09/2012
Stoccarda	Germania	300	elettrico	11/2012
Londra	UK	500	benzina	12/2012
Seattle	USA	430	benzina	12/2012
Birmingham	UK	250	benzina	05/2013
Los Angeles	USA	350	benzina	-
Minneapolis	USA	300	benzina	09/2013
Columbus	USA	200	benzina	-
Denver	USA	300	benzina	06/2013
Monaco	Germania	300	benzina	06/2013
Milano	Italia	600	benzina	08/2013
Roma	Italia	501	benzina	03/2014
Firenze	Italia	200	benzina	05/2014

Le tariffe sono simili nei vari paesi Europei ma diverse di città in città. La società addebita un costo al minuto, la tariffa applicata è comprensiva di assicurazione, parcheggio e manutenzione.
I veicoli utilizzati sono solo Smart Fortwo in "Car2Go edition" e possono essere a benzina o elettriche.
L'apposita applicazione permette di localizzare i veicoli più vicini a noi ed eventualmente prenotare la vettura. L'app ufficiale consente anche di visualizzare il livello di carburante del veicolo (o ricarica della batteria).
Il servizio è facile da usare, infatti dopo la registrazione nel sito www.car2go.com si diventa clienti ritirando l'apposita membercard. Con la stessa card è disponibile il servizio senza limiti in tutte le città nazionali e località europee.
I costi sono relativi solo all'effettivo utilizzo, non ci sono costi mensili o di rinnovo. Fuori da periodi promozionali si paga solo 19 euro di iscrizione iniziale. Il calcolo viene fatto per minuto, per ora o giorno!

In Italia i competitor del tradizionale modello di car sharing sono, oltre cart2go, anche l'innovativo Enjoy di Eni e l'ormai diffuso Uber (di seguito illustrati).

Enjoy di Eni

Enjoy è il nuovo car sharing di Eni in partnership con Fiat e Trenitalia.

Dal 5 Giugno 2014 oltre 300 “Fiat 500” hanno invaso le strade della capitale, prima di arrivare a Roma il servizio era già presente a Milano da cinque mesi. Enjoy è stato inaugurato a Milano a fine 2013. Le auto sono facilmente individuabili: rosse con la scritta Enjoy. Come in tutti i servizi di car sharing è possibile parcheggiare gratuitamente sulle strisce blu e nei 50 parcheggi enjoy riservati. Il costo è di 25 centesimi al minuto in movimento e 10 centesimi se si lascia l’auto in sosta. (Repubblica, Articolo del 04/06/2014 “Arriva in strada Enjoy”)

Enjoy viene considerato il maggior rivale di Car2go, entrambi questi servizi sono riusciti a rivoluzionare la modalità di trasporto di migliaia di cittadini nelle maggiori città Italiane. L’introduzione di più competitor è vantaggioso per i clienti, che traggono beneficio dall’aumento dell’offerta e dalla concorrenza.

Confronto tra i due concorrenti:

Competitor	Prezzi	Modello	Diffusione
ENJOY	-Iscrizione gratuita -Prezzo al minuto: 0,25 euro	Fiat 500, 500 L Vantaggi: offre 5 posti auto	-Milano: Attivo da fine 2013, 600 vetture. 100 Mila Utenti. -Roma (giugno 2014). 25 Mila iscritti. -Rimini: attivo dal 2/07/2014 per il periodo estivo.
CAR2GO	-Iscrizione: costo 19 euro -Prezzo al minuto: 0,29 euro	Smart Fortwo Vantaggi: facilità di parcheggio, maneggevole per l'utilizzo del cambio automatico	-Milano: 600 vetture con 65 Mila iscritti -Roma: 500 vetture con 45 Mila iscritti. -Firenze: 200 vetture

Dati tratti da: "Webnews.it" - "Auto.it" – "Ca2go.com" – "OmniaAuto.it"

La modalità di attivazione di Car2go cosi come di Enjoy richiede il possesso di una carta di credito per il pagamento del noleggio. Le tariffe sono "all inclusive" cioè comprensive di manutenzione, carburante e parcheggio. Enjoy permette inoltre di sostare in auto senza terminare il noleggio ad un costo di 0,10 euro al minuto. In entrambi i casi le auto possono essere prelevate su strada e lasciate in tutti i parcheggi con strisce blu (come prevede il codice della strada). ("Omnia Auto.it – Enjoy vs Car2go"). Entrambe le società hanno stabilito la tariffa in caso di incidente e multe: in caso di incidente con Smart il cliente deve pagare una franchigia di 500 euro, mentre in caso di contravvenzioni è prevista una sovrattassa di 20 euro. Se si perdono le chiavi

dell'auto il costo è di 350 euro. Enjoy non chiede rimborso a carico del cliente in caso di incidente, ma si riserva comunque il diritto di applicare delle maggiorazioni sulla gestione delle coperture assicurative. ("Giornalettismo – Car Sharing a Roma"). Entrambi i servizi coprono la città di Milano mentre sono circoscritti in Roma, circa 100 km quadrati.

Nel caso di Enjoy sono previste agevolazioni per i possessori di carte you&Eni o Trenitalia.

2.3.2 Uber

Diverso dal tradizionale Car Sharing è Uber, che mette in collegamento il cliente con gli autisti. Questa società nel 2010 negli USA a San Francisco. Le auto vengono prenotate con il software mobile o tramite un sms.

Il sistema di pagamento è simile a quello di un taxi, calcolato in base alla distanza percorsa o in base al tempo trascorso se la velocità è maggiore a 17 km/h. la tariffa è più alta rispetto a quella di un taxi ed è dovuta alla massima puntualità degli autisti, della comodità garantita e dalla qualità generale del servizio. Il costo del servizio è di 0,49 euro al minuto, maggiore rispetto a Ca2go o Enjoy, però privi di autisti.

Uber mette a disposizione 5 fasce di qualità del servizio:

- UberX - L'opzione low cost di Uber, la corsa è effettuata su auto quotidiane.

- UberTAXI - Il classico taxi in versione Uber.
- UberBLACK - L'opzione "originaria" di Uber, la corsa avviene su una berlina.
- UberSUV - L'autista sarà a bordo di un SUV.
- UberLUX - La corsa avviene attraverso un'auto decisamente più elegante e costosa.

La novità di Uber consiste nella versione UberPOP, un altro servizio, molto più economico e totalmente differente. Si tratta di un carpooling tramite il quale si ottengono passaggi da privati, coloro che vogliono condividere la corsa con qualcuno. Tramite l'applicazione gli utenti possono decidere se noleggiare una macchina con conducente, ncc (noleggio con conducente) o scegliere il peer to peer, in questo caso non si verificherà un ncc, bensì si verrà prelevati da un altro utente che ha dato la disponibilità di agire come guidatore. Il pagamento è effettuato tramite carta di credito. (Sito Web Uber)

In Italia Uber è presente a Milano, Roma e Genova. Nella città di Genova è presente solo la versione di UberPOP (uber collaborativo) mentre a Roma UberPOP non è ancora arrivato. Secondo un'intervista fatta dal Sole24Ore a Benedetta Arese Lucini, general manager di Uber Italia, "È stata scelta Genova come terza città italiana, dopo un attenta analisi del territorio e della popolazione, la città è in trasformazione: ci sono molti studenti, universitari, stranieri e lavoratori pendolari che hanno bisogno di spostarsi. Inoltre Genova è dotata di un grande porto e sta tornando ad essere, con il potenziamento della ferrovia, uno dei più importanti nodi nella rete che collega l'Italia all'Europa" (Il Sole24Ore.it – "Uber dopo Milano e Roma, l'app sbarca a Genova" di Raul de Forcade)

La figura di Uber è delicata e nasce dalla concorrenza che esso fa ai tassisti, che al di là della tecnologia che li differenzia (un'auto con autista Uber si chiama tramite app), tocca un delicato argomento, quello delle licenze pagate dai taxi e non da Uber (società californiana). Ulteriore questione quella di UberPOP, con cui la quale ogni patentato può occasionalmente trasformarsi in autista Uber. ("Omnia auto – Taxi vs uber").

Uber è stato molto contestato e considerato illegale da tutti i sindacati dei trasporti ("Omnia auto – Taxi vs uber") perché permette di chiamare e prenotare una macchina

con autista, in questo caso tramite smartphone. Per Renzi, prima come sindaco della città di Firenze, poi come presidente del consiglio, Uber è una start up che va promossa in favore della libera concorrenza e contro la burocrazia ed è a favore dei servizi che costano di più e funzionano meglio. Uber dopo Milano e Roma arriva anche a Firenze, nonostante le innumerevoli proteste e gli scioperi dei tassisti in Italia e in Europa, l'ultimo invocato il 24 Settembre a Londra[9].

2.4 Intervista e analisi della stessa: car2Go – Italia

Di seguito viene riportata una intervista al dott. Gianni Martino, Country Manager di car2go Italia.

Domanda (D)*: Qual è il segmento di mercato al quale vi rivolgete, chi sono cioè i clienti destinatari del servizio?*

Risposta (R): car2go è un servizio pensato per le città e quindi si rivolge a tutti i cittadini. Non abbiamo un segmento di mercato cui ci rivolgiamo in maniera privilegiata, perché le caratteristiche di quanto offriamo incontrano le esigenze di tutti coloro che si muovono e si spostano in ambito urbano. La semplicità di utilizzo rende il nostro servizio alla portata di tutti e l'analisi delle tipologie di utenti che hanno scelto di entrare a far parte della nostra comunità lo conferma.

Di seguito vengono riportati alcuni dati che descrivono quanto appena affermato, ossia:

- Il 15% dei nostri utenti ha un'età compresa tra i 18 e i 25 anni
- Il 30% tra i 26 e i 35
- Il 35% tra i 36 e i 49
- Il 20% over 50

[9] "Pagina99.it"

Andando a fare un paragone con l'utente europeo, possiamo dire che questo si discosta un po' da quello italiano, in quanto perché in Europa la percentuale più alta di membri di car2go si situa nella fascia di età tra i 26 e i 35 anni (40%).

Affermiamo inoltre che car2go offre anche un servizio specifico per le aziende che possono utilizzare le auto mettendole a disposizione dei loro dipendenti.

***D**: car2go utilizza esclusivamente il modello smart di Mercedes-Benz, perché questa decisione?*

R: Come dicevo poco fa, il servizio di car sharing a flusso libero di car2go è progettato per le città e la smart è la migliore soluzione per le esigenze di mobilità cittadina: è piccola, pratica, comoda e facile da parcheggiare. Le smart sono quindi per noi il veicolo ideale anche tenendo conto che il modello che utilizziamo per il servizio (smart Fortwo) è "Enviromental- friendly", con una emissione di 98 g $C0_2$/km.

Stiamo però sviluppando nuovi servizi innovativi per i quali verranno usate altre tipologie di auto. È il caso, ad esempio, di "car2go black", recentemente sperimentato in Germania, a Berlino ed Amburgo, che utilizza Mercedes Classe B. car2go black è stato pensato per tutti i clienti car2go che a volte necessitano di una macchina più grande o hanno bisogno di noleggiare il veicolo per periodi più lunghi. Il servizio, infatti, permette non solo spostamenti da A a B, ma anche noleggi per intere vacanze da una città all'altra.

***D:** nell'ambito Italiano, quali sono i vostri maggiori e diretti competitor?*

***R*:** in Italia, car2go ha portato per primo un modello innovativo di car sharing mai sperimentato prima, ovvero il car sharing a flusso libero che è nato in casa Daimler nel 2008, quando ad Ulm sono iniziate le sperimentazioni che hanno poi consentito al servizio di espandersi in altre realtà urbane. Il nostro modello è stato poi "copiato" da altre società che oggi operano in Italia nelle stesse città in cui è attiva car2go, che da questo punto di vista ha anche fatto da apri-pista dal momento che è sempre stata la prima ad avviare il servizio. Riteniamo che comunque nel mercato ci sia sufficiente spazio per tutti e pensiamo che la concorrenza sia indicativa dell'interesse per un

mercato che solo un anno e mezzo fa non era ritenuto interessante. Quando car2go è sbarcata a Milano (agosto 2013) in pochi avrebbero scommesso sul suo successo e molti ritenevano che non ci sarebbe stato futuro per un car sharing a flusso libero che nel nostro paese non era mai stato sperimentato. A poco più di 1 anno di distanza possiamo invece affermare che l'Italia era assolutamente pronta per questo tipo di mobilità innovativa che si integra perfettamente con i sistemi di trasporto pubblico locale e che ne è complementare.

***D**: quali sono i fattori di differenziazione che caratterizzano la vostra Impresa, perché il cliente dovrebbe scegliere voi rispetto alla concorrenza?*

R: car2go punta sulla qualità del servizio che offre ai suoi clienti e grazie all'esperienza maturata nel corso degli anni, e in altri contesti europei, ha creato un sistema che è sempre a disposizione dei suoi utenti e che è in grado di rispondere in tempo reale alle diverse esigenze che si manifestano.

Abbiamo un contact center a disposizione 24/24 e 7 giorni su 7 e siamo presenti sui social dove i nostri utenti possono contattarci senza problemi. Inoltre stiamo lavorando per offrire sempre più servizi e sempre più capillari per rendere ogni viaggio del nostro cliente un'esperienza soddisfacente e "unica". In questo anno abbiamo poi sviluppato molti accordi di co-marketing che danno molti vantaggi ai nostri clienti.

Il nostro servizio, inoltre, è l'unico interoperabile a livello europeo, nel senso che con la tessera puoi viaggiare sulle auto car2go ovunque sia attivo il servizio in Europa e presto anche nel resto del mondo. Oggi che siamo abituati a muoverci senza avere più "frontiere" da superare, riteniamo che questo sia un grande valore aggiunto che ci differenzia fortemente dagli altri sistemi di car sharing nazionali e che ci fa apprezzare dai nostri clienti.

Inoltre car2go è una società del gruppo Daimler che sta continuamente investendo sull'innovazione dei servizi nell'ambito della mobilità sostenibile e quindi continueremo a stupire i nostri clienti con molte novità in un futuro prossimo.

D*: *A suo parere cosa occorre fare per resistere alla concorrenza? Adottate una strategia di differenziazione dell'offerta o avete dei vantaggi di costo?

***R**:* Per fortuna non dobbiamo "resistere" alla concorrenza ma è la concorrenza che ci insegue. La nostra offerta è chiara e trasparente ed è la qualità della stessa che ci differenzia dai nostri competitor. Le nostre strategie di marketing sono studiate per rendere il nostro prodotto sempre più interessante e sempre più competitivo, ma in un'ottica specificamente rivolta alla clientela e ai suoi bisogni. Il nostro servizio funziona in 29 città del mondo e siamo quindi in grado di dare risposte puntuali anche a specifici bisogni che nascono sul territorio.

D*: *Sempre nel territorio Italiano, il settore del Car Sharing secondo Lei è già saturo o ancora in espansione? Quali possono essere le barriere all'entrata in questo mercato?

R: Il car-sharing è un mercato in grande crescita. Studi e analisi specifiche dicono che nel 2020 gli utenti del car-sharing cresceranno fino a 15 milioni in tutta Europa. Consideriamo che solo due anni fa si parlava di 700.000 utenti. In generale il mercato può portare sul campo più operatoti e non solo un unico player e il numero crescente di aziende di car sharing presenti è un segno che altri ci seguiranno in questa esperienza. Chi sarà leader di mercato, sarà il mercato stesso a deciderlo. Come car2go ci aspettiamo di raggiungere e superare gli obiettivi prefissati e l'Italia finora ci ha dato grandi soddisfazioni.

***D**: A Suo avviso, c'è abbastanza conoscenza del fenomeno CS fra gli Italiani? I clienti sono abbastanza informati?*

***R*:** Penso che da quando car2go è entrato in Italia ci sia stata un'informazione capillare sul sistema e sul suo funzionamento. La stampa ci segue con passione e abbiamo partecipato anche a tanti eventi importanti che hanno aiutato a diffondere la conoscenza del sistema e della sue potenzialità. Certo, non c'è mai un limite alla conoscenza e quindi non possiamo fermarci e sederci sugli allori ma dobbiamo continuare a spingere

affinché si conoscano tutti i benefici dell'utilizzo del car sharing. Comunque gli italiani oggi sanno che cosa sia un car sharing a flusso libero, mentre solo un anno fa la parola era praticamente sconosciuta.

D*: *Entrando nel contesto specifico di Roma, nel territorio del comune quali sono le opportunità e le minacce che car2go trova?

R: Non abbiamo affrontato alcuna minaccia specifica sul territorio di Roma, anzi la Capitale ci ha accolto con grandissimo entusiasmo e nel giro di pochissimi mesi abbiamo raggiunto un numero molto alto di iscritti, bruciando qualunque primato precedente. Roma è una città complessa, che ha qualche criticità in più legata alla sua storia e al territorio molto vasto ma è anche la città dove ci sono più smart che in qualunque altra città del mondo e quindi per noi è stato relativamente facile entrare nel cuore dei romani. Diciamo che la smart è il veicolo perfetto per le caratteristiche della nostra Capitale e questo sicuramente ha rappresentato per noi una importante opportunità.

D: *Il Business cambia a seconda delle politiche locali?*
R: No, non cambia. Si adatta alle politiche locali, ma non si modifica. Faccio un esempio: a Milano esiste l'area C mentre a Roma e a Firenze esistono le ZTL, ma in tutti i casi il nostro car sharing accede al centro anche se le regole sono diverse. Anche le strisce per residenti o a pagamento sono di colore diverso da città a città, ma anche in questo caso si tratta solo di costruire una efficace informazione locale per veicolare il messaggio corretto. La nostra strategia è sempre la stessa anche a livello europeo o mondiale.

D*: *Quali sono i vantaggi effettivi di cui beneficia il cliente car2go rispetto a chi utilizza un'auto di proprietà?

R: Diciamo semplicemente che chi utilizza l'auto in condivisione, l'auto di car2go, ha sicuramente meno pensieri di chi ha un'auto di proprietà. Con car2go non bisogna più preoccuparsi di pagare il bollo, l'assicurazione, la benzina, il tagliando, il cambio gomme e così via. Non occorre più neanche pensare a dove parcheggiare dal momento che ci sono anche le strisce residenti a disposizione e c'è una assicurazione kasco che copre eventuali problemi. E' tutto incluso nel prezzo al minuto costo, anche la spensieratezza. Ed è quindi per questo che car2go ha avuto così tanto successo anche tra chi possiede un'auto provata, perché è facile e soprattutto è una soluzione molto economica se paragonata ai costi di un'auto di proprietà. E' il concetto si sharing economy che avanza e che diventa realtà proprio grazie a questo tipo di servizio.

D: Quali *sono i partner con i quali avete o vorreste stringere un'alleanza? Con quali benefici?*

R: In questo anno e mezzo di attività in Italia abbiamo stretto già importanti alleanze strategiche, come ad esempio con il treno alta velocità di Italo e quindi per il momento non abbiamo altri particolari obiettivi da raggiungere. La partnership con Italo ci ha dato grandi soddisfazioni perché esalta il concetto di interoperabilità tra l'auto e il treno per una mobilità sostenibile. Car2go è sostenibile e per questo le nostre strategie di comunicazione e marketing si muovono sempre sulla linea della sostenibilità e non vogliamo derogare da questo principio.

In generale abbiamo anzi il problema contrario, nel senso che ci vengono offerte continuamente nuove possibilità di partnership legate al successo del servizio che a volte però non sono inerenti con quello che facciamo.

***D*:** *Ci sono delle risorse che possiamo definire "chiave" per far funzionare l'impresa?*

R: Tutte le persone che lavorano in car2go sono risorse chiave perché ciascuna ha compiti specifici che fanno funzionare il sistema nel suo complesso. Ci sono delle figure, però, senza le quali il sistema non potrebbe funzionare e sono i responsabili della flotta che lavorano dietro le quinte sia in Italia che in Europa e i location manager che seguono e sviluppano le attività nelle varie città in cui car2go è presente.

Doveroso ricordare poi anche il fondamentale lavoro di chi segue il service di assistenza delle machine, che è una società esterna a car2go. Abbiamo affidato, nelle 3 città dove il servizio è attivo, questa parte di lavoro, per noi essenziale, a cooperative sociali che lo svolgono egregiamente aiutando così anche tanti ragazzi con problemi a inserirsi nel mondo del lavoro e a trovare una occupazione stabile. Sono loro che fanno in modo che le nostre macchine siano sempre pulite, sempre funzionanti e che abbiamo sempre il pieno. Abbiamo in questo modo, nell'ultimo anno e mezzo creato tanti posti di lavoro che prima non c'erano e abbiamo insegnato un mestiere nuovo a tante persone.

D: *C'è l'intenzione di espandersi, dove? Progetti futuri?*

R: Si, ovviamente vogliamo espanderci e vorremmo anche farlo in fretta, ma non dipende solo da noi. Come accaduto già a Milano, Roma e Firenze, serve una delibera specifica del Comune che regoli il funzionamento del sistema e quindi serve la volontà politica per poter avviare il percorso. Abbiamo continue richieste da parte dei cittadini per portare il servizio nelle città in cui non è ancora attivo, ma appunto ci sono degli step preparatori che sono necessari. Importante poi ricordare che il sistema a flusso libero di car2go può funzionare solo in grandi contesti urbani e non in piccole realtà.

Dall'intervista sopra riportata, fatta al manager dell'azienda esaminata, si mette in evidenza come car2go sia pensata a tutti i cittadini, e non ad un segmento di mercato bene definito o particolare.

Di certo in Italia comunque viene utilizzato da un target di consumatori diverso rispetto a quello di altri paesi.

Viene inoltre spiegato per quale motivo si utilizza il modello Smart, evidenziando come essa appare piccola, pratica e comoda da parcheggiare.

Rispetto agli altri concorrenti possiamo comunque dire che il manager punta sulla disponibilità 24 ore su 24, come punto di forza rispetto alla concorrenza.

Il manager dimostra sicurezza sulla sua offerta, sottolineando come non teme la concorrenza, ma sia la concorrenza che insegue loro. La car2go è presente un po' in tutta Italia, con ampie offerte, vantaggiose tariffe ed un buon target di mercato.

CAPITOLO 3

FOCUS SU ROMA

3.1Analisi del Car Sharing nel territorio del comune di Roma

Nel capitolo precedente abbiamo trattato le due realtà del Carsharing a confronto della città di Roma, ossia Enjoy e Car2Go: analizziamo ora cosa c'è di diverso tra le due[10].

Secondo gli ultimi dati Aci, ossia quelli relativi a giugno 2014, mantenere un'automobile costa in media 3.500,00 euro l'anno. Questo ammontare è comprensivo di spese di assicurazione, bollo e manutenzione ordinaria.

Nonostante la crisi economica e le spese, l'italiano medio preferisci guidare e non riesce a rassegnarsi all'utilizzo dei mezzi pubblici.

Dall'altra parte però il trasporto pubblico non fa nulla per aumentare il suo appeal. Per rispondere quindi a queste esigenze si sono fatte aventi due società che hanno, ad ora, un discreto successo.

In altri Paesi questo servizio si ha già da tempo, in Italia dopo la sperimentazione di Milano si è spostato anche a Roma.

Car2Go è di Daimler mentre Enjoy di Eni: entrambe le società hanno una flotta simile al momento di automobili, ossia 500 Smart bianche e blu della prima e 500 Fiat Rosse della seconda. Il servizio offerto dalle due società è quasi identico, la diversità sta nel servizio offerto e nelle condizioni[11].

Vediamo il funzionamento del servizio: è possibile se si possiede di una patente di guida e di un carta di credito, che può essere anche prepagata, successivamente ci si

[10] www.carsharing.roma.it

registra al sito della società. Car2Go richiede il ritiro di una “member card” in uno dei punti della capitale.

Entrambi i servizi suddetti consentono di noleggiare qualsiasi auto parcheggiata e disponibile, oppure si può provvedere alla prenotazione on line trenta minuti prima della partenza.

Nel momento in cui si arriva a destinazione occorre solo parcheggiare la vettura chiudendo il noleggio oppure sospenderlo per poi continuare ad utilizzarla.

Per trovare le automobili ci sono della app per smartphone, dove viene riportata una mappa della città con le varie auto disponibili; altrimenti si ha un’applicazione su un sito internet o un numero verde.

3.2 Un confronto tra le due aziende del comune di Roma

Car2go ha una tariffa di 29 centesimi di euro al minuto, contro i 25 di Enjoy. Quest’ultima ha un ulteriore vantaggio, ossia quello di poter sostare, quindi tenere l’auto occupata senza terminare il noleggio, contro versamento di un corrispettivo di 10 centesimi di euro al minuto.

Superata la soglia dei 50 chilometri, il corrispettivo da pagare non più la minuto, ma al chilometro, con le stesse tariffe però.

Car2Go ha una iscrizione di 19 euro che Enjoy non richiede, ma offre anche venti minuti di guida gratuita nel momento in cui essa viene rifornita in alcune stazioni di servizio che sono convenzionate.

Le quote del car sharing sono da considerarsi all inclusive, cioè parcheggio su strisce blu, ingressi in ZTL e carburante.

Analizziamo un piccolo aspetto pratico: come si aprono le automobili? Per aprire le Smart basta avvicinare la member card ad un lettore che è posizionato sul parabrezza, mentre le Cinquecento si aprono direttamente dallo smartphone, oppure tramite sms o call center.

Un'altra situazione pratica che si può avere sono gli inconvenienti in caso di incidenti, multe e danni. Le situazioni sono diverse: in caso di incidenti in Smart il cliente va incontro ad un pagamento di una franchigia di 500 euro, mentre in caso di contravvenzioni viene prevista una sovrattassa di 20 euro.

Altra situazione spiacevole si ha nel caso in cui si ha lo smarrimento delle chiavi, il cui costo è di euro 350, a preventivo devono comunque essere messe anche altre spese derivanti dall'uso improprio dei veicolo.

Inoltre Enjoy non chiede un rimborso a carico del cliente in caso di incidente, ma si riserva il diritto di applicare delle maggiorazioni sulla gestione delle coperture assicurative; inoltre le spese di gestione per le multe restano a carico del cliente insieme agli eventuali danni imputabili all'utente.

In questa analisi possiamo soffermarci anche su lati negativi: ossia il servizio copre solo una porzione di Roma, racchiusa all'interno del raccordo. Con le automobili a noleggio si può andare in qualsiasi parte, ma il noleggio deve però terminare obbligatoriamente dentro i confini dell'area servita.

3.3 Confronto del servizio con la città di Milano

A Milano l'ultimo arrivato è Enjoy ed è il servizio più economico considerando le auto tradizionali a benzina.

Il suo principale concorrente è Car2Go, che ha come vantaggio la maneggevolezza dei modelli che mette a disposizione, cioè le Smart che sono per due persone e facilmente parcheggiabili, vantaggio che diventa svantaggio nel momento in cui si è più di due o se si ha un bagaglio.

Il primo servizio milanese è **GuidaMi**, servizio messo a disposizione da **Atm**, non ha molti vantaggi rispetto ai nuovi entrati, anche se ha sorprendenti **punti di forza** che ne possono fare la scelta vincente in determinati casi.

Un ulteriore servizio messo a disposizione è quello che si ha per muoversi dall'aeroporto di Linate e Malpensa verso la città, ma anche da altri importanti snodi, con le auto elettriche di **E-vai**. Si tratta di una alternativa ecologica ed economica, che

presenta comunque i limiti dell'elettrico, ossia l'autonomia di circa 50 km. Oltre a E-vai c'è anche Eq Sharing, che ha un ulteriore limite in quanto è disponibile solo in determinati parcheggi, o isole digitali.

La convenienza nell'utilizzare l'uno o l'altro car sharing va vista di volta in volta, anche perché le offerte sono continue e diverse.

Qui di seguito vado a riportare una panoramica sui servizi offerti.

- ✓ GuidaMi: è il primo servizio di car sharing milanese. In questo momento ha un notevole vantaggio se si deve rottamare la propria auto in quanto l'offerta proposta prevede un bonus di 600 euro Iva compresa sull'utilizzo chilometrico per un periodo massimo di 2 anni dalla data di attivazione dell'abbonamento. Nel caso di rottamazione dell'auto di proprietà lo stesso abbonamento diventa gratuito per il primo anno di iscrizione e con un ulteriore sconto del 50% per il secondo anno. Un vantaggio ulteriore di questo servizio è che permette di spostarsi praticamente ovunque, anche fuori dall'Italia.

  GuidaMi però ha solo 165 automobili che sono messe a disposizione da Atm in parcheggi prestabiliti, la scelta delle auto è tra diversi modelli, come Smart Fortwo, Panda, Fiat500, Giulietta, Mito, Touran e altri ancora.

  Il contro è che, il servizio costa subito 120 euro di abbonamento, anche se è sfruttabile da tutti i membri di una famiglia.

  Le tariffe di GuidaMi sono orarie, ossia euro 2,20 l'ora e 0,45 euro a chilometro per una Panda, oppure giornaliere (considerando sempre una Panda il costo è di 45 euro).

  Nei suddetti prezzi sono compresi sia l'assicurazione furto e incendio, sia l'assistenza stradale 24ore su 24 e carburante. L'assistenza è inoltre valida in tutta Europa. Le automobili possono essere prenotate sia tramite internet che attraverso il call center; GuidaMi è inoltre l'unico servizio che fa viaggiare in tutta Europa. Un altro vantaggio è sia l'accesso libero alle corsie preferenziali che nelle zone a traffico limitato.

Di seguito vengono riportati i modelli:

Economy:

- Smart Fortwo
- Fiat Panda
- Peugeot iOn

City:

- Fiat 500
- Fiat Grande Punto
- Lancia Ypsilon

Flexy:

- Fiat Doblò
- Fiat Doblò Combi

Premium:

- Toyota
- Alfa Romeo Mito

- Alfa Romeo Giulietta
- Volkswagen Touran

Cargo:

- Fiat Doblò Cargo
- Fiat Ducato
- Fiat Ducato Persone

✓ E-vai ha un modello elettrico che costa 5 euro l'ora tutto compreso; la sua convenienza economica è notevole, in quanto l'operatore sopra descritto verrebbe a costare per esempio 7,8 euro l'ora. Oltre però alla sua convenienza sotto il punto di vista del portafoglio, abbiamo motivazioni etiche ed ambientaliste.

E-vai ha inoltre a disposizione un modello endotermico il cui costo scende a 2,4 euro l'ora, con 0,48 euro a km.

Logicamente si ha il limite delle auto elettrica, la cui autonomia però in questo caso è di 130km.

È inoltre libero l'accesso a corsie **preferenziali e Ztl** e parcheggio gratuito su strisce blu e gialle.

E-vai dispone di punti di ritiro e consegna, e quindi ricarica che sono **40**, tra stazioni e aeroporti.

A volte attua promozioni regalando due ore di noleggio in cambio dell'iscrizione al servizio.

- ✓ Car2Go: non presenta particolari offerte. Il servizio è prestato dalla Mercedes Daimler, ma si tratta di un servizio che non copre tutta l'area urbana di Milano (120 chilometri quadrati) con 450 Smart Fortwo, anche se ne sono previste altre 200 presto in arrivo. Le automobili sono a disposizione tramite il sito oppure con l'applicazione dello smartphone.

  Al fine di poter usufruire del servizio, ossia di aprire e guidare l'automobile, occorre una tessera magnetica il cui prezzo è di 19 euro: tale tessera non è comunque utilizzabile in altre città italiane dove il servizio è operativo.

  Le sue tariffe sono di 0,29 euro al minuto, oppure 14,90 euro all'ora (ma solo se non superate i 50 km di tragitto, altrimenti scatta la tariffa di 0,29 euro a km) o, ancora, 59 euro per un giorno intero.

  Car2Go, come le aziende concorrenti, non ha costi di carburante e a fare il pieno ci pensa l'operatore.

  Nel momento in cui però il livello del carburante è inferiore ad un quarto del serbatoio, si può fare carburante e l'azienda offre un premio con un rimborso di 20 minuti di guida gratuita utilizzabili entro 30 giorni.

  Inoltre l'azienda non vincola a parcheggi fissi: l'auto si lascia più o meno ovunque, comprese le strisce blu e gialle; non è però consentito l'accesso a preferenziali e Ztl.

- ✓ Enjoy: è l'ultimo nato.

  Il suo punto di forza è che non ha spese di iscrizione, e la sua tariffa al minuto è comunque la più vantaggiosa essendo di 0,25 euro al minuto. Le spese sono tutte

comprese all'interno della tariffa e la flotta sta per raggiungere le 600 unità, con Fiat 500 e 500L d.

Per ritirare l'auto e usufruire del servizio, ha notevoli vantaggi, in quanto non c'è bisogno di tessere e per utilizzarlo bastano 5 minuti: infatti si effettua l'iscrizione, si riceve un Pin di accesso e l'auto si apre con l'apposita App.

L'auto può essere però anche aperta via sms, inviando il codice che è sul parabrezza, o via telefono. La prenotazione non è obbligatoria ma possibile, e dura 30 minuti; non è però possibile l'accesso a preferenziali e Ztl.

2 Eqsharing: presenta un ottimo prezzo, ossia solo 13 centesimi di euro al minuto.

Ha presentato delle offerte con abbonamento gratuito; sta studiando diverse soluzioni da proporre. Attualmente l'abbonamento annuale costa 30 euro e 10 quello settimanale.

Eqsharing è l'ottima soluzione nel caso in cui servono piccoli spostamenti nella città, ma occorre però valutare la comodità delle attuali isole digitali, che hanno un prezzo i 15 euro l'ora, ed i parcheggi dove trovare e lasciare la macchina. L'accesso è consentito alle Ztl, ma non alle corsie preferenziali.

L'azienda in analisi dispone di piccole vetture elettriche FreeDuck Ducati che ospitano al massimo due passeggeri: la prenotazione al servizio può essere fatta via telefono, app o sito web. Ci si sta muovendo verso un aumento delle automobili disponibili. Il servizio è organizzato dal comune di Milano, in partnership con 2a, Ducati Energia, Internet Explorer di Microsoft, Telecom Italia, Bee e Linear.

3 Drivenow: si tratta di un nuovo concorrente che fa l'ingresso nel mondo del car sharing con 400 automobili. Il servizio è firmato Bmw.

Propone una scelta di modelli di automobili, che vanno dalla Mini Cabrio alla Bmw Attiva, e logicamente i prezzi cambiano a seconda del modello.

Facendo una analisi nella media i costi sono comunque più alti: l'iscrizione infatti costa 29 euro, ogni minuto varia dai 31 ai 34 centesimi, il parcheggio è incluso.

Oltre a questo appena detto c'è un altro nuovo concorrente in arrivo, che è comunque totalmente sconosciuto.

Facendo un'analisi dell'attuale servizio del Car sharing a Milano, possiamo dire che attualmente Enjoy è la soluzione migliore, la più economica e molto pratica per spostarsi in città, infatti costa meno, l'utilizzo è immediato, si ha accesso ovunque e si parcheggia facilmente.

A corredo della competitività troviamo però GuidaMi: permette di usare la macchina anche fuori città, per una gita come per lavoro, in tutto in territorio nazionale e oltre, nei Paesi Ue e in Svizzera, ma anche oltre facendo richiesta. GuidaMi consente inoltre l'accesso alle corsie preferenziali e alle Ztl.

Ricordiamo inoltre l'abbonamento gratuito nel caso in cui si rottama la propria auto, ed il bonus di 600,00 euro che si ottiene.

CAPITOLO 4

AZIENDA CAR SHARING

4.1 L'organizzazione attuale del car sharing

Abbiamo già detto in precedenza che il car sharing è un servizio innovativo che consente agli utenti di accedere ad una flotta di veicoli che sono posizionati in alcune aree della città; logicamente la disponibilità dei veicoli dipende dalla disponibilità del momento del gestore.

Il servizio, nato in Europa alla fine degli anni Ottanta, si è sviluppato come una iniziativa privata, per far fronte a due esigenze: quello di creare un ideale ecologico, con lo scopo di combattere in modo efficace le conseguenze negative dei livelli di congestione del traffico sull'ambiente e quella, non meno importante, di creare una riduzione delle spese dei trasporti.

I presupposti appena detti hanno determinato una offerta costituita da organizzazioni di piccole dimensioni che presentavano uno scarso orientamento verso il mercato.

Con il passare del tempo però, e con l'aumentare di alcune esigenze, si è avuta una concentrazione dell'offerta ed uno sviluppo di strutture organizzative più complesse.

Il car sharing ha un livello di attività elevato in paesi come la Germania, la Svizzera e l'Olanda.

In Italia si sta diffondendo piano piano, e le maggiori città stanno diffondendo il servizio con lo scopo di dare un contributo efficace alla lotta contro l'inquinamento.

L'iniziativa italiana del car sharing si è avuta con il decreto del Ministero dell'Ambiente del 27 marzo 1998[12], che ha posto le bai per lo sviluppo di un programma di promozione e diffusione del car sharing nelle città italiane che hanno interesse nell'aumentare i servizi di mobilità alternativi all'uso dell'auto privata.

Il decreto suddetto dà ai comuni il compito di incentivare le associazioni o le imprese che possano organizzare e realizzare servizi di car sharing.

4.2 Car sharing e trasporto pubblico locale

Il Ministero dell'ambiente, attraverso la legge 422/1997 (articolo 16), definisce il car sharing come una "forma complementare di trasporto pubblico locale".

Il concetto di complementarietà tra car sharing e trasporto pubblico locale è intrinseco alle due forme di mobilità appena dette. Attualmente questa complementarietà non è stata del tutto valorizzata, anche se si cerca di far aumentare la percezione da parte delle aziende di trasporto pubblico che il car sharing sia uno strumento utilizzabile ed integrabile all'interno delle proprie politiche di offerta.

Il car sharing rende variabili tutti i costi di utilizzo dell'auto, in modo tale che il consumatore percepisce il reale coto di utilizzo e quindi vada ad utilizzare l'auto solo quando il suo utilizzo è realmente necessario, cercando di diminuire anche la percorrenza.

Analizzando le modalità di spostamento, l'indirizzo strategico del car sharing si muove verso tre direzioni:

- Una diminuzione del numero dei veicoli circolanti a parità di spostamenti
- Un aumento dello shift modale a favore del trasporto pubblico
- Una diminuzione delle distanze percorse con la vettura privata

[12] Interventi per la mobilità sostenibile

Attraverso l'uso del car sharing l'utente è portato ad operare scelte di mobilità razionale, nonché ad avere una vita meno dipendente dall'automobile.

Secondo uno studio di poco tempo fa, l'utente del car sharing ha motivi di scelta e motivi di utilizzo. Tra i primi, il più frequente è la possibilità di utilizzo dell'auto senza possederlo, seguito dalla convenienza economica e dalla praticità.

Per i motivi di utilizzo, si hanno invece maggiormente svago e tempo libero, acquisti e commissioni, lavoro, accompagnamento familiari e altro.

Le singole unità che gestiscono ora il car sharing sono delle unità locali, sia economicamente che strutturalmente. Questa autonomia si nota sotto diversi punti, come per esempio la aderenza delle scelte operative con la realtà del posto, la rapidità decisionale in caso di situazioni straordinarie o ancora la possibilità di rapporti diretti con fornitori locali e enti locali.

Logicamente, essendo all'inizio, l'efficienza economica del servizio è limitata, ma comunque si prospettano dei ventagli di miglioramento ampi.

4.3 Le forme di gestione del car sharing

Il decreto legislativo n.267 del 2000, e nello specifico l'articolo 113 bis, disciplina le forme di gestione previste per il car sharing. Esso rientra infatti nella categoria residuale che comprende anche i servizi di natura puramente commerciale, in quanto sono servizi pubblici locali privi di rilevanza industriale.

Le forme previste dalla citata norma sono tre, e nello specifico ci riferiamo all'affidamento diretto ad aziende speciali, all'affidamento ad associazioni o fondazioni o all'affidamento a terzo con procedure ad evidenza pubblica[13].

[13] I.C.S., *Accordo di Programma del 15 novembre 2005 tra il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Convenzione dei Comuni denominata Ics e allegati*, 2005

Nel primo caso abbiamo un affidamento diretto a società di capitali o a partecipata dall'ente locale che rappresenta una soluzione particolarmente vantaggiosa se la società prescelta è quella che gestisce il servizio di trasporto pubblico locale, in quanto essa è dotata di mezzi ed esperienza che possono potenzialmente gestire mal meglio il servizio del Car Sharing.

Affinché l'opzione suddetta sia applicabile è necessario che lo statuto della società sia compatibile con la nuova attività, o che comunque in ogni caso possa essere effettuata una integrazione del contratto di servizio in modo tale che possa essere presente un ampliamento dell'oggetto sociale. In questa maniera la società designata predispone e presenta alla Amministrazione un progetto di organizzazione e realizzazione di un servizio di car sharing.

Un'altra possibilità si ha nel caso in cui l'Ente locale decide di costituire una società a partecipazione pubblica, maggioritaria o minoritaria, alla quale società viene affidato direttamente il compito di organizzare e gestire il servizio di car sharing.

In questo caso l'Amministrazione comunale dovrà provvedere alla scelta dei soci privati con una procedura di evidenza pubblica.

Un'altra forma di gestione che viene prevista dall'articolo 113-bis è quella dell'affidamento a terzi mediante la procedura di evidenza pubblica.

In questo caso l'ente locale affida ad una società terza il servizio del car sharing locale.

Per individuare la società alla quale affidare il servizio l'ente locale deve effettuare una procedura ad evidenza pubblica: in questo caso l'Ente deve seguire la normativa riguardante gli appalti pubblici, ossia il decreto legislativo n. 157 del 1995.

Occorre la predisposizione di un progetto preliminare che va poi allegato al Contratto di servizio, nel quale vengono definiti i criteri ed i lineamenti essenziali per impianto ed erogazione del car sharing locale.

Le aziende che partecipano alla gara devono sviluppare questi criteri e lineamenti con la redazione di un progetto definitivo del servizio.

Per partecipare alla gara le aziende devono possedere requisiti di capacità finanziaria ed economica e una pluriennale esperienza nel settore della mobilità.

All'interno del bando devono essere presenti i criteri di valutazione e di comparazione delle offerte tecniche; i criteri di valutazione vengono individuati sempre dall'amministrazione locale e sono basati sulle esigenze locali, sugli obiettivi perseguiti, e sulle caratteristiche del servizio così come definite nel progetto preliminare.

Una volta che è stata individuata la società aggiudicatrice, il rapporto tra questa e il comune viene regolato in base al contratto di servizio allegato al bando di gara.

CONCLUSIONI

Nel presente lavoro viene approfondito un settore dello sviluppo sostenibile, ossia il car sharing.

Il carsharing rappresenta una soluzione ed una idea vincente nell'ambito del trasporti urbani, che cerca di combattere anche l'inquinamento.

Le tariffe che il carsharing presenta sono variabili, e comunque inferiori ai costi di gestione che presenta la proprietà privata; a livello di sostenibilità elimina dalle strade all'incirca dieci vetture private e la città guadagna diversi spazi da destinare poi ad isole pedonali, piste ciclabili ed altro.

È' una soluzione innovativa, una sorta di rivoluzione a favore dell'ambiente, presente in diverse città italiane ed in alcuni casi anche con più spazi a disposizione.

Le chiavi del successo del carsharing sono due: la tecnologia, che ha reso fruibile e semplice un meccanismo organizzativo e il mercato, che costituisce la vera svolta per il business e per gli utenti.

Le grandi città si stanno evolvendo per realizzare nuovi servizi, ma per una completa diffusione occorrerà individuare modelli di business adatti anche a realtà medio-piccole, aventi densità abitative inferiori agli standard delle capitali.

Infine, la politica e le istituzioni dovranno trovare una legittimazione formale per nuove forme di offerta nella mobilità urbana.

Emerge da tale lavoro la linea del cambiamento della mobilità urbana, denotando i vantaggi e i limiti che la collettività ne trae.

Ne consegue la possibilità di valutare l'impatto delle nuove soluzioni sul sistema di trasporto.

Personalmente ritengo che questo fenomeno possa essere l'incipit di un grande cambiamento destinato a coinvolgere l'intera popolazione.

La nuova mobilità ha le caratteristiche necessarie per coinvolgere tutte le fasce di clienti, a mio avviso però, il servizio è oggi utilizzato per lo più da un target giovanile.

La fascia di età compresa tra i 20 e i 30 anni, componente soggetti naturalmente più reattivi al cambiamento, accoglie con grande entusiasmo questa iniziativa.

Numerose iscrizioni si sono registrate infatti tra gli studenti universitari, io stessa ho utilizzato il Car Sharing nella città di Roma, traendone beneficio.

Per concludere maggiormente il lavoro andiamo a riportare un confront tra le due maggiori aziende presenti nel settore, ossia car2go e enjoy.

La seguente tabella ci aiuta:

	Auto	Prezzi	Parcheggio	Iscrizione	Rifornimento	Animali	Franchigia
Car2go	Smartfortwo 2 posti cambio automatico benzina	0,29€/min 0,29€/min Sosta 59€/giorno	Strisce blu Strisce gialle Area c gratis	19 € + tessera fisica da ritirare in negozio	Con il pieno Hai 20 min gratuiti	Gabbia	500€
Enjoy	Fiat 500 Fiat 500L 4/5 posti Cambio manual Benzina e diesel	0,25€/min 0,10€/min Sosta 60€/giorno	Strisce blu Strisce gialle Enistation convenz. Area c gratis	Iscrizione gratis No tessera fisica Tutto on line	Nessuna promozione per il pieno	NO	NO

Osservando la tabella vediamo che le tariffe di entrambi i competitor sono all inclusive, ossia includono il costo per il carburante, ma anche assicurazione e manutenzione; a differenza di car2go, enjoy permette la sosta anche in alcuni distributori Eni convenzionati.

Entrambe le aziende pensano al rifornimento del carburante, infatti sono proprio loro che riempiono i serbatoi quando necessario.

Nel caso in cui occorresse fare rifornimento con una smart, basta recarsi in una stazione di servizio convenzionata, e sarà Daimler a pagare il conto.

Se il serbatoio della smart è al di sotto di un quarto e si effettua il pieno car2go premia con 20 minuti di guida gratuita da utilizzare entro 30 giorni.
Anche con Enjoy il cliente ha facoltà di eseguire il rifornimento ma esclusivamente quando il carburante scende sotto il 25% del serbatoio; esso potrà essere effettuato solamente presso una Stazione di Servizio eni/Agip e il relativo importo dovrà essere corrisposto con la Multicard eni in dotazione a bordo.

Per iscriversi a car2go si può utilizzare il sito ufficiale, anche se per ricevere la tessera necessaria per accedere in auto bisogna recarsi fisicamente in uno dei punti di registrazione; mentre diventare membri di Enjoy invece è più semplice dal momento che la registrazione avviene completamente online, sul sito ufficiale, o utilizzando la app ufficiale, e non c'è nessuna tessera fisica.

Entrambe le aziende permettono di prenotare un'auto di quelle a disposizione tramite il sito o con la App, ma solo trenta minuti prima del reale utilizzo.
Per utilizzare i servizi delle due aziende è necessario avere una carta di credito, di debito o una prepagata su cui addebitare la tariffa di noleggio, da fornire al momento della registrazione insieme alla patente.
Car2go è un servizio super collaudato, mentre Enjoy è un servizio completamente nuovo che deve ancora dimostrare le sue potenzialità agli occhi del cittadino[14].

[14] www.automoto.it

“L’intelligenza è la capacità di adattarsi al cambiamento.”

Stephen Howking

Car sharing: la nuova frontiera della mobilità.

BIBLIOGRAFIA

BALL C., BEST W., RAY A., SEASMAN A., *Achieving low car housing: the role of car clubs*, Regional Assembly for Yorkshire and Humberside, Leeds, 2001

BONSALL P. , "Car Share and Car Clubs: potential impacts", *Final Report*, Institute for Transport Studies, University of Leeds, Leeds, 2002

CAMAGNI R. (a cura di), *Economia e pianificazione della città sostenibile*, Il Mulino, Bologna, 1996

DI MAIO A., DE SIMONE E., "*Alcune riflessioni economiche sulla fruizione dei beni culturali*", *Webjournal*, n. 1, art. 16, 2006

IACOVINI C., *"Car sharing. Come la sharingeconomy cambia la nostra mobilità*", Edizioni Ambiente, 2014

I.C.S., *Accordo di Programma del 15 novembre 2005 tra il Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare e la Convenzione dei Comuni denominata Ics e allegati*, 2005

MASTRETTA M., "Car Sharing in Italy: Integration with Public Transport in five cities", articolo pubblicato nell'ambito del Convegno *Servizi di trasporto a chiamata: verso l'agenzia della mobilità flessibile*, 3-4 Dicembre 2003, Firenze, 2003

MUSSO E., BURLANDO C., *Economia della Mobilità Urbana*, Utet, Torino, 1999

SCHWARZ J., "Quality in CarSharing", Atti Workshop B della Conferenza *Keys to Car-Sharing: Moving the City of tomorrow*, 27-28 Gennaio 2005, Bruxelles, 2005

SITOGRAFIA

- CAR SHARING – WIKIPEDIA
- www.blablacar.it
- www.carsharing.roma.it
- Regolamento CarSharing Roma (file pdf)
- www.car2go.com
- www.icscarsharing.it,
- www.roma.repubblica.it – Articolo del 04/06/2014 “Arriva in strada Enjoy”
- www.icscarsharing.it/main/doc/car/rapporto_completo.pdf
- www.tema.unina.it/index.php/tema/article/view/942/1410
- www.pagina99.it/news/economia/5927/Roma-capitale-del-car-sharing-.html
- www.ominauto.it/magazine
- www.giornalettismo.com/archives/1566225/roma-carsharing-enjoy-e-car2go-a-confronto/
- www.omniauto.it/magazine/27205/taxi-vs-uber-sindacati-di-tutto-il-mondo-pronti-allazione
- http://www.auto.it/2014/06/04/car2go-110-000-iscritti-in-italia-successo/22274/
- www.ilsole24ore.com/art/impresa-e-territori/2014-09-17/uber-inaugura-servizio-genova-la-app-low-cost-222538.shtml
- www.atm.it
- http://www.fastcompany.com/1747551/sharing-economy
- http://dspace.mit.edu/handle/1721.1/90223#files-area
- http://www.collaboriamo.org/media/2014/04/collabecon-draft16-130531132802-phpapp02-2.pdf

- http://scholar.google.it/
- www.automoto.it