

**Auto.** Tra i grandi Paesi europei l'Italia ha il primato della concentrazioni di vetture (60 ogni 100 abitanti)

# Il car sharing non decolla

## Solo una ventina le città aderenti al circuito nazionale

PAGINA A CURA DI  
**Luigi Dell'Olio**

L'automobile non si compra, ma si affitta ogni volta che c'è la necessità per poi riportarla al garage più vicino, pronta a essere utilizzata da altri utenti. Il car-sharing può essere un'arma importante per combattere il carovita, reso negli ultimi mesi ancora più pesante dall'impennata

### LE FACILITAZIONI

Con il trasporto condiviso si può accedere alle zone a traffico limitato, utilizzare le corsie preferenziali e sostare gratuitamente

dei prezzi petroliferi. Eppure lo strumento, importato in Italia dopo le esperienze positive di numerosi Paesi europei, stenta a decollare. Perché per funzionare è necessario un intervento forte delle pubbliche amministrazioni, chiamate ad agire sul fronte dei costi e della mobilità a beneficio degli automobilisti più virtuosi.

L'Italia è il paese dell'automobile: secondo una ricerca realizzata dall'Osservatorio sulla mobilità sostenibile di Airp (Associazione italiana ricostruttori pneumatici) nella Penisola ci sono 60 automobili ogni 100 abitanti (in Germania sono 57, in Gran Bretagna 51, in Francia 49). Tra le regioni il Lazio ha 69 automobili ogni 100 abitanti, seguita da Umbria (67), Piemonte e Valle d'Aosta (64).

La condivisione dell'automobile supera il concetto di proprietà dell'autoveicolo, consentendo di pagare solo per l'effettivo utilizzo del servizio. I servizi di car-sharing funzionano così: l'utente sottoscrive un abbonamento annuale (il costo varia da una città all'altra e in media si aggira intorno ai 100 euro).

In genere viene anche richiesto un deposito cauzionale contro eventuali danni, restituito in caso di mancato rinnovo dell'abbonamento. Le tariffe vengono calcolate all'ora e al chilometro e variano in caso di uso diurno o notturno, di giorno ferialo o festivo. Il pagamento avviene una volta al mese e comprende il rifornimento di carburante, che avviene presso i distributori convenzionati in modo da risparmiare

rispetto ai costi di mercato. I vantaggi non finiscono qui: ricorrendo al car-sharing, vengono eliminati tutti i costi indipendenti dall'utilizzo del mercato, vale a dire l'acquisto (con relative tasse), la manutenzione (le società che gestiscono il servizio di condivisione si rivolgono a società convenzionate ottenendo sensibili risparmi rispetto ai privati) e assicurazione (un utente neopattentato non paga più di un adulto con esperienza).

Eppure il servizio non decolla: le città aderenti al circuito nazionale Iniziativa car-sharing che hanno avviato iniziative in tal senso sono una ventina. Tra le facilitazioni per gli utenti ci sono l'accesso alle zone a traffico limitato, l'utilizzo delle corsie preferenziali (quelle solitamente riservate ai mezzi pubblici) e la sosta gratuita.

### Dieci città coinvolte

Dati aggiornati a marzo 2008

	Inizio	Auto	Utenti	Parcheggi
Bologna	Agosto 2002	40	1082	24
Firenze	Aprile 2005	27	897	18
Genova	Luglio 2004	52	1749	33
Milano	Settembre 2001	59	1749	38
Modena	Aprile 2003	18	250	12
Parma	Febbraio 2007	19	345	12
Rimini	Estate 2002* / Marzo 2003	5	57	5
Roma	Marzo 2005	36	817	22
Torino	Novembre 2002	98	1560	65
Venezia	Agosto 2002	54	2614	10
<b>Totale</b>		<b>408</b>	<b>11.120</b>	<b>239</b>

\* Servizio sperimentale

### I GESTORI

**Bologna**, nicola.nassisi@atc.bo.it  
**Firenze**, info@carsharingfirenze.it  
**Genova**, p.caputo@genovacarsharing.it; m.silvestri@genovacarsharing.it  
**Milano e Rimini**, nicoletta.morrone@carsharingitalia.com  
**Modena**, baroni@atcm.mo.it  
**Parma**, l.gola@infomobility.pr.it  
**Roma**, valdo.mastrangelo@atac.roma.it; carlo.gentile@atac.roma.it  
**Torino**, flaminio.orazzini@carcityclub.it; umberto.vitrotti@carcityclub.it  
**Venezia**, affari generali@asmvenezia.it

