



sabato 14 giugno 2014

## L'auto condivisa al posto della privata A Milano sparite 15 mila vetture

MILANO — Una tessera e un'app per il telefonino. È quello che resta. «Una delle nostre auto l'abbiamo venduta». Ne avevano due. Una la usa, ancora, il marito. L'altra rimaneva spesso parcheggiata. «Vado al lavoro con i mezzi pubblici», racconta la moglie. «La usavo quando pioveva. O quando sapevo che la sera avrei fatto tardi». Eccola, è questa l'auto tagliata. Sacrificata: «Ci siamo abbonati a due servizi di car sharing». Storia recente di una coppia di professionisti milanesi. E delle loro abitudini di mobilità: una macchina in meno, sostituita dalla tessera e l'applicazione che consentono di utilizzare le auto in condivisione (a Milano sono più di 1.300). E allora, la domanda è: quanto si sta diffondendo questa scelta? Per ora, si può ragionare su un dato: le macchine di proprietà dei milanesi erano 716 mila nel 2012; sono diventate 701 mila nel 2013, anno di partenza del car sharing. Taglio secco: meno 15 mila. Mai nell'ultimo decennio s'era registrata una riduzione così marcata.

**CORRIERE DELLA SERA**

L'assessore alla Mobilità del Comune di Milano, Pierfrancesco Maran, è stato il primo a credere nel car sharing in una grande città italiana. Spiega: «È la prima volta che assistiamo a un cambiamento così radicale, nelle abitudini dei cittadini non motivato da un divieto ma da una nuova opportunità». È sufficiente per alimentare l'idea del «condividere per rottamare»? Continua Maran: «Bisogna notare che grazie alle nuove tecnologie il cambiamento avviene a ritmi rapidissimi. A Milano in 3 mesi avevamo già 100 mila iscritti e lo stesso sta accadendo oggi a Firenze e a Roma».

Il quadro d'insieme è questo. Il calo delle macchine a Milano è un dato storico. La crisi economica ha inciso. Dal 2004 al 2012, in media la riduzione è stata di quasi 3 mila auto l'anno. Il meno 15 mila del 2013 però ha colpito gli analisti. Dall'altra parte, la macchina in condivisione cresce. Quadro attuale: Car2go (gestito da Mercedes), 600 Smart, 65 mila iscritti, 25 mila noleggi a settimana; Enjoy (servizio Eni), 600 Fiat Cinquecento e 44 Cinquecento L, 80 mila iscritti e 500 mila noleggi in cinque mesi; il terzo gestore, Twist, mette in strada 80 Up! (che aumenteranno dopo l'estate). Ecco, a che punto si incrociano la riduzione delle auto private e l'esplosione di quelle condivise?

Luca Studer, docente del Laboratorio mobilità e trasporti del Politecnico di Milano, risponde: «Un'alternativa vera all'auto di proprietà ha di certo avuto un effetto, anche se per ora è difficile da quantificare». Si pensa a due gruppi sociali, in particolare: le famiglie con due auto; i ragazzi giovani. «In questi casi — continua Studer — è ipotizzabile che l'idea di rinunciare all'auto sia molto concreta. Ovviamente c'è un effetto combinato con la crisi: meno disponibilità economiche, costi di mantenimento, alternativa disponibile e soddisfacente».

Milano resta un'avanguardia, ma i servizi di car sharing si espandono: 300 Cinquecento di Enjoy (a breve diventeranno 600) a Roma da inizio giugno; 500 Smart di Car2go a Roma e altre 200 da poco a Firenze. Conclude l'assessore Maran: «Il ruolo della politica è fondamentale: abbiamo creato delle regole, consentito di offrire nuovi servizi, fare investimenti, assumere lavoratori, non solo accogliendo multinazionali che già lavoravano nel campo, ma facendo nascere nuove imprese italiane».

Gianni Santucci

© RIPRODUZIONE RISERVATA

