Pagina a cura
di Alberto Caprotti

Scenari

Dopo il boom di quello pubblico, il car sharing tra privati diventerà una realtà? Aziendale, condominiale, o riservato solo a parenti e amici: ecco come funziona la "proprietà flessibile"

CAR SHARING. In Italia ha 700mila iscritti in 30 città, con molti operatori e circa 6.000 auto disponibili

Condivido l'auto Però è la mia

ALBERTO CAPROTTI

Noleggiare la nostra auto a conoscenti e amici, quando non ci serve: la rivoluzione, più che economica, è concettuale. Specie in un Paese come il nostro, abituato ormai alla condivisione di mezzi e servizi, ma a patto che non si tratti di beni di proprietà di cui usufruiamo giornalmente. A Bonn e a Berlino invece da qualche settimana chi possiede una Smart può già affittarla a chi vuole, senza bisogno di consegnare le chiavi grazie alla tecnologia che sfrutta le connessioni di bordo. E lo stesso sta facendo Audi attraverso il progetto "Unite" a Stoccolma, mentre Mercedes punta su "Croove" una sorta di Airbnb su quattro ruote in cui gli automobilisti potranno noleggiare la propria vettura ad altri utenti attraverso una app che fa incontrare domanda e offerta.
Si chiama *peer to peer* questa particolare forma di car-sharing che supera i modelli sinora conosciuti dopo il boom registrato in tutto il mondo delle auto condivise: numeri davvero importanti anche in Italia dove gli iscritti ai vari vettori sul mercato sono già 700mila e il servizio è ormai disponibile in 30 città con una flotta di circa 6.000 veicoli.
Il nuovo noleggio tra privati invece parte da una realtà incontrovertibile: mantenere un'auto oggi in Italia significa in media 3.500 euro l'anno di costi fissi (dato ACI): se ipotizziamo di usarla 4 ore a settimana – la media nazionale – cioè 208 ore all'anno, risulta che per guidare il proprio mezzo si spendono 17 euro all'ora, carburante escluso. È chiaro dunque come possa essere interessante l'idea di metterla la in affitto nei lunghi periodi in cui non viene utilizzata.
Seguendo questa logica a Milano, nell'ambito del progetto europeo Sharing Cities è stata avviata, attraverso l'invio di un questionario orientativo per valutarne l'interesse, l'idea di un servizio di car sharing condominiale che potrebbe mettere a disposizione a costi contenuti una vettura elettrica per un gruppo di 15-20 condomini. Si tratterebbe di un'ulteriore evoluzione del concetto di sharing, simile a quello dell'acquisto condiviso avviato da Nissan a Parigi con la nuova Micra. Il programma pilota del costruttore giapponese prevede che piccoli gruppi di persone (da tre a cinque) con esigenze simili possano sottoscrivere un contratto annuale per condividere la city car: una app specifica gestisce i "turni" mentre la tariffa mensile di noleggio (da 69 a 115 euro) comprende assicurazione, manutenzione e un tetto di 15mila km percorribili all'anno.
Anche i costruttori hanno dunque compreso che il loro ruolo di venditori di auto si è già trasformato in quello di produttori di servizi. E che la mobilità condivisa è un tassello molto importante anche del loro futuro. Non è un caso che già oggi negli Stati Uniti chi acquista una Tesla può farla configurare in fase di ordine per essere noleggiata a conoscenti e amici, ovviamente per incassare un corrispettivo. Lo stesso vale per Peugeot che dal marzo scorso ha avviato un progetto simile in Francia. Bmw invece sta espandendo il suo "ReachNow", il car sharing americano "gemello" dell'europeo DriveNow che opera in forma tradizionale: dopo il progetto pilota di San Francisco e le aperture a Seattle e a Portland, nei mesi scorsi, l'operatore tedesco è sbarcato anche nel quartiere newyorkese di Brooklyn, pronto a sperimentare nuovi servizi tra cui il noleggio tra privati.
Gli scenari possibili sono tre: condividere la propria auto con tutti, o con gruppi "chiusi" (parenti e amici), oppure ancora all'interno di un'organizzazione. Scelta quest'ultima già in voga nelle flotte aziendali e che supera il concetto dell'uso esclusivo dei mezzi assegnati. Per le flotte soprattutto poi, l'opzione elettrica abbinata allo sharing potrebbe diventare una nuova frontiera: Nissan ad esempio ieri ha presentato MOV-E, il primo servizio di mobilità aziendale in condivisione con piattaforma dedicata su App, in grado di poter scambiare energia tra l'auto e la rete attraverso l'integrazione con la tecnologia Vehicle-to-Grid sviluppata con Enel.
Non è però ovviamente tutto così semplice e senza problemi. La tecnologia richiede un inevitabile rodaggio, ed esistono ostacoli normativi non indifferenti al noleggio tra privati. Il primo, almeno in Italia, lo indica lo stesso Codice della strada che, all'articolo 84, vieta la locazione senza conducente di veicoli la cui carta di circolazione non specifichi che sono destinati a questo uso. Altro ostacolo quello della polizza assicurativa che deve coprire sia il titolare della vettura quando la usa sia il locatario: un problema di doppia tutela sullo stesso mezzo che in Francia è stato superato offrendo polizze che coprono completamente il proprietario con assicurazione di tipo "casco" e su responsabilità civile, e il conducente con un'assicurazione per la responsabilità civile con franchigia.

© RIPRODUZIONE RISERVATA

3.500

È il costo in euro del mantenimento (benzina esclusa) di un'auto: considerando i tempi in cui resta inutilizzata, guidare ci costa 17 euro all'ora

Il listino della nuova Alfa Romeo Giulia parte da 35.500 euro

La verità (che separa) sulla Giulia

La prova

Splendida da guidare, fatica a imporsi sul mercato: ecco perchè

Era attesissima, è arrivata tardi. Piace a molti, non convince tutti, di certo le manca la "coda". La Giulia resta la più discussa berlina italiana degli ultimi anni. Sì, si può dire nel suo caso, malgrado l'impronta ormai definitivamente americana di Fca. Non solo perchè la sfornano a Cassino (Frosinone) ma soprattutto perchè si porta sulle ruote pregi e difetti della sua italianità.
Così ci sono gli estimatori a prescindere, quelli che un'Alfa Romeo "vera", cioè sportiva, grintosa e affascinante, la aspettavano da troppo tempo. Poi ci sono quelli che sono rimasti folgorati dalle sensazioni che garantisce al volante, così appaganti che per loro basterebbero anche se la vendessero solo viola a pallini rosa e non avesse i sedili. Infine resiste il partito di quelli per i quali solo i tedeschi sanno fare le auto, e che - prevenuti e incrollabili - un confronto nemmeno lo accettano.
Bene, è probabile che abbiano ragione tutti. Perchè spesso la verità (molto spesso se si parla di automobili) è soggettiva: gusto e sensazioni personali superano anche l'oggettività dei fatti. Nel caso della Giulia però, la sensazione è che il modello del definitivo rilancio di Alfa fatichi non poco a mettersi in moto. Anche i numeri sono contraddittori: da un lato, come riporta Automotive News Europe-Jato Dynamics, nell'intero 2016 sono stati prodotte a Cassino oltre 25mila Giulia e ne sono state vendute in Europa, Italia compresa, solo poco più di 10mila unità. A fine anno c'erano, quindi 15mila vetture in stock, che sono state offerte con sconti altissimi alle flotte per essere smaltite.
Le vendite dunque sono ancora nettamente al di sotto della produzione. È vero però anche che nello scorso mese di marzo, per la prima volta nella sua storia, Giulia (con 887 immatricolazioni) ha superato nelle vendite complessive due delle sue principali rivali: Mercedes Classe C e Bmw Serie 3. Un risultato che assume ancora maggiore rilevanza – come giustamente sottolinea il blog specializzato "Autologia" – considerando il fatto che le concorrenti tedesche possono contare su una gamma molto più variegata rispetto alla berlina di Alfa Romeo, che invece è presente sul mercato in un'unica configurazione e soprattutto senza la versione station wagon. Tra le rivali della Giulia infatti solo Audi A4 a marzo 2017 è riuscita a fare meglio sul mercato italiano, ottenendo 1.160 nuove immatricolazioni, e di queste quasi tutte (1.081) sono station wagon.
Sommessamente diciamo che la nostra prova della versione che ci pare la più giusta per questa vettura, il 2.2 diesel da 180 CV, ci ha lasciato soddisfatti, ma con riserva. L'estetica non è molto originale (le linee sembrano un puzzle di design già visti altrove) ma nell'insieme è molto gradevole: la Giulia è una classica berlina a trazione posteriore, con forme non esagerate, e la caratterizzante grande calandra a nido d'ape anteriore. Per strada non si fa notare più di tanto, e questo è un pregio. Stretto l'accesso al bagagliaio, che con 480 litri è uguale per capienza alle già citate tedesche. Più sacrificata invece l'abitabilità complessiva, con il divano posteriore fisso (e senza bracciolo), che impedisce di modulare lo spazio: dietro tre adulti non viaggiano comodi. Poi la accendi, e allora sorridi a 32 denti: le prestazioni esaltano, il cambio automatico a 8 rapporti è velocissimo, i freni potentissimi, lo sterzo molto preciso, il tutto sorretto da un telaio e da sospensioni adeguate che ti fanno sentire la vettura "in mano" in ogni situazione . Alla Giulia manca invece una fetta della tecnologia più moderna di ausilio alla guida, e parte della qualità delle rivali: dalle plastiche alla componentistica un po' datata nella concezione, come la leva joystick del cambio che imita quella introdotta da Bmw anni fa, senza regalare la stessa percezione al tatto. Concludendo: la Giulia vale molto, regala grandi sensazioni, ma poteva dare di più. Se basta questa come verità, diciamo che è una splendida incompiuta.

Alberto Caprotti

© RIPRODUZIONE RISERVATA

I DATI DI APRILE

Mercato in calo, per la prima volta dopo 34 mesi

Dopo una crescita del 12% nel primo trimestre, con aprile è arrivato il primo dato negativo per il mercato dell'auto dopo 34 mesi consecutivi. Le autovetture immatricolate in Italia sono state 160.359 con una perdita del 4,62% su aprile 2016. In particolare è forte la flessione degli acquisti dei privati: -17,1%. Questo calo è però soltanto apparente, per diverse ragioni. La prima è che aprile ha avuto due giorni lavorati in meno rispetto allo stesso mese del 2016 (e in termini di immatricolazioni mensili un giorno lavorato vale circa il 4,5%). A ciò si aggiunge che il mese ha offerto eccellenti opportunità di "ponti" che hanno indotto gli italiani a preoccuparsi più delle vacanze che degli acquisti di beni durevoli. Secondo Gian Primo Quagliano, presidente del Centro Studi Promotor, il dato non rappresenta dunque una battuta d'arresto nella ripresa delle vendite di autovetture nel nostro Paese che dovrebbe ritrovare il segno positivo in maggio. Il primo quadrimestre 2017 archivia infatti comunque 743.321 vendite, segnando un incremento dell'8% sullo stesso periodo dello scorso anno. Quanto ai singoli marchi, Fiat-Chrysler ha immatricolato ad aprile quasi 46.900 vetture, ossia il 4% in meno rispetto all'anno scorso per una quota del 29,2%.

Ferdinando Sarno

ControMano

Multe e fisco, meglio di no

Funziona così, da anni, in Svizzera, Svezia, Grecia e Finlandia. Ora anche in Gran Bretagna in caso di superamento dei limiti di velocità in auto l'ammontare della sanzione da pagare dipenderà dal reddito risultante dal profilo fiscale di chi commette l'infrazione. Ovvia la domanda successiva: da noi funzionerebbe? In passato si ipotizzò di inserire una norma analoga nel Codice della Strada, poi non se ne fece nulla. Ma potrebbe anche essere un bene: a parte che servirebbe un improbabile rapporto agile tra dinosauri (Fisco e Motorizzazione), le multe in base al reddito finirebbero per penalizzare solo chi dichiara il vero. Siamo un Paese bizzarro in cui anche di fronte alle cose migliori importabili dagli altri, in alcuni casi è d'obbligo rispondere: no grazie, non siamo attrezzati.