

napoli.ilriformista.it

Metro in tilt e de Magistris non vuole il car sharing - Il Riformista Napoli

Emilia Missione

8-10 minutes

Per **Elisa** quelle macchinine gialle elettriche sono la soluzione ideale per andare ogni giorno in ufficio, nella Ztl della Capitale. **Angela** ammette di sentirsi un po' in colpa, «cammino molto meno a piedi» ma, spiega, «noleggio l'auto anche per andare in palestra. In qualche modo compenso. Oppure no?». Per **Luigi**, invece, lo scooter elettrico è perfetto per coprire la distanza tra casa sua e la stazione di **Milano Centrale** ogni volta che deve tornare a Napoli. Ma, una volta sceso dal treno, l'app smette di funzionare e l'unica alternativa al taxi per raggiungere casa dei suoi genitori a **Posillipo** è una combo metro-autobus, e qualche chilometro a piedi, che allunga il tragitto di almeno un'ora.

Storie quotidiane di **sharing mobility free floating**, mobilità condivisa a flusso libero, che in alcune città italiane si declina in auto, moto, biciclette e sì, anche in monopattini elettrici, a disposizione degli utenti entro un perimetro stabilito. Sono necessari un'app, la **patente** e la **carta di credito** e, senza andare in nessun ufficio, in poche ore si è abilitati al noleggio. Basta cercare il veicolo più vicino attraverso il gps del proprio smartphone, prenotarlo, raggiungerlo e, pin alla mano, si è pronti a partire. Una volta a destinazione si può parcheggiare liberamente, senza preoccuparsi di costi aggiuntivi.

Il servizio, ampiamente diffuso in **Europa** e negli **Stati Uniti**, negli ultimi anni è entrato a far parte della vita quotidiana di molte delle principali città italiane. Ma tra queste non c'è **Napoli**. Secondo i dati del report 2018 dell'**Osservatorio sulla sharing mobility**, a **Milano** sono disponibili oltre 3000 auto e almeno cinque diversi

operatori di scooter sharing, a Roma quattro società offrono servizio di noleggio auto free floating, mentre a **Firenze**, per una pedalata lungo l'**Arno**, si può scegliere tra 4000 biciclette disseminate in città. A Napoli, invece, il radar delle app di sharing iniziano a pulsare a vuoto, alla ricerca di veicoli fantasma.

Possibile che a nessuna tra le società di sharing mobility sia venuto in mente di investire nel capoluogo campano, terza città per numero di abitanti e con una richiesta di mobilità turistica sempre più alta? A sentire **Sharenow**, la multinazionale tedesca nata dalla recente fusione tra **Car2go** e **Drivenow**, quest'ultima del gruppo **Bmw**, sembrerebbe che sia andata proprio così. «L'azienda non ha avuto e non ha al momento in programma di avviare un progetto di carsharing a Napoli», è la posizione snocciolata dall'ufficio stampa che, nel chiarirne le ragioni, si attorciglia in una tautologia senza sbocco. «Nessun pregiudizio», ci tengono a specificare, memori forse dello scivolone del 2016 quando nell'aggiornamento alle condizioni generali di contratto, al punto 9, comma 3, lettera O ci tennero a sottolineare che «Il Cliente non può utilizzare il veicolo car2go per effettuare viaggi in **Campania, Puglia, Calabria, Basilicata, Sicilia** o per effettuare viaggi all'estero».

Più possibilista, ma non meno politically correct, la posizione di **Enjoy**, il brand di **Eni** stampato su quasi 2500 **Fiat 500** rosse disseminate tra **Milano, Roma, Torino, Firenze, Bologna** e unica ad aver tentato l'impresa al Sud. Nel 2016 sbarcarono a **Catania**, salvo poi ritirarsi nel maggio scorso per i troppi atti vandalici ai danni delle auto. «Non appena il **Comune di Napoli** indirà un bando per i servizi di car sharing – dicono – Enjoy valuterà certamente la possibilità di contribuire alla mobilità sostenibile della città».

Un'iniezioni di schiettezza, invece, arriva da **Enrico Pascarella**, country manager per l'Italia di **Ecooltra**, la società spagnola leader in Europa che con i suoi motorini elettrici ha semplificato la vita di molti romani e milanesi. «Il problema principale è la sicurezza – spiega- Se proponessi all'amministratore delegato di aprire a **Napoli** mi darebbe del pazzo. Rispetto alla città esiste una reputazione, purtroppo confortata dai dati, che scoraggia un

investimento del genere». «È molto più probabile – continua – che ci espanderemo verso la **Costiera Sorrentina**, ma non a Napoli».

Del resto, fa notare, nemmeno dall'amministrazione sono arrivati segnali incoraggianti. «Non siamo mai stati contattati – racconta Pascarella – né il Comune ha avviato progetti di sharing mobility propri, tali da dimostrare agli investitori privati che esiste un mercato possibile. A Roma, che non è una città più semplice di Napoli, la sindaca **Raggi** ci chiede costantemente di allargare il servizio».

Che le responsabilità siano da ricercare nelle stanze di **Palazzo San Giacomo** lo si avverte anche da quanto racconta **Massimo Ciuffini**, coordinatore dell'Osservatorio nazionale sulla sharing mobility, nato con il supporto del **Ministero dell'Ambiente** e di quello dei **Trasporti**, per fare da trait d'union tra istituzioni pubbliche e operatori di mobilità condivisa.

«Abbiamo avuto contatti con la giunta De Magistris tra il 2016 e il 2017 – racconta Ciuffini -. Il Comune aveva vinto un bando europeo dedicato al car sharing e noi, come osservatorio, abbiamo iniziato a sondare il terreno tra gli operatori».

Proprio in quegli anni, però, il mondo del car sharing stava cambiando lasciando sempre di più la forma station based, ovvero con vetture da riportare in un luogo preciso, verso il free floating. «L'amministrazione avrebbe dovuto preparare un bando ispirato al modello a flusso libero – spiega Ciuffini – ma quel quadro europeo di riferimento, con il passare dei mesi, non andava più bene. E poi le compagnie chiedevano numeri e obiettivi definiti. Una chiarezza che, così come la manifestazione d'interesse, non è mai arrivata da Palazzo San Giacomo».

L'esito di quell'esperienza, e l'assenza di tentativi successivi, sono indizi di uno scarso interesse dell'amministrazione rispetto al tema. «L'impressione – continua Ciuffini- è che la questione della sharing mobility non sia tra le priorità del Comune. Forse, perché non lo è nemmeno per i napoletani». Un'ipotesi plausibile, che prende le forme di una conseguenza frutto di un circolo vizioso. Se per i napoletani il car sharing non è una priorità è perché sono tradizionalmente abituati a contare su un mezzo proprio. Perché?

Perché il trasporto pubblico, tra lavori infiniti e disservizi, non è ritenuto sufficientemente affidabile.

A confermarlo è **Marco Percoco**, professore dell'**Università Bocconi**, specializzato Economia dei trasporti. «In una città come Milano – ci spiega – avere un mezzo proprio non è una necessità. Il rapporto tra i costi per l'acquisto e il mantenimento e i benefici che ne derivano non regge, soprattutto perché esiste una rete di trasporto pubblico, integrata da numerosi servizi di sharing, che connettono efficientemente la città». Del resto, non fa mistero sul fatto che esistano delle difficoltà oggettive per avviare questo tipo di progetto a Napoli neanche **Mario Calabrese**, assessore ai Trasporti della giunta De Magistris dal 2013, oggi fuori da Palazzo San Giacomo.

«La sharing mobility è stato un obiettivo del mio assessorado – ci spiega – ma non nascondo che abbiamo incontrato tanti ostacoli, anche interni». Accanto alla reticenza degli operatori, infatti, è emersa in Consiglio comunale una chiara volontà politica di bloccare l'avvio di progetti di sharing mobility. «Sono stati proprio alcuni consiglieri di maggioranza – racconta Calabrese – a fare ostruzionismo per salvaguardare interessi di categoria. Primo fra tutti il monopolio dei tassisti».

Ma una svolta, ci dice, potrebbe arrivare. «Prima di lasciare il mio posto al Comune – ci dice l'ex assessore – mi sono assicurato che fossero pronti due bandi: uno per il car sharing, l'altro per il noleggio free floating delle biciclette. Dovrebbero essere pubblicati a breve e spero che questa volta gli interessi convergano».

© Riproduzione riservata