

Quello che pensano gli italiani sulla mobilità



ALL'AUTO
**NON CI
RINUNCIAMO**

INCHIESTA



a cura della redazione

La Ferrari a idrogeno, la Porche a batterie e un bel SUV ibrido. Trattasi dei sogni *mostruosamente proibiti* di alcuni italiani (per fortuna non tutti), come avrebbe detto un Paolo Villaggio d'altri tempi. O forse, più semplicemente, si tratta degli incubi dei nostri tempi.

La mobilità è un problema, il traffico un assillo, l'inquinamento una costante minaccia. Eppure, al di là delle intenzioni di facciata, molti sono ancora affascinati dai cavalli più che dal fieno (inteso come biocombustibile), dall'apparenza (la linea filante, il frontalino aggressivo) e non dall'essenza (già, ma quanto "beve" quel motore così potente?).

Allo stesso tempo, se il caro petrolio strozza le famiglie e le imprese e un litro di benzina è diventato più costoso di molti vini venduti al supermarket, poco importa all'atto pratico. Le abitudini degli italiani al volante sono cambiate solo in maniera trascurabile. All'auto non si vuole proprio rinunciare, costi quel che costi il carburante.

Dall'indagine promossa da Nuova Energia sugli italiani e la mobilità emergono molti aspetti. Ora inquietanti, ora paradossali, ora contraddittori. Con un *fil rouge* abbastanza chiaro: non di rado le idee sono intricate come una strada nell'ora di punta. Con il cuore si vagheggiano soluzioni drastiche, ma poi la mano corre al portafoglio e allora... guai a chiedere anche solo un euro in più al cittadino per migliorare lo stato delle cose (a parte rare encomiabili eccezioni). All'auto a 12 cilindri non si vuole rinunciare, però poi ci si mette il cuore in pace dicendosi disposti ad alimentarla in modo pulito (purché sia qualcun altro a pagare eventuali costi aggiuntivi). Lo immaginate il rombo di una Lamborghini seguito dalla tipica puzza di patatine fritte che rilascia la combustione del biodiesel?

Oppure si chiede al governo – locale o centrale - di intervenire chiudendo il centro, raddoppiando la flotta degli autobus, potenziando i parcheggi di interscambio; si plaude al *car sharing* come a una grande e positiva idea rivoluzionaria. Ma nel frattempo... usatele voi quelle diavolerie e lasciateci ancora guidare per un po' la nostra bella auto privata.

Altro elemento emblematico, l'auto a metano (già oggi sul mercato) ha ricevuto più o meno gli stessi consensi di quella a idrogeno (di là da venire). Fuori gioco l'elettrico: non se lo fila proprio nessuno; riceve un quinto degli applausi tributati all'idrogeno. Insomma, quando gira la chiave nel cruscotto l'italiano sembra preferire un uovo dopo domani a una gallina oggi. Sarà...

A sorpresa, la situazione sembra migliore – in termini di consapevolezza dei problemi e di possibili soluzioni per risolverli - nell'area milanese, troppo spesso additata a esempio negativo. E questa è certamente una delle notazioni più interessanti emerse dall'inchiesta.

Come si è proceduto

Tra la fine di maggio e i primi giorni di luglio Nuova Energia ha promosso un'inchiesta su tutto il territorio nazionale, sul rapporto tra i cittadini e la mobilità. L'indagine prevedeva sette domande con risposte "chiuse" e ha coinvolto 392 intervistati maggiorenni e patentati. All'area della città di Milano e dell'hinterland è stato dedicato un approfondimento particolare (41 per cento del campione intervistato).

QUESTA INIZIATIVA È STATA REALIZZATA CON IL SUPPORTO DI



Il campione intervistato da Nuova Energia

	intervistati	% sul totale
Italiani (ad esclusione dell'area milanese)	232	59,2
Area milanese	160	40,8
TOTALE	392	100

CITYCAR FUORI DAL BOX SOLTANTO A MILANO

La prima domanda del sondaggio chiedeva: *Devi acquistare oggi la tua nuova auto e hai budget illimitato: che vettura scegli?*

Quesito un po' cattivello, poiché va a toccare le corde dei desiderata e sollecita una scelta emozionale più che razionale. Posso spendere qualsiasi cifra, perché non approfittarne? Lo scopo era proprio questo, capire quale è l'auto dei sogni. Non quella che si è costretti a prendere per far tornare i conti a fine mese, ma quella che si vorrebbe guidare.

In altre parole, cosa si cerca in un'auto. Un semplice mezzo di trasporto comodo e risparmiato, ritagliato sulle esigenze della famiglia? Un bolide da scatenare (sì, ma dove?) o una vettura di rappresentanza? Un fuoristrada... per farsi strada in ogni situazione? Il risultato del sondaggio di Nuova Energia evidenzia in effetti come l'auto sia ancora vista più come un fine che come un semplice mezzo.

La maggioranza degli italiani – quasi il 29 per cento - predilige il SUV o l'auto fuoristrada: muscoli e volume più che testa e agilità. Poi, nella hit parade delle scelte, viene la berlina, con il 26 per cento dei consensi. Solo terza l'auto da città (che sia



monovolume compatta o citycar), a ridosso del 23 per cento e "tallonata" dalle sportive fuoriserie (22 per cento). Profondamente diversi i dati raccolti nell'area milanese. Evidentemente i problemi di traffico hanno promosso una "evoluzione della specie" esaltando le qualità tipiche delle vetture più maneggevoli. Le rilevazioni condotte nella metropoli lombarda hanno dato i seguenti risultati: per il 38 per cento il veicolo ideale è proprio la citycar, per il 23 la berlina, per il 21 i SUV.

BLACK OUT ASSOLUTO PER IVEICOLI ELETTRICI

Scelta l'auto dei propri sogni, bisogna alimentarla. Non certo a sorpresa le opzioni più gettonate rimangono i combustibili tradizionali: benzina e gasolio, assieme, superano il 50 per cento e sfiorano addirittura la soglia del 60 nell'area milanese. Gli "alternativi" conservano un certo fascino. Ma a ben guarda-



re, anche qui emerge una contraddizione di fondo degli italiani. Auto elettriche, a metano e a GPL sono già oggi disponibili nei concessionari delle nostre città; inoltre le principali case costruttrici di veicoli proprio in questi ultimi tempi hanno investito parecchio nella promozione di tali modelli. Eppure la realtà del presente fa fatica ad imporsi, mentre resta diffuso il fascino futuribile dell'idrogeno. Qualche dato più nel dettaglio. Su scala nazionale il diesel si conferma l'opzione più gettonata, con il 28,5 per cento delle preferenze. Secondo gradino del podio per l'alimentazione a benzina (23,3 per cento). Una sorpresa piacevole riguarda la terza piazza, dove si posiziona la trazione ibrida (11,4 per cento). E questo è un bel segnale. Studi recenti (vedi anche *Nuova Energia* numero 3-2006)



confermano infatti che la soluzione dell'abbinamento motore tradizionale-elettrico è la più appetibile in termini di rapporto qualità/prezzo, effettiva immediata disponibilità, consumi ed emissioni lungo tutta la filiera dal pozzo alla ruota.

Metano e idrogeno se la giocano quasi alla pari, sul filo del 10 per cento. Il resto sono solo gocce, in un serbatoio molto ampio. Il GPL rimane nell'ombra (meno del 5 per cento dei consensi), il biocombustibile beneficia di una fiammata di interesse (6 per cento) mentre l'elettrico chiude ingloriosamente la coda della classifica. Neppure il 2 per cento degli italiani gli dà fiducia. Ancora una volta è interessante confrontare questi valori con quelli dell'area milanese. All'ombra della Madonnina la soluzione ibrida spopola e raggiunge addirittura il 15 per cento. Crollano metano e GPL (assieme si aggiudicano solo il 6 per cento dei consensi), si conferma invece il dato nazionale sull'idrogeno (preferito dall'8 per cento). E questo sinceramente è un dato che sorprende visto che Milano, attraverso una serie di progetti, si era candidata più volte al ruolo di capitale nazionale dell'H₂.

FINALMENTE ESSERE È MEGLIO DI APPARIRE

Un vecchio detto della saggezza popolare dice che "apparire senza essere e come filare e non tessere". Da sempre l'italiano al volante si è comportato in questo modo, privilegiando l'auto intesa come *status symbol*: il design e la linea più gettonati della capacità di contenere i consumi o della sicurezza. Un fatto paradossale: scegliendo una vettura si tendeva a privilegiare più le sue caratteristiche da ferma che non le valenze una volta messa in moto.

L'indagine condotta da *Nuova Energia* ha rilevato una certa inversione di tendenza. Il controllo (dei consumi) comincia a prevalere sulla potenza, e la famiglia (con le sue esigenze) sulla malia di un marchio di prestigio appiccicato sul cofano.

Ma ecco i risultati. Alla domanda *Quali caratteristiche hanno contato di più nell'acquisto della tua auto* e in presenza di risposte multiple il 45 per cento degli italiani ha privilegiato design e linea. Stesso identico dato, però, per la voce sicurezza. Apparire ed essere, finalmente, sullo stesso piano.

Anche il prezzo è importante. Secondo il 44 per cento del campione intervistato è una delle variabili determinanti nella scelta di una vettura. Peccato che questa attenzione al portafoglio si limiti solo all'atto dell'acquisto, mentre i costi di gestione rimangono per molti un aspetto poco influente.

Seguono, in ordine di importanza, come elemento di decisione, la soddisfazione delle esigenze lavorative o familiari (38 per cento) e i consumi (37 per cento). Fa un po' specie trovare solo in quinta posizione questo elemento chiave. A conferma che manca ancora una cultura diffusa della mobilità sosten-

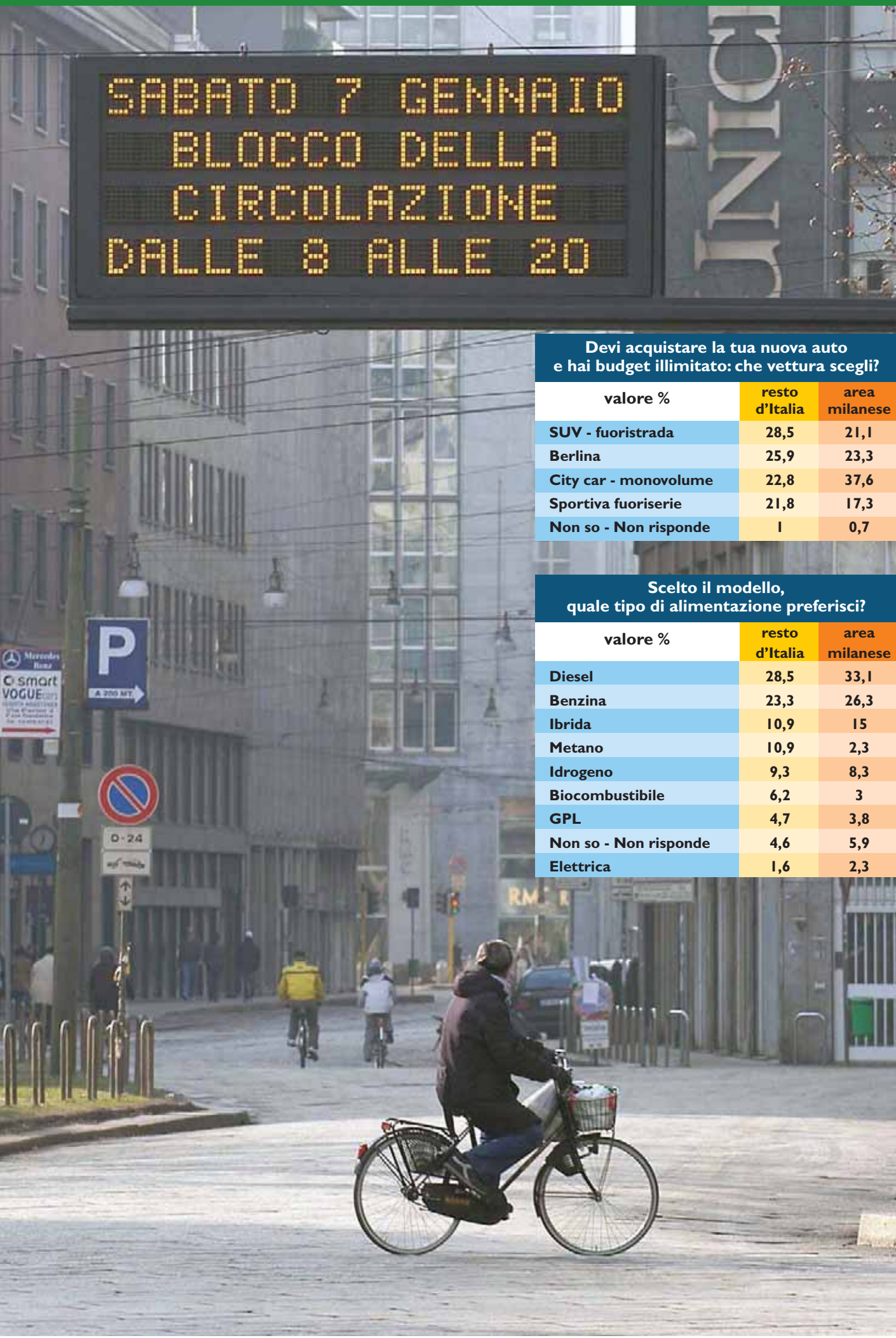
SABATO 7 GENNAIO
 BLOCCO DELLA
 CIRCOLAZIONE
 DALLE 8 ALLE 20

Devi acquistare la tua nuova auto e hai budget illimitato: che vettura scegli?

valore %	resto d'Italia	area milanese
SUV - fuoristrada	28,5	21,1
Berlina	25,9	23,3
City car - monovolume	22,8	37,6
Sportiva fuoriserie	21,8	17,3
Non so - Non risponde	1	0,7

Scelto il modello, quale tipo di alimentazione preferisci?

valore %	resto d'Italia	area milanese
Diesel	28,5	33,1
Benzina	23,3	26,3
Ibrida	10,9	15
Metano	10,9	2,3
Idrogeno	9,3	8,3
Biocombustibile	6,2	3
GPL	4,7	3,8
Non so - Non risponde	4,6	5,9
Elettrica	1,6	2,3





Dentro le risposte di Napoli

Napoli e la Campania amano muoversi in auto di grossa cilindrata (potendo spendere senza limiti) ma vogliono risparmiare sul prezzo del carburante. E soprattutto non vedono nell'ampliamento dei parcheggi e nell'utilizzo del car sharing una soluzione al problema dell'inquinamento da traffico. Anzi, la condivisione del mezzo è una sorta di sconosciuto nell'immaginario "legale" dei nostri, che forse associano la pratica a quella dei "pulmini abusivi" che venivano spacciati per car sharing da organizzazioni criminali napoletane sin dagli anni '80.

Napoletani e campani chiedono, semmai, incentivi per l'acquisto di auto ecologiche e si mostrano vagamente disponibili ad usare di più il mezzo pubblico, ove fosse potenziato.

Ecco come possono essere spiegati questi atteggiamenti. L'auto di grossa cilindrata (berlina o fuoristrada soprattutto) è vista non tanto come uno status symbol, ma come un vero strumento di sopravvivenza, per chi è abituato da anni, soprattutto in provincia, ad utilizzare il mezzo privato per qualsiasi tipo di spostamento, poiché alla fine risulta essere quello più vantaggioso. Le risposte dei napoletani che tendono all'utilitaria sono spinte da altre esigenze: Napoli e la Campania restano i luoghi ove assicurare un automezzo costa forse più che in ogni altra parte d'Italia. Per una dodicesima classe di rischi in provincia di Napoli si arriva a pagare la polizza annuale quanto il prezzo di un'automobile in classe A. Nessuno chiede più parcheggi come soluzione al problema del traffico e del conseguente inquinamento, visti gli ampi insuccessi riportati dalle amministrazioni che pure li hanno promossi. Nel giro di pochi anni si sono dimostrati sottodimensionati rispetto alle reali esigenze dell'utenza.

Piace invece "l'aiutino" per l'acquisto della macchina ecologica, anche se a ben vedere le risposte, le idee non sono affatto chiare. C'è da dare invece più credito alla disponibilità ad usare maggiormente il mezzo pubblico, ove presente: a Napoli oggi si circola agevolmente utilizzando le nuove linee della Metro, le funicolari e il rinato servizio di autobus e tram. Fuori dalla cinta daziaria della città però la situazione cambia: il servizio si fa sempre più rarefatto e poco invitante in termini di puntualità. Un treno più frequente e puntuale (il potenziamento di alcune linee suburbane tra Caserta e Napoli è in atto) resta il sogno di tutti i pendolari.

Mimmo Pelagalli



nibile intesa come efficienza energetica. A seguire il marchio (detta le scelte del 25 per cento degli italiani) e le prestazioni (solo il 22 per cento). Sorpresa: al volante gli italiani tengono d'occhio più la lancetta del serbatoio di quella del tachimetro. Ma a Milano... è tutta un'altra storia. La variabile prezzo balza in prima posizione assoluta (detta le scelte di un milanese su due), seguita a poca distanza dal design e dalla linea (44 per cento). La sicurezza scivola nelle retrovie (30 per cento)



alle spalle anche dei consumi (31).

AUTO PREFERITA... A TUTTI I COSTI

L'inchiesta promossa da *Nuova Energia*, forse un po' a sorpresa, ha anche evidenziato come l'aumento dei prezzi del carburante abbia influito ben poco sulle abitudini degli italiani al volante. Se negli ultimi anni il prezzo alla pompa è cresciuto del 20 o 30 per cento, meno del 10 per cento del campione interpellato ha risposto modificando in maniera sostanziale le sue abitudini. E questo è un fatto che merita di essere sottolineato.

Dimostra che la scelta di combattere l'inquinamento soprattutto in ambito urbano agendo sulla leva fiscale – ovvero aumentando le accise sulla benzina e sul gasolio, come alcuni esperti del settore suggeriscono – va ponderata con grande attenzione. Così, di primo acchito sembra non avere efficacia se non in termini monetari: accresce il gettito ma non riduce la conge-

Quali caratteristiche hanno contato di più nell'acquisto della tua ultima auto?*

valore %	resto d'Italia	area milanese
Design e linea	45,1	43,6
Sicurezza	45,1	30,1
Prezzo	44	51,9
Esigenze familiari o lavorative	38,4	38,3
Consumi	36,8	30,8
Marchio	24,9	16,5
Prestazioni	22,3	22,6
Non so - Non risponde	0,9	0,7

*(possibilità di risposte multiple)

L'aumento del prezzo del combustibile ha modificato le tue abitudini al volante?

valore %	resto d'Italia	area milanese
No	48,7	45,9
Sì, solo marginalmente	42	44,3
Sì, uso molto meno l'auto e viaggio con i mezzi pubblici	5,7	7,5
Sì, ho acquistato un'auto a metano o elettrica	3,6	2,3





Inquinamento da traffico: quale è la tua soluzione?*

valore %	resto d'Italia	area milanese
Incentivi per auto meno inquinanti	62,7	26,8
Potenziamento dei mezzi pubblici	47,2	63,2
La mobilità non è la vera responsabile	16,1	17,3
Ampliamento dei parcheggi	9,3	4,5
Ingresso a pagamento nei centri urbani	8,8	18
Mezzi pubblici meno cari	7,8	11,3
Car sharing	7,2	6,8
Blocco della circolazione	5,2	7,5
Targhe alterne	4,1	1,5
Non so	2,1	0

*(possibilità di risposte multiple)



stione. Tutto dipende da cosa si vuole ottenere davvero...

Ma torniamo ai dati. A livello nazionale il 49 per cento degli interpellati dichiara che l'andamento (al rialzo) dei prezzi del petrolio non ha minimamente modificato le abitudini (dato in linea con quello del capoluogo lombardo, dove si registra il 46 per cento di risposte negative). Il 42 per cento ha risposto di aver modificato in maniera solo marginale le abitudini al volante.

La scelta di usare meno l'autovettura privata privilegiando il mezzo pubblico ha convinto solamente il 6 per cento degli interpellati (7,5 sull'area milanese). Rari i casi di chi ha orientato l'acquisto di un nuovo mezzo sulle alimentazioni alternative quali il metano e la trazione elettrica (3,6 per cento su base nazionale e 2,3 nel milanese).

CI SONO SOLUZIONI PER TUTTI I GUSTI

Merita un particolare approfondimento la successiva domanda posta dal questionario di *Nuova Energia: Inquinamento da traffico, qual è la tua soluzione?* Gli italiani sembrano bocciare le politiche di breve periodo e gli interventi tampone (stile targhe alterne), chiedono alle amministrazioni locali più investimenti (a tutto campo, sul potenziamento della flotta dei mezzi pubblici, sull'ampliamento dei parcheggi, sulla promozione dei veicoli a basso impatto ambientale), ma non hanno il coraggio di chiedere a gran voce politiche più coraggiose (come l'ingresso a pagamento nei centri urbani o il blocco della circolazione). E molti, addirittura, scagionano la mobilità da molte delle responsabilità che le vengono attribuite.

Qualche dettaglio in più. L'opzione in assoluto più gettonata (da 63 interpellati su 100) è quella dell'incentivo all'acquisto di mezzi alternativi. Torna quindi protagonista la variabile prezzo. Poi, grande fiducia viene posta nel potenziamento dei mezzi pubblici (47 per cento delle risposte). Di fatto sono



“Clima” a bordo con norme per ridurre l'impatto ambientale

L'inquinamento dei mezzi di trasporto non esce solo dal tubo di scappamento... ma anche (idealmente) dalle bocchette del condizionatore. Imputati sono i sistemi di climatizzazione, soprattutto di vecchia generazione, che per il normale funzionamento utilizzano gas a effetto serra.

Per fronteggiare il problema il Consiglio e il Parlamento europeo hanno raggiunto un accordo in merito all'approvazione di due misure comunitarie miranti a ridurre le emissioni di gas serra fluorurati dalle auto, per mezzo della promozione di sistemi di climatizzazione innovativi e a basso impatto ambientale.

I provvedimenti attuano una proposta della Commissione risalente al 2003 e

sono costituiti da un regolamento e da una direttiva. Il primo riguarda il contenimento, l'uso, il recupero e la distruzione dei manufatti che utilizzano tali gas e disciplinerà l'etichettatura e lo smaltimento di prodotti e apparecchiature contenenti gli stessi, la comunicazione delle informazioni, i divieti in materia di immissione in commercio di apparecchiature che contengono, o che funzionano, con gas fluorurati, nonché la formazione e la certificazione del personale delle società addette alle attività connesse. La proposta di direttiva, invece, disciplinerà specificamente le emissioni di gas serra fluorurati degli impianti di condizionamento dell'aria dei veicoli e prevede la progressiva

eliminazione dal mercato degli impianti caratterizzati da emissioni con un GWP (Global Warming Potential) superiore a 150.

Il tema della riduzione delle emissioni nel settore automobilistico è stato oggetto anche di un accordo di cooperazione internazionale, siglato in primavera a Saalfelden, in Austria, dalla Commissione europea, dall'EPA (Environmental Protection Agency) e dal CARB (California Air Resources Board), riguardante i sistemi mobili di climatizzazione. In particolare l'accordo prevede che le tre organizzazioni armonizzino le norme di progettazione e collaudo di questi apparecchi.

Pierangelo Andreini



Sorprendenti opinioni negli States

Un sondaggio di opinione promosso da RBC sui problemi energetici degli Stati Uniti ha dato un risultato sorprendente: il 53 per cento dei cittadini è convinto che questi problemi non saranno risolti nel corso della propria esistenza e quasi l'80 per cento respinge l'ipotesi che gli alti livelli raggiunti dai costi dell'energia siano temporanei e che si possa ritornare al passato. I consumatori desiderano l'adozione di immediati interventi da parte delle autorità e sono aperti a misure di protezione dell'ambiente. Il 91 per cento ritiene che detti interventi debbano riguardare il risparmio energetico e le energie rinnovabili. Ma i risultati forse più interessanti, almeno in confronto con la pubblica opinione diffusa in Italia, riguardano proprio l'aspetto della mobilità. Sette americani su dieci hanno dichiarato che la loro prossima auto sarà ibrida e il 52 per cento ritiene che l'acquisto di tali vetture vada incentivato con sgravi fiscali. Il 61 per cento si è dichiarato disponibile a pagare di più per un combustibile pulito, il 67 per cento ha riconosciuto di essere a favore dell'uso dell'etanolo quale combustibile sostitutivo dei combustibili fossili. Infine, la assoluta maggioranza degli interpellati, l'84 per cento, dichiara che l'energia sarà uno dei temi principali che prenderanno in considerazione per giudicare i programmi dei candidati alle elezioni. Il 65 per cento degli intervistati sarebbe d'accordo nell'includere il risparmio energetico tra le materie scolastiche. Oltre il 70 per cento ha dichiarato di essere disponibile ad accettare impianti energetici nella propria città, il resto – ma è una minoranza – si è invece opposto a qualsiasi installazione (rinnovabile o no).

Elio Smedile

queste le uniche alternative ritenute credibili. Tutto il resto scivola al di sotto del 10 per cento. È il caso dell'ampliamento dei parcheggi, ritenuto una mossa vincente solo dal 9 per cento degli italiani. A proposito di parcheggi, l'indagine ha raccolto un interessante parere in controtendenza: "Non parcheggi più numerosi, bensì posti auto più cari, come vero e unico disincentivo all'utilizzo della vettura privata". Una posizione sulla quale potrebbe valere la pena riflettere.

Altre soluzioni? L'ingresso a pagamento nei centri urbani (suggerito da 9 italiani su 100), la riduzione del ticket dei mezzi pubblici (8 per cento), il car sharing (7 per cento), il blocco della circolazione (5 per cento, a dimostrazione che l'italiano medio alla sua auto non vuole proprio rinunciare) e buone ultime le targhe alterne (4 per cento). Vale anche la pena sottolineare che il 16 per cento ha risposto che i problemi dell'inquinamento in ambito urbano non hanno a che fare con la mobilità.

MILANO SI AFFIDA AI MEZZI PUBBLICI

Profondamente diverse le risposte emerse nell'area milanese. Qui in assoluto si privilegia la soluzione del mezzo pubblico. Il potenziamento della flotta convince il 63 per cento degli intervistati (16 punti in più della media nazionale). Gli incentivi all'acquisto di mezzi meno inquinanti vedono un crollo verticale dei consensi (solo 27 per cento, 35 punti percentuali in meno della media nazionale). Grande diffidenza c'è nei confronti dell'ampliamento dei parcheggi (forse la soluzione meno gettonata e segnalata solo dal 4,5 per cento degli interpellati). Invece c'è una buona apertura nei confronti del ticket di ingresso nei centri urbani: 18 per cento, più del doppio rispetto alla media nazionale.

Il blocco della circolazione si dimostra più efficace, almeno nelle intenzioni dei milanesi, rispetto alle targhe alterne che proprio non vanno giù a nessuno.

BABBO NATALE VIAGGIA CON IL CAR SHARING

E poi c'è il car sharing. Una soluzione che per certi versi ricorda Babbo Natale: quasi tutti affermano di averne sentito parlare (bene); piace a grandi e piccini, ma praticamente nessuno è mai salito sulla sua slitta; e a ben guardare non si sa neppure se esista davvero (Babbo Natale, non il car sharing, naturalmente!).

Oltre il 60 per cento (con punte del 68 a Milano) di chi ha risposto al sondaggio promosso da Nuova Energia ha dichiarato di conoscere il car sharing. Non era prevista una domanda di verifica, ed è quindi possibile che qualcuno abbia confuso tale servizio con altre alternative (ad esempio il car pooling). Una seconda riflessione: nella domanda precedente (*Inquina-*

Conosci il car sharing?

valore %	resto d'Italia	area milanese
Sì, ma non ho mai utilizzato il servizio	60,1	67,7
No	39	30,1
Sì e ho anche utilizzato il servizio	0,9	2,2



Il car sharing s'è messo in moto

“Eppur si muove”. Il car sharing, naturalmente. Forse non è ancora entrato nel cuore degli italiani e dei milanesi in particolare, e magari è ancora guardato con una certa diffidenza; o meglio, con un senso di attesa. Come qualcosa che verrà o che potrebbe venire, ma che sicuramente un domani aiuterà a migliorare la mobilità nelle grandi città. E invece, è una soluzione concreta, già oggi a disposizione di tutti i patentati; efficace ed efficiente sia per il singolo utilizzatore sia per il sistema nel suo complesso. E mostra un positivo e incoraggiante trend di crescita. Fa scuola, al riguardo, l'esperienza milanese dove è stato attivato il servizio proposto da *Guidami Srl*. Come i più evoluti servizi di car sharing, *Guidami* mette a disposizione dell'utente vetture a basso impatto ambientale (tutte Euro 4 ed elettriche) 24 ore su 24, con la possibilità di parcheggiare a costo zero sulle strisce blu. Il risparmio per il cliente è garantito. Infatti non si paga l'acquisto del veicolo, il bollo, l'assicurazione, i costi del carburante, dei tagliandi, delle eventuali riparazioni (in caso di guasto o incidente il soccorso è attivo 24 ore su 24). Anche garage e parcheggi sono gratuiti. Gli unici costi, comunque certi, sono quelli per l'iscrizione annuale cui si aggiunge una piccola tariffa in base al chilometraggio percorso e alle ore di utilizzo (ma solo nella fascia 7-24). Quanto ai vantaggi per la mobilità nel suo complesso, basti un solo dato: nella realtà milanese un'auto in car sharing “sostituisce” sei vetture normali.

I riscontri ottenuti nei primi sei mesi del 2006 sono incoraggianti, con punte di interesse in concomitanza delle campagne pubblicitarie a conferma di un dato emerso nell'inchiesta: sul tema del car sharing è strategica una migliore e più diffusa informazione. Accanto a un sensibile aumento dell'utenza si riscontrano incrementi nella percorrenza media e nella durata dei singoli viaggi; e questo rafforza il successo dell'iniziativa soprattutto nella fascia di utenza tra i 35 e i 40 anni. Ma sono pronte nuove iniziative rivolte ai più giovani. *Guidami* è comunque ancora in una fase embrionale. Gli obiettivi sono quelli di arrivare a una flotta di 700 mezzi, 20 volte più consistente di quella attuale, con un numero di utenti variabile tra le 13 e le 14 mila unità.

Francesco Baldanzi
Consigliere delegato
Guidami srl

mento da traffico, qual è la tua soluzione?) solo il 7 per cento degli interpellati aveva identificato nel car sharing una cura efficace. Questi dati sembrano un po' in contraddizione: chi conosce davvero il servizio dovrebbe sapere che ogni auto in car sharing ne può togliere da 5 a 10 dalla strada. Insomma, sono davvero pochi gli interventi che possono portare a simili risultati! Quindi è come se gli italiani dichiarassero di conoscere e apprezzare una nuova medicina ma poi per la cura della malattia preferissero ancora ricorrere ai metodi tradizionali. Viene spontaneo pensare che molto ci sia ancora da fare per promuovere una reale conoscenza del car sharing. Per quanto riguarda le risposte di chi ha dichiarato di aver utilizzato il servizio, dall'indagine emergono i seguenti dati: su quasi 400 intervistati, 6 hanno dichiarato di essere saliti a bordo (alla guida o come passeggeri). Il 2,2 per cento nell'area milanese e meno dell'1 per cento nel resto d'Italia. Teoricamente sarebbe un dato straordinario.

Il Ministero dell'ambiente valutava con soddisfazione i dati dello scorso anno, secondo cui i clienti del car sharing in Italia erano già alcune migliaia (dal 2004 al 2005 gli utenti sono passati da 2.200 a 4.300 circa). Ma l'1 per cento dei patentati che guidano in ambiti urbani rappresenta un valore potenziale di alcune centinaia di migliaia di unità... Ovviamente non c'è incongruenza tra i due dati, poiché si tratta di due riferimenti diversi, senza alcuna omogeneità nella popolazione di riferimento. Uno è un campione forzatamente limitato (che potrebbe avere raggiunto per pura fortuna alcuni utenti del car sharing), l'altro un dato reale.

A prescindere dai numeri, la sensazione che emerge dall'analisi dei risultati è che al di là di una conoscenza generica o per sentito dire del car sharing, manca ancora la reale disponibili-

tà ad usarlo.

Insomma resta ancora molto da fare, soprattutto per convincere quel 7 per cento di italiani che ha dichiarato di credere nel car sharing come risposta ai problemi del traffico che non si tratta di un progetto futuribile o di là da venire, ma di una opportunità concreta e presente.



L'idrogeno fa un pieno... di emozione

Due aspetti di questa inchiesta meritano un approfondimento: l'elevato grado (relativo) di consensi per l'idrogeno e, invece, lo scarso interesse per il car sharing, piuttosto conosciuto ma – almeno fino a oggi – poco utilizzato.

In effetti la gente apprezza l'idrogeno più del GPL e della trazione elettrica; e il valore è in linea con quello del metano... La giustificazione è forse più di carattere emotivo che razionale, essendo le altre soluzioni assai più alla portata e altrettanto interessanti sotto l'aspetto dell'impatto ambientale; l'idrogeno risulta infatti generalmente benvisto dall'opinione pubblica, anche e soprattutto per essersi creato l'ottima reputazione - sovente enfatizzata dai media - di combustibile pulito che comunica un senso di rispetto per l'ambiente e tutela della salute, di proiezione verso il futuro. Forse non tutti gli intervistati hanno ben netta la distinzione tra vettori e fonti di energia e considerano l'idrogeno, in quanto componente della molecola di acqua, una fonte inesauribile dimenticando il contributo energetico (e quindi economico) necessario per il suo ottenimento quale vettore di energia. Poco male. Accontentiamoci di quanto di buono si può senz'altro associare a questo combustibile: è un vettore energetico che utilizzato in sostituzione degli idrocarburi per la trazione garantisce un impatto ambientale a livello locale teoricamente nullo. Inoltre, in virtù del dichiarato consenso sociale, un suo massiccio impiego non dovrebbe apparentemente suscitare atteggiamenti ostili da parte della popolazione. Sono questi, a mio avviso, dei validi presupposti su cui riflettere per valutare la fattibilità tecnica ed economica di un futuro per i trasporti, almeno in parte, ad idrogeno.

Quanto al car sharing, in effetti può validamente rappresentare una soluzione efficace ai problemi di mobilità e di inquinamento urbano in virtù dei benefici derivanti dalle minori auto in circolazione, dalla maggiore facilità di parcheggio e dall'ammodernamento del parco macchine, alle quali verrebbe riservata una più attenta manutenzione specialmente per quanto riguarda il controllo delle emissioni. Si tratta di un'alternativa interessante, già sperimentata con successo in diversi Paesi europei, particolarmente indicata per sostituire l'auto di proprietà quando di questa ne viene fatto un impiego moderato (ad esempio meno di 10.000 km/anno).

A mio parere, il vero limite del car sharing, in particolare applicato al caso italiano, è paradossalmente costituito dal suo principale punto di forza, ossia dal fatto che l'auto non è di proprietà di chi la conduce. Questo per molti aspetti mal si concilia con le abitudini dell'automobilista italiano, per il quale la macchina non è un semplice mezzo di trasporto, ma a seconda dei casi può diventare



uno strumento per vantare ricchezza, un deposito di ricordi o dell'attrezzatura dei propri hobby della domenica, un'insostituibile compagna per le vacanze estive... Motivi che inducono a credere che non siano in molti disposti a rinunciare alla propria vettura. Individuerei piuttosto una specifica applicazione del car sharing, che ne presuppone tuttavia una diffusione più limitata, in sostituzione della seconda (o terza) auto, quando questa è ampiamente inutilizzata.

Paolo Iora, Ph.D.

Professor Assistant

*Dipartimento di Ingegneria Meccanica
Università degli Studi di Brescia*



IL VERO PREZZO DELLA SALUTE

La salute non ha prezzo; a patto che a pagarlo siano le amministrazioni pubbliche. In altre parole, gli italiani "battono cassa" ma non sono disposti ad aprire la loro. Credono negli incentivi per l'acquisto di auto ecologiche come strumento di lotta all'inquinamento. Però guai a chiedere loro un sacrificio, come quello di spendere qualcosa in più a patto di ricevere un pieno ecologico. È quanto emerge dall'ultima domanda posta dal sondaggio: *Quanto saresti disposto a pagare di più il combustibile pur di avere un'auto ecologica?*

La risposta più ricorrente è stata nulla (39 per cento su base nazionale, valore perfettamente in linea con quello rilevato sul capoluogo lombardo). Il 34 per cento si è "sbilanciato" ammettendo di poter pagare qualcosa in più, nell'ordine però del 10 per cento, non oltre. La scelta coraggiosa, quella

Quanto saresti disposto a pagare di più il combustibile pur di avere un'auto ecologica?

valore %	resto d'Italia	area milanese
Nulla	38,9	39,1
10% in più	34,2	35,3
Non so -Non risponde	23,8	21,8
50% in più	3,1	3,8

di spendere anche il 50 per cento in più è stata sottoscritta da una sparuta minoranza: il 3 per cento degli italiani (e il 4 dei milanesi).

Un buon numero di intervistati – caso unico nel complesso dell'inchiesta – ha preferito non pronunciarsi.