

Lorenzo Motta

VISIONE CONDIVISA

Milano ha ospitato Citytech, un Salone dedicato alla mobilità sostenibile, che è stata l'occasione per parlare di elettrico e condivisione. Noi abbiamo provato il car sharing di Car2Go e di SEMS



Al Citytech di Milano è intervenuto il Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti Maurizio Lupi, nella foto con Barbara Covilli, amministratore unico della società ClickUtility on Earth promotrice dell'evento milanese.

La Fabbrica del Vapore è stata scelta come location per organizzare il Citytech, che ha ricevuto l'alto patronato del Presidente della Repubblica. L'evento è stato messo in piedi dalla società bolognese con sede operativa a Milano ClickUtility on Earth, di cui è amministratore unico Barbara Covilli, esperta promotrice delle politiche e delle industrie "verdi", che abbiamo avuto occasione di intervistare durante la rassegna green milanese.

Fra i diversi temi e prodotti trattati al Citytech, che ovviamente non ha trascurato nemmeno le due ruote fra i mezzi considerati ecologici, le auto erano ben rappresentate negli stand dei vari promotori dei servizi di car sharing e delle industrie, come Siemens, al lavoro per portare soluzioni concrete nel campo dell'elettrico.

Tra l'altro, sulle auto alimentate a batterie cade spesso la scelta dei servizi di car sharing urbano, come

quello proposto dalla Società Mobilità Sostenibile (SEMS), la controllata pubblica di Ferrovie Nord Milano, che con il suo "e-vai" mette a disposizione delle Citroën C-Zero per muoversi in città al costo di 5 euro all'ora.

Il nostro test

Abbiamo provato le auto di SEMS e abbiamo provato anche una delle 600 Smart con il tradizionale motore termico, che sono alla base del car sharing di Car2Go. Quest'ultimo offre i suoi veicoli con il pagamento calcolato sui minuti di utilizzo e Solo a Milano, perciò non si può considerare in concorrenza, bensì complementare, a SEMS, che, invece, si fa pagare, come anticipato con la tariffa oraria e copre quasi tutta la Lombardia, completando il pacchetto dello sharing con veicoli GPL bifuel come Fiat Punto Evo, Fiat 500 TwinAir, Panda TwinAir e Citroën C3, per cui la tariffa è di 2,4 euro l'ora più 0,48 euro a Km. *

INTERVISTA A BARBARA COVILLI, IDEATRICE DEL CITYTECH

"Auto condivise: impariamo dagli U.S.A. Elettrico? Credeteci"

Come nasce il fenomeno del car sharing che si sta ampliando nelle diverse forme di offerta a Milano e in altre città italiane?

L'idea è come tante americana. Negli Stati Uniti sono veloci portare sul mercato tecnologie e servizi efficienti, oltre che efficaci. L'ideatrice del car sharing è stata una donna: Robin Chase, fondatrice di Zipcar. Questa società è nata nel 2000 e oggi, che è stata acquisita da Avis per 500 milioni di dollari, conta 800.000 iscritti. Si è formata nei campus universitari per soddisfare l'esigenza di mobilità degli studenti fuorisede, che non avevano un'auto con cui muoversi. È un successo: per Zipcar si sta parla della quotazione in borsa.

E poi dagli States dove è sbarcato, dove ha preso piede?

In Francia, è stato subito apprezzato.

Lo ha introdotto nel Paese transalpino una società chiamata Autolib, che, però, è strettamente collegata a un'azienda italiana. Le vetture messe a disposizione per il noleggio sono prodotte da Pininfarina – nello stabilimento di Bairo (Torino), che, secondo il piano industriale, ne metterà sul mercato 4.000 entro il 31 dicembre di quest'anno, di cui 3.000 destinate al noleggio. Si chiamano Bluecar, anche se sono grigie, perché per diminuire l'impatto ambientale la scocca non è verniciata n.d.r. - La società di car sharing è stata fondata dall'imprenditore Vincent Bolloré – grande nome della finanza italiana, che dal 2010 è stato vicepresidente di Generali, carica che ha lasciato lo scorso ottobre. Bolloré in questo progetto ha investito un miliardo e mezzo di

euro, contando sul fatto che solo il 56% dei parigini possiede un'auto propria n.d.r. - Il servizio conta già 70.000 iscritti e copre Parigi e i 46 comuni limitrofi. L'auto si prenota tramite un'app. Bolloré ha anche puntato sull'investimento in tecnologie, facendo progettare e produrre una batteria dedicata alla Bluecar, in grado di garantire 200 km di autonomia.

A proposito di elettrico, l'Italia a che punto è su questo fronte?

Nel nostro Paese le auto elettriche non decollano, perché l'unico Costruttore nazionale, Fiat, non ci crede e non ne produce. Poi, la mancanza dell'offerta di un prodotto italiano, non genera una domanda interna da parte dei consumatori, che a sua volta si ripercuote sulle scelte delle Pubbliche amministrazioni, le quali

non realizzano le infrastrutture necessarie

– colonnine di ricarica n.d.r. –

non vedendole come

una necessità da parte dei cittadini: valutano che di auto elettriche se ne vedono poche. Insomma è un grande gatto che si morde la coda. Bisognerebbe incentivare l'elettrico ma, in Italia, non ci crediamo.

In realtà, è difficile che la soluzione possano essere gli incentivi, viste le precedenti esperienze negative, che hanno dimostrato come gli aiuti di stato droghino il mercato, anziché fargli bene.

Forse sarebbe più efficace applicare una politica di sgravi fiscali per l'elettrico, come sostiene il presidente di Bmw Franz Jung.





CAR2GO, SPACCA IL MINUTO!

Arriva dove non c'è la metropolitana, non è soggetta a orari come i mezzi di superficie, almeno una delle 600 disponibili si trova vicino a voi a Milano: è la Smart di Car2Go, che si può usare 24 ore su 24, pagando 0,29 euro al minuto

È facile trovare in giro per Milano – e prossimamente anche per Roma – una delle 600 Smart, che fanno parte del parco auto di Car2Go.

Sono dovunque. Perché il principio è quello che si prende l'auto dove si trova, si apre con l'apposita tessera magnetica (badge) fornita dalla società di car sharing con il pagamento di un canone di abbonamento di 19 euro (va ritirata nel negozio di Car2Go di Porta Ticinese), si usa e si lascia dove si vuole, all'interno del comune di Milano. La Smart bianca e azzurra, questa è la livrea che distingue le vetture di Car2Go, è facile da usare. Si individua quella più vicina tramite una app del cellulare. La si può prenotare gratis, fino a 30 minuti, per essere sicuri che non la prenda qualcun altro, prima di arrivare sul posto. Ma può benissimo succedere che se ne veda una

parcheeggiata per strada e si decida di usarla, salvo che non sia già riservata (ecco perché è prenotabile).

Come funziona

Per aprire la vettura, basta passare il badge sul lettore posizionato dietro il parabrezza. Saliti a bordo, un computer sulla plancia indica la procedura da seguire per attivare il noleggio, che si paga 29 centesimi al minuto, o 14,90 euro all'ora, oppure 59 euro al giorno, con il carburante incluso nel prezzo.

La Smart condivisa accede gratis all'Area C, quella che corrisponde alla cerchia dei Bastioni, dove l'ingresso delle auto costa 5 euro. In più la si può parcheggiare sia nelle strisce blu, sia in quelle gialle. Non è però autorizzata a percorrere le corsie preferenziali. La prima mossa è digitare il proprio pin personale, quello che associa il badge alla car-

ta di credito con cui vi siete registrati al sito del servizio. Una volta ricevuto l'ok, si prende la chiave, si mette in moto e si parte. La Smart di Car2Go è pratica, perché è dotata del navigatore e consente di arrivare con facilità a destinazione, spesso non raggiungibile agevolmente con i mezzi pubblici.

Vi fa selezionare la modalità di guida: schiacciando il tasto Eco si inserisce o si disattiva la funzione che ottimizza i consumi di carburante. La differenza in termini di prestazioni è minima: quando si disinserisce la guida più ecologica, la Smart ha un po' più di ripresa, ma la risposta all'acceleratore non è mai immediata.

Il freno ci è sembrato un po' spugnoso e lo sterzo lievemente duro. Ma va considerato che è un'auto di servizio: risponde a un bisogno limitato. Rispetto a ciò per cui è pensata funziona bene. Terminato l'uso, si ripone la chiave nell'alloggiamento di fianco al computer. Si segnalano inconvenienti/rotture presenti o assenti che siano. Si scende e si chiude l'auto come la si è aperta, con il lettore del badge.

TUTTO ELETTRONICO

Una volta ottenuta la carta che abilita al servizio, come si vede nella foto sotto, a destra, basta passarla sul lettore che si trova dietro al parabrezza, per aprire o chiudere la Smart e iniziare o terminare il noleggio.





In Lombardia, ci si sposta facilmente con il treno, grazie alla rete capillare di Trenord, sia per lavoro, sia per turismo. Ma le Ferrovie Nord Milano, per soddisfare le esigenze dei viaggiatori, hanno pensato anche al car sharing

Arrivi in una delle tante stazioni servite da Trenord, in Lombardia, e puoi spostarti in città con un'auto del servizio di car sharing messo in campo da SEMS, una società a controllo pubblico del Gruppo FNM.

SEMS ha avuto un'idea brillante: eliminare la tessera magnetica. Così si evita che la volta che serve il badge per prendere l'auto sia rimasto da un'altra parte. Anche per SEMS il pagamento avviene tramite la carta di credito. Ci si registra sul sito www.e-vai.com. Qui si trovano le indicazioni sulle stazioni coperta dal servizio. Si può scegliere fra due diverse opzioni: Gold e Silver.

I clienti Gold devono versare almeno 50 euro all'atto dell'iscrizione, ma il contributo è subito convertito in credito sui noleggi. Inoltre, per l'elettrico, non pagano i 5 euro aggiuntivi ai 5 della tariffa oraria. Hanno anche il vantaggio di poter scegliere come pagare: carta di credito, bonifico o contanti.

I clienti Silver, invece, non preparano alcuna tariffa, ma sono soggetti al canone di 5 euro fissi per ogni noleggio, che si sommano all'importo complessivo da versare per l'utilizzo, che si paga 5 euro all'ora. Per esempio, per 3 ore di noleggio, si spendono 20 euro, di cui 15 di tariffa oraria e 5 di canone.

Facile questa elettrica

Tra i veicoli disponibili, abbiamo provato la Citroën C-Zero elettrica.

Deve essere prenotata con 18 ore di anticipo, ma, stando alle promesse di SEMS, per una volta il pubblico che funziona bene fa i miracoli per il cittadino e, in caso di necessità impellente, basta richiederla con mezz'ora di anticipo. I dipendenti della società cercheranno di far fronte alla richiesta. Per prenotare l'auto basta contattare il **numero verde 800.77.44.55**, oppure richiederla dal sito internet, o ancora presso E-Vai Point. Si riceve un mail di conferma dell'avvenuta prenotazione. Per il ritiro, si riceve un SMS sul cellulare con i codici di sblocco della vettura 20 minuti prima dell'orario in cui la si è riservata. Per aprire l'auto, al momento del ritiro, si inoltra l'SMS al numero 3346324990, con il codice di sblocco seguito dalla parola APRI (già scritta nell'SMS). Per terminare il noleggio, si inoltra lo stesso SMS con il codice di sblocco, ma bisogna sostituire APRI con CHIUDI.

Saliti a bordo, nel vano porta-

guanti si trovano la chiave dell'auto e anche la tessera magnetica della A2A, che serve per scollegare la presa della ricarica dalla colonnina della corrente. L'operazione è semplice: si passa il badge, si schiaccia il pulsante verde e si estrae lo spinotto. Si estrae quindi la pistola dalla presa dell'auto e si mette il cavo nel portabagagli.

L'auto è facile, è comoda e, inaspettatamente, è anche molto "sprintosa". Risponde bene al pedale del gas. Frena in modo ottimale. Porta quattro persone comode. Si parcheggia sulle strisce gialle o blu e può passare nelle preferenziali. Un difetto? Va presa e riconsegnata in punti prestabiliti.

Per la riconsegna: si prende il cavo, si attacca alla colonnina di A2A con la tesserina, si attacca all'auto e si richiude la vettura con l'SMS. Tutto molto semplice e molto bello. Soprattutto per un turista o un nager che arrivano a Milano in treno e necessitano di un'auto.

CONTROLLO VIA SMS

Dopo essersi registrati sul sito del servizio e-vai, con uno dei due profili disponibili (Silver o Gold), si fa tutto con il cellulare. Sotto, a sinistra: sui vetri delle auto del car sharing di SEMS ci sono le istruzioni. A destra: l'SMS che arriva indicando la targa dell'auto e il codice di apertura e chiusura, che va inoltrato con le parole APRI/CHIUDI al numero del centralino. Al centro la tessera A2A per le colonnine di ricarica dell'elettrico a Milano.

