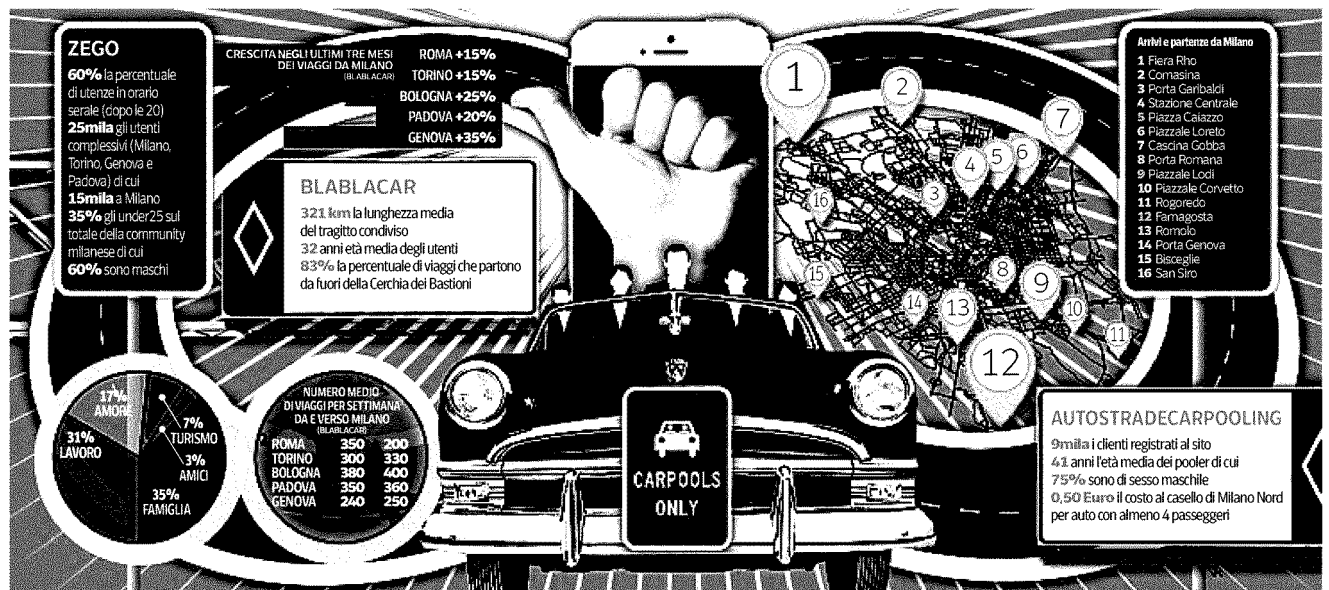


■ SELPRESS ■
www.selpress.comDirettore Responsabile
Luciano FontanaDiffusione Testata
125.360

RIVOLUZIONE (anche ai Caselli) AUTOSTOP

Corsie riservate e pedaggi ridotti,
è il car pooling di Autostrade italiane
Nuove opzioni oltre a «Bla bla car»
Debutteranno bus e pullman in sharing



Ritaglio stampa ad uso esclusivo del destinatario, non riproducibile.

Ore 19. Piazzale Famagosta. Un venerdì pre-estivo come tanti. I carpooler li riconosci dallo smartphone in mano, seduti sui bagagli oppure al volante in attesa. È un raduno non voluto ma abituale: si scrutano, si cercano, abbinati dalla app. La fermata del metrò è uno dei ritrovi più gettonati dagli utenti milanesi di BlaBlaCar.it che, puntualmente, qui si danno appuntamento in massa per poi disperdersi sulla tangenziale. Stesse scene a Rho-Però e Rogoredo. Negli orari di punta i passaggi in partenza sono uno ogni 3-4 minuti. Un record. I numeri parlano chiaro. Per il colosso francese del ride sharing, sbarcato in Italia nel 2012, «Milano è un hub fondamentale» spiega il country manager Andrea Saviane. In città, le piattaforme «concorrenti» spopolano. In auto o in bus, in alcune zone più, in altre

meno: i dintorni della Bocconi, i Navigli e le colonne di San Lorenzo sono le aree dove è utilizzata di più, ad esempio, la app di Zego. La startup milanese che ha «soffiato» a Uberpop il mercato, in crescita, dell'autostop su tratta breve conta 15mila utenti in città. Problemi legali: zero. Due (su due) le multe inflitte dai vigili nei mesi scorsi, poi annullate dietro ricorso.

I giudici del caso Uber, del resto, lo hanno detto chiaro e tondo: condividere l'auto si può. Purché non ci siano tassimetri di mezzo. Davide Ghezzi, 41 anni, piacentino trapiantato in via Mora, dove ha fondato Zego due anni fa, lo sa bene: «L'intento è sempre stato quello di fare le cose in regola. Sono partito da solo. Ora il team è cresciuto, gli utenti sono esplosi. Ma lo spirito è lo stesso». Le differenze rispetto a Uberpop sono due: il tragitto è indicato in anticipo, e il pagamento è facoltativo. Scaricando la app si



entra nella community, poi basta segnalare posizione e destinazione e aspettare il passaggio: come con l'autostop. Zego suggerisce un rimborso, «ma il passeggero è libero di scegliere se pagare più o meno, oppure no» spiega Ghezzi.

Di qui all'autostop «puro» il passo è breve. Le possibilità sono tante: dai gruppi spontanei creati su Facebook a siti non profit per organizzare macchinate, come Tandemobility.com, utilizzato da anni dagli studenti della Cattolica e da alcune aziende. Al casello di Milano Nord le auto condivise hanno persino una corsia riservata, per l'A8-A9, dove pagano un pedaggio di 50 centesimi anziché 1,70 euro. Il progetto — unico in Italia — è stato lanciato da Autostrade con un sito ad hoc (Autostradecarpooling.it), con circa 9mila utenti registrati e 2.500 pendolari che ogni giorno utilizzano la tratta.

Tutto si può condividere, è il motto dei pooler. Persino il bus. Tramite l'app di **Gogobus**, altra startup milanese, gli utenti possono creare comitive virtuali con destinazioni comuni — concerti, fiere, località balneari — e una volta raggiunta la soglia minima (20 persone) vengono messi in contatto con una compagnia che fornisce pullman e autista. «Milano è soprattutto località di arrivo per i grandi eventi, ma in questo periodo sono anche molti gli utenti che tramite l'app partono verso la Liguria». Alessandro Zocca, 28 anni, creatore della piattaforma, nella strada condivisa ci crede. E ha una fissazione: i viaggi a vuoto. Il suo sogno, con Gogobus, è riuscire ad annullarli, per questo tre mesi fa ha lanciato un'opzione che permette agli utenti di prenotare posti a sedere liberi su corse «di ritorno». «Ogni pullman che viaggia senza passeggeri sulle nostre strade, magari dopo aver accompagnato dei turisti ad una crociera o in aeroporto, è uno spreco. Con questo sistema mettiamo in rete le corse disponibili».

Gli utenti-tipo? Sono i millennial: under 30 che, come gli autostoppisti degli anni '60, non temono l'incertezza (un margine c'è sempre) di orari e compagnia. Anzi. L'aspetto sociale oltreché social «è proprio quello che spinge molti verso queste piattaforme» aggiunge Ghezzi. Assieme, naturalmente, alla scarsità o scarsa qualità dei mezzi pubblici: non a caso Zego è utilizzato soprattutto in orari serali e nelle zone della movida. BlaBlaCar.it, invece, ha picchi nei giorni di sciopero e nei weekend. Destinazione: Lombardia e regioni limitrofe (Veneto, Piemonte, Emilia Romagna) ma anche quelle del Centro-Sud dove «spesso i collegamenti di linea sono difficoltosi — conclude Saviane — ecco allora che il car-pooling è quasi l'unica alternativa».

Davide Illarietti

La scheda

● Tra le piattaforme per trovare passaggi con il car pooling, Bla Bla Car, Zego, GogoBus, Tandemobility, Autostradecarpooling.it

● Gli utenti tipo sono i giovani con meno di 30 anni e pronti ad affrontare compagnia e orari incerti