

## Mobilità

ANALISI DELL'OFFERTA E DELLA DOMANDA DI CAR SHARING IN ITALIA

# CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE

di Paolo Benevolo e Dania De Ascentiis

Ricorrendo alle definizioni più o meno ufficiali - espressione in genere delle più nobili ma, spesso, teoretiche intenzioni dei policy maker - si può definire il car sharing come "un servizio di mobilità alternativo complementare al trasporto pubblico locale". In concreto si tratta di condividere con altri utenti una flotta di vetture articolata in più tipologie di veicoli per dimensioni e potenza - così da soddisfare le diverse esigenze di spostamento - e disponibile ininterrottamente per tutto l'arco della giornata. L'utente accede al veicolo - prenotato telefonando ad un call center e prelevato da uno dei parcheggi dislocati sul territorio - attraverso sistemi telematici di controllo, una smart card, corrispondendo in genere per il servizio una quota fissa associativa da versare al gestore locale e una quota variabile, proporzionale ai chilometri percorsi e al tempo di utilizzo.

La novità introdotta dal car sharing consiste, dunque, nel prospettare all'utente un modo nuovo di guardare alla mobilità individuale su quattro ruote: acquistare l'uso del mezzo piuttosto che il mezzo stesso. Questo cambio radicale di prospettiva va tuttavia a scontrarsi con abitudini e modelli culturali, assai diffusi in Italia, che individuano nel

possesso dell'automobile un valore sociale e non solo strumentale. L'assenza di possesso del veicolo e l'utilizzo del mezzo da parte di soggetti plurimi portano di conseguenza ad assimilare il servizio al più tradizionale concetto di "autonoleggio". In effetti, esistono molti punti di contatto e confini incerti tra questi due diversi servizi. È nella modalità e negli obiettivi con cui il servizio è stato immaginato che forse è possi-



Foto di Stefano Pozzilli

Un parcheggio per il servizio di car sharing in prossimità di una fermata dell'autobus.

bile rinvenire alcune fondamentali differenze. Il car sharing, infatti, è stato pensato come un ulteriore tassello del TPL, l'integrazione con il quale rappresenta una leva stessa del successo dell'iniziativa car sharing. Inoltre è stato concepito come soluzione ideale per spostamenti urbani brevi e frequenti, a dif-

ferenza del noleggio che sembra la scelta più conveniente per lunghi tragitti, soprattutto extraurbani. Ed è proprio nel configurare il servizio come una forma di trasporto pubblico a uso individuale che risiede la principale innovazione del car sharing.

Il car sharing, infine, sembra in grado di bilanciare il rapporto tra costi e libertà di movimento generato dall'uso dell'automobile privata in città, contenendone al con-

tempo l'impatto sull'ambiente e sulla società, con indubbi benefici: se per la collettività l'uso dell'auto in car sharing si traduce in un miglioramento delle condizioni ambientali e sanitarie - da una minore occupazione di spazio pubblico, grazie alla riduzione delle auto in sosta, al contenimento delle emissioni inquinanti e



Foto di Stefano Pozzilli

CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →

## Mobilità

del traffico urbano - i vantaggi per il singolo utente trovano un riscontro positivo di tipo economico nell'abbattimento dei costi di gestione dell'auto (assenza di oneri fiscali, di quote di ammortamento dell'investimento, di oneri assicurativi e di manutenzione), nelle agevolazioni concesse (gratuità dei parcheggi, accesso indifferenziato in ZTL, utilizzo delle corsie preferenziali) e nella qualità della vita (ricorrendo al car sharing si evitano, ad esempio, le difficoltà legate alla ricerca di parcheggio e si dispone di un'offerta alternativa di spostamento flessibile e modulata sulle esigenze di specifiche utenze). È stato calcolato, peraltro, che percorrendo meno di 12-15 mila chilometri l'anno, l'utente ottiene un netto vantaggio economico perché gli vengono imputati i soli costi variabili legati all'uso del mezzo. Con una percorrenza di circa 8.000 km annui il ricorso al car sharing consente un risparmio di oltre il 30% rispetto all'auto di proprietà, mentre le esperienze internazionali indicano che ogni auto in car sharing contribuisce ad eliminarne altre 5-10 dalla strada.

### LE POLITICHE AMBIENTALI

Apparso di recente tra le forme di mobilità alternativa praticate in Italia, il servizio è stato promosso e sostenuto attivamente dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio nel corso degli ultimi quattro anni. Attraverso l'emanazione dei due decreti legge del 27 marzo 1998 e del 20 dicembre 2000 sulla

mobilità sostenibile, infatti, è stato assegnato ai Comuni il compito di sostenere quelle associazioni o imprese intenzionate ad attivare sul territorio italiano un servizio di car sharing. A tale proposito il Ministero dell'Ambiente ha provveduto a stanziare, così come previsto dai due decreti, fondi destinati a sostenere la realizzazione di un programma nazionale che sviluppasse nei centri urbani servizi di car sharing dotati di caratteristiche minime comuni e, al contempo, fosse in grado di soddisfare le diverse esigenze locali e gli standard di servizio e di qualità definiti dall'associazione europea del Car Sharing (ECS).

Con il Protocollo d'intesa sottoscritto nel gennaio 2000 dal Ministero dell'Ambiente e da alcuni fra i maggiori Comuni italiani, poi, sono stati definiti i criteri generali per l'attuazione dell'iniziativa, mentre nel maggio 2000 con una successiva convenzione (ex art. 30 del DL n. 267 del 18 agosto 2000), i Comuni aderenti al Protocollo d'intesa ne hanno definito l'organizzazione amministrativa e gli organi (presidenza, conferenza degli assessori e uffici centrali). Con atti della conferenza degli assessori, infine, è stata formalmente costituita e resa operante ICS (Iniziativa Car Sharing) che ha il compito di assistere finanziariamente e tecnicamente i Comuni e i gestori incaricati del servizio nelle fasi di istruzione, progettazione e avvio del car sharing a livello locale, assicurando su tutto il territorio nazionale il rispetto di standard minimi di servizio, al fine di favorire l'interoperabilità tra le diverse realtà.

### PECULIARITÀ DEL MODELLO ITALIANO

Il modello italiano - in larga parte coincidente con il modello ICS - si distingue da quelli europei per aver introdotto una rete nazionale unica di car sharing, con il risultato di un servizio fortemente standardizzato che rappresenta una peculiarità del car sharing in Italia. Il circuito condivide un call center che permette di prenotare e utilizzare l'auto in tutti i centri urbani che hanno aderito a ICS. Dispone quindi di standard gestionali comuni che garantiscono a ogni utente la possibilità di accedere ovunque al servizio allo stesso modo, con le medesime procedure e con gli stessi strumenti.

Per quanto riguarda il funzionamento - per lo più comune a tutte le esperienze di car sharing presenti in Italia, comprese quelle estranee al circuito ICS - l'utente per disporre di una delle auto della flotta car sharing deve effettuare una prenotazione telefonando al call center, recarsi in uno dei punti di sosta e, tramite una card personalizzata dotata di micro chip e codice pin, prendere temporaneamente possesso del veicolo. Al termine dell'utilizzo deve riconsegnare la vettura, lasciandola nel parcheggio dove l'ha inizialmente prelevata.

Per questo servizio l'utente corrisponde un prezzo stabilito limitatamente al periodo di utilizzo, in base alla tipologia del veicolo e ai chilometri percorsi. Il periodo di utilizzo parte da un minimo di un'ora, mentre per periodi superiori alle 48-72 ore (a seconda del gestore) è necessa-

**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE**

## Mobilità



Foto ICS



Foto ICS

In alto il call-center ICS e in basso la card necessaria per usufruire della vettura.

rio prendere accordi preventivi: in alcuni casi i gestori stanno valutando l'opportunità di introdurre un limite massimo di detenzione del veicolo (Modena) o di deviare l'utente verso il tradizionale noleggio in caso di richiesta di disponibilità dell'auto per oltre 72 ore (Bolzano). Il carburante è compreso nella tariffa e il rifornimento si può effettuare presso distributori convenzionati, utilizzando la card in dotazione con addebito a carico del gestore.

Il servizio di car sharing dispone di più parcheggi dislocati nei punti nevralgici della città, scelti in funzione di più variabili (dalla presenza di un potenziale bacino di utenza, così come di poli di

interesse turistico/commerciale e di nodi di interscambio del TPL). La flotta è provvista di più tipologie di modelli e le vetture - tutte provviste di una copertura assicurativa che include polizza kasko e rischio infortuni del conducente - sono dotate di una linea telefonica GSM che consente di contattare, attraverso un telefono viva voce, il call center ininterrottamente. A bordo del veicolo è installato un software che permette di conoscere la localizzazione, il consumo e l'ora di prelievamento. In genere ricorrendo al car sharing, infine, è possibile parcheggiare gratuitamente anche laddove la sosta è a pagamento (strisce blu), entrare nella ZTL a

qualsiasi ora, percorrere le corsie preferenziali e circolare nei giorni di limitazione totale o parziale del traffico (domeniche a piedi o circolazione a targhe alterne).

### SPERIMENTAZIONI IN ATTO

Il tentativo di schematizzare i risultati ottenuti in Italia dai servizi locali di car sharing già attivi consente di sviluppare alcune importanti riflessioni, ma è bene tenere conto di alcuni elementi che inficiano il tentativo di standardizzazione dei dati: dall'avvio asincrono del servizio nelle città coinvolte alle diverse modalità procedurali adottate nei Comuni estranei al circuito nazionale ICS, fino alla mancata disponibilità, infine, di alcuni indicatori in forma di dato omogeneo. Pertanto, alcuni dati isolati riportati nel nostro articolo sono anticipazioni di un più completo lavoro di ricognizione e monitoraggio, al momento in fase di elaborazione, che sarà presentato ufficialmente a breve da ICS.

Le prime sperimentazioni italiane sono partite a Palermo, con Car Sharing Club, e a Milano, sotto la guida di Legambiente. Ad oggi il servizio è attivo in otto realtà locali: Bologna, Bolzano, Genova, Milano, Modena, Provincia di Rimini, Torino e Venezia (tab. 1). L'attività è partita quasi ovunque tra il 2001 e il 2002 e presto seguiranno l'esempio altre 12 aree urbane di cui 3 - Firenze, Palermo e Roma - a breve, probabilmente entro il 2004. Non tutti i gestori rientrano nel circuito ICS. Al momento Car Sharing BZ (Bolzano) e Milano



**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →**

Tab. 1 - MAPPA DEL CAR SHARING IN ITALIA

COMUNI	SOGGETTI COINVOLTI	GESTORE	INIZIO ATTIVITÀ	ADERENTI ICS
BOLOGNA	ATC			
	COMUNE DI BOLOGNA (PROMOTORE)	CARAT'C BOLOGNA	AGOSTO 2002	SI
BOLZANO	OKOINSTITUT SUDTIROL/ALTO ADIGE			
	CASSA RURALE DI BOLZANO			
	COMUNE DI BOLZANO			
	PROVINCIA AUTONOMA DI BOLZANO			
	AZIENDE DI TRASPORTO			
	LOCALE SAD E SASA			
	TRENITALIA SPA			
	LEGA DELLE COOPERATIVE	CAR SHARING BZ	OTTOBRE 2002	NO
GENOVA	AMT (30%)			
	AUTOMOTIVE SRL	GENOVA CAR SHARING	LUGLIO 2004	SI
MILANO	LEGAMBIENTE			
	EUROPE ASSISTANCE VAI			
	TOURING CLUB			
	COMUNE DI MILANO (PATROCINIO)	MILANO CAR SHARING	SETTEMBRE 2001	NO
MODENA	ATCM MODENA	ATCM SPA	APRILE 2003	SI
RIMINI (PROVINCIA)	PROVINCIA DI RIMINI			
	COMUNE DI RIMINI			
	COMUNE DI RICCIONE			
	COMUNE DI CATTOLICA			
	COMUNE DI BELLARIA IGEA MARINA	CAR SHARING BLUECOAST	MARZO 2003	SI
TORINO	ATM/GTT			
	COMUNE DI TORINO			
	SAVARENT (FIAT)			
	AUTOSERVIZI M. CANUTO	CAR CITY CLUB TORINO	DICEMBRE 2002	SI
VENEZIA	ASM VENEZIA	ASM VENEZIA	AGOSTO 2002	SI

Firenze, Palermo e Roma sono le città aderenti a ICS dove il servizio car sharing è prossimo all'attivazione (si ipotizza entro il 2004). In particolare, il Comune di Palermo ha deliberato l'affidamento del servizio all'Amat in data 2 luglio 2004, pertanto è vicina la stipula del contratto tra il soggetto gestore e ICS, mentre a Roma, data l'ampiezza dello spazio urbano, la sperimentazione partirà in ambiti ristretti. Altre realtà aderenti al circuito ICS come **Brescia, Comune di Milano, Provincia di Milano, Parma e Reggio Emilia** sono in fase di elaborazione progettuale. Se Brescia ha terminato la progettazione, il Comune di Milano sta collaborando con ICS allo scopo di integrarsi progressivamente nel circuito nazionale car sharing. Ad oggi il capoluogo lombardo è fermo allo studio di fattibilità tecnico-economica realizzato con i fondi del "Piano stralcio", mentre la Provincia di Milano con i fondi erogati da ICS ha effettuato la progettazione che è in fase conclusiva. L'inizio del servizio ha però tempi ancora lunghi. Infine, risultano inattive sotto il profilo dell'attivazione del servizio, pur aderendo ad ICS, **Mantova, Novara, Padova e Taranto**.

Car Sharing sono rimasti estranei alla rete nazionale. Nel caso di Milano l'elevato investimento iniziale per acquistare i servizi e le tecnologie necessari previsti da ICS per la standardizzazione del servizio (si parla di 4-500 mila euro) e il fatto che Legambiente è un soggetto privato ha impedito, di fatto, l'accesso ai fondi resi disponibili dal Ministero dell'Ambiente. Proprio Milano Car Sharing,

peraltro, nel settembre 2001 ha dato avvio all'esperienza del car sharing in Italia.

Tutti i gestori sono dotati di un parco veicoli piuttosto variegato in termini di tipologia, ampiezza e funzionalità delle vetture, in risposta alle molteplici esigenze di un'utenza articolata e composita. Torino e Bologna dispongono delle flotte più consistenti, mentre la realtà bolzanina di sole due vetture. Molti veicoli

sono "bipower" suggerendo le potenzialità del car sharing in termini di rinnovo progressivo del parco auto circolante in area urbana. Il modello più diffuso tra i gestori è la Fiat Punto.

I parcheggi sono dislocati soprattutto in quei punti della città ritenuti nevralgici sotto il profilo della mobilità (stazioni ferroviari, stazioni dei pullman, uffici delle amministrativi ecc.), nei pressi

## Mobilità

dei poli di aggregazione per la collettività (polisportive, centri commerciali ecc.) o laddove esiste un interesse peculiare, come nel caso della Provincia di Rimini che ha collocato parcheggi attivi solo in estate nei punti di migliore accessibilità per l'utenza turistica.

I sistemi tariffari, che nel circuito ICS sono lasciati alla discrezionalità dei singoli gestori, si presentano strutturalmente simili perché costruiti per lo più su una quota annuale fissa, alla quale si aggiungono i costi variabili calcolati sul tempo (ore di utilizzo) e sulla percorrenza (km effettuati). In alcuni casi è necessario corrispondere oltre all'abbonamento annuale anche una tassa di iscrizione (è il caso di Bologna) o un deposito cauzionale per il rilascio della card (Venezia). Spesso gli abbonamenti annuali sono rateizza-

bili e le tariffe soggette a variazioni in base alla tipologia di veicolo, alle fasce chilometriche (oltre i 100 km, in genere, scatta una tariffa più bassa), all'orario notturno o diurno (di notte, spesso, non si deve corrispondere alcuna tariffa oraria), alla festività o ferialità dei giorni nei quali si ricorre all'auto in car sharing. Nel caso di imprese, peraltro, le condizioni contrattuali divergono quasi sempre da quelle praticate ad un singolo individuo. Sono anche assai diffuse forme promozionali per incentivare l'utilizzo del car sharing, soprattutto nella fase di avvio. A Genova, ad esempio, è partita un'offerta che prevede una riduzione dell'abbonamento annuale (da 180 euro a 135) più uno sconto del 10% sulle tariffe orarie e chilometriche che rimarrà in vigore fino al 22 ottobre (tab. 2).

I costi sostenuti per l'avvio

del servizio sono stati ingenti, soprattutto nell'ambito del circuito ICS. Il Ministero dell'Ambiente ha messo nelle disponibilità di ICS a copertura degli anni 2001-2003 circa 6,4 mln di euro corrispondendone direttamente oltre 2,4 mln grazie alle assegnazioni del Piano stralcio del 1999. Con il Piano stralcio il Ministero ha assegnato i fondi prima della costituzione di ICS, che nasce a seguire proprio per costruire un quadro unitario a livello nazionale. Bologna è l'unica città ad aver ricevuto sia i fondi assegnati da ICS sia quelli del Piano stralcio. Escludendo le città che hanno ricevuto fondi per le sole attività di progettazione (preliminari per l'iscrizione ad ICS), negli altri casi i valori riportati in tab. 3 sono i fondi corrisposti da ICS alle città aderenti al circuito per attivare il servizio nel suo complesso. A tali

Tab. 2 - TARIFFARI (\*) 2004 (euro)

		BOLOGNA	BOLZANO	GENOVA	MILANO	MODENA	RIMINI	TORINO (PROV.)(5)	VENEZIA
TASSA ISCRIZIONE	<i>Persone fisiche</i>	40,00 (1)	-				-		15,50 (4)
	<i>Aziende</i>	60,00 (1)	-				-		15,50 (4)
ABBONAMENTO TITOLARE (€/ANNO)	<i>Persone fisiche</i>	60,00 (2)	175,00	180,00	100,00	150,00	60,00	179,00 (2)	-
	<i>Aziende</i>	120,00 (2)	250,00	180,00	150,00	150,00	156,00	250,00	-
TARIFFA ORARIA	<i>Min</i>	0,70	1,60	0,55	1,80	0,75	0,50	0,50	2,58
	<i>Max</i>	2,40	1,60	2,55	1,80	1,90	2,80	2,58	2,58
TARIFFA CHILOMETRICA (***)	<i>Min</i>	0,20	0,30	0,16	0,32	0,25	0,25	0,39	0,26
	<i>Max</i>	0,35	0,30	0,46	0,32	0,40	0,35	0,57	0,26
VARIAZIONI	<i>tipologia di veicolo</i>	X		X		X	X	X	
TARIFFARIE IN BASE A:	<i>gg feriali e festivi</i>	X	X	(**)		X	X	X	
	<i>orario diurno/notturno</i>	X	X	X		X	X	X	
	<i>n° km percorsi</i>	X		X		X (3)	X	X	

(\*) Le tariffe comprendono tutti i costi, inclusi IVA, bollo, carburante, assicurazione. Si tratta delle tariffe-base prive dei vantaggi e degli sconti delle offerte promozionali. (\*\*) Si stanno predisponendo tariffe forfettarie per il fine settimana, festivi ecc. (\*\*\*) Le tariffe variano in relazione a più criteri (tipo di veicolo, fascia oraria ecc.). Per questo motivo se ne riportano esclusivamente il valore minimo e massimo. In merito alle tariffe chilometriche si riportano i valori relativi alla I fascia (in genere pari a 0-100 km).

(1) Una tantum e per i nuovi iscritti. (2) Rateizzabile. (3) Solo per le ditte che percorrono abitualmente molti km. (4) Hanno valenza cauzionale. Si richiede il versamento della somma dietro rilascio della card. (5) Le tariffe si riferiscono a nuclei familiari, privati individuali, imprese. Per gli hotel esiste un tariffario specifico.

## Mobilità

**Tab. 3 - FONDI EROGATI DAL MINISTERO DELL'AMBIENTE**  
per il car sharing al 6/9/2004 (euro)

CITTÀ	ASSEGNATI DA ICS	ASSEGNATI CON DEC. 495/1999/SIAR DEL 24/11/1999 "PIANO STRALCIO"
TORINO	1.536.459,28	
VENEZIA	503.164,85	
BOLOGNA	95.544,00	516.456,90
MODENA	567.469,76	
PROV. DI RIMINI	590.637,37	
BRESCIA (progettazione)	17.972,70	
PALERMO	885.633,00	
FIRENZE	644.720,00	
R. EMILIA (progettazione)	22.464,00	
PROV. DI MILANO (progettazione)	33.600,00	
GENOVA	1.494.483,12	
PADOVA (PROGETTAZIONE)	23.820,00	
ROMA		1.575.193,54
MILANO		330.532,42
<b>TOTALE</b>	<b>6.415.968,08</b>	<b>2.422.182,86</b>
<b>TOTALE FONDI ICS + "PIANO STRALCIO"</b>		<b>8.838.150,94</b>

valori va aggiunta, per ciascuna città, una somma equivalente ottenendo in questo modo l'investimento complessivo. I fondi erogati da ICS, infatti, non possono superare la metà dell'investimento totale e vengono forniti in forma di servizi (progettazione del servizio, assistenza tecnico-legale, campagna di promozione di marketing a livello nazionale e locale, servizio di call center, tecnologie). I fondi corrisposti variano da città a città sulla base di alcuni criteri di valutazione preventivamente definiti, tra i quali incide anche la dimensione della città. A Torino e Genova sono collocati i gestori che hanno usufruito dei maggiori benefici economici (tab. 3).

### UN PRIMIO BILANCIO DEL SERVIZIO

Al momento le entrate da traffico non sono ancora in grado di coprire gli investi-

menti effettuati, ma anche se economicamente il punto di pareggio non è stato ancora raggiunto da nessuno dei gestori, gli utilizzatori del car sharing sono in costante crescita (tab. 4). Nel marzo 2003 gli utenti attivi ICS erano 772, a giugno 2004 sono triplicati raggiungendo quota 2.315. Il circuito dispone di 142 automobili, per un totale di quasi 100 mila chilometri percorsi in media ogni mese. Le iscrizioni, nel periodo marzo 2003 giugno 2004, sono cresciute in media di 257 unità al mese, mentre le corse effettuate mensilmente sono attualmente più di 1.500. A questi dati vanno aggiunti quelli di Milano car sharing e Car sharing bz, unici due gestori che non aderiscono a ICS. Sommando agli utenti ICS gli abbonati di Bolzano e Milano, si ottiene il numero complessivo di clienti car sharing in Italia: poco più di 1.000 a inizio 2003, quasi 3.000 a giugno 2004.

**BOLOGNA:** il numero di utenti è in crescita costante: a giugno 2004 gli abbonati registrati sono 500, i veicoli 32 e i parcheggi 10. Solo a marzo 2003 erano 225 gli utenti, quindi sono più che raddoppiati nel giugno 2004. I ricavi da traffico, al netto dei contributi, hanno dato luogo ad una copertura dei costi pari al 27% nel 2003. Tra gennaio-luglio 2004 risultano percorsi 204.753 km, effettuate 3.776 corse - quasi quanto registrato in tutto il 2003 (3.829) - per complessive 37.555 ore. Nei primi sette mesi del 2004 i ricavi sono stati superiori del 13% rispetto al 27% registrato nell'anno precedente il che lascia intravedere un trend decisamente positivo.

**GENOVA:** tra le città in cui il car sharing è operativo, Genova è stata l'ultima a partire. Stando al primo dato disponibile, quello di luglio 2004, gli utenti che si sono

## Mobilità

avvalsi del nuovo servizio sono stati 174, i veicoli disponibili 16 e i parcheggi 15; le corse effettuate sono state complessivamente 136, con 8.156 km percorsi fatturati.

**MODENA:** il servizio fa registrare un costante incremento degli utenti (da 20 a 60 dal giugno 2003 al giugno 2004) e dei parcheggi, aumentati a 7. Nel 2003 il numero delle corse mensili è rimasto sostanzialmente stabile, fatta eccezione per il periodo di agosto, durante il quale, in corrispondenza delle partenze estive, da una media di 100 corse si è scesi a 57. Al contrario, la percorrenza chilometrica è cresciuta mese dopo

di esercizio il numero degli iscritti è cresciuto da 56 a 575 utenti, le auto a disposizione sono passate a 17 e i parcheggi da 17 a 22, la metà dei quali attivi esclusivamente durante i mesi estivi. Tra gli abbonati circa 50 sono alberghi. Le strutture ricettive hanno dato un forte contributo all'uso del sistema nei mesi di maggiore affluenza turistica (giugno-agosto). I turisti possono prenotare l'auto direttamente negli hotel che hanno aderito all'iniziativa. Nel 2003 sono stati effettuati 776 noleggi e percorsi 71.533 km per un totale di 9.971 ore. I ricavi del servizio, sempre nel 2003, hanno coperto il 25-30% dei costi.

2004 le corse salgono a 4.015, i km a 192.578 e le ore a 12.678.

Un approfondimento a parte meritano le esperienze di Torino Milano e Bolzano.

**TORINO:** il servizio ha fatto registrare il miglior trend positivo di iscritti, se infatti a giugno 2004 gli iscritti risultano 594, disponendo di un parco veicoli di 41 auto e di 24 parcheggi (il doppio rispetto alla fase iniziale quando erano solo 11), a luglio gli utenti sono già saliti a 650. I dati relativi alla percorrenza chilometrica e alle corse effettuate evidenziano il sempre maggiore interesse degli auto-

**Tab. 4 - I NUMERI DEL CAR SHARING IN ITALIA (andamento trimestrale 2003-2004)**

	NUMERO UTENTI/CARD						N° VEICOLI	N° PARCHEGGI
	03/2003	06/2003	09/2003	12/2003	03/2004	06/2004	09/2004	09/2004
BOLOGNA	225	310	410	550	400	500	32 (1)	10
GENOVA	s.n.a.	s.n.a.	s.n.a.	s.n.a.	s.n.a.	174 (2)	16	15
MODENA	s.n.a.	20	32	49	55	60	14	7
RIMINI	56	113	126	168	367	575	17	22 (3)
TORINO	256	313	354	490	570	594	41	24
VENEZIA	235	314	385	553	586 (4)	n.d.	22	5
UTENTI ICS	772	1.070	1.307	1.810	1.978	2.315	142	83
BOLZANO	22	23	28	31	n.d.	n.d.	2	1
MILANO	215	215	325	365	415	460	18	8
<b>UTENTI COMPLESSIVI</b>	<b>1.009</b>	<b>1.308</b>	<b>1.660</b>	<b>2.206</b>	<b>2.393</b>	<b>2.775</b>	<b>156</b>	<b>92</b>

s.n.a. servizio non attivo - (1) 10 veicoli sono di proprietà del Comune di Bologna: se inutilizzati vengono messi a disposizione degli utenti del car sharing. (2) Dato riferito al mese di luglio. (3) 11 parcheggi sono attivi solo in estate. (4) Ultimo dato disponibile, riferito a gennaio 2004.  
Fonte: ICS, Milano Car Sharing, Car Sharing BZ, 2004.

mese (da 1.200 a circa 4.000 km) e ha registrato una lieve flessione ad agosto e un picco a novembre (quasi 15.000 km percorsi). I proventi 2003 (aprile-dicembre) ammontano a quasi 21.000 euro.

**PROVINCIA di RIMINI:** il servizio presenta una duplice valenza: residenziale e turistica. In poco più di un anno

**VENEZIA:** da marzo 2003 a gennaio 2004 il bacino di utenti è passato da 235 a 586, mentre è rimasto invariato il numero dei parcheggi. Le auto disponibili a settembre 2004 sono 22. Nel solo mese di luglio 2004 sono state realizzate 786 corse per un totale di 41.267 km percorsi in 2.706 ore. Prendendo a riferimento il primo semestre

mobiliti per il car sharing. Dalle 247 corse del dicembre 2002 e da un totale mensile di 11.600 km, si è infatti passati alle 769 corse e ai 45.000 km percorsi nel febbraio 2004. Oggi si effettuano mediamente più di 1.000 corse al mese, il che significa mediamente 73-75 mila km mensili per circa 7.000 ore di utilizzo. Confrontando le medie pro-

**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →**

## Mobilità

**Tab. 5 - CAR SHARING A TORINO**  
Indicatori di valutazione (maggio 2004)

INDICATORI	MEDIA ITALIA (ICS)	TORINO
RAPPORTO UTENTI/VEICOLI	16	19
RAPPORTO KM/VEICOLI	1.312	2.032
UTILIZZO ORARIO FLOTTA	20%	32 %
RAPPORTO KM/UTENTI	75	106
RAPPORTO KM/CORSE	55	65
NUMERO VIAGGI ANNO/UTENTI	16	20
RAPPORTO ORE UTILIZZO/CORSE	6,2	7,5

te per soddisfare le esigenze di picchi in genere compensati con vetture a basso chilometraggio. Quindi pur essendo ancora distanti dal pareggio economico - che secondo nostre stime per la realtà torinese è raggiungibile con 70 vetture e 1.400-1.500 utenti - siamo in fase di avvicinamento e tutto lascia indicare che siamo vicini - ancora un anno o poco più - ad una gestione

**Tab. 6 - I NUMERI DI "MILANO CAR SHARING"**

MESE	N° NOLEGGI	NOLEGGI MEDI (Noleggi/soci)	TEMPO TOTALE	TEMPO MEDIO (Tempo Tot. noleggi)	KM TOTALI	KM MEDI (Km/noleggi)
SETTEMBRE 2001	3	0,6	18	6	127	42,3
MARZO 2002	38	1,3	643	16,9	3485	91,7
SETTEMBRE 2002	65	1	793	12,2	4557	70,1
MARZO 2003	240	1,1	2372	9,9	14709	61,3
SETTEMBRE 2003	288	0,9	3670	12,7	22566	78,3
OTTOBRE 2003	344	1,0	4081,5	11,9	24633	71,6
NOVEMBRE 2003	345	1,0	3934	11,4	23208	67,3
DICEMBRE 2003	356	1,0	4414,5	12,4	23074	64,8
GENNAIO 2004	366	0,9	4014	11,0	23321	63,7
FEBBRAIO 2004	367	0,9	4141,5	11,3	23843,5	65,0
MARZO 2004	416	1	4285	10,3	28446	68,4
APRILE 2004	392	0,9	4544	11,6	27128	69,2
MAGGIO 2004	414	0,9	4817,2	11,6	28903	69,8
GIUGNO 2004	438	0,9	5083,2	11,6	33231	75,9

Fonte: elaborazione Onda Verde su dati Milano Car Sharing, 2004

dotte da Torino relativamente ad alcuni indicatori con la media generale Italia (calcolata considerando solo le performance degli aderenti a ICS) emerge poi che a Torino il car sharing ha fatto registrare prestazioni di livello superiore alla media nazionale. I numeri più significativi sono riferiti al maggio 2004: 2.032 i km percorsi in media da un veicolo contro i 1.312 della media nazionale; un utilizzo orario della flotta che si aggira intorno al 32%, ben 12 punti percentuali in più rispetto all'andamento medio generale. Per ogni corsa a To-

rino si percorrono in media 10 km in più, mentre sono 4 i viaggi in più effettuati dall'utente (tab. 5). Il fatturato si aggira intorno ai 40.000 euro solo con le corse. "Sono numeri importanti che attestano come il servizio si stia consolidando nel vissuto della città", spiega Flaminio Orazzini di Car City Club, "un sondaggio realizzato sull'utente rivela che c'è apprezzamento sul servizio. Si sta consolidando la sensazione che il servizio esiste. È il passaparola positivo che sta dando di fatto i risultati. Alcune aziende richiedono vetture dedica-

economica del servizio". In merito alla tipologia di utenza, il 73% dei contratti di abbonamento è intestato a privati. Di questi il 59% sono prevalentemente impiegati, studenti, pensionati e insegnanti mentre il 14% sono professionisti (avvocati, architetti, commercialisti, consulenti che usano il servizio per le loro attività lavorative); il restante 27% è costituito da aziende che operano in vari rami di attività (ristorazione, consulenza, istituti di credito, agenzie di pubblicità, servizi pubblici) che usano i veicoli del car sharing come



## Mobilità

parte integrante del loro parco vetture.

**MILANO:** il gestore Milano Car Sharing, nato su iniziativa di Legambiente inizialmente con 3 associati, ha raggiunto nel giugno 2004 quota 460. Sono 18 le vetture a gasolio rispondenti alle normative Euro 3 (che non dovranno mai avere più di 3 anni e un chilometraggio superiore

passando dai 42,3 del settembre 2001 ai 75,9 del giugno 2004 (tab. 6). Il fatturato, ossia i proventi delle fatture per i noleggi e le quote di iscrizione, sono stati nel 2003 pari a 188.000 euro, mentre tra gennaio e settembre 2004 sono stati di 240.000 euro. Gli investimenti complessivi sono stati pari ai 120.000 euro, dei quali 20.000 hanno rappresentato l'investimento

mentale nel capoluogo e l'ingresso nella tecnologia ufficiale del servizio milanese (seppure provvisoria). Oltre alle ovvie difficoltà incontrate dagli utenti nell'accettare un servizio che sostituisce in tutto o in parte l'auto di proprietà, i principali problemi a Milano sono stati la quasi assoluta impermeabilità alle proposte di collaborazione da parte dell'Amministrazione comunale (nessuna sinergia possibile su parcheggi, corsie preferenziali, giornate di emergenza) e anche con l'ATM (solo un misero sconto sull'abbonamento annuale al mezzo pubblico)".

**BOLZANO:** Car Sharing BZ, nasce come cooperativa e serve attualmente 41 utenti - dei quali circa 8 sono aziende - con 2 veicoli (Renault Kangoo e Renault Clio) e un parcheggio dislocato nel centro storico tra la stazione ferroviaria, il duomo e il servizio di pullman. L'utenza, che ha in media 30-40 anni, presenta una particolarità rispetto alle altre realtà dove è attivo un servizio di car sharing: il 60% degli utilizzatori è rappresentato, infatti, da donne. La maggiore flessibilità di orario di cui godono agevola evidentemente il loro ricorso al servizio. Le auto in car sharing sono utilizzate per lo più per andare fuori città o nella zona industriale e nelle località limitrofe, dove sostanzialmente il mezzo pubblico è meno presente. "Nonostante la vicinanza con il mondo di lingua tedesca, dove l'auto in condivisione è una realtà affermata da tempo con migliaia di iscritti, cosa sia il car sharing lo sanno ancora in pochi", spiega Marco Armani di



Foto di Stefano Pozzilli

ai 100 mila km) e 8 i parcheggi disponibili, dislocati lungo la cerchia dei bastioni in prossimità di una linea della metropolitana o di più linee di superficie. Il servizio è costruito "su misura per l'utente": in una pre-iscrizione sono i futuri soci a segnalare dove vogliono che sia allocato il parcheggio di prossima apertura. In media ogni utente effettua una corsa al mese e il tempo di noleggio sembra essersi assestato negli ultimi tempi intorno alle 11 ore mensili. I km medi percorsi per ogni noleggio si sono incrementati quasi dell'80%

iniziale per il 1° anno di attività nella fase di rodaggio e 100.000 l'investimento complessivo per l'avviamento del servizio. "Allo stato attuale", spiega Andrea Poggio di Legambiente Lombardia, "il servizio Milano Car Sharing è vicinissimo al pareggio di bilancio. È però indispensabile un forte investimento per il nuovo sistema tecnologico, che renderà fondamentale aumentare almeno del doppio il numero dei soci utilizzatori. Si attende la firma di un accordo sperimentale con TRS e con ATAC di Roma per l'avvio del servizio speri-

**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →**



Tab. 7 - ANDAMENTO DEL CAR SHARING A BOLZANO

PERIODO	KM PERCORSI		ORE DI UTILIZZO		N° CORSE		KM * €		h * €	
	KANGOO	CLIO	KANGOO	CLIO	KANGOO	CLIO	KANGOO	CLIO	KANGOO	CLIO
ANNO 2002										
OTTOBRE	12	129	3,0	11,0	1	2	3,6	38,7	4,8	17,6
NOVEMBRE	699	541	22,5	17,5	5	7	209,7	162,3	36,0	28,0
DICEMBRE	799	513	63,0	56,5	10	8	239,7	153,9	100,8	-
<b>TOTALE</b>	<b>1.510</b>	<b>1.183</b>	<b>88,5</b>	<b>85,0</b>	<b>16</b>	<b>17</b>	<b>453,0</b>	<b>354,90</b>	<b>141,6</b>	<b>45,6</b>
ANNO 2003										
GENNAIO	1.135	1.622	139,5	90,5	15	18	340,5	486,6	223,2	144,8
FEBBRAIO	698	633	62,5	80,0	14	10	209,4	189,9	100,0	128,0
MARZO	423	1.308	39,0	101,0	8	15	126,9	392,4	62,4	161,6
APRILE	654	743	62,0	60,0	9	15	196,2	222,9	99,2	96,0
MAGGIO	262	609	36,5	38,5	8	8	78,6	182,7	58,4	61,6
GIUGNO	921	1.542	118,5	111,0	7	2	276,3	462,6	189,6	177,6
LUGLIO	513	1.480	66,5	107,5	10	15	153,9	444,0	106,4	172,0
AGOSTO	768	767	52,0	97,5	10	16	230,4	230,1	83,2	156,0
SETTEMBRE	444	708	50,5	89,0	8	13	133,2	212,4	80,8	142,4
OTTOBRE	610	2.258	85,5	121,5	13	18	183,0	677,4	136,8	194,4
NOVEMBRE	774	1.106	70,0	129,0	13	18	232,2	331,8	112,0	206,4
DICEMBRE	744	843	76,5	104,5	16	15	223,2	252,9	122,4	167,2
<b>TOTALE</b>	<b>7.946</b>	<b>13.619</b>	<b>859,0</b>	<b>1.130,0</b>	<b>131</b>	<b>163</b>	<b>2.383,8</b>	<b>4.085,7</b>	<b>1.374,4</b>	<b>1.808,0</b>
ANNO 2004										
GENNAIO	777	1.456	83,5	112,5	14	17	233,1	436,8	133,6	180,0
FEBBRAIO	1.561	821	80,5	76,5	14	16	468,3	246,3	128,8	122,4
MARZO	792	1.323	54,5	90,0	12	11	237,6	396,9	87,2	144,0
APRILE	1.817	1.082	174,5	93,0	25	20	545,1	324,6	279,2	148,8
MAGGIO	661	998	101,5	98,0	15	19	198,3	299,4	162,4	156,8
GIUGNO	1.031	936	74,0	101,5	17	20	309,3	280,8	118,4	162,4
<b>TOTALE</b>	<b>6.639</b>	<b>6.616</b>	<b>568,5</b>	<b>571,5</b>	<b>97</b>	<b>103</b>	<b>1.991,7</b>	<b>1.984,8</b>	<b>909,6</b>	<b>914,4</b>

Fonte: Car Sharing BZ, 2004

Okoinstitut Sudtiro, "di conseguenza abbiamo predisposto una campagna di marketing, per ora rivolta agli studi professionali, un target che dovrebbe trovare appetibili le nostre offerte". Le corse effettuate nel 2003 sono state 294 (131 per la Kangoo e 163 per la Clio) e nel giugno 2004 hanno già raggiunto quota 200. I km percorsi dai due veicoli nel 2004 più o meno si equivalgono (circa 6.600 km) e per le ore ci si aggira intorno alle 570. Sotto il profilo economico sono entrati quasi 4.000 euro dalla corrispondenza di tariffe chilometriche e 1.824 da quelle orarie. Il guadagno medio mensile è pa-

ri in media a 970 euro (tab. 7). I costi annuali di gestione ammontano a 36.808 euro e il 2003 ha chiuso con una perdita di esercizio di circa 3.500 euro. "Per la sostenibilità economica del servizio abbiamo calcolato che sono necessari a veicolo 20-25 utenti non soci (per utente si intende quanti utilizzano il servizio almeno 3 volte al mese e che rappresentano un terzo dei soci attuali)", precisa Andrea Leverano di Okoinstitut Sudtiro, "con un percorso di 50-75 km per un utilizzo di 4-6 ore a utente. Il servizio funziona come nelle altre città, qui il gap è semmai la tecnologia che è davvero basilare,

ma in una realtà piccola come Bolzano il car sharing è di per se una scommessa e, quindi, si è deciso di non investire in un sistema tecnologico molto avanzato. Questo è il motivo per il quale non abbiamo aderito a ICS".

#### ANALISI DELLA DOMANDA

Nell'analisi della domanda sono sempre due le componenti da indagare: l'utenza potenziale e quella reale. Non sempre il bacino di utenza per il quale il servizio è stato pensato risponde secondo le aspettative e, di contro, segmenti di mercato sui quali po-

## Mobilità

co si era puntato possono rivelarsi di grande interesse. È possibile effettuare un discorso analogo per le modalità di utilizzo di uno strumento: si ipotizzavano per il car sharing spostamenti brevi e frequenti e ci si rende conto che spesso i veicoli della flotta sono utilizzati, invece, per periodi lunghi e con cadenza poco frequente.

Gli utenti potenziali ai quali il servizio è destinato sono soggetti privati, professionisti, aziende e PA. Pur avendo tali soggetti esigenze diverse, sono evidentemente accomunati dalla necessità di avvalersi di un mezzo di spostamento economico e flessibile e da una spiccata sensibilità per le questioni ambientali. Uno studio di marketing realizzato per ICS ha prodotto alcuni cluster disarticolando il bacino potenziale di utenza secondo le tipologie utenti privati e grandi utenti organizzati. Si tratta di:

- persone adulte, con un livello economico e culturale medio-alto, aperte alle innovazioni, che utilizzano il trasporto pubblico, hanno chiari i costi che un'auto privata comporta e sono sensibili ai problemi dell'ambiente;
- adulti sensibili all'ecologia e decisamente contrari ad un uso "selvaggio" dell'automobile, che userebbero il car sharing in quanto servizio di mobilità sostenibile;
- donne adulte, che coniugano la vita lavorativa personale con quella familiare, che rinunciano alla seconda auto di casa per necessità o convenienza, e che devono compiere brevi spostamenti saltuari o caratterizzati da orari non rigidi. Da questo target sarà particolarmente apprezzata

la flessibilità del car sharing e la possibilità di accedere ad automobili diverse a seconda delle esigenze;

- giovani che non hanno ancora la possibilità di acquistare un'automobile e trovano nel car sharing la risposta alle loro esigenze di mobilità;
- le PA che devono sostituire il proprio parco auto (art. 5 Decr. 27 marzo '98 del Ministero dell'Ambiente) e che potrebbero optare per una flotta in car sharing;
- le grandi aziende che possono trovare nel car sharing un'alternativa economicamente conveniente al possesso di un proprio parco auto.

Le peculiarità delle realtà urbane dove il servizio è attivo rappresentano poi un'ulteriore discriminante, perché consentono di individuare nuove tipologie di target. Nella Provincia di Rimini, ad esempio, il car sharing è destinato anche a turisti e city users presenti sul territorio per motivi fieristici, congressuali e di affari.

L'analisi dell'utenza reale ha, invece, l'obiettivo di definire concretamente le scelte motivazionali che spingono l'utente a ricorrere al servizio e quali sono le modalità di utilizzo. Mancanza dell'auto (34,4%), risparmio economico (25,1%) e praticità d'uso (22,6%) sono i principali motivi che spingono gli utenti ad aderire al car sharing; lo spostamento in genere è sporadico (la frequenza media è di 1,2 giorni alla settimana) e motivato da esigenze legate soprattutto al tempo libero e in seconda battuta al lavoro. La maggior parte degli utenti (73,1%) percorre meno di 100 km al mese (in media 84,6 km), quasi sempre nei

giorni feriali. Il servizio, infine, ha per l'utente un costo medio mensile di 49,3 euro (591 euro l'anno) e ciò che eleva il grado di soddisfazione è poter disporre di più modelli di auto e di un numero elevato di parcheggi, quindi in sostanza di una migliore accessibilità al servizio.

L'esperienza nelle realtà in cui il car sharing è attivo da più tempo ha dunque portato ICS a stimare nel mercato del car sharing un margine di crescita del 3% nei prossimi anni, prendendo a riferimento l'universo dei patentati. Inoltre, dopo l'adesione, sembra che l'utente sia portato a diminuire le percorrenze individuali su quattro ruote fino al 30-35%, in favore di un ricorso più frequente ai trasporti pubblici.

### CONCLUSIONI

Le prospettive di sviluppo del car sharing sembrano soddisfacenti anche se non si intravede una crescita esponenziale dell'utenza che possa portare il servizio, nell'arco di pochi anni, ad incidere significativamente sul sistema della mobilità e a garantire una sostenibilità economica a tutti i gestori. Ma questo, evidentemente, è "fisiologico" ed è stato ampiamente preventivato considerato che la stessa struttura del car sharing prevede una standardizzazione del servizio che possa agevolare una modalità di sviluppo fondata sul successivo accorpamento di più gestioni.

Molti sono i progetti sul tavolo per migliorare il servizio. Dalla prenotazione via Internet alla costruzione di una rete unica lungo la quale



## Mobilità

L'utente possa muoversi utilizzando la propria card anche in città diverse dalla propria, alla maggiore uniformità dei sistemi tariffari locali, alla gestione integrata dei servizi a valenza turistica (a Torino, ad esempio, si sta lavorando ad una card unica con cui accedere ai musei e al car sharing) e di mobilità (interoperabilità tra car sharing, ferrovie e aeroporti). Genova, operativa nel car sharing solo dal luglio scorso, sta poi lavorando per estendere questa tipologia di servizio anche al trasporto delle merci.

Tuttavia si evidenziano anche le seguenti criticità:

- l'elevato indice di motorizzazione in Italia rivela la presenza di un ostacolo, soprattutto culturale, su cui è necessario agire per mutare la prospettiva tradizionale dell'utente, che in gran parte assegna all'automobile un fondamentale valore sociale e il riconoscimento di vero e proprio "status symbol";

- le eventuali interazioni con altri servizi già ampiamente collaudati e diffusi sul territorio (primo fra tutti l'autonoleggio) potrebbero creare conflitti; effettivamente i confini tra un genere di servizio e l'altro in Italia sono piuttosto nebulosi (ad oggi non esistono clausole che impediscono all'utente di utilizzare il veicolo in maniera continuata) e, accantonati intenzioni e obiettivi a priori, per il resto nelle modalità di funzionamento si fa fatica a discernere un servizio dall'altro, anche se come afferma Marco Mastretta di ICS: "Il car sharing è un servizio fatto per abbonati e non per utenti occasionali, come nel noleggio tradizionale. Questo permette di evitare il continuo controllo e la necessità di recarsi presso le sedi per prelevare il veicolo. Inoltre è stato pensato per un uso breve (poche ore). È possibile ricorrervi durante tutto l'arco del giorno, anche di notte e, infine, il pagamento è

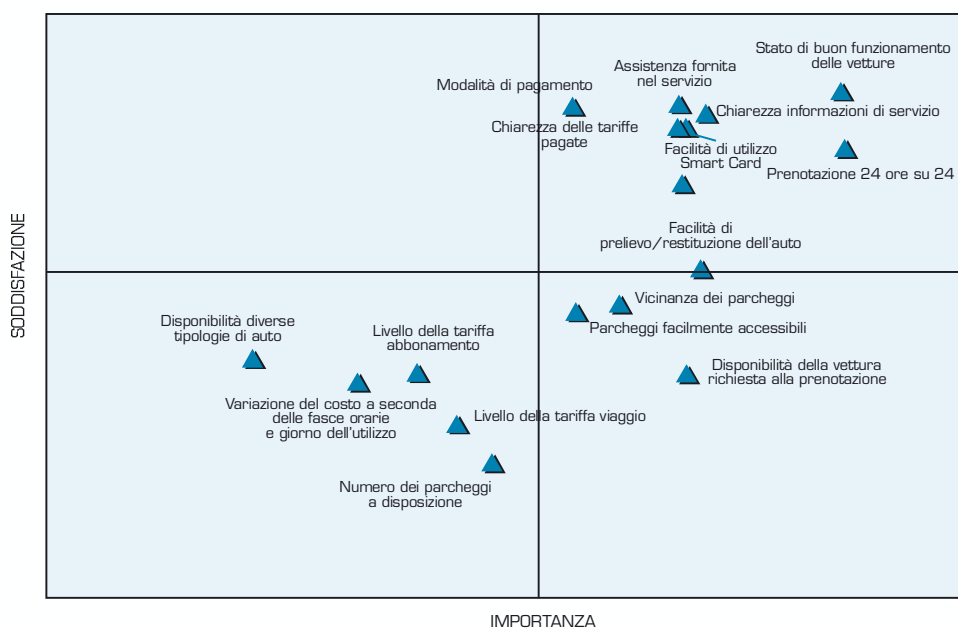
direttamente proporzionale all'uso";

- la notorietà dei vantaggi del car sharing, se da una parte deve essere sollecitata per richiamare utenza, dall'altra viene a essere soffocata fintanto che il gestore non risulta in grado di rispondere adeguatamente ad un incremento della domanda;

- laddove i vantaggi del car sharing sono comunicati, e dunque noti, può accadere che continuino ad essere poco percepiti o percepiti ma non apprezzati per una questione di evidenza culturale; pertanto nonostante si registri un costo per l'auto elevato ai limiti dell'accessibilità per molte famiglie, il numero delle immatricolazioni negli ultimi anni continua a crescere. Per contro, si sta diffondendo una sempre maggiore sensibilità ai costi dell'automobile e a un suo uso più razionale: in un simile contesto il car sharing può costituire un valido strumento per far fronte a queste nuove esigenze;

- sviluppare le sinergie tra istituzioni pubbliche e società di trasporto, collaborando alla migliore riuscita del servizio, è altrettanto importante che lavorare su un mutamento di prospettiva dell'utente: l'adeguamento normativo, le agevolazioni che incentivano l'utente a ricorrere al car sharing e, soprattutto, la reale messa a sistema di tutte le forme di mobilità - da quelle più tradizionali alle alternative che intervengono laddove il trasporto pubblico è meno presente - sono essenziali perché si possa finalmente parlare di uno scenario della mobilità complesso sì, ma articolato, funzionale e soprattutto sistemico. ●

### SERVICE SATISFACTION - MAPPING



# Mobilità

**CRITICITÀ E PROSPETTIVE DEL SERVIZIO: L'OPINIONE DEGLI ESPERTI**

## FORUM SUL CAR SHARING

*Onda Verde ha posto le seguenti domande ad alcuni esperti del settore, ottenendo le risposte che pubblichiamo in questo inserto.*

**1. Quali sono le criticità e gli aspetti positivi rilevabili nelle esperienze di car sharing condotte in Italia?**

**2. Ritiene possibile un'effettiva messa a sistema del servizio di car sharing con il TPL? E se sì, con quali modalità applicative?**



Foto ICS

### **GIOVANNA ROSSI - Ministero dell'Ambiente**

Resp. Settore Mobilità Sostenibile

1. Le iniziative di car sharing attivate in Italia sono molto recenti. Hanno preso il via concretamente tra il 2000 e il 2001 e per produrre risultati accettabili necessitano di un supporto tecnico e di forme anche economiche di accompagnamento. Il timore è che in assenza di fondali esperienze, in fase di progressivo rafforzamento, possano interrompersi. Al momento siamo in attesa di ulteriori fondi per ICS, perché rientra negli obiettivi della legge delega di cui si attende l'approvazione in seconda battuta al Senato che prevede il rifinanziamento degli accordi di programma in essere del Ministero anche in tema di mobilità sostenibile. In quanto all'aspetto positivo, il car sharing può rappresentare una soluzione ad alcuni problemi del traffico urbano. Può essere utilizzato, infatti, da più utenti nell'arco delle 24 ore e il parco auto è posizionato in aree di scambio significative, anche intermodali. Incoraggia quindi l'utilizzo dei mezzi pubblici e contribuisce a diffondere una diversa cultura della mobilità, suggerendo un uso più razionale del mezzo di trasporto. Inoltre soddisfa le diverse esigenze dell'utenza, perché fornisce una flotta differenziata per tipologia e potenza. Il parco veicoli, infine, presenta standard qualitativi dal punto di vista tecnico-emissivo controllati, in

quanto di ultima generazione, limitando in questo modo gli impatti negativi sull'ambiente.

2. Il car sharing nasce come trasporto pubblico ad uso personale da integrare con il TPL. Dal punto di vista nazionale il CS promosso dal Ministero rientra in un sistema di politiche ambientali. Calandolo alla scala urbana è chiaro che anche le politiche messe a punto dalle amministrazioni sono più efficaci se messe a sistema, in quanto da solo il servizio faticerebbe di più a decollare. Se l'obiettivo del car sharing è quello di creare un'alternativa all'uso della macchina privata deve funzionare anche il sistema del TPL e le norme messe in atto dall'amministrazione comunale. In termini di dimensione dei centri urbani, l'applicazione del CS è soprattutto una questione di equilibrio: se la città è di media dimensione e ha un servizio pubblico razionale ed efficiente viene meno la domanda. Esistono degli equilibri che rendono possibile e significativo il servizio. È un fatto di organizzazione urbana. E l'organizzazione del servizio è un ulteriore elemento determinante. Ogni amministrazione decide chi deve gestire il car sharing. Il Comune può essere uno dei soggetti, ma non l'unico. Sono, queste, scelte di politica locale di mobilità.

**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →**

# Mobilità

## MARCO MASTRETTA - Direttore ICS

1. In Italia il car sharing, grazie alle scelte effettuate da ICS, gode di una serie di vantaggi derivanti dal disporre tutti i gestori di un medesimo sistema tecnologico, di un call center unico, di procedure standardizzate e di un'immagine largamente uguale per tutti. Il che tende a favorire quei processi di accorpamento necessari per una maggiore sostenibilità economica, che altrove hanno incontrato notevoli difficoltà proprio per il mancato sviluppo di un'iniziativa centralizzata e coordinata. Un esempio per tutti è il caso della Germania. Qui i gestori hanno avuto difficoltà a fondere le varie società, perché gli standard erano diversi e, di conseguenza, i costi elevati. Un approccio comune consente invece una più agevole replicabilità del servizio e una diminuzione del time to market, due delle principali criticità riscontrate in alcune esperienze estere.

2. Attualmente nessuno è in grado di quantificare il mercato del car sharing nell'ambito del TPL. Sulla base delle esperienze è possibile fare delle valutazioni partendo non dal mercato della mobilità, ma da quello del consumo. In termini di esigenze di mobilità, il car sharing soddisfa le necessità di un'utenza che si sposta sporadicamente o ricorre al TPL per spostamenti sistematici. L'utente, in media, utilizza il servizio una o due volte al mese per commissioni, svago, va-

canze brevi nel week end, ma anche per lavoro (è soprattutto il caso dei professionisti). Le donne possono rappresentare un'utenza potenziale di particolare interesse per lo sviluppo del car sharing, perché hanno orari più flessibili ed esigenze particolari che il trasporto pubblico non sempre soddisfa del tutto. Chiaramente il car sharing non può che trarre vantaggio da un sistema di TPL efficiente e, altrettanto, da un utilizzo del veicolo privato estremamente complesso, tipico soprattutto delle grandi aree urbane. In relazione al car sharing le dimensioni urbane da considerare sono sostanzialmente due: la grande e la piccola dimensione. Nelle aree metropolitane, il servizio infatti trova applicazione - soprattutto nella fase iniziale - in ambiti di ridotte dimensioni, assimilabili in quanto a spazi di applicazione alle città di media grandezza. È evidente che la dimensione globale del mercato risulta diversa, ma nelle fasi di sviluppo non si vede una grande differenza in termini di dimensione urbana. Il discorso invece cambia nel caso di un servizio attivato in un centro urbano di piccole dimensioni. Per avere un bacino significativo, infatti, è necessaria una massa critica minima che dovrebbe aggirarsi intorno ai 200-250 mila abitanti. Forse anche più. Altrimenti il servizio incontra difficoltà notevoli a reggersi economicamente.

## ARCANGELO MERELLA - Ass.re alla Mobilità del Comune

1. In quanto a criticità, due sono le principali: una difficoltà culturale, ossia far capire realmente cos'è e come funziona il servizio, e una difficoltà organizzativa, legata alla capacità di rendere il servizio attrattivo per l'utenza, fornendo una serie di vantaggi: dalla possibilità di entrare nelle ZTL all'utilizzo delle corsie preferenziali destinate al trasporto pubblico e così via. La gestione del servizio si scontra tuttavia con la rigidità della norma. È necessario, ad esempio, garantire la sosta riservata su strada ai veicoli del car sharing con un sistema di controllo e sanzionatorio che impedisca l'occupazione della sosta ad auto diverse da quelle della flotta car sharing. Tuttavia trovandosi le soste car sharing su strada, piuttosto che in uno spazio privato protetto da

una barra all'entrata, non è possibile evitare che ciò accada. Allo stato attuale non c'è alcun provvedimento regolamentativo e sanzionatorio in tal senso, ma ci si sta lavorando. In termini positivi si può affermare che stiamo assistendo ad una rapida diffusione del car sharing imputabile a più concause. Nel caso di Genova è legata soprattutto alle caratteristiche della città e alla difficoltà di sosta nel centro storico.

2. Un'integrazione con il TPL è possibile e deve svilupparsi soprattutto sotto il profilo normativo. Si svilupperà, ma la logica non è quella di pensare che per l'utente utilizzare l'automobile privata o al mezzo di trasporto pubblico sia la stessa cosa. La logica a monte deve essere quella del

# Mobilità

## PAOLA VILLANI - DIAP - Politecnico di Milano

1. In Italia l'ostacolo maggiore alla diffusione dei servizi car sharing è certamente quello legato alla scarsa capacità di "fare sistema". In un momento di crisi del mercato dell'auto, di forte saturazione degli spazi per la sosta e lo scorrimento dei veicoli, di sensibile calo degli utenti del TPL (che ha un costo altissimo per la collettività), unitamente a livelli di inquinamento molto alti, ogni azione per incentivare l'utilizzo a rotazione dei veicoli dovrebbe essere perseguita da tutti coloro che organizzano i sistemi di mobilità. Invece, i benefici connessi non sono stati compresi. Per quanti commercializzano veicoli, poi, potrebbe essere del tutto privo di interesse sapere se l'acquirente è una società di car sharing o un singolo. Non va dimenticato inoltre come, soprattutto in fase di nuova commercializzazione di un veicolo, la migliore pubblicità possa essere proprio permettere di vedere in circolazione le nuove auto e, agli utenti iscritti, di provarle per consigliarle, in una sorta di direct marketing, ad amici e conoscenti. La redditività immediata del car sharing, poi, dovrebbe portare a costruire parcheggi (anche interrati) adibiti a questo preciso scopo, mentre assistiamo alla proliferazione di parcheggi standard ancora progettati per un parco veicolare di uni-proprietari e con posti auto che non risultano neppure dotati di prese per la ricarica elettrica. Per quanto riguarda le

emissioni inquinanti, infine, il parco veicoli dovrebbe essere riconvertito e il car sharing potrebbe rappresentare un'ottima opportunità per rimettere in moto il settore eco-automobilistico.

2. Se si considera che lo spostamento medio in ambito urbano è pari a circa 5 km al giorno appare chiaro come dovrebbero essere le stesse Amministrazioni comunali a sostenere lo sviluppo del car sharing al fine di ridurre le emissioni inquinanti e risolvere i problemi di congestione veicolare (auto in sosta e in moto). Per i centri metropolitani i servizi di car sharing dovrebbero essere ubicati in corrispondenza dei nodi di interscambio: si potrebbe ipotizzare un sistema virtuoso per agevolare gli spostamenti di quanti risiedono nell'hinterland e lavorano in città (utilizzando quindi il veicolo per la sola tratta abitazione-parcheggio di interscambio) e quanti (in continua crescita) risiedono in città e lavorano nelle numerose aziende nelle aree più esterne: infatti solo chi risiede nelle aree a bassa densità ha necessità di poter disporre di un veicolo anche nelle ore notturne e lo utilizza per avvicinarsi all'area urbana centrale e, analogamente, chi risiede in centro non dispone di mezzi di trasporto pubblico per accedere alle aree più periferiche ed è quindi "obbligato" a possedere un'auto, sebbene i problemi di parcheggio siano rilevanti.

## di Genova e rappresentante ANCI

trasporto pubblico. Utilizzare l'auto in car sharing è come utilizzare un'auto privata ma porta, a livello complessivo di sistema, ad una riduzione del parco veicoli circolanti. In quanto alla dimensione urbana, è chiaro che il bacino di assorbimento del servizio in un'area metropolitana è più ampio, ma può funzionare solo se c'è un "effetto domino", ossia se nel tempo vengono servite le aree limitrofe a quelle dove il servizio è già attivo, consentendo anche una mobilità in car sharing nelle zone interquartiere. Importante, infine, è anche la possibilità di inserirsi in un circuito nazionale e di estendere il sistema car sharing ad altri ambiti, come accade ad esempio a Genova, dove si sta lavorando per estenderlo anche al trasporto merci.



Foto: ICS

**CAR SHARING E TPL: l'integrazione POSSIBILE →**



## ENRICO PAGLIARI - Direzione Generale Studi e Ricerche ACI

1. Tra le principali criticità riscontrate nelle iniziative di CS italiane, ritengo necessario evidenziare i seguenti punti:

- le esperienze in corso sono molto limitate, sia in termini di numero di veicoli a disposizione sia, soprattutto, di aree di parcheggio per la presa e rilascio dei veicoli, con una conseguente scarsa capillarità e diffusione del sistema;

- i sistemi tariffari adottati nelle esperienze italiane risultano poco competitivi se rapportati ad analoghe soluzioni offerte dalle società di leasing: queste ultime risultano addirittura meno vincolanti, non richiedendo la quota di associazione;

- le gestioni in corso risultano ancora tutte in perdita, a causa dei pochi utenti del sistema che non consentono di raggiungere la cosiddetta "massa critica" e il break even di gestione;

- il car sharing viene ancora erroneamente presentato come sistema di trasporto alternativo all'uso dell'auto di proprietà nel caso di spostamenti sistematici casa-lavoro-casa, cosa assolutamente non vera per la caratteristica intrinseca del CS, sistema nato per sostituire l'auto privata in caso di limitato utilizzo.

Tra gli aspetti positivi, invece, vanno sicuramente ricordate alcune potenzialità del car sharing,

come quello di rappresentare una valida alternativa all'auto di proprietà, sia la prima che la seconda auto, per i residenti delle zone centrali con limitazioni di traffico (ZTL) e scarsità di aree di parcheggio. Questa potenzialità può risultare molto utile per decongestionare le zone centrali, di solito le più pregiate delle città, sempre che sia disponibile un efficiente TPL e un sistema di car sharing ben organizzato: sostanzialmente aree di parcheggio dove poter prendere o lasciare i veicoli facilmente accessibili.

2. Se per sistema intendiamo un modo di trasporto complementare e di supporto al TPL, sì. Ad esempio una soluzione percorribile può essere quella di un servizio di car sharing per raggiungere zone e strade non servite dal TPL, aree a bassa densità insediativa dove il TPL è diseconomico o anche aree non accessibili al TPL convenzionale (strade strette e tortuose ecc.). Occorre, però, che si risolva il problema dell'accessibilità al sistema. In questo caso dovrebbero essere attrezzate aree di presa e rilascio delle vetture in corrispondenza di importanti fermate del TPL, in modo da ottenere nodi intermodali dove si possa passare agevolmente dal TPL al mezzo in car sharing e viceversa.

## L'esperienza estera

Una delle prime e più riuscite sperimentazioni del car sharing è stata effettuata in Svizzera: nel 1987 il servizio disponeva di 2 veicoli, serviva 30 utenti ed era gestito in multiproprietà, oggi risulta diffuso in ben 300 città, gestisce una flotta di 1.700 veicoli e conta circa 44.000 utenti. La Germania rappresenta anch'essa un'esperienza significativa ed un modello di riferimento nel panorama internazionale del car sharing: vi operano più di 60 organizzazioni, tra le quali emergono StadtAuto (presente a Brema con una flotta di 80 auto, 40 aree di parcheggio e 1.700 utenti), StattAuto (che gestisce il servizio a Berlino e ad Amburgo per un totale di 7.500 utenti e 300 veicoli) e Cambio, il primo fornitore di car sharing in Germania con oltre 12.500 clienti e 450 auto in 12 città. Il servizio risulta attivamente presente anche in Olanda dove operano 30 organizzazioni che raggruppano complessivamente 25.000 utenti e circa 800 veicoli e in Austria dove nasce nel 1993 ed è gestito dalla società Denzeldrive che oggi dispone di una flotta di 223 automobili distribuite in 113 località del Paese con circa 10.000 utenti. Negli Stati Uniti il servizio sta muovendo i primi passi a San Francisco con City Car Share, il gestore locale, raggiungendo in meno di un anno 1.000 utenti e 35 vetture in flotta e a Seattle è operativo dal 1999 sotto la gestione di Flexcar, il più importante fornitore di car sharing negli Stati Uniti. Oggi, Flexcar gestisce programmi di car sharing per oltre 14.000 utenti, con 250 veicoli in 5 stati e più di 20 città e contee, compresa la capitale, Washington DC. Il servizio, infine, risulta scarsamente presente in Francia, Danimarca, Regno Unito e Paesi Scandinavi come pure in Oriente dove dal 1997 esistono alcune applicazioni del car sharing in Giappone e a Singapore.