

City Logistics: il Car Sharing
P. Enrico Mendace
Logobit International

Il traffico urbano

Le città italiane sono ormai vicino al collasso. Il traffico urbano ha raggiunto livelli tali per cui circolare in città è diventato praticamente impossibile. I tempi di percorrenza si sono sensibilmente allungati e la velocità media dei veicoli è sempre più prossima allo zero. Paradossalmente, andare a piedi tra non molto tempo diventerà più veloce. A questo problema si deve aggiungere la sempre più crescente difficoltà nel trovare parcheggio tale per cui il tempo di percorrenza "door to door" diventa interminabile. Se a questo si aggiunge, infine, il comportamento sempre più indisciplinato degli automobilisti italiani (già noti per non essere i più obbedienti alle regole stradali), il gioco è fatto.

Molti sono gli accorgimenti che sia i privati sia la Pubblica Amministrazione hanno introdotto per trovare una soluzione.

Da ormai una paio di decenni, in molte città italiane, sono proliferati i mezzi a due ruote, gli scooter la fanno da padroni in molti centri urbani ed anche persone di mezza età, oltre ai giovani, si sono convertite alla moto. In questo caso, il freddo e la pericolosità sono i principali nemici, oltre al fatto che portare pacchi e sacchetti della spesa diventa assai poco agevole. Chi ha la possibilità si è dotato di box privato per l'auto, che talvolta arrivano a costi così esagerati da raggiungere un valore non lontano da quello di un normale appartamento. Sono sempre più frequenti i casi di persone che cambiano abitazione per trasferirsi in prossimità del luogo di lavoro oppure, esattamente al contrario, persone che hanno scelto di vivere nell'hinterland cittadino.

La Pubblica Amministrazione

La Pubblica Amministrazione, dal canto suo, ha adottato svariate misure, talvolta a mio giudizio paradossali, cercando una soluzione al problema. Molte città italiane hanno pensato di rivoluzionare il flusso viario cittadino, adottando un nuovo "Piano del Traffico"; in molti casi non si capisce sinceramente quale finalità hanno queste operazioni, se migliorare il regolare flusso viario oppure esattamente il contrario, cioè rendere talmente impossibile circolare in città da scoraggiare i cittadini ad usufruire della propria vettura. Genova è un valido esempio di City Logistics al contrario, per cui è palpabile la volontà di impedire in tutti i modi il traffico veicolare di mezzi privati: parcheggi ridotti a costi molto elevati, zone interdette al traffico privato, flussi di traffico con evidenti "colli di bottiglia" che creano ingorghi insuperabili, percorsi obbligati che prolungano le distanze in maniera indefinibile. Se poi si considera l'incremento del traffico pesante di merci all'interno dell'area cittadina si è vicino al collasso. Indubbiamente, nel caso di Genova, l'obiettivo primario è quello di spingere la popolazione ad utilizzare i mezzi pubblici, autobus e quant'altro, ma proprio per la sua particolare conformazione geografica, questa città ha problemi oggettivi per un efficiente servizio pubblico. A Milano, ad esempio, è allo studio l'ipotesi di ingresso a pagamento nel centro cittadino, nella speranza che un ulteriore fardello possa disincentivare gli automobilisti all'uso dell'auto privata. Questa ipotesi prende spunto da quanto già adottato a Londra, dove entrare in città costa 8 Sterline al giorno, pari a circa 12 Euro!! Chi vi scrive è un assiduo frequentatore della capitale Britannica e vi assicuro che questo metodo non ha portato giovamenti significativi alla città, ma ha solamente creato un nuovo metodo di incremento delle casse del Council Londinese.

Sia chiaro: da buon logistico non posso essere un fautore del trasporto privato all'interno delle città; in effetti utilizzare una vettura per una persona sola è un evidente spreco perché è fondamentalmente assurdo utilizzare un veicolo che può trasportare 5 persone per il trasporto di una persona sola. E' come se una Azienda si dotasse di un magazzino automatico con trasloelevatori dalla portata di 1.000 Kg quando l'unità di carico massima esistente nell'impianto è un cassetto da 250 Kg. Però, finché i Comuni non riusciranno a rendere affidabile e conveniente l'impiego dei mezzi pubblici (autobus, metropolitane, ferrovie cittadine, ecc..) non si può colpevolizzare il cittadino che continua ad utilizzare la propria vettura anche in città.

Cos'è il car sharing

Letteralmente, "car sharing" significa "condivisione dell'automobile" e si distingue da tutte le altre forme d'uso collettivo di una vettura. Il car sharing è un **servizio di mobilità a fruizione individuale** che consente a più clienti di utilizzare, singolarmente e in momenti diversi della giornata, diverse tipologie di veicoli. **È diverso dal car pooling**, che consente a più persone di utilizzare contemporaneamente la stessa auto; si differenzia dall'autonoleggio, grazie alla maggiore flessibilità del servizio offerto sia in termini di tempo di utilizzo (minimo un'ora) che di capillarità di fruizione. Per le sue caratteristiche e per i vantaggi offerti, il car sharing è oggi un interessante ed innovativo servizio di mobilità in grado di bilanciare i vantaggi garantiti dall'auto di proprietà. Se si pensa che in Europa, l'80% delle vetture circolanti in città viaggia non più di sessanta minuti al giorno trasportando in media 1,2 persone e se un utente Car Sharing ha la possibilità di usare un'auto solo per il tempo necessario, più persone potranno usare la stessa auto. Secondo questa filosofia, quindi, diminuiscono le auto in circolazione e aumentano il numero dei parcheggi disponibili.

La storia

Il car sharing è nato in Svizzera alla fine degli anni '80, grazie all'iniziativa di un gruppo di ambientalisti. Successivamente, si è diffuso in tutta Europa, in Nord America, in Australia e Singapore. Ad oggi, il car sharing nel mondo si è affermato e diffuso: negli **Stati Uniti** conta circa 35.000 utenti, che condividono oltre 1000 auto nelle principali metropoli (New York, Washington, San Francisco, ecc); in **Canada** gli oltre 8.000 associati condividono 450 veicoli in città come Montreal, Quebec city, ecc; in **Asia**, in particolare a Singapore e Giappone, i quasi 5.000 utenti usano numerosi veicoli tecnologicamente all'avanguardia, con sistemi di propulsione elettrici o ibridi; in **Europa**, i cittadini associati sono circa 150.000, con oltre 5.000 veicoli disponibili in più di 600 città tra Svizzera, Germania, Austria, Olanda, Francia, Gran Bretagna e Scandinavia. In **Italia** è arrivato grazie all'intervento del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, che ha visto nel servizio una valida alternativa all'uso dell'auto privata ed una possibile soluzione all'incidenza del traffico privato sull'ambiente cittadino. Nel nostro paese, ad oggi, gli utenti sono oltre 5.000 per un totale di 400.000 Km percorsi ogni mese. (figura 1). Nei paesi in cui il servizio è attivo, è stato rilevato che un veicolo in car sharing può sostituire fino a 10 vetture private e che l'incremento del servizio contribuisce a diffondere un approccio più razionale ed ecologico alla mobilità individuale. Per questa ragione, il Ministero, oltre a sostenere finanziariamente il progetto attraverso due decreti del 1998 e del 2000, ha istituito **ICS-Iniziativa Car Sharing**, che ha promosso l'implementazione e sostenuto lo sviluppo uniforme del servizio nelle varie località italiane, favorendo la nascita di un vero e proprio circuito nazionale di car sharing.

L'attività di ICS

ICS è la struttura di coordinamento delle realtà locali del Car Sharing, promossa e sostenuta dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio con un finanziamento di circa nove milioni di euro, per fornire assistenza alle città che intendano sviluppare sistemi di Car Sharing con l'obiettivo di istituire uno standard nazionale operativo e tecnologico, procedure unificate in una prospettiva unitaria ed evidenziare le caratteristiche che una organizzazione deve avere per avviare con successo un servizio di Car Sharing. Questa iniziativa nasce nell'ambito del decreto legge del 27 marzo 1998, attraverso il quale il Ministero dell'Ambiente e del Territorio ha voluto promuovere nel nostro Paese l'introduzione di servizi idonei a contrastare l'incidenza negativa del traffico veicolare sull'ambiente cittadino. Attraverso una Convenzione, ICS riunisce i maggiori Enti Locali italiani interessati al decollo del Car Sharing sul proprio territorio. ICS-Iniziativa Car Sharing è quindi un circuito nazionale che riunisce i Comuni e le Province interessate allo sviluppo del servizio di car sharing sul proprio territorio: attualmente ne fanno parte i Comuni di Bologna, Brescia, Firenze, Genova, Milano, Modena, Novara, Padova, Palermo, Parma, Reggio Emilia, Roma, Taranto, Torino, Venezia e le Province di Milano e Rimini. ICS promuove la nascita e lo sviluppo, nelle varie realtà locali, di un servizio caratterizzato da una forte standardizzazione, consentendo così l'integrazione e l'interoperabilità del servizio, tale per cui chi utilizza il Car Sharing ad esempio a Bologna, può usufruire del servizio in tutte le altre città in cui è attivo.

Chi utilizza il Car Sharing?

Ovviamente il servizio è rivolto a tutti gli utenti, ma possiamo anche identificare la differenti categorie in base all'utilizzo più confacente:

- **Professionisti**, (ad esempio medici) che necessitano di veicoli disponibili in modo capillare sul territorio, in grado di circolare liberamente all'interno della città.
- **Famiglie**, che così possono disporre di una seconda auto ma senza sostenere l'onere di un nuovo acquisto.
- **Aziende** che sono alla continua ricerca di soluzioni, flessibili ed economicamente vantaggiose, volte a soddisfare le esigenze di mobilità aziendale dei propri dipendenti.
- **Pubbliche Amministrazioni**, che, dovendo utilizzare veicoli a basso impatto ambientale ai sensi del decreto ministeriale del 27 Marzo 1998, possono adeguarsi ai requisiti della normativa senza sostenere i costi di acquisto.
- **Giovani** che aspirano all'autonomia degli spostamenti in città ma non possono ambire al possesso di un'auto.

Come funziona?

Innanzitutto bisogna aderire al servizio Car Sharing della propria città. Al momento della sottoscrizione del contratto, verrà consegnata una Smart Card ed il codice PIN che consentirà di prenotare l'auto desiderata e ritirare autonomamente il veicolo. Per prenotare il veicolo è sufficiente contattare telefonicamente, (oppure anche via internet) il Call Center, attivo 24 ore su 24, 365 giorni all'anno. Gli operatori del Call Center, grazie al sistema informatico a disposizione, sono in grado di confermare in tempo reale le prenotazioni. Al momento del ritiro del veicolo, lo sblocco automatico delle portiere del veicolo si effettua avvicinando la Smart Card al "lettore" posto sul parabrezza. Una volta saliti a bordo, è sufficiente digitare il Codice Pin sull'apposita tastiera e quindi, utilizzando la chiave disponibile all'interno del veicolo nel vano portaoggetti, si potrà avviare il motore. Al termine del servizio è necessario digitare il codice di "Fine servizio" sull'apposita tastiera (tale operazione abilita il computer di bordo a rilevare i dati del servizio fornito). Dopo aver riposto la chiave di avviamento

nel vano portaoggetti, si scende dal veicolo e si bloccano le portiere avvicinando la Smart Card al "lettore" posto sul parabrezza. Grazie alla sensibilità dimostrata dalle Pubbliche Amministrazioni Locali tutti i veicoli Car Sharing possono transitare liberamente nelle Zone a Traffico Limitato, utilizzare le corsie preferenziali, circolare anche nei giorni i blocco del traffico e parcheggiare gratuitamente nelle aree pubbliche destinate al parcheggio a pagamento del territorio comunale.

Le tariffe

Per attivare il servizio è sufficiente aderire al servizio Car Sharing della propria città attraverso la sottoscrizione di un contratto e il pagamento di una quota annuale. Per l'uso delle vetture verranno addebitati soltanto i chilometri percorsi e il tempo effettivo di utilizzo (vedere figura 2), minimo 1 ora.

		TARIFFA UFFICIALE (IVA e carburante incluso)				
CATEGORIA	MODELLO *	Tariffe orarie		Tariffe Km		
		08-22	22-08	< 70	71-180	> 180
Citycar	Punto	€ 2,20	€ 0,55	€ 0,39	€ 0,22	€ 0,16
Media	Doblò - Multipla - Stilo	€ 2,55	€ 0,64	€ 0,46	€ 0,25	€ 0,19
Comfort	Lybra - Alfa 156	€ 2,84	€ 0,72	€ 0,55	€ 0,30	€ 0,20
Cargo - piccolo	Doblò	€ 2,55	€ 0,64	€ 0,46	€ 0,25	€ 0,18
Cargo - grande	Ducato	€ 3,41	€ 0,86	€ 0,61	€ 0,33	€ 0,25

Figura 2: tariffe car sharing (dati al 31/12/05)

	Inizio	Auto	Utenti	Parcheggi
Bologna	Ago. 2002	39	1000	22
Firenze	Apr. 2005	16	250	13
Genova	Lug. 2004	33	798	22
Modena	Apr. 2003	13	188	9
Rimini	Mar.2003	17	504	17
Roma	Mar. 2005	10	180	6
Torino	Nov. 2002	63	1011	42
Venezia	Ago. 2002	31	1307	5
TOTALE		219	5238	136

Figura 1: distribuzione del car sharing sul territorio italiano (dati al 31/10/05)

Didascalia figura 3

Figura 3: grafico incremento utenti di car sharing