

Car Sharing In Europa

In questo Bollettino:

- Car sharing: Lo stato dell'arte
- Lezioni apprese e condivise
- Panoramica del car sharing in Europa



Car sharing: Lo stato dell'arte

Con car sharing si intende il servizio organizzato per l'uso a tempo di veicoli di proprietà di una organizzazione apposita, noto anche come condivisione dell'auto o passavettura, o nel Regno Unito, come auto club. Come forma di mobilità si sta dimostrando sempre più diffuso: Nel 1997 vi erano meno di 50 000 utenti in tutto il mondo, mentre nel 2006 la cifra era salita a quasi 350 000 utenti.

I vantaggi personali del car sharing sono evidenti. Gli utenti risparmiano tempo e denaro, dato che non possiedono l'auto. L'auto che viene loro consegnata è quasi sempre nuova e il servizio offre la possibilità di selezionare il tipo di autovettura in base alle esigenze dell'utente stesso. Inoltre, il car sharing è una delle poche possibilità di ridurre i costi di mobilità e di combattere i cambiamenti climatici a livello personale.

In termini di vantaggi a livello globale, il car sharing è un elemento cruciale della multimodalità e contribuisce a ridurre gli impatti negativi del traffico automobilistico come l'inquinamento, lo spreco di energia e l'uso improprio dello spazio urbano. Il car sharing, non solo riduce il chilometraggio, ma anche il numero di autovetture nei centri delle città, un aspetto spesso trascurato nel dibattito sulla sostenibilità.

Un esame più attento del car sharing offre anche una visione più approfondita su alcuni aspetti culturali della mobilità. Mentre i vantaggi sono sempre stati evidenti, la sua diffusione è stata piuttosto modesta all'inizio e come fenomeno, il car sharing presenta ancora una potenzialità

elevata. È chiaro che l'uso razionale dell'auto non è ancora comune nelle nostre società e il veicolo privato è tuttora visto come uno status symbol piuttosto che come un'opzione di mobilità come tante altre.

Esperienze di car sharing in diverse città hanno dimostrato che alcuni gruppi di utenti sono difficili da raggiungere: ad esempio, gli abitanti delle aree periferiche, i meno abbienti, le comunità etniche e le persone meno istruite. Mentre l'aspetto spaziale potrebbe essere difficile da superare, sarebbe vantaggiosa poter coinvolgere diversi gruppi di utenti con differenti background socio-economici in quanto potrebbero beneficiare di un risparmio sui costi e godere dei vantaggi del car sharing in termini di comfort.

I presupposti per il car sharing stanno migliorando. Diversi paesi stanno eliminando gli ostacoli giuridici e il car sharing sta chiaramente guadagnando peso crescente nell'agenda politica, man mano che progredisce l'integrazione di questo sistema con altri modelli di mobilità.

La prima iniziativa in questo campo ha avuto il via nel 1946 a Zurigo, e dalla fine degli anni 1980 ad oggi la crescita è stata impressionante. I servizi già attivati continuano a crescere mentre e nuove iniziative nascono in diverse città e regioni.

Le potenzialità del car sharing non sono ancora state pienamente sfruttate e un numero crescente di europei stanno rivedendo le meccaniche dell'uso dell'automobile anche alla luce degli aumenti dei costi di manutenzione e del carburante.





Lezioni apprese e condivise

Il car sharing ha vantaggi sia diretti che indiretti. Ad esempio, un'automobile del servizio car sharing può sostituire 4-10 veicoli in Europa. Gli utenti tendono a sviluppare una mobilità ed un comportamento più razionali passando a sistemi di trasporto sostenibili (ad esempio, andando a piedi, in bicicletta e usando i trasporti pubblici) per una percentuale maggiore porzione dei loro spostamenti. I bilanci familiari possono inoltre avere un risparmio in termini di denaro. Tuttavia, il car-sharing funziona solo, e l'uso dell'automobile verrà ridotto solamente se ci sono alternative adeguate, siano esse un sistema di trasporto pubblico allettante o distanze brevi per raggiungere i vari tipi di strutture che rendano inutile il trasporto motorizzato. Il car sharing viene quindi ad essere l'anello mancante: probabilmente non viene usato molto spesso come servizio, ma è indispensabile al fine di facilitare la vita senza macchina.

I primi ad usare questo servizio sono stati gli utenti privati, ma ben presto i vantaggi sono stati riconosciuti anche da parte delle piccole imprese, mentre le autorità locali e le grandi imprese hanno iniziato solo di recente ad aderire a servizi di car sharing. I tipici utenti del car sharing hanno caratteristiche socio-demografiche facilmente individuabili: hanno spesso un'età tra i trenta e i quaranta anni, un reddito medio-alto, spesso un'istruzione a livello universitario e si preoccupano per le questioni ambientali e sociali.

L'adesione al car sharing è particolarmente elevata in aree urbane ad alta densità, dove i parcheggi scarseggiano ma vi è un buon ambiente con modalità di trasporto sostenibili e un mix di usi. La scarsità di aree di parcheggio è indicata come uno dei motivi della più elevata adesione in Svizzera rispetto alla Francia. Mentre il car sharing può avere ottimi risultati nelle zone universitarie, molte delle iniziative operanti in periferia non sono decollate. Tuttavia, sembra che i fattori socio-demografici siano più importanti delle influenze territoriali.

Il parcheggio è una delle questioni cruciali nel car sharing. Ciò vale in primo luogo per la creazione di spazi in cui riservare i necessari posti auto, preferibilmente all'interno di zone residenziali e vicino alle fermate dei trasporti pubblici. Tuttavia, questi spazi sono scarsi e costosi. Mentre in alcune città, le amministrazioni locali hanno riservato alcuni parcheggi per il car sharing, altre organizzazioni possono contare solo sulla buona volontà dei proprietari o dei gestori degli spazi stessi o sulle chiese (un modello praticato a Monaco di Baviera, per esempio).

Alcune città offrono particolari vantaggi per gli utenti del car sharing, come ad esempio parcheggio gratuito sulla pubblica

via, l'accesso a zone ambientali o l'uso di corsie preferenziali riservate ai mezzi di trasporto pubblico. Queste agevolazioni variano di città in città, tuttavia l'Italia ha messo a punto una normativa nazionale si occupa di queste tematiche.

In generale il car sharing non ha un proprio status giuridico. Alcuni ritengono questo sia un grave ostacolo per promuovere questo servizio: in mancanza di tale definizione giuridica, altri automobilisti, in particolare quelli delle auto a noleggio, potrebbero rivendicare le stesse esenzioni e sconti. La Francia sta pertanto attualmente studiando una legge sul car sharing, che lo definisca chiaramente come una modalità simile a mezzi di trasporto pubblico. L'Italia ha già intrapreso questa strada 5 anni fa al fine di creare un clima favorevole per lo sviluppo del car sharing.

Negli anni novanta il car sharing è stato spesso gestito attraverso piccoli uffici dove gli utenti ritiravano le chiavi dell'autovettura previa prenotazione telefonica. Oggi i clienti prenotano via internet o telematicamente attraverso appositi terminali e le chiavi sono disponibili in una cassetta di sicurezza nei pressi del parcheggio o l'auto è apribile con un'apposita card elettronica. Anche i carburanti alternativi e le tecnologie powertrain hanno un ruolo importante nel car sharing. Molte flotte includono autovetture a GPL e a metano o veicoli elettrici.

Car sharing, una panoramica a livello europeo

Questa sezione riassume brevemente alcune delle esperienze di condivisione dell'auto in Europa.

Nell'ambito di CIVITAS MOBILIS circa 15 città hanno affrontato finora questo tema, senza contare coloro che usufruiscono del car sharing al di fuori del circuito MOBILIS.

Il workshop CIVITAS MOBILIS sul car sharing in Europa si è tenuto il 28 febbraio presso l'Istituto Veneto di Scienze, Lettere e Arti a Palazzo Franchetti a Venezia. Si è trattato di una serie di eccellenti presentazioni informative sul car sharing in Europa. Qui di seguito viene dato un breve riassunto di ciascuna presentazione.

Francia

Nel 2007 gli utenti di car sharing in Francia erano circa 4.400, soprattutto a Parigi. A differenza di altri paesi europei, gli operatori sono principalmente organizzati a livello locale. Otto gestori francesi si sono consorziati nella rete "France-Autopartage" con sede a Strasburgo. L'uso del car sharing non è ancora



diffuso, ma è attualmente considerato un importante elemento delle politiche di trasporto urbano sostenibile.

In Francia una nuova legge in materia di car sharing è allo studio dei legislatori. Essa prevede una chiara definizione di car sharing in termini di servizi operativi e norme ambientali. Si parla anche di un eventuale finanziamento da parte delle autorità pubbliche. Inoltre, il car sharing è una delle misure promosse nel "Grenelle de L'Environment" (ottobre 2007), al fine di combattere l'inquinamento urbano e migliorare la qualità della vita nelle città. Istituti nazionali e organizzazioni come il GART, il CERTU, l'ADEME, il PREDIT e il CETE hanno iniziato a lavorare intensamente su queste tematiche.

Robert Clavel del CERTU presentato lo sviluppo di sistemi di car sharing in Francia: contesto e prospettive. Nel suo intervento ha ribadito che il car sharing ha avuto un avvio piuttosto lento rispetto alla Svizzera e ai Paesi Bassi e che il suo sviluppo ha sofferto della rigidità legislativa francese e della mancanza di promozione del servizio. L'importanza della comunicazione è sottolineata dai risultati di un'indagine condotta a Parigi che ha dimostrato che il 28% delle persone intervistate confondeva il car sharing con il car-pooling e il 60% non sapeva nemmeno cosa fosse il car sharing. Tuttavia, il 40% si è dimostrato più che disponibile a sperimentare il servizio dopo essere stato informato di quello che offriva. E' stata inoltre sottolineata la necessità di promuovere l'integrazione delle strategie di diminuzione dell'auto con l'urbanistica, nonché la gestione multimodale con l'uso di pass elettronici.

Alexandre Blaquierie ha presentato l'attuale iniziativa di Tolosa, che fa parte del progetto CIVITAS MOBILIS, volta a effettuare un'analisi di fattibilità, uno studio della definizione e una piccola dimostrazione di car sharing in questa città. L'obiettivo è quello di creare 22 stazioni con 2 veicoli ciascuna in una zona con un potenziale di 1500-2000 utenti.

A Tolosa, si sta attualmente studiando il più appropriato modello amministrativo per creare e finanziare il servizio con l'obiettivo di avviare il servizio di car sharing entro la fine del 2008.

Questa presentazione ha inoltre anche messo in evidenza l'importanza di integrare il car sharing con altri servizi di mobilità come i parcheggi e la politica dei trasporti pubblici.

Il progetto CIVITAS SUCCESS ha fornito la possibilità alla città di La Rochelle di migliorare il proprio sistema di car sharing. Come illustrato da Anna Trentini nella sua relazione, a La Rochelle, tutti i servizi di mobilità innovativa, tra cui il car sharing, sono ora in fase di gestione delegata da parte dei servizi pubblici. I miglioramenti apportati hanno fatto sì che gli abbonati al sistema siano attualmente in aumento. I piani per il futuro prevedono un aumento delle stazioni di parcheggio

e della flotta di autovetture, e un sistema di prenotazione via Internet per turisti e visitatori.

Germania

Il car sharing in Germania si è sviluppato dal 1988, anno della prima iniziativa introdotta a Berlino. Da allora sono state costituite varie organizzazioni di car sharing di portata maggiore, che operano in più di una città. Sono state inoltre istituite nuove forme di cooperazione, ad esempio con gli enti locali o le aziende di trasporto pubblico. Nel 2007 vi erano più di 100.000 abbonati ai servizi di car sharing che utilizzavano 2900 automobili in 260 comuni. Il mercato è per la maggior parte ripartito tra quattro grandi società.

In Germania, il Ministro dei Trasporti sta preparando un emendamento alla legge sulla circolazione stradale. La nuova normativa consentirà la creazione di punti dedicati al car sharing su spazi pubblici, a differenza della situazione attuale che prevede l'uso di spazi privati, e l'utilizzo delle corsie dei mezzi di trasporto pubblico e spazi dedicati nei parcheggi di interscambio del trasporto pubblico e delle stazioni ferroviarie.

Michael Frömmling ha presentato l'esperienza di car sharing a Brema, città in cui ha avuto grande successo e dove il gestore del servizio è CAMBIO, che gestisce una flotta di oltre 100 autovetture in 34 sedi con 4.300 clienti. A Brema si stima che il car sharing abbia sostituito 900 auto private. La presentazione ha inoltre posto l'accento sul car sharing e lo sviluppo urbano sostenibile. In primo luogo, in termini di spazio, vale a dire la sostituzione di spazi per parcheggi con aree attrezzate per le attività sociali, il verde pubblico e a usi commerciali. Come parte delle politiche di edilizia abitativa, vale a dire in aree urbane centrali, meno spazi per parcheggi significa più appartamenti e la possibilità di una rigenerazione urbana in cui i punti di stazionamento del car sharing possano entrare a far parte di nuovi insediamenti di edilizia abitativa.

A Brema, la consapevolezza, la qualità del servizio, l'efficienza e l'integrazione con altri servizi di mobilità sono stati individuati come i fattori chiave per la crescita del sistema.

Italia

L'Italia ha definito la politica nazionale già da alcuni anni. I veicoli del car sharing godono di diritti speciali e la maggior parte delle organizzazioni di car sharing in Italia aderisce alla ICS (Iniziativa Car Sharing). Le prime iniziative in questo campo sono nate nel 2002 a Venezia, a Bologna e a Torino. Alla fine del 2007, la ICS comprendeva circa 9500 utenti e 360 automobili. Nella maggior parte dei casi, le attività di car sharing dipendono ancora da finanziamenti pubblici. Il



successo dell'esperienza di car sharing a Venezia è stato illustrato da Claudia Bordenca in rappresentanza dell'ASM e da Alessandro Leon per la Provincia di Venezia per le iniziative di car sharing aziendale.

A Venezia, l'obiettivo nell'ambito di MOBILIS è quello di espandere la pre-esistente flotta di veicoli del car sharing del 30% e di aumentare la quota di veicoli non inquinanti e combustibili alternativi fino ad arrivare al 50%. Il car sharing verrà inoltre esteso a nuovi gruppi di utenti, come le imprese locali, e verrà reso accessibile a utenti disabili. Finora, l'ASM ha acquistato 20 nuove auto con il contributo di MOBILIS mentre gli abbonati sono aumentati dai 2509 alla data 31/01/05 ai 4205 alla data 31/12/07. L'ormai ben consolidata esperienza di car sharing nella città di Bologna è stata presentata da Giancarlo Sgubbi, il quale ha evidenziato l'integrazione del servizio con le zone a traffico limitato e altre misure di mobilità sostenibile promosse dalla Città. La città intende lavorare ulteriormente sul car sharing nel prossimo progetto CIVITAS MIMOSA.

Svizzera

Quando si parla di car sharing in termini moderni, la Svizzera ha avuto un ruolo pionieristico. La prima iniziativa è partita da Zurigo come progetto fortemente voluto da associazioni di cittadini. Altre organizzazioni sono state in seguito fondate in diverse città svizzere. Quando i due principali fornitori di questo servizio si sono fusi in un unico organismo nel 1997, si è venuto di fatto a creare un sistema di car sharing a livello nazionale che comprendeva circa 17.000 utenti. La società è la più grande in Europa con circa 76.000 utenti nel 2007. Solo per fare un esempio, nella sola Zurigo ci sono 365 autovetture in 163 parcheggi per 18.000 clienti. La Mobility, presentata da Peter Muheim, amministratore delegato della società, è stata la prima ad utilizzare i computer a bordo delle proprie autovetture e ha inoltre avviato la cooperazione con i vari soggetti interessati. Accordi con i gestori del servizio ferroviario nazionale e regionale, con gli operatori del trasporto pubblico e con le autorità competenti hanno portato ad una stretta integrazione tra i vari sistemi di trasporto e a sconti per gli utenti. Inoltre

collabora con società di noleggio auto, e fornisce il servizio di car sharing anche per le grosse imprese.

In Svizzera, il car sharing è disponibile in tutte le grandi città ma anche in molte città più piccole e in alcune località turistiche. Molto spesso ubicato presso le stazioni ferroviarie, il car sharing offre una perfetta integrazione nella catena del viaggio, offrendo inoltre nuove opzioni per coloro che non possiedono un'auto.

Danimarca

In Danimarca la Hertz è l'unica a servire un circuito con circa 4000 utenti in tutto il paese. Il servizio di car sharing è disponibile in tutte le principali città: Copenaghen, Aalborg, Odense e Aarhus.

Claus Bodker della Hertz di Odense è stato il primo ad introdurre il sistema di car sharing a Odense. La Hertz Delebilten ha in seguito rilevato il car sharing club di Odense nel 1999, ed è attualmente l'unico operatore commerciale a offrire il servizio in Danimarca. Il car sharing è visto come una naturale estensione ad altri servizi offerti dalla Hertz. Dato che il car sharing è percepito come una parte vitale del trasporto urbano del futuro, la Hertz vuole essere la punta di diamante di questo sviluppo e diventare il leader del car sharing in Danimarca. Gli utenti possono utilizzare tutte le vetture del parco auto e beneficiare di servizi offerti ai clienti dell'autonoleggio, come ad esempio l'assistenza stradale gratuita e servizio di carro-attrezzi in Europa più il parcheggio gratuito nel centro di Copenaghen e Odense.

Per ulteriori informazioni:

Jane Wallace-Jones
Senior Project Officer
European Policies Directorate
City of Venice, int 2/3
S. Croce 502, 30135 Venice, Italy
Tel +39 041 2747826
Fax +39 041 2747813
jane.wallacejones@comune.venezia.it

CIVITAS MOBILIS - città e partner

Nel 2004 le città di Tolosa (Francia), Debrecen (Ungheria), Lubiana (Slovenia), Odense (Danimarca), e Venezia (Italia), e i rispettivi principali portatori di interessi in materia di mobilità locale hanno istituito un partenariato europeo per la "Attuazione di Iniziative di Mobilità per la Sostenibilità Locale" - di cui il progetto CIVITAS MOBILIS è il risultato fisico. CIVITAS MOBILIS mira ad attuare strategie radicali per il trasporto urbano non inquinante in tutte le cinque città e creare una nuova cultura per una mobilità urbana più pulita nel più ampio quadro di uno sviluppo sostenibile. Il progetto consentirà il coinvolgimento di tutte le parti interessate e il trasferimento delle buone pratiche ad altre comunità urbane in tutta Europa. Un totale di 30 partner lavorano ad una serie di miglioramenti alla mobilità nell'ambito di otto tematiche tecniche e cinque temi politici nel corso dei quattro anni di vita del progetto. Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è prodotto dai partner del progetto MOBILIS, e co-finanziato dalla Commissione europea attraverso CIVITAS INITIATIVE CIVITAS INITIATIVE <http://www.civitas-initiative.org/>. Il Bollettino CIVITAS MOBILIS è pubblicato semestralmente (per tutta la durata del progetto) ed è disponibile su <http://www.civitas-mobilis.org/>.

Redazione: Jane Wallace-Jones, Città di Venezia. **Redazione tecnica:** Albin Keuc, Ljubljana Site Dissemination Manager
Foto: le foto usate provengono da presentazioni PowerPoint utilizzate durante il workshop tecnico tenutosi a Venezia nel 2008
Produzione: Centro Ambientale Regionale per l'Europa Centrale e Orientale, Ufficio Nazionale per la Slovenia, Città di Lubiana.

