



**CiViTAS**

Cleaner and better transport in cities



01

POLICY ADVICE NOTES

# Verso un uso più efficiente delle automobili



L'iniziativa CIVITAS è un'azione europea che sostiene le città nell'attuazione di una politica integrata dei trasporti sostenibile, pulita ed efficiente in termini energetici. Gli insegnamenti appresi durante le fasi di pianificazione, attuazione e gestione delle attività sono riassunti in dodici Policy Advice Notes e forniscono un'idea di come affrontare i problemi legati al trasporto urbano che le città dell'Unione Europea si troveranno di fronte nel futuro.



# Verso un uso più efficiente delle automobili

## Nuove forme di utilizzo e possesso dei veicoli

In numerose città europee, durante le ore di punta solo un'automobile su cinque trasporta più di un occupante. Attualmente nelle automobili private molti posti rimangono inutilizzati, contribuendo in questo modo alla congestione del traffico. Inoltre, le automobili trascorrono la maggior parte della loro vita parcheggiate, spesso su terreni privati, per i quali lo spazio disponibile è limitato.

Nell'ambito di CIVITAS II (2005–2009), co-finanziato dalla Commissione europea, sono state attuate varie misure mirate a un utilizzo più efficiente delle automobili al fine di ridurre in numero di automobili presenti sulla strada. Le più importanti informazioni riguardanti l'attuazione di queste misure e le esperienze compiute dalle città sono riassunte in questa Policy Advice Note con lo scopo di sostenere e informare i politici locali e altri soggetti responsabili delle decisioni interessati a tali azioni.

## Presentazione generale

### DESCRIZIONE DELLE MISURE

Per incoraggiare un uso più efficiente delle automobili da parte degli abitanti delle aree urbane, le città possono avviare e sostenere sistemi di car pooling o car sharing.

#### Car pooling

Due o più persone che compiono viaggi con origine e destinazione uguali o simili e in orari simili si accordano per viaggiare insieme utilizzando un'unica automobile e dividendosi le spese di viaggio e di parcheggio. Ogni città può incoraggiare questo tipo di comportamento attraverso campagne di informazione che facciano conoscere i vantaggi del condividere i viaggi. Possono supportare gli utenti del car pooling offrendo servizi di abbinamento via internet o attraverso dei call center che forniscono informazioni su utenti potenzialmente interessati al car pooling. Questo servizio può venire offerto al grande pubblico o a gruppi più ristretti e dedicati (aziende, scuole).





### **Car sharing**

Un gruppo di persone condivide una flotta di automobili pagando un canone annuo e una tariffa per ogni chilometro percorso. L'idea generale alla base del car sharing consiste nel "pagare in base a quanto si guida", che si traduce in un utilizzo più efficace delle automobili e in una riduzione del chilometraggio individuale. Le flotte dei veicoli destinate al car sharing sono di norma organizzate da società private o associazioni sovvenzionate dal comune, dalla regione o dall'agenzia del trasporto pubblico e possono essere offerte tanto ai singoli cittadini come a clienti di tipo aziendale. I servizi di car sharing hanno riscosso molto successo in diverse città di tutta Europa e hanno un grande potenziale nel sostenere in futuro il trasporto sostenibile nelle aree urbane.

## **GRUPPI DESTINATARI**

### **Car pooling**

Il principale gruppo di destinatari del car pooling è rappresentato da lavoratori pendolari all'interno di una certa zona che si spostano regolarmente per recarsi presso il luogo di lavoro in città. Il database dei pendolari interessati può essere ristretto a un gruppo di utenti registrato, ma anche venire esteso a un'intera azienda o a un'area industriale o persino a tutti gli abitanti di una città o di una regione. Le aziende sono incoraggiate a sostenere il car pooling presso i propri dipendenti al fine di risparmiare gli spazi destinati al parcheggio sul proprio terreno privato.

### **Car sharing**

I servizi di car sharing si rivolgono a persone che necessitano occasionalmente di un'automobile (meno di 10.000 km/anno), ad esempio solo per fare acquisti o per dei viaggi durante il weekend. Tuttavia, il servizio è destinato anche a persone che non vogliono possedere un'automobile a causa dei costi annui o poiché vivono in centri storici con vie strette o in altre zone con scarsità di parcheggi. Le aziende possono utilizzare questo servizio per fornire ai

propri dipendenti un'automobile per viaggi di lavoro. Inoltre, i visitatori che giungono in città per fare acquisti, per trascorrere il tempo libero, per turismo o in occasione di grandi eventi senza la propria vettura possono avvalersi del servizio di car sharing. Di norma questi servizi sono disponibili a qualsiasi orario e in punti sia centrali che periferici, offrendo in questo modo la possibilità di usare l'automobile per un tempo limitato.

## **IMPATTI E BENEFICI**

### **Per la collettività**

Il car pooling e il car sharing riducono il numero di spostamenti effettuati in automobile con la conseguente riduzione delle emissioni dallo scarico e del consumo energetico. Ad esempio, all'interno di una zona industriale di Burgos (Spagna) è stata offerta una piattaforma di car pooling a 450 dipendenti. Circa 325 di essi stanno ora utilizzando il servizio e in tre anni il tasso di occupazione media di una vettura è aumentato da 1,15 a 1,53 persone per veicolo. Con un numero inferiore di automobili sulla strada e con meno veicoli parcheggiati, si possono ridurre la congestione del traffico e il tempo necessario per trovare un parcheggio. L'accessibilità all'interno dell'area aumenta e vi è più spazio urbano a disposizione per un utilizzo pubblico.

#### *Car pooling*

Sebbene i confronti con il potenziale del trasporto pubblico siano relativamente scarsi, le stime condotte nell'ambito di CIVITAS II mostrano che i sistemi di car pooling con circa 2.200 membri sono in grado di fare risparmiare fino a 300 tonnellate di emissioni di gas a effetto serra (CO<sub>2</sub>) e di eliminare dal traffico delle ore di punta circa 1.600 veicoli con a bordo un solo occupante nel giro di 33 mesi.

#### *Car sharing*

Gli utenti dei servizi di car sharing mostrano un comportamento più razionale riguardo alla mobilità e utilizzano l'automobile meno di persone che hanno sempre un'auto a disposizione. Pare



che dopo avere preso parte a un programma di car sharing, la maggior parte dei membri guidi meno di prima. Ogni veicolo facente parte di un sistema di car sharing è potenzialmente in grado di sostituire da 4 a 8 automobili possedute da singole persone. La valutazione condotta dal Mobilpunkt di Brema ha mostrato che il 30% dei clienti privati si è sbarazzato dell'automobile privata dopo essere entrato a far parte di un sistema di car sharing e lo stesso ha fatto il 21% dei clienti aziendali<sup>1</sup>. L'esperienza svizzera indica che ogni utente attivo di un sistema di car sharing risparmia fino a 290 kg di CO<sub>2</sub> all'anno<sup>2</sup>.

### **Per i singoli**

#### *Car pooling*

Ogni persona che condivide un viaggio risparmia denaro, dato che le spese di viaggio e di parcheggio vengono suddivise tra le persone che utilizzano l'automobile. Riducendo la congestione del traffico e grazie al semplice fatto di viaggiare insieme, gli spostamenti divengono meno stressanti e un'occasione di scambio sociale.

#### *Car sharing*

Gli utenti del car sharing non devono sostenere i costi di acquisto e le spese di gestione legate al possesso di un'automobile. Ad esempio, a Norwich (Regno Unito) il 26% dei membri di un nuovo club di car sharing, come conseguenza dell'iscrizione al club, si è disfatto di un'automobile e il 48% dei membri non ha acquistato un'automobile. Ad altre persone che non si possono permettere l'acquisto di un'automobile, offre comunque l'occasione di utilizzarne una (inserimento sociale). Il car sharing consente ai residenti di avere accesso a un'automobile quando ne hanno bisogno, ma incoraggia anche gli spostamenti a piedi, in bicicletta

e utilizzando i trasporti pubblici. Ad esempio, a Norwich (Regno Unito) il numero di spostamenti effettuati a piedi è aumentato del 9% e gli spostamenti in bicicletta hanno registrato un incremento del 12% circa presso i membri di un club di car sharing creato per un campus universitario e il centro cittadino.

### **Per le imprese**

Le imprese private, che frequentemente mettono a disposizione dei propri dipendenti delle aree di parcheggio su terreni privati, hanno la possibilità di ridurre il numero di parcheggi richiesti incoraggiando i dipendenti a condividere un viaggio e a utilizzare un numero minore di veicoli. Questo si tramuta in un vantaggio anche per il dipendente, favorendo in questo modo il reclutamento e la fidelizzazione dei lavoratori.

Nel caso del car sharing, l'uso condiviso dei veicoli evita costosi contratti di leasing o il possesso di un parco auto. Le imprese che fanno uso di un sistema di car sharing possono ridurre il livello dei costi per la flotta di veicoli trasformando una parte dei costi fissi dovuti al possesso delle automobili in costi variabili legati al loro utilizzo.

## **CONDIZIONI GENERALI PER IL SUCCESSO**

L'attuazione di programmi di car pooling e/o car sharing può riscuotere un maggiore successo nelle aree periferiche interne, lungo arterie trafficate, nei centri città, nelle aree commerciali e nei centri distrettuali, in quanto richiede un'elevata densità di potenziali utenti. I gravi problemi del trasporto, quali la congestione del traffico, la scarsità di parcheggi o la mancanza di aree di parcheggio presso le aziende, innalzano il livello di consapevolezza e di accettazione di queste misure.

È consigliabile iniziare ad attuare le misure di car pooling, in particolare, presso aziende con un numero significativo di dipendenti, in modo da utilizzare i colleghi per superare la resisten-

<sup>1</sup> W. Loose: Il car sharing in Germania. Workshop BUSTRIP "Pianificare un trasporto urbano sostenibile: dalla teoria alla pratica", Brema, maggio 2007

<sup>2</sup> Risultato di un'indagine svizzera INTERFACE/INFRAS condotta presso 520 famiglie su un periodo di utilizzo di un anno solare. Fonte: Valutazione del car-sharing / Bundesamt für Energie BFE, Berna (Svizzera), 2006



za sociale a condividere un viaggio con sconosciuti e per creare una massa critica per il database di potenziali utenti del car pooling. Inoltre, abbinare viaggi con la stessa destinazione è più facile, soprattutto quando il database dei potenziali utenti del car pooling non si ha ancora raggiunto questa massa critica. Successivamente, il database degli abbinamenti può essere ampliato e aperto ad altre aziende (nelle vicinanze) o al pubblico. È utile ottenere il sostegno ufficiale da parte delle autorità pubbliche alle iniziative di car pooling e car sharing (ad es. la promozione sul sito web ufficiale del comune o dell'agenzia di trasporto pubblico). Il gestore del trasporto pubblico dovrebbe essere interessato a sostenere le misure di car pooling o car sharing, in quanto può rafforzare la sua stessa offerta di trasporto pubblico. Può offrire tariffe o biglietti speciali per realizzare trasferimenti senza interruzioni tra queste modalità di trasporto sostenibile (ad es. a persone che utilizzano il trasporto pubblico per gli spostamenti da casa al lavoro si può praticare un prezzo speciale per i veicoli in car sharing per ritornare a casa dal lavoro).

## Fasi di attuazione e tempistica

**Quando si attuano delle misure, come allestire un servizio di car pooling o car sharing, si deve tenere conto delle seguenti considerazioni, così come occorre prevedere delle misure integrative e una tempistica ragionevole per l'attuazione.**

### FASI OPERATIVE

#### 1. Requisiti relativi ai dati

- Raccogliere informazioni sui servizi di car pooling e di car sharing già esistenti e sulle attrezzature tecniche appropriate (software, veicoli, computer di bordo ecc.)

- Condurre un'indagine di mercato sui potenziali utenti e sulla loro disponibilità ad aderire ai servizi di car pooling o car sharing
- Analizzare la situazione attuale del traffico e dei parcheggi
- Identificare i siti o le aziende più adatti per attuare le misure

#### 2. Requisiti relativi alle decisioni

- Decisioni sul sistema tecnico da utilizzare (ad es. unità di bordo per veicoli in car sharing o software di abbinamento per il car pooling)
- Decisioni su incentivi addizionali offerti agli utenti (ad es. piazzole di parcheggio riservate o gratuite, buoni sconto per i mezzi di trasporto pubblico per gli utenti del car pooling e del car sharing)
- Definizione della struttura organizzativa e istituzionale dei servizi offerti (sia per servizi di car pooling che per servizi di car sharing)
- Garanzia che il sistema di car pooling rispetti la normativa in materia di protezione dei dati personali

#### 3. Sviluppo del progetto

- Individuare esempi di buone pratiche attuate in altre città, scambiare esperienze
- Collaborazione tra gli organismi locali che adottano un sistema di car sharing o promuovono il car pooling
- Per i servizi di car sharing, occorre prendere decisioni sul software da utilizzare, sulle ubicazioni dei call center e delle stazioni di car sharing e sul sistema tariffario
- Per i servizi di car pooling, si dovrebbe creare un database contenente informazioni sui potenziali utenti del car pooling
- Si dovrebbe avere cura di evitare un modal shift dal trasporto pubblico, dagli spostamenti a piedi o in bicicletta al car sharing o al car pooling, soprattutto in zone che possono contare su un buon servizio di trasporto pubblico

#### 4. Fase iniziale

- Testare i sistemi su scala ridotta



### 5. Ampliamento del servizio

- Identificare altre aziende, ubicazioni o aree presso le quali offrire i servizi di car sharing o car pooling (ad es. presso i parcheggi di interscambio per sostenere il trasporto interurbano intermodale)
- I servizi di car sharing possono offrire più veicoli e più punti di parcheggio
- I servizi di car pooling possono essere messi a disposizione per un numero maggiore di potenziali utenti
- Promozione degli effetti positivi e della facilità di utilizzo per incrementare il numero di partecipanti e raggiungere la massa critica necessaria per il successo di una prosecuzione a lungo termine della misura
- È utile predisporre ulteriori attività formative rivolte alle istituzioni interessate a questi nuovi servizi

### 6. Promozione dell'iniziativa

- L'iniziativa di car pooling, in particolare, richiede un'intensa attività promozionale per ottenere e mantenere risultati apprezzabili.

### 7. Valutazione

- Valutazione (ad es. schede di adesione, statistiche di posizionamento del car pooling, indagini di soddisfazione del cliente) e miglioramento continuo del servizio

## MISURE INTEGRATIVE PER AMPLIFICARE GLI EFFETTI POSITIVI

Occorre predisporre delle campagne promozionali intensive per sensibilizzare la popolazione e, di conseguenza, aumentare il numero dei potenziali utenti. In particolare, l'offerta di piazzole di parcheggio o di corsie riservate, la creazione di garanzie di mobilità per gli utenti del car pooling (ad es. messa a disposizione di taxi per il ritorno a casa nell'eventualità di accordi di car pooling saltati o per lavoro straordinario imprevisto o malattia) e i programmi di incentivazione (ad es. punti di bonus per comportamenti a favore del trasporto sostenibile nelle aziende) contribuiscono al successo del-

le misure. Si possono inoltre offrire agli utenti dei sistemi di car sharing o di car pooling corsi gratuiti di Ecoguida. Per sostenere l'utilizzo dei servizi di car pooling, si possono mettere a punto degli schemi di tariffazione stradale che favoriscono le automobili con un numero maggiore di occupanti (ad es. pedaggio più basso o pari a zero).

## ORIZZONTE TEMPORALE

La durata dipende principalmente dall'organizzazione del processo di attuazione e dall'entusiasmo con cui collaborano le parti coinvolte. Predisporre un sistema di car pooling su piccola scala è una misura a breve termine, ma si dovrebbe tenere conto del fatto che occorre un periodo di circa 1-2 anni per valutare appieno l'efficacia di una misura di car pooling. Questo perché introdurre il sistema nella comunità su una base più ampia e lasciare che le persone testino il sistema, acquisiscano fiducia in esso e successivamente lo integrino nel loro normale modello di mobilità è un processo lungo. Anche l'allestimento di un sistema di car sharing richiede circa due anni. Anche se si possono osservare degli impatti positivi già nel corso del primo anno, dopo un periodo da due a cinque anni questi dovrebbero aumentare in modo misurabile (e.g. modal shift, vendita della seconda auto, maggiore sinergia con l'uso delle biciclette e dei trasporti pubblici ecc.).

Pendelnetz Stuttgart





## Quali investimenti sono richiesti?

### **Car pooling**

Il car pooling ha dei costi di avvio e di gestione relativamente bassi. Di norma, per gli utenti il servizio è gratuito. L'efficienza aumenta quando il numero degli aderenti raggiunge una certa soglia critica, in quanto diventa più facile abbinare i viaggi. Occorre considerare i seguenti fattori di costo:

- Canone di licenza per il software di abbinamento
- Provider del servizio e gestione del sito web
- Costi di marketing
- Costi per aree di parcheggio riservate e incentivi
- Personale del call center

I costi di gestione per un sistema di car pooling, ad es. per 180 membri, partono da 570 EUR all'anno. Un sistema per circa 1000 aderenti va da 2.000 a 4.000 EUR all'anno. A Preston (Regno Unito) sono stati spesi circa 4.500 EUR per la campagna promozionale e informativa sul servizio di car pooling.

### **Car sharing**

L'allestimento di un servizio di car sharing è più costoso dell'organizzazione del car pooling e si devono considerare i seguenti fattori di costo:

- Investimento e manutenzione delle vetture fornite e delle unità di bordo per gli addebiti. In media dovrebbe essere disponibile un'automobile ogni 50 membri circa del club di car sharing.
- Aree di parcheggio per le automobili necessarie su terreni privati o in garage.
- Costi del personale per l'organizzazione, la gestione e la manutenzione del sistema
- Canone di licenza per il software di prenotazione
- Costo del provider del servizio e costi di gestione del sito web

L'operatore del servizio potrebbe addebitare un canone mensile o annuo per ogni utente (da 30 a 110 EUR circa all'anno), oltre a una tariffa al chilometro e all'ora. Di norma i costi di gestione sono coperti dai ricavi di gestione.

## Principali fattori che conducono al successo

### **I fattori elencati qui di seguito costituiscono i principali elementi necessari per l'avvio e l'efficiente e riuscita attuazione delle misure sopra descritte:**

- Un forte sostegno all'idea del car pooling o car sharing da parte della direzione dell'organismo deputato ad attuare la misura (politici, impresa, università ecc.)
- Attività e strategie promozionali da parte dei media locali
- Esistenza di politiche nazionali che concedano vantaggi preferenziali agli utenti del car sharing (ad es. permesso di guida in aree ad accesso limitato) o incentivi agli utenti del car pooling o del car sharing
- Risorse finanziarie garantite, in particolare durante la fase iniziale
- Inclusione delle misure nel piano dei trasporti locale
- Inclusione delle misure nei piani regolatori (ad es. aree di car sharing invece di parcheggi convenzionali in zone residenziali nuove)
- Integrazione nelle offerte intermodali (ad es. offerta di una speciale tariffa di car sharing per i titolari di abbonamenti ai trasporti pubblici)
- Attuazione in contemporanea con piani di viaggio aziendali



## Strategie per il successo dell'attuazione

**Tutte le fasi operative devono essere accompagnate da discussioni e incontri dei gruppi di lavoro allo scopo di identificare preventivamente i possibili ostacoli e di reagire immediatamente ai potenziali problemi.**

### Sostegno politico

In generale, il rischio di non riscuotere il consenso politico riguardo alla misura è minimo. Tuttavia, è consigliabile designare una persona che funga da promotore della misura e ne presenti tutti i vantaggi nei dibattiti pubblici e convinca i residenti o i dipendenti dell'utilità della misura.

### Accettazione

Le persone possono essere restie a offrire passaggi nelle proprie vetture o a occupare i posti disponibili in vetture altrui. Le ragioni addotte dai potenziali utenti riguardano spesso la sicurezza o la loro riluttanza a modificare il proprio comportamento. Per risolvere questo problema, si dovrebbero intraprendere delle attività di sensibilizzazione, oltre a mostrare i vantaggi e divulgare casi modello già attuati. È inoltre consigliabile suddividere gli utenti privati in gruppi (ad es. solo donne, per offrire un maggiore senso di sicurezza). È importante scegliere degli strumenti molto semplici e predisporre un sito web piacevole e attraente. I diversi orari lavorativi dei potenziali utenti costituiscono un altro ostacolo alla creazione del car pooling. Il problema è risolvibile ampliando il numero di utenti presenti nel database per aumentare le probabilità di trovare un "abbinamento".

Inoltre, la riluttanza delle aziende a introdurre sistemi di car pooling o car sharing costituisce un freno allo sviluppo delle misure. Poiché questo ostacolo dipende dalla pressione sociale, una strategia per superarlo può consistere nel coinvolgere direttamente nel progetto l'alta di-

rezione delle società (ad es. attraverso l'ufficio mobilità). Gli operatori del trasporto pubblico possono anch'essi ostacolare l'introduzione di iniziative di car pooling se vedono questo servizio sotto forma di un concorrente. Per superare questo ostacolo è importante comunicare con questa parte interessata in una fase precoce del processo di pianificazione allo scopo di dimostrare che si tratta di un servizio complementare al trasporto pubblico. Le persone che non possiedono un'automobile e utilizzano i servizi di car pooling, in molti casi si serviranno anche i mezzi di trasporto pubblici.

### Gestione finanziaria

La scarsità di risorse finanziarie può rappresentare un problema, ad es. per la raccolta dei dati necessari, per l'assegnazione di aree destinate prioritariamente al car sharing o per attività promozionali. È pertanto opportuno integrare le misure pianificate nella politica di trasporto urbano e protezione del clima della città per garantire il finanziamento delle azioni. Si deve predisporre un business plan e un piano finanziario a lungo termine per garantire che dopo la fase iniziale sia possibile offrire il servizio agli utenti. È consigliabile presentare richieste di finanziamento a livello privato, locale o nazionale. Sono disponibili anche dei fondi europei a sostegno di queste misure, ad esempio:

- Settimo programma quadro per ricerca, sviluppo tecnologico e dimostrazione (RSD) (2007–2013, finanziamento 50–100%, link: <http://cordis.europa.eu/>)
- Programma quadro per la competitività e l'innovazione (2007–2013), un programma operativo è Intelligent Energy for Europe II (finanziamento fino al 75%, link: <http://ec.europa.eu/energy/intelligent/>)
- LIFE+ (2007–2013, finanziamento fino al 50%, link: <http://ec.europa.eu/environment/life/>)
- URBACT (<http://urbact.eu>)
- Fondi strutturali e di coesione in genere
- Programmi europei di cooperazione territoriale (ex INTERREG, a sostegno della cooperazione interregionale (A), della cooperazione transnazionale (B) e della cooperazione transfrontaliera (C))





### Costituzione e organizzazione

Eventuali ritardi nell'attuazione possono venire risolti stipulando dei contratti con potenziali operatori che comprendano assicurazione qualità e tempistiche fisse o che nominino un organismo fidato che sarà responsabile dell'acquisto di software, veicoli ecc.

### Quadro normativo

Nelle leggi nazionali dei diversi paesi europei, il quadro normativo per l'introduzione di questi servizi non è ancora stato chiarito. Occorre pertanto analizzare preventivamente le condizioni normative necessarie (per aspetti quali la registrazione, il trattamento dei dati, le responsabilità, l'assicurazione dei passeggeri ecc.). Questo è particolarmente importante per i servizi forniti nelle scuole, dove alcuni genitori accompagnano a scuola altri scolari insieme ai propri figli. Fino dall'inizio dell'attuazione della misura, deve essere reso chiaro quale sia l'autorità responsabile, vale a dire l'autorità responsabile dell'organizzazione, del monitoraggio e/o del finanziamento del servizio di car pooling o car sharing.

### ELEMENTI CHIAVE DA CONSIDERARE

- Offrire servizi in aree periferiche interne ad alta densità, lungo arterie trafficate, nei centri cittadini o in aree commerciali.
- Assicurare la conformità normativa relativamente alla protezione dei dati personali e all'assicurazione dei passeggeri
- Offrire incentivi supplementari, quali parcheggi riservati o gratuiti per gli utenti del car pooling o del car sharing
- Sviluppare una forte strategia di marketing e sensibilizzazione

## Quali sono i soggetti chiave da coinvolgere?

**Nelle misure devono essere coinvolte diverse persone e istituzioni. È importante sapere di chi si ha bisogno come partner diretto del progetto in cui si devono coinvolgere le parti interessate in qualità di consulenti informali e sostenitori.**

### PARTI INTERESSATE

#### Potenziali utenti

Essendo il principale gruppo destinatario di questi servizi, i potenziali utenti di entrambi i servizi dovrebbero essere coinvolti nella pianificazione delle misure. Il loro coinvolgimento può avvenire attraverso sondaggi e interviste, così come attività promozionali, campagne di sensibilizzazione e presentazioni dei sistemi di car pooling o car sharing.

I potenziali utenti potrebbero venire classificati in gruppi più specifici, tra cui<sup>3</sup>:

- Utenti dei trasporti pubblici e persone orientate al trasporto pubblico
- Persone con titoli di studio di istruzione superiore
- Persone in un periodo della vita in cui affrontano cambiamenti importanti (ad es. persone che si sono da poco trasferite in un'altra casa)

#### Imprese

##### Car sharing

È fondamentale coinvolgere le imprese in qualità di utenti di veicoli durante i giorni lavorativi (i privati tendono a servirsi dell'automobile principalmente la sera e nei weekend).

<sup>3</sup> W. Loose: Il car sharing in Germania. Workshop BUSTRIP "Pianificare un trasporto urbano sostenibile: dalla teoria alla pratica", Brema, maggio 2007



### *Car pooling*

Le imprese (soprattutto quelle con un alto numero di dipendenti) rappresentano una parte interessata chiave nella creazione di un database di abbinamento ai fini del car pooling.

### **Media**

La media svolgono un ruolo importante nella promozione del servizio, specialmente considerando la natura piuttosto nuova e innovativa delle misure.

### **Altri**

Si possono sollecitare diversi gruppi d'interesse locale, ad esempio organizzazioni che promuovono l'uguaglianza tra i generi, affinché sostengano le misure. Inoltre si possono coinvolgere vari partecipanti occasionali, come amministrazioni locali/regionali, imprese private, organizzatori di eventi e associazioni sportive. Le amministrazioni locali e regionali (ad es. l'ente gestore delle autostrade) possono sostenere con forza le misure e i politici possono collaborare a una rapida introduzione delle condizioni del quadro normativo necessarie. Si dovrebbero coinvolgere anche i dipendenti e le associazioni commerciali che hanno un interesse nell'uso delle automobili.

## **PRINCIPALI PARTNER DEL PROGETTO**

### **Soggetti responsabili delle decisioni**

#### *Car pooling*

Di norma, il ruolo di primo piano nell'attuazione delle misure è assunto dall'amministrazione locale o regionale, da una società o da un'organizzazione che desidera fornire un nuovo servizio di mobilità ai cittadini o ai dipendenti all'interno di un programma di gestione della mobilità. La direzione dell'organismo attuatore è responsabile della progettazione, del coordinamento e della valutazione della misura.

### *Car sharing*

Solitamente i servizi di car sharing sono predisposti da società private (ad es. un operatore dei trasporti) o da associazioni dedicate in collaborazione con l'amministrazione locale. Potrebbero venire ingaggiate anche società responsabili della manutenzione, pulizia e riparazione dei veicoli, così come società che si occupano della manutenzione della home page e del sistema di prenotazione online.

### **Operatore**

Di norma il funzionamento è responsabilità di una società di software e hosting. Oltre a provvedere all'hosting del sito web, la stessa società dovrebbe occuparsi anche della promozione. È consigliabile coinvolgere il comune nella promozione del sistema, in quanto la sua partecipazione favorirà la fiducia degli utenti nel sistema. Dei call center dedicati possono occuparsi delle attività telefoniche e via internet dell'operatore.

### **Finanziamento**

Solitamente i costi di allestimento di un sistema di car pooling sono a carico di amministrazioni locali/regionali (assessorato ai trasporti/alla viabilità, assessorato all'urbanistica ecc.), ministeri, aziende, scuole o altri organismi.

Le piattaforme di car sharing sono finanziate da imprese private (ad es. compagnie di trasporto pubblico) con delle sovvenzioni per l'avvio erogate dal comune, dalla regione o dall'agenzia di trasporto pubblico.

### **Altri**

Dei partner importanti sono solitamente le autorità locali, gli istituti di ricerca e le imprese che sostengono l'attuazione e la valutazione del servizio; tuttavia, anche le organizzazioni non governative ecologiste possono essere interessate a partecipare al processo di pianificazione. Inoltre, le maggiori cariche e i più importanti politici a livello federale o regionale ("promotore locale") dovrebbero sostenere l'attuazione della misura.



## Elenco di esempi pratici da CIVITAS II

**Nell'ambito di CIVITAS II, 12 città hanno attuato delle misure relative al car pooling o al car sharing:**

---

**Burgos (Spagna):** Car pooling, Servizi di mobilità collettivi per utenti target

---

**Debrecen (Ungheria):** Servizi di car pooling per studenti

---

**Genova (Italia):** Servizio di car sharing

---

**Cracovia (Polonia):** Sistema di car pooling, Opzioni politiche per il car sharing

---

**La Rochelle (Francia):** Introduzione della nuova flotta per il car sharing

---

**Malmö (Svezia):** Car sharing per imprese e privati

---

**Norwich (Regno Unito):** Car pooling, Sviluppo di un club di car sharing

---

**Potenza (Italia):** Sviluppo di un car pooling

---

**Preston (Regno Unito):** Promozione di car sharing e car club

---

**Stoccarda (Germania):** Car pooling e marketing della mobilità

---

**Tolosa (Francia):** Promozione del car pooling e integrazione con i servizi di trasporto pubblico, Implementazione di un nuovo servizio di car sharing collegato ai servizi di trasporto pubblico

---

**Venezia (Italia):** Ampliamento e diversificazione del sistema di car sharing

---

# www.civitas.eu

Il sito web di CIVITAS contiene informazioni sulle **notizie e gli eventi** collegati a CIVITAS. Offre una presentazione generale di tutti i **progetti CIVITAS**, delle **città CIVITAS** e mette a disposizione i **dati di contatto** di oltre 600 persone che lavorano nell'ambito di CIVITAS.

Inoltre, permette di ricavare una conoscenza approfondita di **oltre 650 dimostrazioni innovative** attuate nelle città pilota CIVITAS.

Visita il sito web CIVITAS e cerca gli **esempi più interessanti di esperienze** nel settore del trasporto urbano sostenibile attualmente in corso nelle città. Se qualcuna delle idee è adatta alla tua città, o se sei anche solo interessato a saperne di più, puoi contattare la persona responsabile della misura individuata.



## Contatti

CIVITAS Secretariat  
C/o The Regional Environmental Center  
for Central and Eastern Europe (REC)  
Ady Endre út 9-11, 2000 Szentendre  
HUNGARY

E-mail: [secretariat@civitas.eu](mailto:secretariat@civitas.eu)  
Tel: +36 26 504046, Fax: +36 26 311294



THE CIVITAS INITIATIVE  
IS CO-FINANCED BY THE  
EUROPEAN UNION

**Editore:** CIVITAS GUARD – Valutazione, Monitoraggio e Divulgazione di CIVITAS II. **Autore:** Institute for Transport Studies, University of Natural Resources and Applied Life Sciences (BOKU), Vienna. **Layout:** FGM-AMOR – Austrian Mobility Research. **Fonti:** DENZEL Mobility (foto di copertina). Tutte le altre foto sono state fornite dalle città CIVITAS e dal team CIVITAS GUARD (se non diversamente indicato) e approvate per la riproduzione nella presente pubblicazione. Le cifre e i valori riportati si basano principalmente sui risultati dei progetti pilota CIVITAS, forniti dalle città partecipanti. Ove opportuno, sono stati utilizzati altri dati tratti dalla letteratura. **Edizione 2010.** Stampato in Austria.

Né la Commissione Europea né qualsiasi altra persona che agisce per conto della Commissione è responsabile dell'uso che potrebbe essere fatto delle informazioni contenute nella presente pubblicazione. Le opinioni espresse nella presente pubblicazione non sono state adottate o in qualunque modo approvate dalla Commissione e non devono essere considerate espressioni delle opinioni della Commissione.

**L'iniziativa CIVITAS è cofinanziata dalle sezioni Energia e Trasporto del programma quadro per RSD dell'UE.**

# CIVITAS