

I° Forum Car Sharing Nuove Città, Nuova Mobilità

Roma, martedì 27 aprile 2004

*L'esperienza italiana nel contesto
internazionale*

Gestori Circuito I.C.S.
Iniziativa Car Sharing



Il Car sharing in Italia è già una realtà:

su 15 Comuni e 2 Province che hanno aderito all'Iniziativa Car Sharing promossa dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio:

- **5 sedi operative:**

Venezia, Bologna e Provincia di Rimini
Torino
Modena

Agosto 2002
Dicembre 2002
Aprile 2003

- **4 sedi prossima apertura:**

Genova, Firenze, Palermo e Roma

- **3 sedi in elaborazione progettuale:**

Provincia di Milano, Brescia e Reggio Emilia

Al di fuori del Circuito ICS, sono operative altre 2 organizzazioni a Milano e Bolzano.

Il servizio presenta un trend positivo:

A soli 19 mesi dal primo avviamento, sono più di 1.600 gli utenti che hanno aderito all'iniziativa, con una percorrenza complessiva di oltre un milione di Km. 150.000 ore di utilizzo e 13.500 viaggi.

I consuntivi del mese di Febbraio 2004 presentano un trend in crescita rispetto alla media/mese dell'anno 2003:

Dati mensili	Media 2003	Febbraio 2004	Incremento %
Percorrenza km	78.000	111.426	+ 42
Utilizzo orario	9.580	13.312	+ 37
Numero viaggi	895	1.511	+ 69

L'evoluzione dell'offerta

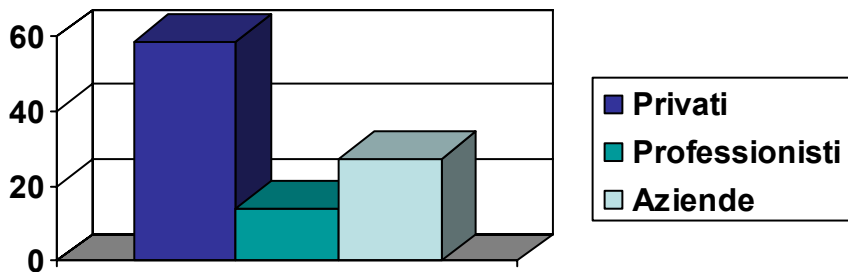
Il servizio è cresciuto in termini di numero veicoli, tipologia di modelli e distribuzione dei parcheggi sul territorio:

	1° Gennaio 2003	31 Marzo 2004	%
Numero veicoli	50	94	+ 88
di cui bipower		29	
Parcheggi	25	59	+ 136

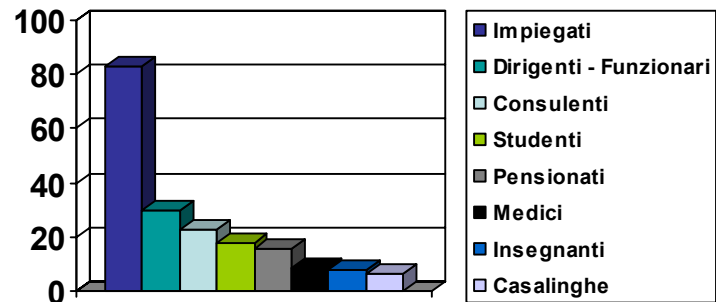
Il parco veicoli è composto da:

- city cars: Ka, Smart, Punto, Corsa
- medie: Agila, Stilo
- utility: Multipla, Doblò (persone e cargo), Ducato, Zafira

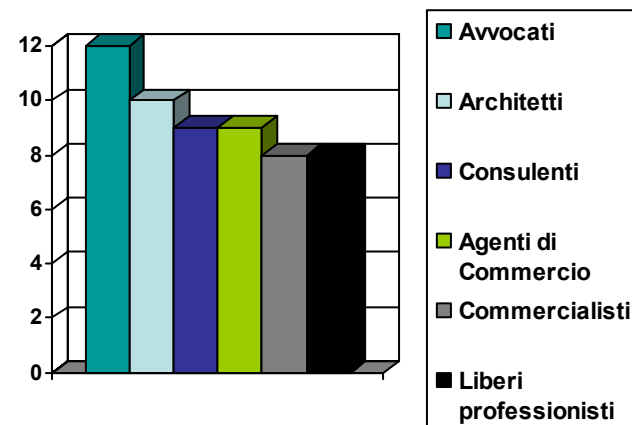
Gli utenti



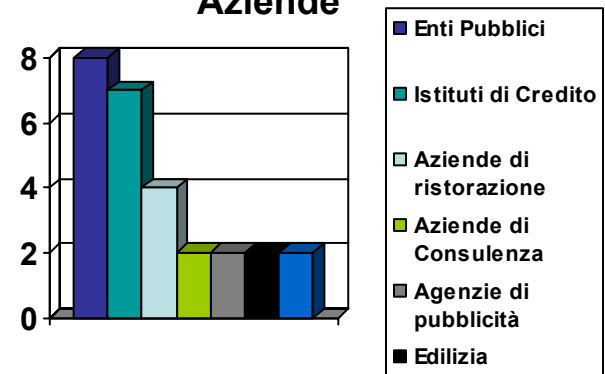
Privati



Professionisti



Aziende



L'integrazione con il servizio pubblico

- strumento di integrazione tra gli spostamenti individuali ed il trasporto pubblico tradizionale.
- vicinanza ai punti di interscambio dei mezzi pubblici e alle zone di accesso alla ZTL.
- cooperazione progettuale, commerciale ed informativa con gli Enti del trasporto pubblico locale
- convenzioni specifiche per gli abbonati al trasporto pubblico.

La collaborazione con gli Enti locali

- agevolazioni concesse:
 - ✓ libero accesso alle zone a traffico limitato (ZTL)
 - ✓ parcheggio gratuito nelle zone blu
 - ✓ uso delle corsie preferenziali
 - ✓ circolazione nei giorni a targhe alterne.
- Modena, Torino e la Provincia di Rimini utenti del servizio con vetture riservate ai loro dipendenti.
- affiancamento alle iniziative di implementazione e di riqualificazione della mobilità locale, esempio Progetto Periferie di Torino - Urban 2

Ulteriori sviluppi attesi

- adeguamento del quadro normativo locale, con introduzione di forme di tutela della disponibilità/agibilità delle aree di posteggio riservate al car sharing.
- riconoscimento del car sharing come servizio di trasporto di utilità pubblica contemplato dal Codice della strada.

Alcune iniziative commerciali

- complemento per il settore turistico ed alberghiero:

convenzioni e collaborazioni con Enti del Turismo locali, ad esempio nella Provincia di Rimini 50 alberghi abbonati in una esperienza originale di utilizzo del car sharing con doppia valenza turistico/residenziale.

- complemento per i trasporti aerei e ferroviari:

a Torino stipulata una convenzione con Trenitalia per i clienti Eurostar Torino-Milano.

- ICS ha recentemente definito una convenzione a livello nazionale con Alitalia; ulteriori iniziative sono in corso con Trenitalia.

Le peculiarità del circuito nazionale I.C.S.

- L'iniziativa è stata impostata e sviluppata con criteri e standard unitari a livello nazionale, che consentono la interoperabilità tra le diverse realtà locali.
- I Gestori operano secondo standard definiti, quali ad esempio:
 - ✓ **la prenotazione 24 ore su 24**
 - ✓ **la possibilità di accesso ai veicoli a qualsiasi ora**
 - ✓ **un tempo minimo di utilizzo pari ad un' ora**
 - ✓ **la tariffa di uso calcolata proporzionalmente al tempo ed alla percorrenza**
 - ✓ **le tariffe comprensive di tutti i costi di esercizio (carburante, etc.) e i costi fissi (assicurazione, manutenzione)**
- Una scelta strategica che consente per esempio ad un abbonato di Torino di poter utilizzare il car sharing a Bologna e viceversa.

I vantaggi concreti del Car Sharing

- **economici:** l'utente paga essenzialmente solo i costi variabili con un risparmio di oltre il 30% rispetto all'utilizzo di una vettura di proprietà se percorre circa 7.000 km all'anno
- **ambientali:** mediamente un' auto in car sharing sostituisce fino a 10 auto private, con una riduzione delle emissioni inquinanti, una minore occupazione di spazio pubblico ed una riduzione sui volumi di traffico complessivi
- **versatilità:** mette a disposizione una flotta di veicoli diversificata (dalla city car al monovolume) sempre in perfette condizioni di efficienza
- **comodità:** senza problemi di parcheggio, le aree sono riservate e raggiungibili mediamente entro 5-7 minuti a piedi.

Il Car Sharing è facile

Numero Ripartito
848-787787

1 - Prenota



2 - Vai al parcheggio



3 - Apri con la tessera



4 - Digita il tuo PIN



5 - Riporta l'auto



6 - Chiudi con la tessera

Il Car Sharing conviene

**Il Car Sharing
nella Tua zona**

Usa queste auto



**Risparmi
più del 30%**

Identificazione del servizio



**Eccetto
Car City Club**

Deliberazione G.C. N. 2002 02410/006 del 9 aprile 2002
(art. 28 Regolamento Polizia Urbana)

CarCityClub
la mobilità intelligente

iOguido
CAR SHARING

Ubicazione parcheggi Per informazioni: **848-788888**

1	2	3	4	5
Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli
6	7	8	9	10
Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli
11	12	13	14	15
Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli	Piazza Rivoli



Il contributo ICS

- Il circuito nazionale ICS si è sviluppato con una offerta organizzata secondo criteri imprenditoriali che fanno del modello italiano un unicum in tutto il panorama europeo.
- Si tratta di un intervento pubblico di tipo progettuale e finanziario, che ha richiesto l'impiego di tecnologie evolute e di capitali ingenti.
- I finanziamenti erogati dal Ministero tramite ICS (pari a 9.3 milioni di euro) si traducono nella fornitura di sistemi informatici di gestione e nella erogazione di servizi di comunicazione / promozione e di Call Center a copertura nazionale.

L'impegno dei Gestori

- L'accesso ai finanziamenti impegna i Gestori ad investire in misura uguale ai contributi ottenuti, richiedendo loro uno sforzo ed una capacità imprenditoriale di rilievo.
- Il valore di copertura del contributo ICS ha rappresentato nel 2003 circa il 30% delle spese correnti totali
- Per alcuni Gestori il bilancio economico del 2003 è risultato più negativo delle previsioni del I° anno di business plan

Prospettive economiche

Il Ministero tramite ICS ha avviato un monitoraggio nazionale che mira a capire:

- nel mercato italiano del trasporto persone, esiste la possibilità di un servizio di car sharing in equilibrio finanziario?
- l'equilibrio finanziario a quali condizioni può essere raggiunto?
Con quali volumi di servizio e di utenza?
- dopo quanto tempo dall'avviamento del servizio può essere raggiunto l'equilibrio finanziario?
- è possibile migliorare la politica di sostegno ai Gestori per raggiungere l'equilibrio finanziario?

I costi

- costi di struttura (teoricamente indifferenti rispetto ai volumi prodotti) presentano punti di discontinuità in termini di risorse umane corrispondenti ai valori di 40 e 90 auto in servizio
- costi di marketing sostanzialmente indifferenti rispetto ai volumi
- costi di produzione direttamente variabili con i volumi prodotti (costo/ammortamento veicoli, apparecchiature di bordo, stalli di sosta, call center)

da cui si può determinare la curva dei costi totali all'anno per veicolo al variare del numero delle vetture

I ricavi

- quota fissa di abbonamento annuo:
da 100 a 179 € (a seconda del gestore)
- quota variabile di utilizzo orario e chilometrico:
tariffa oraria da 2.00 a 0.50 €
(varia per tipologia di veicolo e per fasce orarie diurne/notturne)
tariffa al Km. da 0.39 a 0.13 €
(varia per tipologia di veicolo e per fasce di percorrenza km.)

da cui si può determinare la curva dei ricavi anno per veicolo al variare degli indicatori di utilizzo del servizio.

Indicatori di valutazione

Febbraio 2004	Media Italia
Rapporto utenti / veicoli	16
Rapporto km / veicoli	1.181
Utilizzo orario flotta	20 %
Rapporto km / utenti	75
Rapporto km / corse	74
Numero viaggi anno / utenti	12
Rapporto ore utilizzo / corse	8,8

L' utilizzo del servizio

- appaiono sottodimensionati di almeno il 40% rispetto agli standards europei sia il numero medio di utenti per auto, sia il numero medio di viaggi per utente
- l'obiettivo da raggiungere è di almeno 20 utenti per vettura e 20 viaggi/anno per utente
- Il livello di utilizzo della flotta deve attestarsi su valori superiori al 30% delle 24 ore di servizio disponibili

L'introito del servizio

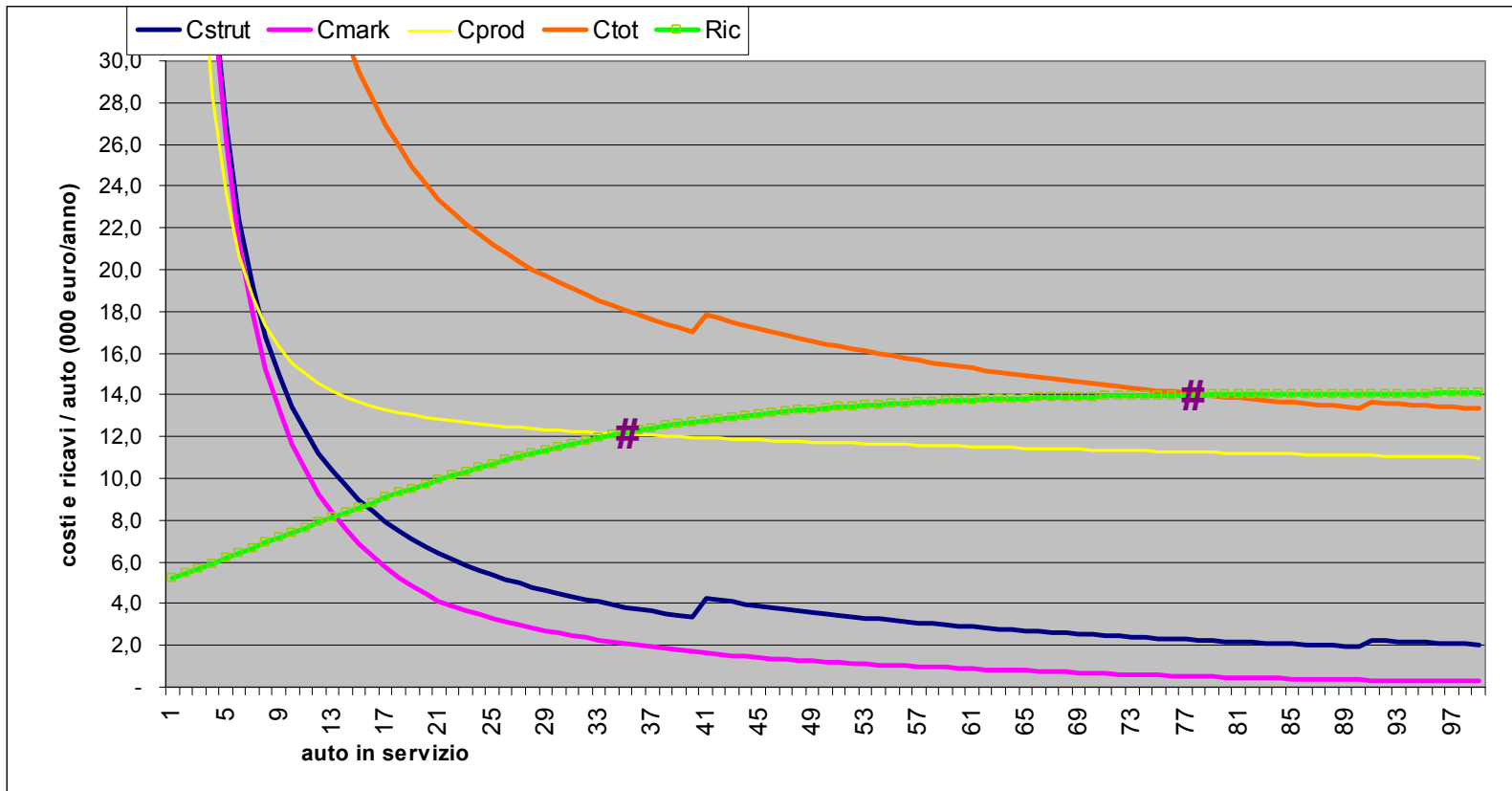
il raggiungimento di questi obiettivi porterebbe:

- incremento degli introiti di circa il 40%
- introito medio all'anno per vettura di circa 14 mila €
- equilibrio finanziario anche per flotte di dimensioni contenute
- introito medio per utente di circa 700 € all'anno

(valore ancora ampiamente concorrenziale rispetto al costo di possesso/uso dell'auto privata)

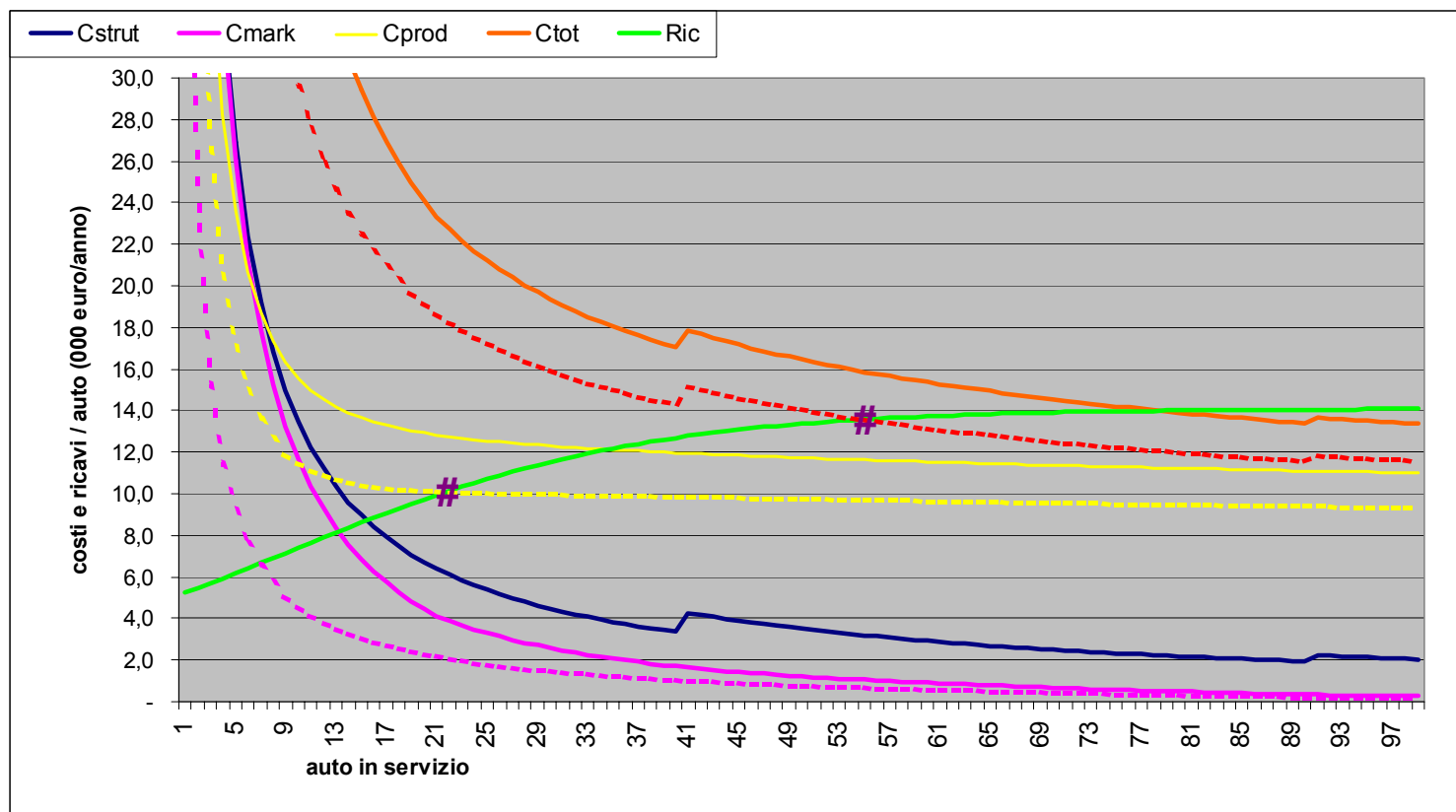
La ricerca dell'equilibrio finanziario

Il punto di pareggio tra costi totali per vettura/anno (Ctot) e ricavi (Ric) viene raggiunto con circa 80 veicoli in servizio



Gli effetti del finanziamento ICS

Il finanziamento ICS ha alleggerito l'onere degli investimenti, i costi di marketing e di produzione a carico del Gestore, in particolare nella fase di avviamento del servizio, abbassando la soglia di equilibrio finanziario sotto i 60 veicoli, diminuendo la necessità di capitalizzazione e riducendo il time to market



Le condizioni per l'equilibrio finanziario

- ❖ sui livelli di consumo
 - più di 20 abbonati per veicolo
 - più di 20 viaggi/anno per abbonato
- ❖ sui volumi di produzione
 - Almeno 60 veicoli (pari a circa 1.200 abbonati) con il contributo ICS
- ❖ sulla configurazione del territorio
 - area urbana/metropolitana di almeno 150.000 abitanti (o somma di più aree urbane)
 - densità di almeno 70 abitanti per ettaro
 - sviluppo potenziale 2,7% dei patentati sulle aree servite
- ❖ sulla conoscenza del servizio: aumento awareness oltre il 60%

Possibili strategie

I Gestori possono seguire due strade:

- ❖ espansione e consolidamento sul territorio attuale
- ❖ concentrazione di più operatori come fase successiva
- La crescita della offerta, per garantire il raggiungimento dell'equilibrio economico prima possibile, deve mirare innanzitutto alla saturazione delle capacità a disposizione e cioè a radicarsi il più possibile nelle aree già servite.
- Le esperienze internazionali indicano che il consolidamento del car sharing passa attraverso la diffusione del circuito a livello nazionale e la concentrazione di più realtà operative, come condizioni necessarie al raggiungimento di livelli di attività economicamente sostenibili.

Punti aperti

- In un contesto di crescita più graduale di quanto previsto nei Business Plan ed ancora distante dal raggiungimento di un equilibrio economico, risulta indispensabile rifinanziare il progetto ICS per sostenere lo sforzo imprenditoriale dei Gestori.

Il 2003, primo anno pieno di esercizio per alcuni Gestori, ha fatto rilevare che il contributo di ICS copre solo il 30% dei costi totali di gestione a fronte di un servizio di utilità pubblica a forte contenuto innovativo.

- A valle di una esperienza ormai consolidata, è opportuno ridisegnare i ruoli di ICS e del Comitato dei Gestori, spostando tutte le competenze gestionali del progetto sui Gestori stessi e lasciando ad ICS le funzioni di coordinamento delle scelte strategiche, la promozione del circuito e l'erogazione dei contributi/finanziamenti deliberati.