

ARRIVA L'AUTO IN SOCIETA' CONTRO IL MAL DI TRAFFICO

Avere una macchina a disposizione, ma senza problemi di bollo, né assicurazione né manutenzione né parcheggio. Unico costo: l'uso effettivo della vettura, più 150 mila lire l'anno di «abbonamento». Altri vantaggi: risparmio reale fino a tre milioni l'anno, niente sprechi di tempo nella ricerca di un posteggio, diminuzione delle auto in circolazione e quindi aria almeno un pochino più pulita. Come? Semplice: con il «Milano car sharing». Letteralmente: con un'«auto in multiproprietà». E cioè con il nuovo progetto lanciato ieri da Legambiente e Touring club italiano, con l'appoggio di Aem e Fiat oltre al sostegno del Comune. Per presentarlo, accanto al presidente nazionale di Legambiente Ermete Realacci, è intervenuto il ministro Willer Bordon: che ha inaugurato concretamente l'iniziativa salendo su una delle prime due auto - una Multipla e una Punto - già attualmente disponibili: saranno 18 nel 2001, 40 l'anno prossimo.

Il servizio sarà operativo a partire dai prossimi mesi. Per prenotare la macchina basterà telefonare oppure presentarsi direttamente ai parcheggi. Poi, a fine mese, con una tessera tipo carta di credito si paga sulla base di una specie di tassometro: è già stato calcolato che per chi fa abitualmente meno di 10 mila chilometri all'anno i costi del «car sharing» sono assai inferiori a quelli del possesso di una macchina. «È un sistema di mobilità alternativa - ha detto Bordon - che è già molto diffuso nel Nordeuropa, dove oggi si contano 40 mila soci iscritti a cooperative e organizzazioni no-profit».

In Italia, invece, di esperienze consolidate non ce ne sono ancora. Ma diversi Comuni si sono comunque impegnati a perseguire tale strategia: grazie al car-sharing è prevedibile che possano diminuire di molto i veicoli in sosta e quelli in cerca di parcheggio, sarà favorita la circolazione di auto nuove e, quindi, più pulite. Ma si incentiverà anche l'uso dei mezzi pubblici, perché ogni cittadino dovrebbe via via abituarsi a usare sempre la soluzione «più comoda», preferendo all'auto il tram o il metrò a seconda dei percorsi da compiere.

Per tutte le informazioni e per adesioni a «Milano car sharing» si può contattare il sito www.legambiente.org oppure l'indirizzo e-mail carsharing@legambiente.org, oppure telefonare allo 02-70632885.

CAR SHARING ARRIVA LA CARD DI TOURING E LEGAMBIENTE

Il car sharing cambia pelle. Legambiente e Touring Club Italiano rilanciano il sistema di condivisione dell'auto in una veste nuova. Fino a oggi il car sharing in Italia è stata una forma di noleggio dell'auto (sebbene più agile e frequente del nolo vero e proprio) o di utilizzo con partecipazione alle spese di un mezzo di proprietà altrui (per lo più, di un collega di lavoro). Si è rimasti più allo stadio di progetto che di effettiva alternativa al modello «una sola persona per ogni auto», che ha effetti negativi su traffico e inquinamento. Legambiente e Tci propongono qualcosa di diverso. Hanno costituito un servizio, Milano car sharing (tel. 0270632885) che oggi dispone di due auto ma nel corso dell'anno arriverà a 18 e poi a 40 nel 2002: «Per prenotarla, basterà una telefonata o andare ai parcheggi di «Milano car sharing». Le auto sono a disposizione di chi si iscrive, versando una quota annua di 150.000 lire. A fine mese i soci pagheranno l'uso della vettura, calcolato da un apparecchio simile al tassametro dei taxi in cui ogni socio introdurrà la sua smart card personale».

Ieri l'iniziativa è stata presentata da Willer Bordon, ministro per l'Ambiente, in veste di testimonial. Il sistema è diffuso nel Nord Europa ed è utile, sostengono i promotori, «a far diminuire i veicoli in strada, in sosta e in cerca di un parcheggio. Conviene a chi fa meno di 10.000 km l'anno, si può risparmiare fino a 3 milioni. In 300 città tedesche, svizzere, austriache, olandesi, ci sono 40.000 soci per 2.000 veicoli e 1.000 parcheggi, con un trend di aumento del 50 per cento l'anno». Con la stessa finalità di attivazione di un circolo virtuoso, Legambiente (stavolta con il Politecnico) promuove un premio sull'innovazione tecnologica nelle imprese, presentato ieri senza però svelarne l'entità.

15 febbraio 2001 - Il Nuovo

Car sharing, ovvero l'auto collettiva

Settecento lire a chilometro, più 3000 lire l'ora, più la benzina, più una quota annuale di 150 mila lire: sono tariffe indicative per l'auto in multiproprietà.

MILANO - Settecento lire a chilometro, più 3000 lire l'ora, più la benzina, più una quota annuale di 150 mila lire: sono le tariffe indicative per il Car-Sharing, servizio innovativo chiamato anche "auto in multiproprietà", presentato oggi a Milano da Legambiente e Touring Club Italiano, alla presenza del ministro dell'Ambiente, Willer Bordon.

L'iniziativa, cui hanno dato adesione i Comuni di Milano, Sesto San Giovanni e Cinisello Balsamo e che ha come sponsor Fiat auto e Europ Assistance, è stata presentata insieme al bando di concorso del "Premio all'innovazione amica dell'ambiente", col quale Legambiente e il Politecnico di Milano si rivolgono alle imprese che, con lo sviluppo della conoscenza e della tecnologia, dimostrino l'adozione di scelte eco-Compatibili creando valore aggiunto.

Quanto al Car-Sharing, Bordon ha ricordato che a Zurigo, dove il sistema è in vigore da alcuni anni, fornisce un servizio a decine di migliaia di utenti e dà lavoro a 140 dipendenti. In Svizzera, ha aggiunto il ministro, il sistema ha comportato una riduzione di emissioni fino al 50%. Da anni realtà in Europa, questo nuovo sistema di utilizzo dell'auto ha già mosso i primi passi anche in altre città italiane. Consiste nel mettere a disposizione dei soci del servizio un certo numero di auto (una ogni 10-20 soci) in parcheggi ubicati a non più di cinque minuti a piedi dall'abitazione di ciascuno. L'utente che avrà bisogno di un'auto non dovrà far altro che prenotarla e recarsi al parcheggio. Attraverso un dispositivo satellitare l'auto verrà sbloccata mentre un custode consegnerà le chiavi. Al termine dell'utilizzo il socio riporterà la macchina nel parcheggio. I vantaggi sono molteplici, secondo Andrea Poggio, vice direttore generale di Legambiente: "Se si usa l'auto per meno di 10 mila chilometri l'anno si risparmiano soldi, perché i costi del car-sharing sono decisamente inferiori a quello del possesso di un'auto, ma ancor più significativi saranno i vantaggi ambientali". Secondo Poggio infatti diminuiranno il numero dei veicoli in sosta e quello delle auto in cerca di parcheggio; sarà favorito il ricambio continuo delle auto con vetture più "pulite" e sarà favorito l'uso del mezzo pubblico, "perché l'utente si abituerà a utilizzare, di volta in volta, la soluzione più breve e comoda per i suoi spostamenti". E' già partita, da parte di Legambiente, una campagna per contare le adesioni al servizio, che per il 2001 prevede a Milano 18 auto (acquistate in leasing in ragione delle adesioni e quindi pagate dal servizio stesso), che diventeranno 40 nel 2002. Ogni utente-socio, oltre alle 150 mila lire l'anno di adesione, dovrà versare 600 mila lire di cauzione che saranno restituite in qualunque momento deciderà di recedere.

(15 GENNAIO 2001, ORE 17:32)

18 febbraio 2001 - Il Sole 24 Ore

Partiranno nella seconda metà dell'anno i primi servizi di auto part time, da prendere e usare soltanto quando serve

MOBILITA', LA RICETTA <CAR SHARING>

Il ministero dell'Ambiente ha stanziato 18 miliardi

ROMA* Su cento auto presenti in una città, 80 non arrivano a viaggiare un'ora al giorno, trasportando in media 1,2 persone. È la conferma statistica di quanto molti addetti ai lavori - urbanisti ed esperti della viabilità - sostengono da tempo: che la vera causa della "immobilità urbana" non siano le automobili che si spostano, ma quelle che stanno ferme. Per migliorare la situazione non esiste ovviamente un'unica ricetta, ma occorre intervenire in modo coordinato su tutti i fronti, dalle infrastrutture al trasporto pubblico alla razionalizzazione della mobilità individuale.

Quest'ultimo in particolare è il campo su cui potrebbe incidere il car sharing, una sorta di part time automobilistico che ha già sviluppato positive esperienze sia al di là dell'Atlantico, sia in alcuni Paesi europei, soprattutto Svizzera ma anche Germania e Olanda.

In pratica, gli abbonati al servizio hanno diritto a usare l'auto di cui hanno bisogno per il tempo necessario (anche brevissimo, meno di un'ora), rimettendola poi a disposizione degli altri utenti nelle aree di parcheggio designate e pagando in proporzione alla durata di utilizzo e ai chilometri percorsi.

La formula ha raccolto consensi generalizzati. La sostiene l'industria dell'auto (come ha più volte ribadito il presidente dell'Acea, l'associazione dei costruttori europei, Paolo Cantarella), piace agli ambientalisti, è vista con favore dalle istituzioni. Al punto che il ministero dell'Ambiente ha stanziato 18 miliardi (8 già erogati, dieci impegnati con Decreto del 20 dicembre 2000) a sostegno dell'Ics (Iniziativa car sharing), convenzione tra Enti locali cui hanno già aderito 15 città e che si propone di promuovere questa metodologia di mobilità intelligente enfatizzandone i vantaggi. Dal punto di vista economico risulta più conveniente dell'acquisto per percorrenze inferiori ai 12/15mila km annui. Da quello ambientale, una vettura in car sharing ne può sostituire fino a dieci di proprietà, con un'efficacia che aumenta tanto maggiore è il coordinamento con le forme di trasporto pubblico tradizionale.

Infine, chi si abbona al servizio ha la comodità di avere a disposizione auto di differenti tipologie, sempre in perfetta efficienza e senza problemi di parcheggio, visto che le aree riservate devono essere diffuse capillarmente per poter essere raggiunte senza estenuanti maratone. E il servizio ha la potenzialità di trasformarsi in un florido business. Non a caso al car sharing guarda con interesse anche Targa Services, la società di Fiat Auto creata per mettere a punto ed erogare i servizi alla clientela del gruppo automobilistico torinese. E i gestori possono anche contare sull'intervento dell'Ics, che impiega i fondi ottenuti dal ministero per cofinanziare fino al 50% i costi di avvio dell'attività, oltre a definire gli standard necessari per dare sistematicità e omogeneità di gestione ai servizi.

Le prime esperienze concrete dovrebbero partire in alcune delle città che hanno aderito nella seconda metà dell'anno. Facendo tra l'altro tesoro delle indicazioni emerse da un esperimento pilota condotto in Brianza e da una ricerca contestualmente effettuata per conto della Provincia di Milano. I risultati sono ancora in fase di elaborazione, ma il target di potenziali utenti è stato individuato nel 3,7% della popolazione attiva, ben più di un milione di persone. Non male, se non ci fosse di mezzo il rapporto possessivo e individualistico che lega troppi italiani all'automobile. E la diffusa convinzione che il problema dei parcheggi non sia poi così grave. In fondo, c'è sempre un passo carraio o un'area riservata agli invalidi dove lasciare l'auto con la quasi certezza di farla franca. G.Bo.

L'ALTERNATIVA - Cio' che il car sharing puo' sostituire - Dati in percentuale

I COSTI DEL CAR SHARING

Incidenza per il gestore - Dati in percentuale

Personale	23
Carburante	10
Assicurazione e tasse veicoli	9
Affitto posteggi	7
Manutenzione veicoli	7,5
Controllo e pulizia veicolo	4,5
Infrastruttura centrale e informatica	10,5
Marketing	1,5
Costi finanziari	2,5
Perdite debitori	0,5
Ammortamenti flotta	24

Fonte: Ics

LE STRADE POSSIBILI PER UNA MOBILITÀ A MISURA D'UOMO

Negli ultimi tempi il tema della mobilità è all'ordine del giorno nelle agende delle principali città ed è percepito come una priorità da operatori economici, cittadini, pubbliche Amministrazioni. La questione ruota attorno a molteplici fattori chiave: la ripartizione modale del trasporto oggi e i suoi risvolti economici, le variabili strategiche per il governo della mobilità, gli orientamenti delle politiche di mobilità. Secondo i dati recentemente presentati in un convegno promosso da Aci e Anfia (Associazione dell'industria automobilistica nazionale), l'auto assorbe il 93% degli spostamenti (misurati in passeggeri/km) di passeggeri, mentre il trasporto merci circola sulla strada per l'84% (misurato in tonn/km). I risvolti economici di queste cifre sono sintetizzati nei contributi versati dal settore all'erario, pari al 22% di tutte le entrate fiscali e al 6.2% del Pil. È dunque necessario, per lo sviluppo economico e sociale di un Paese, potenziare le infrastrutture incentivando una ripartizione modale che sembra non avere alternative? Il concetto di mobilità sostenibile è sempre più diffuso, meno chiaro però sembra essere il significato della sostenibilità. Quando si parla di variabili strategiche della mobilità, i riferimenti sono all'inquinamento urbano (l'ambiente), ai tempi di spostamento (la congestione), alla cultura e ai valori della città (la qualità della vita del singolo). Sul primo punto l'industria dell'auto ha compiuto passi importanti negli ultimi anni, riducendo le emissioni di scarico dei veicoli (CO, Nox, Sox). Purtroppo però i monitoraggi ambientali di oggi — soprattutto nelle aree urbane — segnalano concentrazioni di inquinanti, quali benzene e polveri sottili, oltre le soglie accettabili per la salute pubblica. Se poi immaginassimo per assurdo che tutti i veicoli in circolazione fossero ecologici, occorrerebbe affrontare il secondo problema, cioè la congestione, fenomeno ormai quotidiano delle nostre città, non governabile con la logica dell'emergenza e il cui costo è stimato in 2,84 miliardi di euro (dati Aci-Anfia). Le domeniche ecologiche infine non hanno ambizioni risolutive, ma rappresentano un importante momento di sensibilizzazione pubblica, che stimola una cultura della mobilità che non "demonizza" l'auto, ma ne promuove l'uso più razionale rispetto alle abitudini consolidate, restituendo una dimensione più vivibile ai centri storici. Oggi occorre individuare valide priorità per rendere efficienti le aree metropolitane, prevedendo un approccio sistemico, sia da un punto di vista strategico che organizzativo. La politica di governo della mobilità è diretta funzione del valore attribuito ai precedenti fattori strategici e a variabili quali l'intermodalità degli spostamenti, la pianificazione del territorio, gli orientamenti sulle diverse modalità di trasporto. Come agire nell'attesa della infrastrutture tanto richieste? Il settore della mobilità è, negli ultimi anni, oggetto di particolari innovazioni, che stanno modificando le caratteristiche fondamentali del sistema, attraverso nuove opportunità politiche ed economiche. I principali cambiamenti sono rappresentati dagli strumenti di pianificazione urbana disponibili (piani urbani del traffico e della mobilità), dalla riforma del trasporto pubblico locale, (che introduce il regime di mercato nei servizi di trasporto locale), dal mobility management (approccio legato al governo della domanda di mobilità) e dai nuovi servizi di mobilità (car sharing, car pooling, autobus a chiamata, ecc.), che stanno trovando applicazioni in molte città italiane. Non esiste una metodologia standardizzata per governare la mobilità. Ogni attore istituzionale, partendo dalle opportunità offerte dalle evoluzioni del settore e dalle caratteristiche del territorio locale, può identificare delle aree di intervento "obiettivo", agendo concretamente dove maggiore è l'impatto e più elevato risulta essere l'interesse per lo sviluppo economico e sociale. Non dimentichiamo infatti che la mobilità è uno dei settori della Pubblica amministrazione dove maggiore è la correlazione tra efficacia dei risultati e consenso degli interlocutori (cittadini e operatori non solo economici).

Carlo Iacovini
consulente senior Methodos