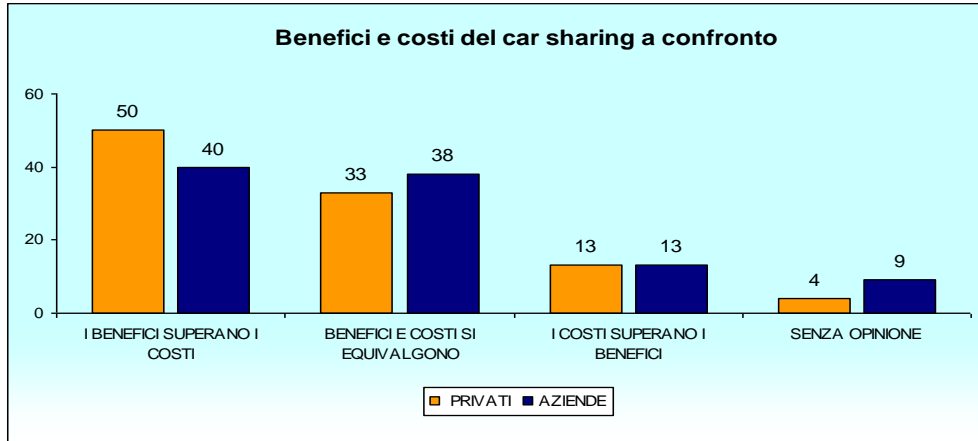


# Il car sharing : un'opportunità per la mobilità elettrica

Milano, 22 novembre 2011

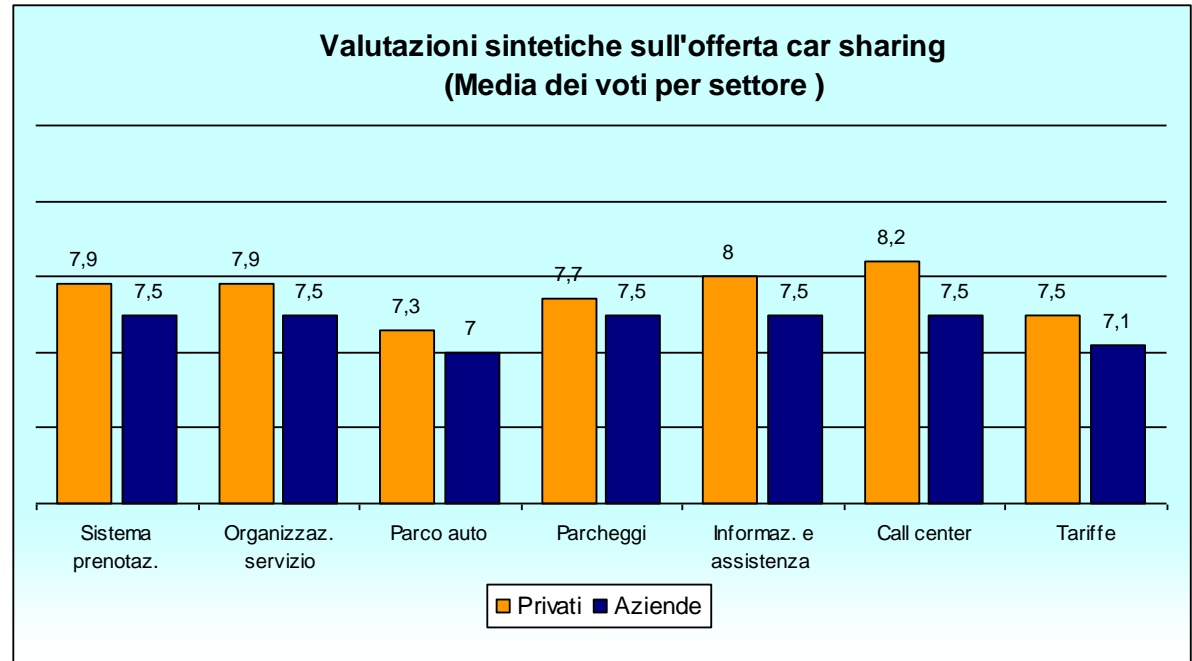
## Lo stato e le prospettive del car sharing in Italia

- Oggi il car sharing ICS in Italia significa:
- servizio attivo a Milano, Torino e provincia, Genova, Bologna e provincia, Roma, Firenze e provincia, Parma, Venezia, Palermo e provincia, Brescia, Padova, Savona, Biella, con il presidio delle principali città del nord e centro Italia
- 600 vetture in flotta + 1 elettrica
- Circa 21500 clienti, quasi 7.500.000 km annui percorsi, 1.100.000 Ore di servizio, 160.000 corse annue
- Un servizio completamente automatizzato
- Un modello di servizio completamente interoperabile



**Un elevato livello di soddisfazione da parte degli utenti ...**

**... e una percezione di buona qualità e utilità rapportate al costo.**



# Lo stato e le prospettive del car sharing in Italia

- Una stima conservativa della potenzialità di mercato del car sharing sviluppata da ICS sulla base di studi e analisi comparative con le realtà internazionali, porta ad una valutazione di potenziale di circa 170.000, utenti considerando gli attuali scenari socio politici di riferimento ed accessibile solo il mercato del Nord Italia con città superiori ai 50.000 abitanti e le principali città del centro Italia.
- Considerando la reale potenzialità espansive e i vari fattori di limitazione, ma svolgendo una azione comunque di promozione dle mercato, si considera realistico nel medio periodo un mercato

**Tra gli 80.000 ed i 100.000 utenti nelle aree servite**

**Una flotta di circa 4000 - 5000 vetture**

**Un fatturato tra 5 e 7 M€**

# Il profilo dei clienti

La clientela tipica del car sharing ha un livello culturale molto superiore alla media nazionale (la media nazionale dei laureati è del 5,5%) ed è propensa all'innovazione

## **UTENTI CAR SHARING: PROFILO SOCIO ANAGRAFICO:**

- **Uomini 58%, donne 42%.**
- **Il 60% ha tra i 35 e i 54 anni.**
- **Il 41% ha un titolo di studi superiore, il 52% la laurea.**
- **Il 52% sono lavoratori dipendenti, liberi professionisti il 22%.**

## **UTENTI CAR SHARING: CARATTERISTICHE AREA DI RESIDENZA:**

- **31% abita in una ZTL**
- **Il 56% risiede in una zona con il pagamento della sosta in strada.**
- **Il 25% ha un box di proprietà.**
- **Il 42% parcheggia in strada.**


# I vincoli del car sharing

- Per ICS il car sharing in Italia è un servizio complementare di trasporto pubblico che mira ad autosostenersi economicamente. Ciò induce una serie di vincoli che devono essere rispettati:
  - Vincoli economici :
    - tendenziale autosostenibilità
    - accessibilità dei prezzi e impossibilità di praticare prezzi più alti per le vetture elettriche rispetto a quelle termiche
  - Vincoli operativi
    - Completa interoperabilità del circuito (tecnologia, procedure, contratti)
    - Accessibilità da parte di tutti e quindi semplicità d'uso
    - Organizzazione professionale del servizio
    - Attenzione all'ambiente
    - Integrazione con il trasporto pubblico

## Le problematiche di utilizzo di vetture elettriche nelle flotte di car sharing

- Per sfruttare appieno le numerose opportunità che l'impiego di veicoli elettrici nelle flotte di car sharing offre, e assicurare un corretto utilizzo dei veicoli elettrici occorre però affrontare alcune problematiche che saranno dettagliate nel seguito e che si possono riportare alle seguenti fattispecie
  - Problemi di sostenibilità economica
  - Adeguati modelli di gestione e di rapporto con l'utenza
  - Accettazione da parte del cliente e valorizzazione dei punti di forza di questa tecnologia
  - Politiche di promozione e comunicazione verso il cittadino in generale e il potenziale utente di car sharing in particolare

# Le tecnologie

- Le vetture elettriche devono
    - poter essere equipaggiate di unità di bordo per essere integrate nel sistema di gestione nazionale
    - Permettere l'adozione di politiche intelligenti di prenotazione legate allo stato di carica e alle esigenze del cliente
- 
- Accessibilità semplice dei pochi segnali necessari
  - Interfaccia verso il sistema di ricarica garantito attraverso la vettura
  - Accessibilità semplice in tempo reale al livello di carica delle batterie (tramite elettronica di bordo)
  - Disponibilità di modelli che valutino l'autonomia residua in base allo stato di carica con buona affidabilità (caratterizzazione delle batterie)
- Il rispetto di queste esigenze è per il nostro circuito elemento discriminante per l'adozione di veicoli.



## I modelli gestionali

- Un corretto utilizzo di vetture elettriche in car sharing necessita l'adozione di modelli di gestione che cautelino il cliente ed il gestore definendo procedure e comportamenti, in particolar modo relativi alla prenotazione e al rilascio delle vetture.
- ICS, che ha dei propri standard di servizio per il car sharing convenzionale, ha adottato anche degli standard di servizio specifici per veicoli elettrici. Tali standard, che hanno al momento carattere "sperimentale", potranno essere affinati a seguito della acquisizione di una significativa esperienza operativa.

# Standard ICS

## STANDARD E NORME PER L'USO DI VEICOLI ELETTRICI PER CAR SHARING

- a. I veicoli devono poter essere accessibili in qualunque momento della loro effettiva disponibilità, esclusi quindi i tempi necessari alla ricarica dei veicoli per garantirne la fruibilità da parte dell'utente. (sostituisce standard 2)
- b. L'operatore potrà offrire per i veicoli elettrici anche solo la modalità di prenotazione last minute, sulla base della reale disponibilità delle vetture e del loro livello di carica. In tal caso l'utente dovrà essere informato al momento della prenotazione del livello di carica della batteria e della presunta autonomia del veicolo riferito ad un ciclo medio urbano e ad uno stile medio di guida. L'utente dovrà espressamente accettare il veicolo in relazione alle proprie esigenze di viaggio e terrà indenne l'operatore in merito ad eventuali problemi derivanti dall'allungamento del viaggio o da un diverso consumo o da una errata valutazione delle proprie esigenze.
- c. Qualora l'operatore adotti per i veicoli elettrici la modalità di prenotazione usuale (differita), l'utente avrà diritto ad avere il veicolo a piena carica o dovrà esplicitamente accettare condizioni di carica e autonomia differenti. In ogni caso terrà indenne l'operatore in merito ad eventuali problemi derivanti dall'allungamento del viaggio o da un diverso consumo o da un'errata valutazione delle proprie esigenze. Qualora l'operatore non possa soddisfare una prenotazione per un veicolo elettrico già confermata per indisponibilità di veicoli elettrici rispondenti alle richieste, dovrà garantire all'utente l'uso di un veicolo convenzionale alle stesse condizioni economiche di prenotazione.
- d. Per l'uso dei veicoli elettrici potrà essere adottato uno schema basato solo sull'impiego orario del veicolo. Le tariffe potranno essere correlate allo stato di carica del veicolo per incentivare l'uso di veicoli anche non a piena carica in relazione alle reali esigenze di viaggio (integra standard 10)
- e. Il tempo fatturato dovrà essere pari al tempo realmente utilizzato, con un minimo di 15'. (sostituisce standard 9)
- f. L'utente che per imperizia o uso improprio del veicolo non sia in grado di restituire il veicolo nello stallo previsto all'atto della prenotazione, dovrà a suo carico provvedere al rientro del veicolo. Qualora l'utente subisca invece interruzione del servizio per via di informazioni errate fornite dall'operatore secondo quanto riportato al punto b, avrà diritto a terminare il viaggio a spese dell'operatore e nulla dovrà per il noleggio in questione.
- g. L'utente ha diritto ad una informazione esaustiva sulle limitazioni, le caratteristiche e il corretto impiego del veicolo elettrico. L'operatore potrà riservarsi di limitare l'accesso al servizio solo agli utenti che ne facciano esplicita richiesta.
- h. Per quanto riguarda gli impianti di ricarica, l'operatore sarà tenuto a farsi consegnare dal soggetto installatore (ed eventualmente gestore) delle colonnine di ricarica copia della documentazione che attesti il rispetto delle condizioni e delle norme vigenti di sicurezza delle colonnine stesse.

# Conclusioni sintetiche

## COSTRUTTORI V. E.

- Collaborazione per trovare condizioni/modelli di noleggio dei veicoli che permettano di rispettare i vincoli economici
- Collaborazione dal punto di vista tecnico per l'interfacciamento e l'elaborazione di modelli di autonomia residua
- Disponibilità a vedere l'affidamento delle vetture alle flotte di car sharing come un investimento in promozione/comunicazione

## OPERATORI C.S.

- Avvicinare l'utenza privata al veicolo elettrico e promuoverne l'uso; vincere le barriere di resistenza.
- Promuovere l'uso dei veicoli elettrici presso la PA
- Acquisizione e condivisione di conoscenza sul comportamento del veicolo elettrico in flotte ad uso pubblico
- Messa a punto di strumenti gestionali per i veicoli elettrici

Svolgere congiuntamente azioni di promozione e comunicazione soprattutto legate alla disponibilità di vetture in servizio.